

MINISTRSTVO ZA PROMET  
REPUBLIKE SLOVENIJE

**PPL(A)**

17012007  
Ref. kat. 2007

# KATALOG

## PISNIH IZPITNIH VPRAŠANJ

LICENCA  
Športni pilot letala - PPL(A)

## OSNOVE TEORIJE LETENJA (A)

**A-0001.** Vpadni kot je kot med

- (1) tetivo profila in smerjo zračnega toka.
- (2) trajektorijo zrakoplova in horizontom.
- (3) vzdolžno osjo zrakoplova in tetivo profila.

**A-0002.** 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-0003.** 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-0004.** Kot med smerjo zračnega toka in tetivo profila je

- (1) konstrukcijski kot.
- (2) vpadni kot.
- (3) drsni kot.
- (4) kot vzpenjanja.

**A-0005.** Kateri sili tvorita rezultirajočo aerodinamično silo?

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

**A-0006.** Kateri je tisti vpadni kot krila, pri katerem lahko na splošno pričakujemo zlom vzgona?

- (1)  $3^\circ - 5^\circ$ .
- (2)  $5^\circ - 10^\circ$ .
- (3)  $10^\circ - 18^\circ$ .
- (4) Večji od  $25^\circ$ .

**A-0007.** 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-0008.** 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-0009.** 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 vzdolžno osjo zrakoplova.
- (4) kot med tetivo profila in vzdolžno osjo zrakoplova.

**A-0010.** 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-0011.** 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-0012.** 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-0013.** Katera od označenih točk na sliki polare krila predstavlja režim vpadnega kota najmanjšega padanja?

(glej prilogo 1!)

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

**A-0014.** Katera od točk na sliki polare krila označuje vpadni kot najboljšega planiranja (finese)?  
(glej prilogo 1!)

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

**A-0015.** Katera od označenih točk na sliki polare krila predstavlja režim kritičnega vpadnega kota?

(glej prilogo 1!)

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

**A-0016.** Katera od označenih točk na sliki polare krila predstavlja režim vpadnega kota najmanjšega upora?

(glej prilogo 1!)

- (1) Točka 3.
- (2) Točka 4.
- (3) Točka 5.
- (4) Točka 7.

**A-0017.** Katera oblika krila ima največji inducirani upor?

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

**A-0018.** Zmanjšanje inducirane upora 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-0019.** Kaj se dogaja z induciranim uporom med vzletanjem po odlepitvi od tal, ko se zrakoplov prične dvigati in se vpliv talnega efekta zmanjšuje?

- (1) Narašča.
- (2) Pada.
- (3) Ostaja nespremenjen.
- (4) Hitro narašča.

**A-0020.** 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-0021.** Posledica premika centra potiska krila je sprememba

- (1) razmerja vzgon/upor.
- (2) zmožnosti tvorbe vzgona.
- (3) aerodinamičnega uravnoteženja in krmarnjivosti.

**A-0022.** 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-0023.** 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-0024.** Pri podvojitvi hitrosti obtekanja se količnik zračnega upora telesa

- (1) podvoji.
- (2) ne spremeni.
- (3) poveča 4-krat.
- (4) poveča 6-krat.

**A-0025.** 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-0026.** Upor, ki nastaja zaradi izenačevanja tlakov na koncih krila, imenujemo

- (1) inducirani upor.
- (2) upor interference.
- (3) skupni upor.
- (4) oblikovni upor.

**A-0027.** 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-0028.** V katero smer rotirajo vrtinci na koncih krila?

- (1) Sournu na levem in protiurno na desnem vrhu krila, gledano v smeri leta.
- (2) Protiurno na levem inournu 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-0029.** 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-0030.** Kako se vede vzgonski količnik, če pilot z vlečenjem krmilne palice oz. volana proti sebi povečuje 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-0031.** Katera dva pogoja normalno povečata vzgon?

- (1) Zmanjšanje vpadnega kota in povečanje konstrukcijskega kota.
- (2) Povečanje kota med vzdolžno osjo zrakoplova in horizontom ter zmanjšanje hitrosti.
- (3) Povečanje vpadnega kota in povečanje hitrosti.
- (4) Zmanjšanje konstrukcijskega kota in povečanje hitrosti.

**A-0032.** 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-0033.** Najboljša finesa ali drsno število zrakoplova je

- (1) bistveno ugodnejše pri večjih masah zrakoplova.
- (2) odvisno od lege masnega središča zrakoplova.
- (3) praktično neodvisno od mase zrakoplova.

**A-0034.** 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-0035.** Katere so štiri sile, ki delujejo na zrakoplov v letu?

- (1) Vzgon, teža, vlečna sila in upor.
- (2) Vzgon, gravitacija, moč in trenje.
- (3) Vlečna sila, vzgon, gravitacijski pospešek in teža.

**A-0036.** Štiri sile, ki delujejo na zrakoplov, so v ravnotežju, ko le-ta

- (1) stoji na tleh.
- (2) leti s stalno hitrostjo.
- (3) pospešuje.

**A-0037.** V kakšnem medsebojnem odnosu so si v vodoravnem letu naravnost s stalno hitrostjo vzgon, upor, vlečna sila in teža zrakoplova?

- (1) Vzgon je enak teži, vlečna sila pa upor.
- (2) Seštevek vzgona, upora in teže je enak vlečni sili.
- (3) Seštevek vzgona in teže je enak seštevku vlečne sile in upora.

**A-0038.** Vzgon na krilu zrakoplova je

- (1) premo sorazmeren s kvadratom hitrosti zračnega toka.
- (2) premo sorazmeren s hitrostjo zračnega toka.
- (3) obratno sorazmeren z gostoto zraka.
- (4) obratno sorazmeren s ploščino krila.

**A-0039.** 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-0040.** Pri povečanju obtežbe kril za 20% se minimalna hitrost zrakoplova poveča za približno

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

**A-0041.** Približno koliko znaša povečanje minimalne hitrosti zrakoplova, če mu povečamo maso za 40%?

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

**A-0042.** Dopustna obremenitev kril danega zrakoplova v letu je odvisna od

- (1) lege masnega središča.
- (2) hitrosti zrakoplova.
- (3) intenzivnosti, s katero obremenitev deluje na zrakoplov.

**A-0043.** V primeru solo letenja na motornem zrakoplovu je glede na letenje s potniki na krovu potrebno upoštevati, da

- (1) je hitrost zloma vzgona manjša.
- (2) je kritični vpadni kot ugodnejši, to je večji.
- (3) je maksimalna finesa boljša v primeru odpovedi motorja.
- (4) je hitrost zloma vzgona večja.

**A-0044.** V kroženju je sila vzgona

- (1) enaka tisti pri letu naravnost.
- (2) vedno dvakrat večja kot pri letu naravnost.
- (3) večja kot pri letu naravnost.
- (4) manjša kot pri letu naravnost, ker centrifugalna sila nadomešča del vzgona.

**A-0045.** Kaj je lahko posledica odlepitve zračnega toka s profila krila v zavoju?

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

**A-0046.** Kateri od osnovnih elementov leta poveča količnik preobremenitve zrakoplova?

- (1) Vzpenjanje.
- (2) Zavoj.
- (3) Zlom vzgona.

**A-0047.** Katera sila je vzrok kroženja zrakoplova s krili oz. helikoperja?

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



**A-0048.** 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-0049.** Približno koliko vzgona morajo tvoriti krila 3.300 lb težkega zrakoplova v zavoju z nagibom 20° brez izgube višine?

(glej prilogo 2!)

- (1) 1.200 lb.
- (2) 3.921 lb.
- (3) 3.510 lb.
- (4) 6.850 lb.

**A-0050.** Krila 4.600 lb težkega zrakoplova morajo tvoriti v zavoju z nagibom 50° brez izgube višine silo vzgona v iznosu

(glej prilogo 2!)

- (1) 5.400 lb.
- (2) 5.720 lb.
- (3) 8.180 lb.
- (4) 7.160 lb.

**A-0051.** V zavoju nagiba 55° brez izgube višine morajo krila 2.300 lb težkega zrakoplova tvoriti silo vzgona v iznosu

(glej prilogo 2!)

- (1) 4.010 lb.
- (2) 4.620 lb.
- (3) 2.330 lb.
- (4) 5.250 lb.

**A-0052.** Največji dopustni nagib zavoja, ki ga smemo izvajati z zrakoplovom, katerega največji dovoljeni količnik preobremenitve znaša +2,5 G, je

(glej prilogo 2!)

- (1) 66°.
- (2) 63°.
- (3) 58°.
- (4) 54°.

**A-0053.** Kakšen je največji dopustni nagib zavoja, ki ga smemo izvajati z zrakoplovom, katerega največji dopustni količnik preobremenitve je +3,8 G?

(glej prilogo 2!)

- (1) 75°.
- (2) 71°.
- (3) 67°.
- (4) 63°.

**A-0054.** Količnik preobremenitve zrakoplova v zavoju z nagibom 60° znaša

(glej prilogo 2!)

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

**A-0055.** Ali lahko pride do zloma vzgona na krilu zrakoplova med križarjenjem v vodoravnem letu naravnost?

- (1) Ne, ker lahko pride do porušitve vzgona na krilu samo pri majhnih hitrostih.
- (2) Ne, ker lahko pride do porušitve vzgona v križarjenju samo v zavoju.
- (3) Da, ker lahko pride do porušitve vzgona na krilu kakor hitro povlečemo krmilni volan do konca proti sebi.
- (4) Da, ker lahko pride do porušitve vzgona na krilu pri vsaki hitrosti, če grobo odklonimo krmila.

**A-0056.** Kateri je tisti položaj v letu, pri katerem pade letalo oz. motorni zmaj najhitreje v vrt?

- (1) Neposredno pred zlomom vzgona, z nagibom in odvzetim plinom.
- (2) Strma spuščajoča spirala.
- (3) Visoko nad horizont dvignjen nos zrakoplova.

**A-0057.** Kaj se zgodi z indicirano hitrostjo zloma vzgona, če se v zavoju brez izgube višine povečamo nagib?

- (1) Hitrost zloma vzgona se poveča premo sorazmerno z nagibom zavoja.
- (2) Hitrost zloma vzgona se zmanjša, če se nagib poveča.
- (3) Hitrost zloma ostane nespremenjena.
- (4) Hitrost zloma vzgona se poveča sorazmerno s kvadratnim korenem iz količnika preobremenitve zaradi nagiba.

**A-0058.** Hitrost zloma vzgona zrakoplova v zavoju

- (1) pada s povečevanjem nagiba.
- (2) raste s povečevanjem nagiba.
- (3) pada z zmanjševanjem polmera.
- (4) ni odvisna od nagiba in polmera.

**A-0059.** Katera od navedenih trditev, ki zadevajo uporabo zakrilc v zavoju, je pravilna? Če v zavoju

- (1) spustimo zakrilca, se hitrost zloma vzgona poveča.
- (2) dvignemo zakrilca, se hitrost zloma vzgona poveča.
- (3) dvignemo zakrilca, je potrebno palico oz. volan zrakoplova potisniti nekoliko naprej.

**A-0060.** Indicirana hitrost zloma vzgona (indicirana minimalna hitrost) z rastočo višino

- (1) enakomerno pada.
- (2) enakomerno narašča.
- (3) ostaja nespremenjena.

**A-0061.** 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-0062.** Kdaj lahko pride na krilu zrakoplovu do zloma vzgona?

- (1) Samo takrat, ko je nos zrakoplova visoko nad horizontom in je hitrost majhna.
- (2) Samo takrat, ko hitrost zrakoplova pade pod vrednost iz priročnika.
- (3) Pri vsaki hitrosti in pri vsaki legi nosa zrakoplova glede na horizont.
- (4) Samo takrat, ko je nos zrakoplova visoko nad horizontom.

**A-0063.** Ali je mogoče, da pade zrakoplov v vrt, 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 vrt posledica oziroma nadaljevanje zloma vzgona.

**A-0064.** Kaj se dogaja s krmili in kaj s hitrostjo letala oz. jadralnega letala v vrtilu?

- (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-0065.** 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-0066.** Do zloma vzgona na krilu motornega zrakoplova pride, če

- (1) je nos zrakoplova visoko glede na vzdolžno os.
- (2) je hitrost premajhna glede na konstruktivni kot krila.
- (3) je moč motorja premajhna.
- (4) se vpadni kot približa kritičnemu vpadnemu kotu.

**A-0067.** V zavoj v pogojih vetra je hitrost zloma vzgona po brzinojeru, 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-0068.** Hitrost, pri kateri pilot s hipnim odklonom višinskega krmila navzgor še ne more preobremeniti ogrodja zrakoplova, je

- (1) V<sub>A</sub>.
- (2) V<sub>B</sub>.
- (3) V<sub>FE</sub>.
- (4) V<sub>S</sub>.

**A-0069.** Z rastočo višino se dejanska zračna hitrost (TAS) zloma vzgona

- (1) povečuje, indicirana hitrost (IAS) zloma vzgona pa ostaja ista.
- (2) zmanjšuje, indicirana hitrost (IAS) zloma vzgona pa se povečuje.
- (3) ne spreminja, kakor tudi ne indicirana hitrost (IAS) zloma vzgona.
- (4) povečuje skupaj z indicirano hitrostjo (IAS) zloma vzgona.

**A-0070.** 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 upor.
- (4) večje odpornosti krila proti vzvoju.

**A-0071.** 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 toka 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.

**A-0072.** Izraz "obtežba krila" pomeni

- (1) največjo maso, ki jo zrakoplov lahko prenese.
- (2) največjo vzletno maso.
- (3) silo teže zrakoplova, deljeno s površino kril.
- (4) silo teže zraka, ki jo zrakoplov izpodriva.

**A-0073.** 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) Puščica krila.
- (4) Aerodinamično zvitje krila.

**A-0074.** 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.

**A-0075.** 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-0076.** 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-0077.** 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-0078.** 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-0079.** Sekundarni učinek odklona višinskega krmila letala oz. jadralnega letala v letu naravnost je

- (1) nagibanje v desno.
- (2) zavijanje v desno.
- (3) zavijanje v levo.
- (4) pri odklonu višinskega krmila v letu naravnost ni nobenega sekundarnega učinka.

**A-0080.** 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-0081.** Kakšen je v letu brez nagiba sekundarni učinek odklona smernega krmila letala oz. jadralnega letala v levo?

- (1) Nagibanje v levo.
- (2) Nagibanje v desno.
- (3) Smerno krmilo nima nobenega sekundarnega učinka.

**A-0082.** Kaj lahko pričakuje pilot v primeru, ko je masno središče letala za skrajno zadnjo lego?

- (1) Vzletna steza bo daljša.
- (2) Zrakoplov bo težko izvleči iz vrija.
- (3) Do zloma vzgona bo prišlo pri večjih hitrostih.
- (4) Na pristanku zrakoplova morda ne bo mogoče dovolj poravnati.

**A-0083.** Takoj potem, ko vpadni kot profila krila preseže kritični vpadni kot, se center potiska pomakne

- (1) naprej.
- (2) nazaj.
- (3) naprej, zatem pa nazaj.
- (4) nazaj, zatem pa naprej.

**A-0084.** Kakšna je potrebna sila na palici med ravnanjem letala oziroma jadralnega letala med pristankom, če je zrakoplov nepravilno naložen in je zato masno središče pred normalno lego?

- (1) Normalna.
- (2) Večja od normalne.
- (3) Manjša od normalne.

**A-0085.** Vzdolžna os zrakoplova je os, ki poteka od

- (1) nosa do repa in skozi masno središče zrakoplova.
- (2) enega do drugega vrha krila in skozi masno središče zrakoplova.
- (3) enega do drugega vrha krila in skozi center potiska zrakoplova.

**A-0086.** Kako imenujemo stabilnost zrakoplova okoli vzdolžne osi?

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

**A-0087.** Stabilnost zrakoplova okoli vzdolžne (prečno stabilnost) se zagotovi

- (1) s puščico kril.
- (2) s aerodinamičnim zvitjem kril.
- (3) z aerodinamičnim uravnoteženjem krilc.
- (4) z V- prelomom kril oziroma z nizko lego masnega središča zrakoplova.

**A-0088.** 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-0089.** 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 puščičasto tlorisno obliko kril.

**A-0090.** Kaj pogojuje vzdolžno stabilnost danega letala?

- (1) Lega masnega središča glede na center potiska krila.
- (2) Učinkovitost vodoravnega stabilizatorja, smernega krmila in smernega trimerja.
- (3) Razmerje med vlečno silo in vzgonom na eni ter težo letala in uporom na drugi strani.
- (4) V-prelom in puščica krila.

**A-0091.** Kako imenujemo nihajno lastnost zrakoplova, da se z dušenimi odkloni nosa glede na horizont vrne v osnovno lego?

- (1) Pozitivna dinamična stabilnost.
- (2) Stabilnost vertikalnega odklona.
- (3) Statična stabilnost.
- (4) Odgovora 1) in 2) sta oba pravilna.

**A-0092.** 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-0093.** 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-0094.** Do zavijanja letala po smeri v levo zaradi P-faktorja prihaja pri

- (1) malih vpadnih kotih.
- (2) velikih vpadnih kotih.
- (3) visokih hitrostih.

**A-0095.** Naloga aerodinamične kompenzacije krmil je

- (1) zmanjšanje potrebno površine krmil.
- (2) zmanjšanje sil, potrebnih za premikanje krmil.
- (3) kasnejše odtrganje zračnega toka okoli krmilnih ploskev.
- (4) povečanje učinkovitosti krmil.

**A-0096.** Konstruktivna rešitev za odpravo flaterja je

- (1) statično uravnoteženje krmil.
- (2) pregrada na zgornji površini krila.
- (3) aerodinamično uravnoteženje krmil.
- (4) trimer.

**A-0097.** Kaj je vloga smernega krmila na letalu oz. jadralnem letalu?

- (1) Premikanje zrakoplova okoli navpične osi.
- (2) Preprečevanje tendence k povečevanju nagiba v zavoju.
- (3) Vzdrževanje kurza, da zrakoplova ne zanaša veter.
- (4) Vzdrževanje kotne hitrosti okoli navpične osi zrakoplova v zavoju.

**A-0098.** Hrbtni stabilizator je odklonjen iz osi letala zaradi kompenzacije asimetričnega učinka

- (1) toka propelerja.
- (2) momenta propelerja.
- (3) upora krilc.
- (4) vleke krakov propelerja.

**A-0099.** S smernim krmilom na letalu

- (1) preprečujemo tendenco k prekomernem nagibanju.
- (2) uravnavamo zavijanje po smeri.
- (3) uravnavamo nagibanje.

**A-0100.** Letalo oziroma jadralno letalo krmarimo okoli prečne osi

- (1) s krilci.
- (2) s smernim krmilom.
- (3) s trimerjem.
- (4) z višinskim krmilom.

**A-0101.** Kaj pogojuje vzdolžno stabilnost letala?

- (1) Lega CG glede na center potiska
- (2) Učinkovitost vodoravnega stabilizatorja, smernega krmila in trimerja smeri.
- (3) Razmerje med močjo in vzgonom glede na težo in upor.

**A-0102.** Zakaj pride pri letalih (razen pri T-repcih) do spuščanja nosa, če odvzamemo moč in ne reagiramo s komandami?

- (1) Obtekanje vodoravnega repa v smeri navzdol se zmanjša in njegov učinek je slabši.
- (2) Če odvzamemo moč, se CG se pomakne naprej.
- (3) Če se moč zmanjša na vrednost, manjšo od vrednosti teže, se zmanjša tudi vzgon in krilo ne more več nositi teže.



**A-0103.** Po čem prepoznate, da ima vaš zrakoplov t.i. krilci upora?

- (1) Krilci sta večji, kot je običajno.
- (2) Krilci sta manjši, kot je običajno.
- (3) Odklon krilc ni simetričen.
- (4) Pri dvignjenem krilcu pogleda nos krilca iz spodnje konture krila.

**A-0104.** Namen diferencialnih krilc pri zrakoplovu je

- (1) izboljšanje zmogljivosti pri majhnih hitrostih.
- (2) izboljšanje krmarljivosti po nagibu pri majhnih hitrostih.
- (3) zmanjšanje sil pri krmarjenju po nagibu.
- (4) povečanje stabilnosti okoli navpične osi.

**A-0105.** Čemu služijo upogljive pločevine na zadnjem robu krilc, ki jih lahko vidimo pri nekaterih zrakoplovih?

- (1) Uravnoveženju krilc.
- (2) Trimanju okoli vzdolžne osi.
- (3) Trimanju okoli prečne osi.
- (4) Podaljševanju laminarnega obtekanja profila krila.

**A-0106.** Kako imenujemo krmilne ploskve, s katerimi krmarimo zrakoplov okoli vzdolžne osi?

- (1) Krilci.
- (2) Smerno krmilo.
- (3) Trimer nagiba.
- (4) Višinsko krmilo.

**A-0107.** 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.

**A-0108.** Diferencialni krilci sta

- (1) masno uravnoveženi krilci, da se zmanjšajo sile na palici.
- (2) aerodinamično uravnoveženi 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.

**A-0109.** 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.

**A-0110.** V kateri legi, oziroma na kateri označbi se nahaja ročica višinskega trimerja v kabini, če je površina trimerja na višinskem repu odklonjena navzgor?

- (1) V nevtralni legi.
- (2) Na označbi "trimano na rep".
- (3) Na označbi "trimano na nos".

**A-0111.** Kam se odkloni ploskev trimerja na višinskem krmilu, če povlečemo palico proti sebi?

- (1) Navzgor.
- (2) Navzdol, vendar samo takrat, ko se zrakopov premika.
- (3) Nikamor.
- (4) Navzdol.

**A-0112.** Z nastavljanjem višinskega trimerja v letu

- (1) premikamo masno središče zrakoplova.
- (2) spreminjamo vzgon, tako da je vedno enak sili teže zrakoplova.
- (3) izničimo silo, ki je potrebna za držanje palice v določeni legi.
- (4) izenačimo odklona obeh polovic višinskega krmila.

**A-0113.** Učinek trimerja na višinskem krmilu je naslednji:

- (1) Ploskev trimerja tvori aerodinamično silo, ki potiska ploskev višinskega krmila v željeno smer.
- (2) S pomikom trimerja premikamo utežni kompenzator višinskega krmila.
- (3) S trimerjem spreminjamo učinkovitost višinskega krmila.
- (4) S pomikom ročice trimerja naprej se prične trganje zračnega toka na zadnjem robu višinskega krmila.

**A-0114.** 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-0115.** Razlog za zakrilca na lahkih letalih je

- (1) povečanje navpične hitrosti spuščanja, ne da bi se pri tem povečala vodoravna hitrost.
- (2) zmanjšanje minimalne hitrosti in izboljšanje vidljivosti v smeri leta.
- (3) skrajšanje pristajalne steze.
- (4) Vsi gornji odgovori so točni.

**A-0116.** Kako vplivajo na let zrakoplova zakrilca s špranjo?

- (1) Izboljšajo stabilnost okoli vzdolžne osi.
- (2) Izboljšajo smerno stabilnost.
- (3) Povečujejo maksimalno fineso.
- (4) Izboljšajo letne lastnosti pri počasnem letenju, ker pride do odtrganja zračnega toka na krilu kasneje.

**SPLOŠNO ZNANJE O LETALU (K)**

**K-0001.** Sesalna odprtina v glavi valja batnega motorja je povezana z

- (1) oljnim hladilnikom.
- (2) rezervoarjem za gorivo.
- (3) difuzorjem uplinjača.
- (4) izpušnim kolektorjem.

**K-0002.** Kateri del(i) sodeluje(jo) pri tesnjenju zgorevalnega prostora batnega motorja zrakoplova?

- (1) Tesnilo glave valja.
- (2) Batni obročki in ventila.
- (3) Svečki.
- (4) Odmična gred.

**K-0003.** Katera dela batnega motorja povezuje ojnica?

- (1) Bat valja in odmično gred.
- (2) Dvižni drog in nihalko ventila.
- (3) Nihalko ventila in telo ventila.
- (4) Bat valja in glavno gred.

**K-0004.** Kateri del v batnem štiritačnem motorju je namenjen krmiljenju ventilov?

- (1) Ojnica.
- (2) Batni sornik.
- (3) Metuljček difuzorja.
- (4) Odmična gred.

**K-0005.** Katera sta tista dva takta štiritačnega batnega motorja, pri katerih sta oba ventila zaprta?

- (1) Sesanje in kompresija.
- (2) Kompresija in delovni gib.
- (3) Izpuh in sesanje.
- (4) Delovni gib in izpuh.

**K-0006.** Čemu služijo rebra na zunanji strani valjev batnega zračno hlajenega motorja zrakoplova?

- (1) Ojačitvi valjev.
- (2) Zmanjšanju zračnega upora motorja.
- (3) Zmanjšanju mase motorja.
- (4) Boljšemu hlajenju valjev.

**K-0007.** Koliko ventilov je v valju klasičnega batnega štiritaktnega motorja zrakoplova?

- (1) Eden.
- (2) Dva.
- (3) Štirje.
- (4) Osem.

**K-0008.** V primerjavi z vrtljaji glavne gredi se odmična gred v batnem štiritaktnem motorju vrti

- (1) s polovičnimi vrtljaji.
- (2) z istimi vrtljaji.
- (3) z dvakrat večjimi vrtljaji.
- (4) s štirikrat večjimi vrtljaji.

**K-0009.** Moč letalskega motorja brez kompresorja pada z višino zato, ker zaradi

- (1) nizkih temperatur ne deluje na optimalni delovni temperaturi.
- (2) večje gostote zraka dobiva presiromašno zmes.
- (3) manjše gostote zraka polnjenje valjev ni zadostno.
- (4) manjše gostote zraka dobiva prebogato zmes.

**K-0010.** Batni motor zrakoplova lahko razvija največjo moč

- (1) na večjih višinah.
- (2) pri vzletanju s polnimi vrtljaji.
- (3) v vodoravnem letu na mali višini.
- (4) pri vzletanju.

**K-0011.** Olje v batnem motorju služi

- (1) povečanju temperature zgorevanja zmesi v valjih.
- (2) kot dodatek za pravilno sestavo zmesi, ki zgoreva v valjih.
- (3) mazanju in hlajenju motorja.
- (4) izključno tišjemu delovanju motorja.

**K-0012.** Kje dobimo uraden podatek o tem, kateri tip olja in kakšna viskoznost olja je prepisana za motor našega zrakoplova?

- (1) Na ploščici v bližini merilne paličice za olje.
- (2) V priročniku za letenje z zrakoplovom.
- (3) Na nalepkah na posodah z oljem.
- (4) Vsi batni zrakoplovi uporabljajo isto olje gradacije SAE40 (80W).

**K-0013.** Najbolj verjeten vzrok nihanja tlaka olja v štiritaktnem batnem motorju zrakoplova je

- (1) izrabljen ali počen ležaj.
- (2) puščanje tesnila propelerja.
- (3) okvara merilca tlaka olja.
- (4) prenizka gladina olja.

**K-0014.** Ko motor zrakoplova ne deluje, je glavni izvor električne energije

- (1) akumulator.
- (2) magnet.
- (3) dinamo oziroma alternator.
- (4) avtomatska varovalka.

**K-0015.** Če v letu izpade alternator, motor zrakoplova

- (1) deluje normalno.
- (2) deluje, vendar nezanesljivo in grobo.
- (3) deluje normalno pod pogojem, da magneti dobivajo tok iz akumulatorja.
- (4) preneha delovati.

**K-0016.** Ali je v primeru izpada alternatorja v letu mogoče izvleči zakrilca?

- (1) Ne, ker so vedno na električni pogon.
- (2) Da, izključno s pomočjo akumulatorja.
- (3) Da, s prostim padom.
- (4) Odvisno od tipa zrakoplova.

**K-0017.** Za vzbujanje alternatorja je potreben začetni tok, ki ga daje

- (1) magnet.
- (2) vžigalna tuljava.
- (3) razdelilec toka.
- (4) akumulator.

**K-0018.** Odjemno mesto, na katerega so priključeni razni porabniki elekričnega toka na motornem zrakoplovu, se imenuje

- (1) avtomatska varovalka.
- (2) topljiva varovalka.
- (3) razdelilec.
- (4) razdelilna šina.

**K-0019.** Ampermeter z ničlo na levi meri

- (1) tok, s katerim se polni akumulator.
- (2) tok, s katerim se prazni akumulator.
- (3) napetost na glavni šini.
- (4) obremenitev alternatorja.

**K-0020.** Kaj nam kaže ampermeter zrakoplova z ničlo v sredini?

- (1) Obremenitev alternatorja.
- (2) Tok, ki teče v ali pa iz akumulatorja.
- (3) Napetost na glavni šini.
- (4) Izključno samo vzbujevalni tok alternatorja.

**K-0021.** Tokokrog visoke amperaže starterja se aktivira z elektromagnetnim stikalom, ki se vključi na daljavo iz kokpita s tokom nizke amperaže, z namenom, da

- (1) preprečimo energijske izgube v kablu visoke amperaže, ki bi v nasprotnem primeru vodil v kokpit.
- (2) se izognemo dodatni masi zaradi kabla visoke amperaže, ki bi v nasprotnem primeru vodil v kokpit.
- (3) zmanjšamo nevarnost požara zaradi toka visoke amperaže, ki bi v nasprotnem primeru tekel v kokpit.
- (4) Vsi gornji odgovori so pravilni.

**K-0022.** V primerjavi s tokom, ki teče od akumulatorja do starterja, je tok, ki teče skozi stikalo vžiga v kokpitu, ko je selektiran položaj START,

- (1) šibkejši.
- (2) močnejši.
- (3) enak.

**K-0023.** Kaj se zgodi, če v letu odpove alternator oziroma dinamo motorja zrakoplova?

- (1) Delovanje motorja ni prizadeto.
- (2) Delovanje radijske opreme je prizadeto.
- (3) Instrumenti na pnevmatski pogon prenehajo delovati.
- (4) Pristajalni žaromet ne dela.

**K-0024.** Ali lahko alternator motorja zrakoplova deluje brez akumulatorja?

- (1) Ne, v nobenem primeru.
- (2) Da, če magneti delujejo normalno.
- (3) Da, vendar samo pri visokih vrtljajih.
- (4) Da, če izključimo vse porabnike električnega toka na zrakoplovu.

**K-0025.** Na kateri izvor električnega toka je priključen starter motorja zrakoplova?

- (1) Neposredno na akumulator.
- (2) Samo na zunanji izvor električne energije.
- (3) Na alternator oziroma dinamo.
- (4) Odvisno od tipa zrakoplova.

**K-0026.** Regulator napetosti na motornem zrakoplovu

- (1) nastavlja pilot v letu, če napetost ni v predpisanih mejah.
- (2) deluje samodejno.
- (3) se vključi po potrebi s posebnim stikalom v kokpitu.
- (4) se vključi samodejno v primeru izpada alternatorja.

**K-0027.** Kakšen sistem za vžig je običajno vgrajen v batnih motorjih športnih zrakoplovov?

- (1) Dvojni magnetni vžig.
- (2) Enojni baterijski vžig.
- (3) Dvojni baterijski ali magnetni vžig.
- (4) Sredjenapetostni vžig.

**K-0028.** Klasični svinčev akumulator vsebuje

- (1) razredčeno solno kislino.
- (2) samo destilirano vodo.
- (3) nerazredčeno solno kislino.
- (4) razredčeno žvepleno kislino.

**K-0029.** Po ugasnitvi motorja zrakoplova je potrebno izključiti glavno stikalo, da preprečimo izpraznitev akumulatorja preko

- (1) magnetov.
- (2) alternatorja oziroma dinama.
- (3) električnih porabnikov, ki so nanj priključeni.
- (4) stikala vžiga.

**K-0030.** Zaradi zelo malih vrtljajev med startanjem motorja je potrebno zmanjšati kot predžiga. Pri nekaterih magnetih se to izvaja samodejno s pomočjo

- (1) vžigalne tuljave.
- (2) propelerja stalnih vrtljajev.
- (3) gumbov prekinjevalca (platin).
- (4) impulzne sklopke.

**K-0031.** Koliko svečk še deluje v šestvaljnim standardnem letalskem motorju, če odpove eden od magnetov?

- (1) Nobena.
- (2) Tri.
- (3) Šest.
- (4) Dvanajst.

**K-0032.** Eden od razlogov za dvojni sistem vžiga na motorju zrakoplova je

- (1) zagotavljanje enakomernega tlaka v glavah valjev.
- (2) izboljšanje zmogljivosti motorja.
- (3) zagotavljanje enakomerne porazdelitve temperature.

**K-0033.** Kaj je posledica izpada enega magneta v križarjenju?

- (1) Upravljanje motorja postane težje.
- (2) Majhen padec vrtljajev motorja in povečana poraba goriva.
- (3) Izrazito grobo delovanje motorja.
- (4) Pojav črnega dima iz izpušnih cevi.

**K-0034.** Ali lahko motor parkiranega sodobnega batnega zrakoplova vžge, če z roko zasučemo propeler?

- (1) Normalno ne, če je hladen in če je vžig izključen.
- (2) Ne, pod nobenim pogojem.
- (3) Da, vedno.
- (4) Da, če je vključeno glavno stikalo.

**K-0035.** V primeru, da se pretrga vodnik stika magnetov z maso,

- (1) motorja ni mogoče pognati.
- (2) je motor mogoče pognati samo s sukanjem propelerja z roko.
- (3) motorja ni mogoče ugasniti.
- (4) moramo na propeler namestiti razločno vidno opozorilo.

**K-0036.** Posledica prekinitve vodnika stika magnetov z maso v letu je

- (1) trenutna odpoved delovanja motorja.
- (2) padec vrtljajev za približno 100 RPM.
- (3) padec izhodne moči alternatorja.
- (4) Ta okvara nima nobenega vpliva na delovanje motorja v letu.

**K-0037.** Uplinjač s plovcem deluje na načelu

- (1) samodejnega doziranja količine zraka v zožitvi kanala vplinjača, ko zrakoplov pridobiva višino.
- (2) razlike v tlakih v zožitvi kanala vplinjača in v vstopniku zraka.
- (3) povečanja hitrosti zraka v zožitvi kanala vplinjača in posledičnega povečanja tlaka zraka.

**K-0038.** Naloga uplinjača v batnem motorju je

- (1) dovajanje zraka valjem motorja.
- (2) dovajanje goriva valjem motorja.
- (3) dovajanje zmesi gorivo-zrak valjem motorja.

**K-0039.** Način napajanja batnega motorja zrakoplova brez uplinjača, pri katerem dobiva motor odmerjeno količino goriva pod tlakom neposredno v sesalni vod, imenujemo

- (1) direktno ubrizgavanje goriva.
- (2) turbinski kompresor.
- (3) dozirni uplinjač.

**K-0040.** Koliko znaša pri batnem motorju optimalno razmerje gorivo/zrak?

- (1) 15:1.
- (2) 1:20.
- (3) 20:1.
- (4) 1:15.

**K-0041.** Količino goriva, ki teče skozi uplinjač, neposredno odreja

- (1) gorivna črpalka.
- (2) pospeševalna črpalka.
- (3) položaj ročice plina.
- (4) pretok zraka skozi difuzor uplinjača.



**K-0042.** Naloga pospeševalne črpalke v uplinjaču je

- (1) kontrola zmesi gorivo-zrak.
- (2) ugašanje motorja.
- (3) preprečevanje nastanka presiromašne zmesi in "kašljanja" motorja pri hitrem dodajanju plina.

**K-0043.** Z ročico korekcije zmesi

- (1) spreminjamo pretok goriva proti glavni šobi uplinjača.
- (2) povečujemo volumen zraka skozi uplinjač.
- (3) povečujemo pretok goriva skozi pospeševalno črpalko.
- (4) spreminjamo nivo goriva v komori plovca.

**K-0044.** Osnovni razlog za nastavljanje zmesi gorivo-zrak z višino je

- (1) zmanjševanje količine goriva v zmesi, da tako kompenziramo povečanje gostote zraka.
- (2) povečevanje količine goriva v zmesi, da tako kompenziramo zmanjšanje tlaka in gostote zraka.
- (3) zmanjšanje pretoka goriva, da tako kompenziramo zmanjšanje gostote zraka.

**K-0045.** Do kakšnih sprememb pride v sestavi zmesi po vključitvi gretja uplinjača?

- (1) Zmes se osiromaši, zato vrtljaji motorja padejo.
- (2) Zmes se obogati.
- (3) Zmes se osiromaši.

**K-0046.** Med preizkusom delovanja motorja na letališču z veliko nadmorsko višino se opazi nekoliko grobo delovanje motorja, ki ni posledica kontrole delovanja magnetov, postane pa izrazitejše med kontrolo delovanja gretja uplinjača. Kaj bi bil v danih razmerah najbolj logičen začetni ukrep pilota?

- (1) Vrniti se pred hangar in dati zrakoplov pregledati mehaniku.
- (2) Zmanjšati tlak polnjenja, da se zmanjšajo detonacije.
- (3) Poizkusiti, če motor bolje deluje z bolj siromašno zmesjo.

**K-0047.** Med križarjenjem na višini 9.500 ft MSL ustrezno nastavimo zmes. Kaj se zgodi, če znižamo na višino 4.500 ft MSL, ne da bi ponovno nastavili zmes?

- (1) V valje prihaja več goriva, kot ga je potrebno za normalno zgorevanje, in presežek goriva absorbira toploto in hladi motor.
- (2) Zmes gorivo-zrak lahko postane presiromašna.
- (3) Zaradi prebogate zmesi pride do višjih temperatur glav valjev, kar lahko povzroči detonacije.

**K-0048.** Uplinjač s plovcem je v primerjavi s sistemom za neposredno vbrizgavanje goriva na splošno

- (1) bolj občutljiv za zaledenitve.
- (2) enako občutljiv za zaledenitve.
- (3) enako občutljiv za zaledenitve, vendar samo če je prisotna vidna vlaga.

**K-0049.** Ali lahko pride do zaleditve uplinjača pri zunanji temperaturi +20°C?

- (1) Ne, ker je pretoplo.
- (2) Da, vendar samo na večjih višinah.
- (3) Da, če je zrak dovolj vlažen.
- (4) Vedno.

**K-0050.** Zaradi zaledenelega difuzorja uplinjača

- (1) razpršilne gorivne šobe ne delujejo pravilno.
- (2) je ovirano gibanje plovca, kar ima za posledico manjšo moč motorja.
- (3) je ovirano premikanje vzvodovja uplinjača.
- (4) je moten pretok zraka skozi uplinjač, kar ima za posledico manjšo moč motorja.

**K-0051.** Kateri so tisti pogoji, pri katerih je verjetnost težav zaradi zaledenitve klasičnega uplinjača največja?

- (1) Temperatura pod lediščem in relativna vlažnost zraka pod 50%.
- (2) Temperatura med 0°C in 10°C in nizka relativna vlažnost zraka.
- (3) Temperatura med -6°C in 20°C in visoka relativna vlažnost zraka.

**K-0052.** Kateri je prvi znak zaledenitve klasičnega uplinjača s plovcem pri zrakoplovu s propelerjem fiksnega koraka?

- (1) Padec vrtljajev.
- (2) Grobo delovanje motorja.
- (3) Padec temperature olja in temperature glav valjev.

**K-0053.** Z vključitvijo gretja uplinjača

- (1) ne vplivamo na sestavo zmesi.
- (2) povečamo pretok zraka skozi uplinjač.
- (3) obogatimo zmes.

**K-0054.** Kako se odzove motor zrakoplova s propelerjem fiksnega koraka na vključitev gretja uplinjača?

- (1) Tlak polnjenja naraste, vrtljaji pa padejo.
- (2) Tlak polnjenja in vrtljaji oba padeta.
- (3) Tlak polnjenja se ne spremeni, vrtljaji pa padejo.

**K-0055.** V letu je moč motorja zrakoplova s propelerjem fiksnega koraka pričela padati, ker se je zaledenil uplinjač. Se vrtljaji motorja po vključitvi gretja uplinjača takoj vrnejo na prejšnjo vrednost?

- (1) Da, ker se let v uplinjaču takoj stopi.
- (2) Ne, ker se po vključitvi gretja uplinjača stopi samo led v uplinjaču, kar pa nima nobenega vpliva na vrtljaje motorja.
- (3) Ne, ker pride pri zrakoplovih s propelerjem fiksnega koraka takoj po vključitvi gretja uplinjača najprej do grobega delovanja motorja in še do nadaljnega padca vrtljajev, ko motor požira stopljeni led, šele potem pa vrtljaji narastejo.

**K-0056.** Namen pomožne (električne) črpalke za gorivo pri lahkih letalih je

- (1) hitrejše praznjenje rezervoarjev za gorivo.
- (2) oskrbovanje uplinjača z gorivom med startanjem motorja in v primeru izpada motorske črpalke za gorivo.
- (3) predvbrizgavanje goriva v valje motorja.
- (4) povečanje zmogljivosti motorja.

**K-0057.** Delovanje pomožne (električne) črpalke za gorivo na zrakoplovu prekontroliramo po

- (1) tlaku goriva.
- (2) značilnem zvoku.
- (3) obremenitvi alternatorja.
- (4) kapljanju goriva iz drenažne odprtine.

**K-0058.** Z ročno črpalko za predvbrizganje goriva v batni motor zrakoplova vbrizgavamo gorivo

- (1) skozi uplinjač v sesalni vod ali v prostore pred sesalnimi ventili.
- (2) skozi uplinjač neposredno v vsakega od valjev.
- (3) v sesalni vod ali v prostore pred sesalnimi ventili mimo uplinjača.

**K-0059.** Batni motorji z visokim kompresijskim razmerjem morajo uporabljati visokooktansko gorivo predvsem zato, da

- (1) lahko razvijajo večjo moč.
- (2) ne pride do detonacij in poškodb motorja.
- (3) ne pride do zaledinitve uplinjača pri višjih vrtljajih.
- (4) ne pride do predvžigov in poškodb motorja.

**K-0060.** Kaj je vzrok detonacij pri štiritaktnem batnem motorju?

- (1) Zamašene svečke, svečke v kratkem stiku ali pa defektni vžigalni kabli.
- (2) Vžig zmesi pred pojavom normalne iskre zaradi žarečih mest v zgorevalnem prostoru.
- (3) Eksplozijsko zgorevanje zmesi v valjih namesto normalnega zgorevanje.

**K-0061.** Pri motorju, opremljenim s propelerjem stalnih vrtljajev, moramo paziti na to, da ne nastavljamo

- (1) visokih RPM, če je tlak polnjenja visok.
- (2) visokih tlakov polnjenja pri nizkih RPM.
- (3) visokih RPM, če nismo pred tem obogatili zmes.

**K-0062.** Kaj se pri batnem letalskem motorju nadzira s pomočjo merilca temperature izpušnih plinov EGT?

- (1) Zaledenitev vplinjača.
- (2) Kvaliteta zmesi gorivo-zrak.
- (3) Tlak olja.
- (4) Poraba olja.

**K-0063.** Kako po merilcu temperature izpušnih plinov EGT nastavimo zmes na najboljšo moč?

- (1) Vrh minus 100°F na "bogati" strani.
- (2) Vrh.
- (3) Vrh minus 100°F na "siromašni" strani.
- (4) Vrh minus 25°F-50°F na "bogati" strani.

**K-0064.** Najbolj ekonomično zmes nastavimo po merilcu temperature izpušnih plinov EGT na splošno tako, da zmes osiromašimo do vrha EGT, nato pa jo

- (1) osiromašimo za 25°F.
- (2) obogatimo za 100°F.
- (3) obogatimo za 25°F.
- (4) osiromašimo za 100°F.

**K-0065.** katero temperaturo moramo upoštevati pri določanju zmogljivosti batnega motorja?

- (1) Temperaturo v kabini.
- (2) Zunanjo temperaturo oz. temperaturo v uplinjaču.
- (3) Standardno temperaturo.
- (4) Temperaturo pri tleh.

**K-0066.** Nenormalno visoka temperatura olja v štiriktaktnem motorju lahko pomeni

- (1) prenizek nivo olja.
- (2) previsoko vizkozno olja.
- (3) prebogato zmes.
- (4) previsok nivo olja.

**K-0067.** Notranje odvajanje toplote pri štiriktaktnem batnem motorju je še posebej odvisno od

- (1) cirkulacije olja.
- (2) cirkulacije zraka preko izpušnega kolektorja.
- (3) pravičnega delovanja termostata.

**K-0068.** Kaj je posledica previsoke temperature motorja, v zraku ali na tleh?

- (1) Večja poraba goriva, zaradi povečane toplote pa lahko tudi večja moč.
- (2) Poškodbe cevi za topli zrak in zvijanje hladilnih reber valjev.
- (3) Padec moči, prekomerna poraba olja in verjetnost trajnih notranjih poškodb motorja.

**K-0069.** Hladilne škrge batnega motorja zrakoplova nastavljamo glede na temperaturo

- (1) okolice.
- (2) v difuzorju uplinjača.
- (3) glav valjev.
- (4) v kokpitu.

**K-0070.** Kaj od navedenega je lahko vzrok previsokih temperatur olja in glav valjev batnega štiritaktnega motorja?

- (1) Zmes je presiromašna glede na nastavljeno veliko moč motorja.
- (2) Prebogato naravnana zmes.
- (3) Tlak olja, višji od normalnega.

**K-0071.** Kako vpliva v primerjavi z malo standardno višino velika standardna višina na učinek propelerja, in zakaj?

- (1) Učinek je večji zaradi manjšega trenja zraka ob krake propelerja.
- (2) Učinek je slabši, ker propeler na večji standardni višini razvija manjšo vlečno silo, kot bi jo sicer na manjši standardni višini.
- (3) Učinek je slabši zaradi večje sile propelerja v redkejšem zraku.

**K-0072.** Prednost propelerja stalnih vrtljajev je v tem, da

- (1) omogoča pilotu izbor in vzdrževanje željene hitrosti križarjenja.
- (2) omogoča pilotu nastavitve kota krakov, pri katerih je učinek propelerja najboljši.
- (3) omogoča mirno delovanje s stabilnimi RPM brez vibracij.

**K-0073.** Kako se odzove propeler stalnih vrtljajev v vodoravnem letu, če pilot doda plin?

- (1) Korak krakov se poveča.
- (2) Korak krakov se ne spremeni.
- (3) Vrtljaji propelerja se povečajo.
- (4) Korak krakov se zmanjša.

**K-0074.** Kako reagira korak propelerja stalnih vrtljajev, če se pri nespremenjenem plinu nos zrakoplova spusti navzdol?

- (1) Zmanjša se.
- (2) Ostane nespremenjen, ker ga je mogoče spreminjati samo z ročico koraka.
- (3) Ostane nespremenjen, ker se plin ni spremenil.
- (4) Poveča se.

**K-0075.** Katere od naslednjih lastnosti ustrezajo zrakoplovu s propelerjem malega koraka?

- |                               |                                         |
|-------------------------------|-----------------------------------------|
| (a) Mala hitrost križarjenja. | (d) Visok nivo hrupa.                   |
| (b) Velika vzletna razdalja.  | (e) Velika hitrost križarjenja.         |
| (c) Kratka vzletna razdalja.  | (f) Velika navpična hitrost vzpenjanja. |

- (1) b,d,e,f.
- (2) a,d,f.
- (3) a,c,d,f.
- (4) a,b,f.

**K-0076.** Zaradi vpliva toka propelerja letalo z desnosučnim propelerjem med zaletom po tleh pri vzletanju

- (1) sili v prezgodnje rotiranje.
- (2) hoče ostro zaviti s steze.
- (3) hoče bočno zdrsniti s steze.
- (4) spušča nos.

**K-0077.** Kateri so tisti pogoji letenja, pri katerih je pri enomotornem letalu vpliv momenta propelerja največji?

- (1) Velika hitrost, velika moč, velik vpadni kot.
- (2) Mala hitrost, velika moč, velik vpadni kot.
- (3) Mala hitrost, mala moč, mali vpadni kot.

**K-0078.** Posledica žiroskopskega efekta propelerja pri dviganju repa letala od tal pri zaletu po tleh pri vzletanju je

- (1) nagibanje letala.
- (2) vzpenjanje letala.
- (3) zavijanje letala iz smeri.

**K-0079.** Zavijanje letala po smeri v levo zaradi P-faktorja je posledica

- (1) žiroskopskih sil vrtečih krakov propelerja, ki delujejo v točki, ki je 90° pred prijemališčem vlečne sile propelerja.
- (2) razlike med vlečnima silama krakov propelerja; spuščajoči se krak na desni strani tvori več vlečne sile kot pa dvigajoči se krak na levi strani.
- (3) sournega vrtenja motorja in propelerja, zaradi česar zavija letalo protiurno.

**K-0080.** Kdaj pride do zavijanja letala v levo zaradi P-faktorja?

- (1) Pri majhnih vpadnih kotih.
- (2) Pri velikih vpadnih kotih.
- (3) Pri visokih hitrostih.

**K-0081.** Kakšen je skupni učinek žiroskopskega efekta propelerja, zračnega toka za propelerjem in efekta asimetrične vleke krakov desnosučnega propelerja na letalo pri vzletanju?

- (1) Močna tendenca zavijanja iz smeri v levo.
- (2) Navedeni učinki se med sabo uničujejo.
- (3) Močna tendenca zavijanja iz smeri v desno.
- (4) Močna tendenca dviganja nosa letala.

**K-0082.** Nosilec motorja pri lahkem in ultralahkem športnem letalu je pritrjen na

- (1) vzdolžnice trupa.
- (2) lupino trupa.
- (3) ojačani pod kabine.
- (4) požarno steno.

**K-0083.** Čemu služijo oljno-pnevmatski blažilci na podvozju zrakoplova?

- (1) Lažjemu premagovanju velikih sil pri krmarjenju.
- (2) Dušenju vibracij krmil.
- (3) Dušenju udarcev na pristanku in za to, da zrakoplov pri tem ne odskakuje v zrak, kot bi sicer v primeru, če bi imel vgrajene samo enostavne vzmeti.

**K-0084.** Sredstvo oziroma naprava v blažilcih, ki duši odskoke zrakoplova v zrak, je

- (1) komprimirani zrak.
- (2) hidravlična tekočina.
- (3) motorno olje.
- (4) jeklena vzmet.

**K-0085.** Nosna noga pri lahkih letalih se najpogosteje upravlja

- (1) preko drogov in pletenih žic, ki jih premikamo s smernima pedaloma.
- (2) s smernim volančkom.
- (3) z diferencialnim zaviranjem.

**K-0086.** Sistem vodenja nosnega kolesa z zaostajanjem upravljamo

- (1) s posebnim smernim volančkom.
- (2) z diferencialnim zaviranjem.
- (3) preko krmilnih drogov ali pletenih žic, ki so spojene s smernima pedaloma.

**K-0087.** Kakšno vlogo ima "shimmy" blažilec na podvozju zrakoplova?

- (1) Duši odskoke zrakoplova v zrak.
- (2) Zmanjšuje gibe glavne noge.
- (3) Blaži sunke na smerna pedala.
- (4) Preprečuje vibracije nosnega kolesa.

**K-0088.** Pri večini športnih letal je pogon zavor

- (1) mehanski s pomočjo jeklenih pletenic.
- (2) pnevmatski.
- (3) hidravlični.
- (4) električni.

**K-0089.** Zavorne ploščice se lahko prehitro obrabijo, če

- (1) je tlak v gumi previsok.
- (2) je tlak v gumi prenizek.
- (3) pustimo ročno zavoro zategnjeno preko noči.
- (4) je zavorni disk korodiran ali razbrazdan.

**K-0090.** Kaj se lahko zgodi, če pri letalu, opremljenem s ploščnimi zavorami, zategnemo ročno zavoro, ne da bi počakali, da se zavore ohladijo?

- (1) Zavore se bodo prepočasi ohlajale, zato lahko pride do poškodb le-teh.
- (2) Zavore lahko popustijo, ko se ohladijo.
- (3) Zavore se lahko zataknejo oziroma zlepijo.
- (4) Vsi gornji odgovori so točni.

**K-0091.** Naprava za opozarjanje pred zlomom vzgona na lahkem letalu deluje na principu zaznavanja

- (1) hitrosti.
- (2) bočnega drsenja.
- (3) vpadnega kota.
- (4) vzdolžnega pospeška.

**K-0092.** Naprava za opozarjanje pred zlomom vzgona na lahkih letalih daje vedno pravilni signal, ne glede na maso in nagib zavoja, ki kot vemo vplivata na minimalno hitrost, zato ker

- (1) meri normalne pospeške, ki so funkcija mase zrakoplova in nagiba zavoja.
- (2) zaznava približevanje kritičnemu vpadnemu kotu, ki ni odvisen od mase in nagiba zavoja.
- (3) je nastavljena na minimalno hitrost pri največji vzletni masi in največjem dovoljenem nagibu zavoja.
- (4) je nastavljena na minimalno hitrost pri osnovni prazni masi v letu brez nagiba.

**K-0093.** Na kakšen način je zavarovana proti odvitju kronska matica?

- (1) Z razcepko.
- (2) S protimatico.
- (3) Z vzmetno podložno ploščico.
- (4) S platičnim vložkom.

**K-0094.** Kolikokrat se sme uporabiti samozaporna matica s plastičnim vložkom?

- (1) Samo enkrat.
- (2) Dvakrat.
- (3) Trikrat.
- (4) Po potrebi tudi večkrat.

**K-0095.** Vijačni napenjalec pletene žice komand

- (1) ima sam po sebi veliko trenje v navoju in ga zato ni potrebno posebno zavarovati proti odvitju.
- (2) mora biti vedno ustrezno zavarovan proti odvitju.
- (3) je zavarovan proti odvitju s posebno kronsko matico.

**K-0096.** Kako je v normalnem letu obremenjena opornica na spodnji strani krila zrakoplova?

- (1) Vzvojno.
- (2) Natezno.
- (3) Tlačno.
- (4) Upogibno.



**K-0097.** Katere obremenitve prenaša v hrbtnem letu opornica na spodnji strani krila zrakoplova?

- (1) Vzvoj.
- (2) Nateg.
- (3) Tlak.
- (4) Upogib.

**K-0098.** Razen upogibno sta spodnji in zgornji pas nosilca krila v normalnem letu obremenjena še na:

- (1) spodnji pas na nateg, zgornji pas na tlak.
- (2) oba na tlak.
- (3) oba na nateg.
- (4) spodnji pas na tlak, zgornji pas na nateg.

**K-0099.** Razen upogibno je zgornji pas nosilca krila v hrbtnem letu obremenjen še

- (1) natežno.
- (2) vzvojno.
- (3) tlačno.

**K-0100.** Umetno steklo, iz katerega je narejen pokrov oz. vetrobran kabine zrakoplova, se sme čistiti

- (1) z istimi čistili, ki so sicer namenjena za čiščenje okenskih šip.
- (2) na podoben način kot se čisti steklo na avtomobilih, ker ima po končani termični obdelavi in krivljenju isto trdoto.
- (3) skupaj z ostalimi površinami zrakoplova in z istimi čistili.
- (4) samo z blagimi in neabrazivnimi čistili in z veliko vode.

**K-0101.** Stekla na zrakoplovu se po pranju zaščitijo

- (1) s tankim slojem olja.
- (2) z grafitno mastjo.
- (3) s silikonsko mastjo.
- (4) s tankim nanosom voska in poliranjem z mehko tkanino.

**K-0102.** S čim bi očistili 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-0103.** Posledica nerednega čiščenja zunanosti zrakoplova je povečan

- (1) oblikovni upor.
- (2) torni upor.
- (3) inducirani upor.
- (4) upor interference.

**K-0104.** Kaj je lahko posledica nerednega čiščenja propelerja?

- (1) Vibracije nosa zrakoplova.
- (2) Vidne iluzije pri letenju proti soncu.
- (3) Korozija pod slojem umazanije.
- (4) Nižji RPM in s tem tudi manjša moč pri danem položaju ročice plina.

**K-0105.** Naloga vakuumske črpalke na zrakoplovu je pogon

- (1) žiroskopskih instrumentov.
- (2) motorskih instrumentov.
- (3) pitot-statičnih instrumentov.

**K-0106.** Pogon vakuumske črpalke na večini športnih letal je

- (1) električen.
- (2) mehanski.
- (3) hidravlični.

**K-0107.** Na katerem mestu v motorju se odvzema tlak, ki ga v kokpitu zrakoplova kaže merilec tlaka polnjenja valjev?

- (1) Na generatorju.
- (2) Na podvozju.
- (3) V sesalnem vodu valja motorja.
- (4) V izpušnem kolektorju.

**K-0108.** Kaj kaže merilec tlaka polnjenja valjev, ko motor zrakoplova ne deluje?

- (1) 29,92 inHg.
- (2) QNH.
- (3) Zunanji zračni tlak.
- (4) Ničlo.

**K-0109.** 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-0110.** Kateri instrument(i) je (so) priključen(i) na skupni tlak?

- (1) Brzinomer, klasični variometer in višinomer.
- (2) Klasični variometer in višinomer.
- (3) Samo klasični variometer.
- (4) Samo brzinomer.

**K-0111.** Kateri od navedenih instrumentov so še razen višinomera tudi priključeni na dovod statičnega tlaka?

- (1) Brzinomer, variometer in kontrolnik leta.
- (2) Samo brzinomer.
- (3) Brzinomer in termometer zunanje temperature.
- (4) Brzinomer in variometer.

**K-0112.** Kateri od navedenih instrumentov za svoje delovanje ne potrebuje(jo) dovoda statičnega tlaka?

- (1) Merilec hitrosti.
- (2) Merilec hitrosti in električni variometer.
- (3) Variometer s krilcem.
- (4) Pnevmatški kontrolnik leta.

**K-0113.** Zamašitev voda statičnega tlaka

- (1) ne vpliva na točnost kazanja brzinomera.
- (2) vpliva samo na točnost kazanja variometra.
- (3) vpliva samo na točnost kazanja višinomera.
- (4) vpliva na točnost kazanja višinomera, variometra in brzinomera.

**K-0114.** Kateri od navedenih instrumentov prenehajo delovati, če se na zrakoplovu zamašijo odprtine za odvzem statičnega tlaka?

- (1) Višinomer, variometer in brzinomer.
- (2) Variometer, brzinomer in kontrolnik leta.
- (3) Višinomer, umetni horizont in kontrolnik leta.
- (4) Variometer, umetni horizont in kontrolnik leta.

**K-0115.** Kateri instrument ni prizadet, če se na zrakoplovu zaledenijo odprtine za odvzem statičnega tlaka?

- (1) Merilec hitrosti.
- (2) Višinomer.
- (3) Variometer.
- (4) Kontrolnik leta.

**K-0116.** Kateri instrument(i) preneha(jo) kazati, če se zamaši ustje pitotove cevi?

- (1) Samo višinomer.
- (2) Samo pnevmatski variometer.
- (3) Samo brzinomer.
- (4) Višinomer in brzinomer.

**K-0117.** Kateri od navedenih instrumentov standardno opremljenega športnega letala še delujejo v primeru odpovedi motorja zrakoplova?

- a) Umetni horizont.
- b) Višinomer.
- c) Variometer.
- d) Žiroskopski kompas.
- e) Koordinator zavoja/kontrolnik leta.
- f) Merilec hitrosti.

- (1) b,f.
- (2) a,c,d,f.
- (3) b,c,e,f.
- (4) b,c,f.

**K-0118.** 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-0119.** 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-0120.** Katere pnevmatske priključke potrebuje za svoje delovanje klasični pnevmatski nekompenzirani variometer?

- (1) Vod za statični tlak (p), vod za skupni tlak (p+q) in vod za izravnalno posodo.
- (2) Vod za skupni tlak (p+q) in vod za izravnalno posodo.
- (3) Vod za statični tlak (p) in vod za skupni tlak (p+q).
- (4) Vod za statični tlak (p) in vod za izravnalno posodo.

**K-0121.** Kako bi v letu deloval pnevmatski variometer zrakoplova, če ga ne bi priključili na izravnalno posodo?

- (1) Instrument bi kazal napačno zaradi temperaturnih vplivov.
- (2) Kazanje bi bilo v vsakem primeru stabilno, vendar napačno.
- (3) Variometer bi ves čas kazal ničlo.
- (4) Membranska škatlica instrumenta bi se deformirala, tako da bi bil instrument neuporaben za nadaljnjo rabo.

**K-0122.** Kakšna je osnovna konstrukcijska razlika med membransko škatlico v brzinomeru in membransko škatlico v višinomeru? Membranska škatlica v brzinomeru je

- (1) zaprta, dovod skupnega tlaka je priključen na mesto dovoda statičnega tlaka; v membranski škatlici je vakuum.
- (2) zaprta in priključena na statični tlak; membranska škatlica višinomera je odprta in priključena na skupni tlak.
- (3) odprta in priključena na skupni tlak; membranska škatlica višinomera je zaprta.
- (4) pod vplivom zračnega tlaka; membranska škatlica višinomera je pod vplivom dinamičnega tlaka.

**K-0123.** Za merjenje hitrosti s klasičnim brzinomerom na zrakoplovu je potreben dinamični tlak, ki je odvisen

- (1) samo od zračnega tlaka.
- (2) od gostote zraka in kvadrata hitrosti.
- (3) izključno od hitrosti.
- (4) samo od temperature.

**K-0124.** Kako deluje mehanični brzinomer zrakoplova?

- (1) Vstopni zrak pod tlakom premika vzvodovje, ki odklanja kazalec brzinomera.
- (2) Razlika v tlakih zraka z dveh ločenih izvorov deluje na membrano, ki pritiska na prenosni mehanizem, ki odklanja kazalec brzinomera.
- (3) Skupni tlak zraka vrti turbinico, ki je zobniško povezana s kazalcem brzinomera

**K-0125.** Koliko znaša maksimalna strukturalna hitrost danega zrakoplova?

(glej prilogo 8!)

- (1) 100 mph.
- (2) 165 mph.
- (3) 198 mph.
- (4) 65 mph.

**K-0126.** Za delovanje brzinomera 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-0127.** Vsak brzinomer 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) Odgovora 1 in 2 sta oba pravilna, 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-0128.** Območje hitrosti, pri katerih sme dani zrakoplov leteti s polnimi spuščeni zakrilci, je (glej prilogo 8!)

- (1) 60 mph do 100 mph.
- (2) 65 mph do 165 mph.
- (3) 60 mph do 198 mph.
- (4) 165 mph do 198 mph.

**K-0129.** Katera od navedenih oznak pomeni odčitano hitrost zrakoplova, popravljeno za instrumentalno in položajno napako?

- (1) CAS.
- (2) IAS.
- (3) TAS.
- (4) EAS.

**K-0130.** Kalibrirana hitrost zrakoplova, popravljena glede na višino leta in temperaturo, je

- (1) IAS.
- (2) CAS.
- (3) EAS.
- (4) TAS.

**K-0131.** Katera označba na brzinomeru enomotornega letala pomeni hitrost, ki se jo nikoli ne sme prekoračiti?

- (1) Konec belega loka.
- (2) Konec zelenega loka.
- (3) Rdeča črta.
- (4) Začetek zelenega loka.

**K-0132.** Kaj je vzrok temu, da dejanska zračna hitrost (TAS) v principu ni enaka kalibrirani hitrosti (CAS) zrakoplova?

- (1) Vz dolžna komponenta vetra.
- (2) Pitotova napaka zaradi izgub v pretoku v cevi sami.
- (3) Napaka zaradi nihanja zrakoplova po smeri.
- (4) Odstopanje od standardne temperature in tlaka.

**K-0133.** Ali ostaja v vzpenjanju razlika med kalibrirano hitrostjo (CAS) in dejansko zračno hitrostjo (TAS) ves čas stalna?

- (1) Da, ker je to pri danem zrakoplovu razlika med IAS in TAS vedno enaka.
- (2) Da, če je temperatura na morskem nivoju stalna.
- (3) Ne; razlika med IAS in TAS se spreminja s temperaturo in višino.

**K-0134.** Katera označba na brzinomeru zrakoplova pomeni minimalno hitrost z odvzetim plinom in dvignjenimi zakrilci in kolesi?

(glej prilogo 8!)

- (1) Konec zelenega loka.
- (2) Konec belega loka.
- (3) Začetek zelenega loka.
- (4) Začetek belega loka.

**K-0135.** Za vsako letalo oziroma jadralno letalo velja pomembna hitrost, ki na brzinomeru ni označena. Katera hitrost je to?

- (1) Hitrost, ki se jo nikoli ne sme prekoračiti ( $V_{NE}$ ).
- (2) Maksimalna strukturalna hitrost ( $V_{MO}$ ).
- (3) Manevrna hitrost ( $V_A$ ).
- (4) Maksimalna hitrost s spuščeni zakrilci ( $V_{FE}$ ).

**K-0136.** Kje odčitamo na skali brzinomera letala minimalno hitrost z odvzetim plinom in spuščeni zakrilci in kolesi?

- (1) Na koncu zelenega loka.
- (2) Na koncu belega loka.
- (3) Na pričetku zelenega loka.
- (4) Na pričetku belega loka.

**K-0137.** Operativno območje letenja s spuščeni zakrilci označuje na brzinomeru zrakoplova

- (1) začetek belega in konec zelenega loka.
- (2) zeleni lok.
- (3) beli lok.
- (4) rumeni lok.

**K-0138.** 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 manevrni hitrosti.
- (4) enaka največji dovoljeni hitrosti za letenje z odklonjenimi zakrilci.

**K-0139.** 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-0140.** 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-0141.** Rdeča črta na brzinomeru enomotornega zrakoplova pomeni hitrost,

- (1) ki se jo nikoli ne sme prekoračiti.
- (2) nad katero niso dovoljeni grobi odkloni krmil.
- (3) ki jo je dovoljeno prekoračiti samo v mirnem ozračju.
- (4) ki se jo sme prekoračiti samo z dvignjenimi zakrilci in kolesi.

**K-0142.** Katera je tista največja hitrost, s katero sme leteti dano letalo s spuščnimi zakrilci?

(glej prilogo 8!)

- (1) 165 mph.
- (2) 100 mph.
- (3) 65 mph.
- (4) 60 mph.

**K-0143.** Največja hitrost, s katero sme leteti dani zrakoplov v turbulentnem ozračju je

(glej prilogo 8!)

- (1) 65 mph.
- (2) 100 mph.
- (3) 165 mph.
- (4) 198 mph.

**K-0144.** Kolika je največja dovoljena hitrost danega zrakoplova v mirnem ozračju?

(glej prilogo 8!)

- (1) 100 mph.
- (2) 165 mph.
- (3) 65 mph.
- (4) 198 mph.

**K-0145.** Višinomer "B" na sliki kaže

(glej prilogo 7!)

- (1) 1.500 ft.
- (2) 4.500 ft.
- (3) 14.500 ft.
- (4) 15.500 ft.

**K-0146.** Višinomer "C" na sliki kaže

(glej prilogo 7!)

- (1) 9.500 ft.
- (2) 10.950 ft.
- (3) 15.940 ft.
- (4) 19.500 ft.

**K-0147.** Kateri od višinomerov na sliki kaže več kot 10.000 ft?

(glej prilogo 7!)

- (1) A, B in C.
- (2) A in B.
- (3) Samo A.
- (4) Samo B.



**K-0148.** Izhodiščni nivo, od katerega meri višine pnevmatski višinomer zrakoplova, je

- (1) srednja gladina morja.
- (2) letališče.
- (3) tlačna ploskev, katere vrednost je kot tlak nastavljena na pomožni barometrski skali višinomera.
- (4) površje tal navpično pod zrakoplovom.

**K-0149.** Pnevmatški višinomer zrakoplova kaže vedno višino nad

- (1) tlemi.
- (2) letališčem.
- (3) srednjo gladino morja.
- (4) nastavljeno vrednostjo tlačne ploskve.

**K-0150.** Čemu služi t.i. barometrška 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-0151.** 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-0152.** 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-0153.** Katere višine kaže višinomer zrakoplova, če je nastavljen na standardni zračni tlak?

- (1) Absolutne višine.
- (2) Relativne višine.
- (3) Dejanske višine nad terenom.
- (4) Nivoje leta.

**K-0154.** 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-0155.** Kaj se zgodi z odčitkom višine, če premaknemo pomožno barometriško skalo na višinomeru na nižji tlak?

- (1) Zmanjša se.
- (2) Ostane nespremenjena.
- (3) Poveča se.

**K-0156.** 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-0157.** Višinomer, nastavljen na tlak QFE, kaže po pristanku

- (1) ničlo.
- (2) nadmorsko višino letališča.
- (3) višino letališča nad tlačno ploskvijo 1013,2 hPa.
- (4) tlačno višino letališča nad standardno vrednostjo.

**K-0158.** 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-0159.** 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-0160.** 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-0161.** 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-0162.** Pri katerih pogojih je prava višina enaka odčitani na višinomeru?

- (1) Samo v primeru, ko višinomer nima mehanske napake.
- (2) Pri standardnih pogojih v atmosferi.
- (3) Na višinah nad 5.500 m, če je višinomer nastavljen na 1013,2 hPa.
- (4) Na vsaki višini, če indicirano višino popravimo glede na tlak in temperaturo na morskem nivoju.

**K-0163.** Kdaj je dejanska višina leta manjša od tiste, ki jo čitamo na višinomeru zrakoplova?

- (1) Pri temperaturi, nižji od standardne.
- (2) Pri zračnem tlaku, nižjem od standardnega.
- (3) Pri temperaturi, višji od standardne.

**K-0164.** Kako vpliva sprememba temperature na kazanje višinomera?

- (1) Zaradi znižanja temperature se tlačni nivoji znižajo in indicirana višina je manjša od dejanske višine.
- (2) Pri toplem dnevu so tlačni nivoji višje in indicirana višina je manjša od dejanske višine.
- (3) Zaradi zvišanja temperature se tlačni nivoji razmaknejo in indicirana višina je večja od dejanske višine.

**K-0165.** 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.

**K-0166.** Toplega poletnega dne letite v Alpah in obkrožite goro točno v višini vrha. Višinomer, ki je nastavljen na tlak QNH, v takšnem vremenu kaže vrednost, ki je v primerjavi z višino vrha

- (1) prevelika.
- (2) premajhna.
- (3) enaka.
- (4) odgovor ni mogoč.

**K-0167.** Kakšno višino kaže višinomer "A" na sliki?

(glej prilogo 7!)

- (1) 500 ft.
- (2) 1.500 ft.
- (3) 10.500 ft.
- (4) 15.000 ft.

**K-0168.** Kaj pomeni kazanje kontrolnika leta, če je kazalec odklonjen v levo, kroglica pa v desno, kot to kaže slika C?

(glej prilogo 9!)

- (1) Levi zavoj, drsenje navzven.
- (2) Desni zavoj, drsenje navzven.
- (3) Levi zavoj, drsenje navznoter.
- (4) Desni zavoj, drsenje navznoter.

**K-0169.** Katera od slik kontrolnika leta ustreza kazanju instrumenta med levim zavojem pri vožnji po tleh?

(glej prilogo 9!)

- (1) A.
- (2) B.
- (3) C.

**K-0170.** Kako popravimo nekoordinirani desni zavoj, če je kroglica kontrolnika leta odklonjena v levo?

- (1) Povečamo nagib ali pa zmanjšamo hitrost zavijanja po smeri.
- (2) Povečamo odklon smernega krmila v desno.
- (3) Zmanjšamo nagib.
- (4) Zmanjšamo nagib ali pa povečamo hitrost zavijanja po smeri.

**K-0171.** Kateri od navedenih instrumentov deluje(jo) na osnovi precesije žiroskopa?

- (1) Kontrolnik leta in koordinator zavoja.
- (2) Umetni horizont.
- (3) Žiroskopski kompas.
- (4) Vsi gornji odgovori so pravilni.

**K-0172.** Kateri instrumenti spadajo med žiroskopske instrumente?

- (1) Merilec hitrosti in magnetni kompas.
- (2) Libela in magnetni kompas.
- (3) Merilec vzdolžnega naklona in magnetni kompas.
- (4) Kontrolnik leta in umetni horizont.

**K-0173.** Rotor vakuumsko gnanega žiroskopa na zrakoplovu varuje pred prekomernimi vrtljaji

- (1) zračni filter.
- (2) vakuumski varnostni ventil.
- (3) merilec podtlaka.

**K-0174.** Žiroskopski instrumenti s pogonom preko venturijeve cevi na zunanji strani trupa zrakoplova dosežejo potrebne delovne vrtljaje

- (1) takoj po zagonu motorja.
- (2) kakor hitro se prične zrakoplov premikati.
- (3) samo če je vreme dovolj vetrovno.
- (4) šele po nekaj minutah letenja z normalno hitrostjo.

**K-0175.** 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-0176.** 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-0177.** S kontrolnikom leta nadzira pilot gibanje zrakoplova okoli

- (1) vzdolžne osi.
- (2) navpične osi.
- (3) prečne osi.
- (4) zemeljske osi.

**K-0178.** 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-0179.** 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-0180.** Bočno drsenje zrakoplova razen po občutku prepoznamo tudi po

- (1) odklonu kazalca kontrolnika leta.
- (2) odklonu kroglice kontrolnika leta oziroma pri jadralnih letalih nitke na pokrovu kabine.
- (3) nagibu letalca umetnega horizonta.
- (4) vrtenju kompasa.

**K-0181.** 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-0182.** 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-0183.** Kaj mora pokazati kontrolnik leta, če z zrakoplovom med vožnjo po tleh zavijamo v levo?

- (1) Kazalec zavijanja mora kazati v desno, kroglica pa mora biti odklonjena v levo.
- (2) Kazalec zavijanja mora kazati v levo, in kroglica mora biti tudi odklonjena v levo.
- (3) Kazalec zavijanja mora kazati v levo, kroglica pa mora biti v sredini.
- (4) Nobeden od gornjih odgovorov ni pravilen.

**K-0184.** Kaj pomeni kazanje kontrolnika leta, če sta kazalec in kroglica oba odklonjena v desno, kot to kaže slika B?

(glej prilogo 9!)

- (1) Levi zavoj, drsenje navzven.
- (2) Desni zavoj, drsenje navzven.
- (3) Levi zavoj, drsenje navznoter.
- (4) Desni zavoj, drsenje navznoter.

**K-0185.** Kaj je lahko vzrok za napačno kazanje žiroskopskega kompasa standardno opremljenega lahkega športnega letala?

- (1) Izpad elektrike.
- (2) Nezdosten podtlak v vakuumskem sistemu.
- (3) Zaledenitev pitotove cevi.
- (4) Visoka zunanja temperatura.

**K-0186.** Koordinator zavoja daje pilotu podatke o

- (1) gibanju zrakoplova okoli vzdolžne in navpične osi.
- (2) nagibih zrakoplova, vendar samo do nagiba 30°.
- (3) položaju zrakoplova glede na prečno os.

**K-0187.** Koliko časa traja z zrakoplovom polni zavoj za 360°, če je kazanje koordinatorja zavoja, kot kaže slika?

(glej prilogo 10!)

- (1) 30 sekund.
- (2) 60 sekund.
- (3) 120 sekund.
- (4) 240 sekund.

**K-0188.** Kaj kaže umetni horizont?

- (1) Kotni hitrosti zrakoplova okoli navpične in prečne osi.
- (2) Lego zrakoplova glede na vzdolžno in prečno os.
- (3) Lego zrakoplova glede na navpično os.
- (4) Kotne hitrosti zrakoplova okoli vseh treh osi.

**K-0189.** Kaj je glavna prednost žiroskopskega kompasa?

- (1) Lažje ga je čitati, kot pa magnetni kompas.
- (2) Kaže smeri in ne kurzov.
- (3) Nima zavojne napake, kot jo ima magnetni kompas.
- (4) Ves čas kaže isto smer.

**K-0190.** Če hočemo, da kaže žiroskopski kompas lahkega športnega letala v letu točno, ga je potrebno

- (1) pred vzletanjem nastaviti v znani smeri.
- (2) v letu občasno poravnati z magnetnim kompasu zaradi precesije žiroskopa.
- (3) redno kompenzirati na zemlji.

**K-0191.** V primeru zmanjševanja hitrosti v vzhodnih kurzih na severni polobli pokaže magnetni kompas zrakoplova

- (1) zavoj v levo, t.j. proti severu.
- (2) zavoj v desno, t.j. proti jugu.
- (3) točno smer.

**K-0192.** Kaj pokaže magnetni kompas zrakoplova v primeru povečevanja hitrosti v zahodnih kurzih na severni polobli?

- (1) zavoj v levo, t.j. proti jugu.
- (2) zavoj v desno, t.j. proti severu.
- (3) točno smer.

**K-0193.** Pilot zrakoplova, ki leti v kurzu  $90^\circ$  na severni polobli, doda plin in ustali hitrost na novi, višji vrednosti. Med manevrom je magnetni kompas

- (1) kazal točen kurz ves čas med pospeševanjem.
- (2) najprej pokazal lažno spremembo kurza proti severu, nato pa se je postopno vrnil na pravilni odčitek  $90^\circ$ .
- (3) najprej pokazal lažno spremembo kurza proti jugu, nato pa se je postopno vrnil na pravilni odčitek  $90^\circ$ .
- (4) najprej pokazal lažno spremembo kurza proti severu, in ostal tako še potem, ko se je hitrost ustalila.

**K-0194.** Tekočina v magnetnem kompasu služi

- (1) temperaturni kompenzaciji.
- (2) dušenju nihanja kompasne rože.
- (3) zmanjševanju magnetne inklinacije.
- (4) lažjemu odčitavanju instrumenta, ker deluje kot povečevalno steklo.

**K-0195.** 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-0196.** 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-0197.** 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-0198.** Katero napako skušamo odpraviti s kompenzacijo magnetnega kompasa?

- (1) Inklinacijo.
- (2) Zavojno napako.
- (3) Deklinacijo.
- (4) Deviacijo.

**K-0199.** Kje ima inklinacija vrednost  $90^\circ$ ?

- (1) Na magnetnem ekvatorju.
- (2) Na magnetnih polih.
- (3) V področju srednjih zemljepisnih širin.
- (4) Na geografskem polu na severni polobli.

**K-0200.** Inklinacija ima ničelno vrednost

- (1) nad magnetnima poloma.
- (2) v področju srednjih zemljepisnih širin.
- (3) nad geografskima poloma.
- (4) nad magnetnim ekvatorjem.

**K-0201.** Magnetni kompas zrakoplova, ki leti na severni polobli v južnem kursu in pri tem povečuje hitrost, pokaže med tem manevrom

- (1) zavoj v levo.
- (2) zavoj v desno.
- (3) točno smer.

**K-0202.** Pilot, ki leti na severni polobli, mora vedeti, da je potrebno pričeti z izravnavanjem zrakoplova iz zavoja po magnetnem kompasu v vzhodnih kurzih

- (1)  $10^\circ$ - $20^\circ$  po želenem kursu.
- (2)  $20^\circ$ - $30^\circ$  pred želenim kurzom.
- (3) ko kompas pokaže E.



**K-0203.** 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.

**K-0204.** Pri letenju z zrakoplovom na severni polobli mora pilot vedeti, da je potrebno pričeti z izravnavanjem iz zavoja po kompasu v južnih kurzijah

- (1) 10°-20° po želenem kurzu.
- (2) 20°-30° pred želenim kurzom.
- (3) točno v želenem kurzu.

**K-0205.** Napaka pospeševanja pri magnetnem kompasu zrakoplova je največja v smereh

- (1) N in S.
- (2) N.
- (3) S.
- (4) E in W.

**K-0206.** Pri spremembi smeri od NE v smer NW po krajši poti pokaže magnetni kompas zrakoplova

- (1) točno.
- (2) preveč opravljenih stopinj.
- (3) premalo opravljenih stopinj.

**K-0207.** Z levim nagibom 15° zavijate iz smeri 270° v smer 180°. Kateri je tisti kompasni kurz, pri katerem boste pričeli izravnovati zrakoplov iz zavoja?

- (1) 180°.
- (2) 160°.
- (3) 210°.
- (4) 230°.

**K-0208.** Z levim nagibom 15° zavijate iz smeri 070° v smer 360°. Kateri je tisti kompasni kurz, pri katerem boste pričeli izravnovati zrakoplov iz zavoja?

- (1) 030°.
- (2) 360°.
- (3) 330°.
- (4) 010°.

**K-0209.** Zavojna napaka magnetnega kompasa je posledica

- (1) deviacije kompasa.
- (2) magnetne inklinacije in radialnega pospeška v zavoju.
- (3) vzvoja in magnetne inklinacije.
- (4) magnetne deklinacije in radialnega pospeška v zavoju.

**K-0210.** Zavojna napaka pri magnetnem kompasu zrakoplova je največja v smereh

- (1) N in S.
- (2) N.
- (3) S.
- (4) E in W.

**K-0211.** Kje ima zavojna napaka magnetnega kompasu ničelno vrednost?

- (1) Na ekvatorju.
- (2) Nad večjimi vodnimi površinami.
- (3) Nad magnetnima poloma.
- (4) Nad puščavskimi predeli.

**K-0212.** Pri izravnavanju iz zavoja z zrakoplovom na severni polobli magnetni kompas v severnih kurzih

- (1) kaže točno.
- (2) zaostaja, zato mora pilot pričeti z izravnavanjem iz zavoja še preden kompas pokaže želeni kurz.
- (3) prehiteva, zato mora pilot pričeti z izravnavanjem iz zavoja šele potem, ko kompas preide želeni kurz.

**K-0213.** Magnetni kompas zrakoplova, ki kroži na severni polobli, v vzhodnih kurzih

- (1) kaže točno.
- (2) prehiteva, zato mora pilot pričeti z izravnavanjem iz zavoja še preden kompas pokaže želeni kurz.
- (3) zaostaja, zato mora pilot pričeti z izravnavanjem iz zavoja šele potem, ko kompas preide želeni kurz.

**K-0214.** Kaj pokaže magnetni kompas na severni polobli, če iz južnega kurza uvedemo zrakoplov v desni standardni zavoj ?

- (1) Kompas spočetka nakaže zavoj v levo..
- (2) Kompas pokaže zavoj v desno, vendar večji kurz, kot je dejanski.
- (3) Kazanje kompasa ostane za kratek čas na indikaciji jug, potem pa postopoma "ujame" dejanski kurz zrakoplova.

**K-0215.** Magnetni kompas zrakoplova v zavoju na severni polobli, ko le-ta prehaja skozi zahodne smeri,

- (1) kaže točno.
- (2) zaostaja, zato mora pilot pričeti z izravnavanjem iz zavoja še preden kompas pokaže želeni kurz.
- (3) prehiteva, zato mora pilot pričeti z izravnavanjem iz zavoja šele potem, ko kompas preide želeni kurz.

**K-0216.** Na severni polobli je potrebno pričeti z izravnavanjem zrakoplova po magnetnem kompasu iz zavoja v zahodnih smereh

- (1) 10°-20° po želenem kurzu.
- (2) 20°-30° pred želenim kurzom.
- (3) ko kompas pokaže W.

**K-0217.** Pri izvajanju zavojev z zrakoplovom na severni polobli je potrebno upoštevati, da magnetni kompas v severnih smereh

- (1) kaže točno.
- (2) prehiteva, ne glede na smer zavijanja.
- (3) prehiteva v levem in zaostaja v desnem zavoju.
- (4) prehiteva v desnem in zaostaja v levem zavoju.
- (5) zaostaja, ne glede na smer zavijanja.

**K-0218.** Magnetni kompas pri izvajanju zavojev na severni polobli, ko je zrakoplov usmerjen proti vzhodu,

- (1) kaže točno.
- (2) prehiteva, ne glede na smer zavijanja.
- (3) prehiteva v levem in zaostaja v desnem zavoju.
- (4) prehiteva v desnem in zaostaja v levem zavoju.
- (5) zaostaja, ne glede na smer zavijanja.

**K-0219.** Pri letenju na severni polobli je potrebno upoštevati, da magnetni kompas zrakoplova v zavoju v zahodnih smereh

- (1) kaže točno.
- (2) prehiteva, ne glede na smer zavijanja.
- (3) prehiteva v levem in zaostaja v desnem zavoju.
- (4) prehiteva v desnem in zaostaja v levem zavoju.
- (5) zaostaja, ne glede na smer zavijanja.

## ZMOGLJIVOSTI IN NAČRTOVANJE (P)

**P-0001.** Ugotovite, če je pri naslednjih podatkih masno središče zrakoplova v dovoljenih mejah (upoštevajte normalno kategorijo):

<u>postavka</u>	<u>masa (lb)</u>	<u>moment/1000 (lbxin)</u>
osnovna prazna masa	1 360	51,5
pilot in potnik spredaj	360	.....
potnika zadaj	280	.....
gorivo 30 US gal	.....	.....
olje 8 qt.	.....	0,2

(glej prilogo 5!)

- (1) Pred prednjo dopustno lego.
- (2) Blizu prednje dopustne lege, vendar še v mejah.
- (3) Znotraj dopustnih meja.
- (4) Za zadnjo dopustno lego.

**P-0002.** Največ koliko goriva lahko nosi zrakoplov, če je naložen, kot sledi?

<u>postavka</u>	<u>masa (lb)</u>	<u>moment/1000 (lbxin)</u>
osnovna prazna masa	1 350	51,5
pilot in potnik spredaj	340	.....
potnika zadaj	310	.....
prtljaga	45	.....
gorivo	.....	.....
olje 8 qt.	.....	-0,2

(glej prilogo 5!)

- (1) 24 USA gal.
- (2) 34 USA gal.
- (3) 40 USA gal.
- (4) 46 USA gal.

**P-0003.** Pri nekaterih zrakoplovih je mogoče, da presežemo največjo dovoljeno maso pri vzletanju, če pri polnih gorivnih rezervoarjih vkrcamo polno potnikov in prtljage. Kakšna bi bila rešitev problema?

- (1) Leteti z maso zrakoplova, večjo od dovoljene.
- (2) Zmanjšati količino goriva, četudi le-ta ne bi več zadoščala za izvedbo leta z rezervami.
- (3) Zmanjšati količino goriva, vendar samo na toliko, kolikor zadošča za izvedbo leta z rezervami, nato pa po potrebi še potnike oziroma prtljago.
- (4) Izkrcati toliko potnikov oziroma prtljage, da lahko vzamemo polno goriva.

**P-0004.** Določite oddaljenost masnega središča zrakoplova od referenčne linije pri naslednjih podatkih:

<u>postavka</u>	<u>masa (lb)</u>	<u>ročica(in)</u>	<u>moment (lbxin)</u>
osnovna prazna masa	1 495,0	101,4	151 593,0
pilot in potnik	380,0	64,0	.....
gorivo 30 US gal	.....	96,0	.....

- (1) 92,44 in.
- (2) 94,01 in.
- (3) 119,80 in.
- (4) 135,00 in.

**P-0005.** Določite moment/1000 masnega središča zrakoplova pri naslednjih podatkih:

<u>postavka</u>	<u>masa (lb)</u>	<u>moment/1000 (lbxin)</u>
osnovna prazna masa	1 350	51,5
pilot in potnik spredaj	.....	340
gorivo (polni st. rezerv.)	.....	.....
olje 8 qt	.....	-0,2

(glej prilogo 5!)

- (1) 38,7 lbxin.
- (2) 69,9 lbxin.
- (3) 74,9 lbxin.
- (4) 77,0 lbxin.

**P-0006.** Koliko prtljage lahko vkrcate v prtljažnik, da ostane pri dani obtežbi masno središče zrakoplova normalne kategorije v dopustnih mejah?

<u>postavka</u>	<u>masa (lb)</u>	<u>moment/1000 (lbxin)</u>
osnovna prazna masa	1 350	51,5
pilot in potnik spredaj	250	.....
potnika zadaj	400	.....
prtljaga	.....	.....
gorivo 30 US gal	.....	.....
olje 8 qt.	.....	-0,2

(glej prilogo 5!)

- (1) 120 lb.
- (2) 105 lb.
- (3) 90 lb.
- (4) 75 lb.

**P-0007.** Izračunajte moment/1000 masnega središča zrakoplova, ki je obtežen, kot sledi, in ugotovite, v kateri kategoriji lahko kot takšen leti!

<u>postavka</u>	<u>masa (lb)</u>	<u>moment/1000 (lbxin)</u>
osnovna prazna masa	1 350	51,5
pilot in potnik spredaj	310	.....
potnik zadaj	96	.....
gorivo 38 US gal	.....	.....
olje 8 qt.	.....	-0,2

(glej prilogo 5!)

- (1) 79,2 in splošna kategorija.
- (2) 80,8 in splošna kategorija.
- (3) 81,2 in normalna kategorija.
- (4) 82,0 in normalna kategorija.

**P-0008.** V kokpitu zrakoplova najlažje določimo barometriško višino (Pressure Altitude) tako, da nastavimo višinomer na

- (1) elevacijo letališča in odčitamo višino.
- (2) elevacijo letališča in odčitamo vrednost v barometriškem okencu.
- (3) ničlo in odčitamo vrednost v barometriškem okencu.
- (4) 1013,2 hPa in odčitamo višino.

**P-0009.** Osnovni razlog za določanje standardne višine (Density Altitude) ) je določanje

- (1) barometriške višine (Pressure Altitude).
- (2) zmogljivosti zrakoplova.
- (3) nivojev leta nad prehodno absolutno višino.
- (4) varne višine križarjenja nad hribovitim terenom.

**P-0010.** Kaj je barometriška višina (pressure altitude)?

- (1) Indicirana višina, popravljena za položajno in namestitveno napako.
- (2) Indicirana višina, popravljena za odstopanje od standardne temperature in tlaka.
- (3) Višina, ki je kaže višinomer, nastavljen na zračni tlak 1013,2 hPa.

**P-0011.** Kdaj je barometriška višina (Pressure Altitude) enaka pravi višini?

- (1) Če je zračni tlak 1013,2 hPa.
- (2) V pogojih standardne atmosfere.
- (3) Če je indicirana višina enaka barometriški višini (Pressure Altitude).

**P-0012.** Kateri od navedenih faktorjev poveča standardno višino (Density Altitude) letališča?

- (1) Povečanje zračnega tlaka.
- (2) Povečanje temperature.
- (3) Zmanjšanje relativne vlažnosti zraka.
- (4) Zmanjšanje temperature.

**P-0013.** Kdaj sta barometriška višina (Pressure Altitude) in standardna višina (Density Altitude) enaki?

- (1) Če višinomer nima mehanske napake.
- (2) Na morskem nivoju pri standardnih pogojih.
- (3) Če je višinomer nastavljen na 1013,2 hPa.

**P-0014.** Koliko znaša standardna temperatura (ISA) na barometriški višini (Pressure Altitude) 15.000 ft?

- (1) -15°C.
- (2) -20°C.
- (3) -25°C.

**P-0015.** V primeru, ko je temperatura zraka na dani višini višja od standardne, je standardna višina (Density Altitude)

- (1) manjša od barometriške (Pressure Altitude) in približno enaka pravi višini.
- (2) večja od prave in manjša od barometriške višine (Pressure Altitude).
- (3) večja od barometriške višine (Pressure Altitude).
- (4) manjša od prave višine.

**P-0016.** Koliko znaša standardna temperatura (ISA) na barometriški višini (Pressure Altitude) 10.000 ft?

- (1) -5°C.
- (2) -10°C.
- (3) -15°C.

**P-0017.** Standardna višina (Density Altitude) je

- (1) barometriška višina (Pressure Altitude), popravljena za odstopanje od standardne temperature.
- (2) višina nad standardno referenčno tlačno ploskvijo.
- (3) višina, ki jo čitamo neposredno z višinomera.

**P-0018.** Približno koliko znaša standardna višina (Density Altitude) letališča, kjer kaže višinomer pri standardni temperaturi in nastavitvi 1011 hPa višino 1.300 ft?

- (1) 1.240 ft.
- (2) 1.300 ft.
- (3) 1.360 ft.
- (4) 1.400 ft.

**P-0019.** Za koliko se poveča standardna višina (Density Altitude) letališča z barometriško višino (pressure altitude) 3.000 ft pri temperaturi 0°C, če se temperatura dvigne na 10°C?

- (1) Za 3.000 ft.
- (2) Za 2.200 ft.
- (3) Za 2.000 ft.
- (4) Za 1.200 ft.

**P-0020.** Koliko znaša barometriška višina (Pressure Altitude), če je pri nastavitvi višinomera na 1013,2 hPa in pri standardni temperaturi odčitek 1.380 ft?

- (1) 1.280 ft.
- (2) 1.380 ft.
- (3) 1.480 ft.
- (4) 1.580 ft.

**P-0021.** Za koliko se spremeni standardna višina (Density Altitude), če se temperatura dvigne za 12°C?

- (1) Zmanjša se za 1.650 ft.
- (2) Poveča se za 1.440 ft.
- (3) Zmanjša se za 1.340 ft.
- (4) Poveča se za 1.650 ft.

**P-0022.** Izračunajte standardno višino (Density Altitude) letališča pri naslednjih pogojih:

QNH ..... 1025 hPa  
temperatura ..... -4°C  
elevacija ..... 3.850 ft

- (1) 2.900 ft.
- (2) 3.500 ft.
- (3) 3.800 ft.
- (4) 2.050 ft.

**P-0023.** Približno kolika je barometriška višina (Pressure Altitude), če kaže višinomer, nastavljen na tlak 1010 hPa, višino 1.380 ft?

- (1) 1.200 ft.
- (2) 1.300 ft.
- (3) 1.400 ft.
- (4) 1.470 ft.

**P-0024.** Izračunajte standardno višino (Density Altitude) letališča pri naslednjih pogojih:

QNH ..... 1010 hPa  
temperatura ..... 27°C  
elevacija ..... 5.250 ft

- (1) 4.600 ft.
- (2) 5.875 ft.
- (3) 7.890 ft.
- (4) 8.800 ft.



**P-0025.** Standardno višino (Density Altitude) lahko približno izračunamo iz barometrične višine (Pressure Altitude) brez navigacijskega računarja tako, da

- (1) nadmorsko višino povečamo oziroma zmanjšamo za razliko med standardnim in dejanskim tlakom, pretvorjeno v višino.
- (2) barometrično višino (pressure altitude) povečamo za 4% za vsakih 10°C odstopanja od standardne temperature.
- (3) barometrično višino (pressure altitude) povečamo oziroma zmanjšamo za 120 ft za vsako °C razlike nad oziroma pod standardno temperaturo.

**P-0026.** Katera od navedenih trditev, ki zadevajo vzletne zmogljivosti motornih zrakoplovov v odvisnosti od standardne višine (density altitude), je pravilna? Pri večji standardni višini (density altitude)

- (1) zrakoplovi bolje pospešujejo, ker je zaradi redkejšega ozračja upor manjši.
- (2) zrakoplovi slabše pospešujejo, ker je učinek motorja in propelerja slabši.
- (3) je indicirana hitrost zrakoplova, potrebna za tvorbo zadostnega vzgona, večja od normalne.

**P-0027.** Kako vpliva povečanje vlažnosti zraka na vzletne zmogljivosti zrakoplova? Vzletne razdalje so

- (1) večje, ker je zrak gostejši.
- (2) večje, ker je zrak redkejši.
- (3) manjše, ker je zrak gostejši.

**P-0028.** Katera od naštetih kombinacij atmosferskih pogojev negativno vpliva na vzletne in pristajalne zmogljivosti zrakoplova?

- (1) Nizka temperatura, nizka relativna vlažnost in majhna standardna višina (Density Altitude).
- (2) Visoka temperatura, visoka relativna vlažnost in velika standardna višina (Density Altitude).
- (3) Visoka temperatura, nizka relativna vlažnost in majhna standardna višina (Density Altitude).
- (4) Nizka temperatura, visoka relativna vlažnost in velika standardna višina (Density Altitude).

**P-0029.** Kako vpliva povečana masa motornega zrakoplova na vzletne zmogljivosti?

- (1) Pri isti moči motorja zrakoplov slabše pospešuje, vendar pa ostane hitrost, ki je potrebna za tvorbo potrebnega vzgona za odlepitev od tal, nespremenjena.
- (2) Pri isti moči motorja zrakoplov slabše pospešuje; hitrost, potrebna za tvorbo potrebnega vzgona za odlepitev od tal, je večja.
- (3) Vsak zrakoplov pri dani moči motorja enako pospešuje, ne glede na maso, vendar pa je potrebna hitrost za premagovanje talnega efekta večja.

**P-0030.** Kakšen vpliv ima vzdolžni vzpon vzletne steze na zmogljivosti vzletanja?

- (1) Vzletna hitrost je večja.
- (2) Vzletna dolžina je večja.
- (3) Vzletna dolžina je manjša.

**P-0031.** Kako vpliva velika standardna višina na zmogljivosti zrakoplova?

- (1) Povečuje zmogljivost motorja.
- (2) Slabša zmogljivost vzpenjanja.
- (3) Izboljšuje vzletne zmogljivosti.

**P-0032.** S hitrostjo najboljšega kota vzpenjanja ( $V_x$ ) letimo z letalom oz. motornim zmajem takrat, ko

- (1) preletavamo oviro.
- (2) preletavamo premično oviro.
- (3) se vzpenjamo in ne želimo prizadeti hitrosti križarjenja.
- (4) želimo hitro doseči višino križarjenja.

**P-0033.** Katera hitrost zrakoplova med vzpenjanjem zagotavlja največ pridobljene višine na dani preleteni razdalji?

- (1)  $V_Y$ .
- (2)  $V_A$ .
- (3)  $V_x$ .

**P-0034.** Navpična hitrost zrakoplova med ustaljenim vzpenjanjem je odvisna od

- (1) presežka moči.
- (2) presežka vlečne sile.
- (3) razpoložljive vlečne sile.

**P-0035.** Pri kateri od navedenih hitrosti pridobiva zrakoplov po vzletanju največ višine v danem času?

- (1)  $V_Y$ .
- (2)  $V_x$ .
- (3)  $V_A$ .

**P-0036.** Hitrost najboljšega vzpenjanja ( $V_Y$ ) vzdržujemo z letalom oz. motornim zmajem takrat, ko

- (1) preletavamo oviro.
- (2) se bližamo visokim planinam.
- (3) želimo zmanjšati visok položaj nosa med vzpenjanjem.
- (4) želimo hitro doseči višino križarjenja.

**P-0037.** Kako vpliva veter na navpično hitrost vzpenjanja zrakoplova?

- (1) Veter nima nobenega vpliva na navpično hitrost vzpenjanja.
- (2) Čelni veter povečuje navpično hitrost vzpenjanja.
- (3) Hrbtni veter zmanjšuje navpično hitrost vzpenjanja.
- (4) Hrbtni veter povečuje navpično hitrost vzpenjanja.

**P-0038.** Kako vpliva veter na najboljši kot vzpenjanja letala oz. motornega zmajaja?

- (1) Veter nima nobenega vpliva na najboljši kot vzpenjanja.
- (2) Čelni veter povečuje najboljši kot vzpenjanja.
- (3) Čelni veter zmanjšuje najboljši kot vzpenjanja.
- (4) Hrbtni veter povečuje najboljši kot vzpenjanja.

**P-0039.** Kot vzpenjanja zrakoplova med ustaljenim vzpenjanjem je odvisen od

- (1) presežka vlečne sile.
- (2) razpoložljive moči.
- (3) potrebne vlečne sile.

**P-0040.** S katero hitrostjo letimo z letalom oz. motornim zmajem do ovire pri vzletanju s kratkega terena?

- (1) S hitrostjo najboljšega vzpenjanja ( $V_Y$ ).
- (2) Z minimalno hitrostjo ( $V_S$ ).
- (3) Z manevrno hitrostjo ( $V_A$ ).
- (4) S hitrostjo najboljšega kota vzpenjanja ( $V_X$ ).

**P-0041.** Pri pristajanju na letališče z veliko nadmorsko višino je dejanska zračna hitrost (TAS) zrakoplova višja od normalne. Kakšno indicirano hitrost (IAS) vzdržujemo v takšnem primeru?

- (1) Nižjo od normalne.
- (2) Višjo od normalne.
- (3) Normalno.
- (4) Povečamo jo za 5 kt za vsakih 1.000 ft nadmorske višine letališča.

**P-0042.** Ali med doletom za pristanek v pogojih rafalnega vetra letimo z zrakoplovom z normalno doletno hitrostjo?

- (1) Ne, potrebno je vzdrževati hitrost  $1,2 V_S$ .
- (2) Da. (Glej priročnik za letenje).
- (3) Ne, normalno hitrost doleta je potrebo povečati za polovico vrednosti hitrosti sunka vetra.

**P-0043.** Maksimalna strukturalna hitrost križarjenja je tista največja hitrost zrakoplova, katere pilot ne sme preseči

- (1) pri grobih evolucionih.
- (2) pri normalni uporabi.
- (3) v mirnem ozračju.

**P-0044.** Zakaj z zrakoplovom ni dovoljeno leteti s hitrostjo, večjo od  $V_{NE}$ ?

- (1) Zaradi prevelikega induciranelega upora bi prišlo do strukturalnih poškodb.
- (2) Če bi naleteli na navpični zračni tok, bi lahko presegli največji dovoljeni količnik preobremenitve.
- (3) Učinek krmil se bi tako poslabšal, da zrakoplov ne bi bil več krmarljiv.

**P-0045.** Kateri od faktorjev, ki zadevajo režim maksimalnega doleta, se zmanjšuje, ko se masa zrakoplova zmanjšuje?

- (1) Višina.
- (2) Hitrost.
- (3) Vpadni kot.

**P-0046.** Katera od navedenih oznak za hitrost pomeni manevrno hitrost?

- (1) V<sub>A</sub>.
- (2) V<sub>LO</sub>.
- (3) V<sub>NE</sub>.

**P-0047.** Manevrna hitrost zrakoplova (V<sub>A</sub>) 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 (V<sub>NE</sub>).

**P-0048.** Kako se z rastočo višino spreminja indicirana hitrost križarjenja zrakoplova pri stalnem položaju ročice plina?

- (1) Raste.
- (2) Pada.
- (3) Ostaja nespremenjena.

**P-0049.** V primeru, ko s propelerskim zrakoplovom letimo s hitrostjo najdaljšega ostajanja v zraku

- (1) opravimo z dano količino goriva največjo razdaljo (letimo z najmanjšo silo upora).
- (2) porablja motor najmanj goriva v časovni enoti (letimo z najmanjšo močjo).
- (3) opravimo med dvema polnjenjima z gorivom največjo razdaljo.

**P-0050.** Kakšno dolžino pristajalne steze potrebuje letalo pri naslednjih pogojih?

barometrska višina .....	1.000 ft
temperatura .....	30°C
masa zrakoplova .....	2300 lb
veter .....	čelni 9 kt
steza .....	asfalt

(glej prilogo 4!)

- (1) 510 ft.
- (2) 550 ft.
- (3) 565 ft.
- (4) 585 ft.

**P-0051.** Določite potrebno vzletno razdaljo letala preko ovire višine 50 ft pri naslednjih pogojih:

barometrska višina ..... 0 ft  
 temperatura ..... standardna  
 masa zrakoplova ..... 1900 lb  
 veter ..... mirno  
 steza ..... travnata, suha

(glej prilogo 3!)

- (1) 920 ft.
- (2) 950 ft.
- (3) 1.030 ft.
- (4) 1.180 ft.

**P-0052.** Kakšno dolžino pristajalne steze potrebuje letalo pri naslednjih pogojih?

barometrska višina ..... 0 ft  
 temperatura ..... 10°C  
 masa zrakoplova ..... 2300 lb  
 veter ..... hrbtni 10 kt  
 steza ..... travnata, suha

(glej prilogo 4!)

- (1) 510 ft.
- (2) 765 ft.
- (3) 1.110 ft.
- (4) 1.850 ft.

**P-0053.** Določite dolžino potrebne pristajalne steze letala pri naslednjih pogojih:

barometrska višina ..... 0 ft  
 temperatura ..... 15°C  
 masa zrakoplova ..... 2300 lb  
 veter ..... mirno  
 steza ..... asfalt

(glej prilogo 4!)

- (1) 510 ft.
- (2) 520 ft.
- (3) 530 ft.
- (4) 545 ft.

**P-0054.** Določite dolžino potrebne vzletne steze letala pri naslednjih pogojih :

barometrska višina ..... 2.200 ft  
 temperatura ..... 40°C  
 masa zrakoplova ..... 2100 lb  
 veter ..... hrbtni 4 kt  
 steza ..... asfalt

(glej prilogo 3!)

- (1) 565 ft.
- (2) 850 ft.
- (3) 935 ft.
- (4) 1.120 ft.

**P-0055.** Določite dolžino potrebne pristajalne steze letala pri naslednjih pogojih:

barometrska višina ..... 3.000 ft  
 temperatura ..... 20°C  
 masa zrakoplova ..... 2300 lb  
 veter ..... mirno  
 steza ..... travnata, suha

(glej prilogo 4!)

- (1) 590 ft.
- (2) 660 ft.
- (3) 685 ft.
- (4) 855 ft.

**P-0056.** Določite potrebno pristajalno razdaljo letala preko ovire višine 50 ft pri naslednjih pogojih:

barometrska višina ..... 1.000 ft  
 temperatura ..... 10°C  
 masa zrakoplova ..... 2300 lb  
 veter ..... hrbtni 10 kt  
 steza ..... asfalt

(glej prilogo 4!)

- (1) 1.265 ft.
- (2) 1.360 ft.
- (3) 1.850 ft.
- (4) 1.900 ft.

**P-0057.** Določite potrebno vzletno razdaljo letala preko ovire višine 50 ft pri naslednjih pogojih:

barometrska višina ..... 4.000 ft  
 temperatura ..... 15°C  
 masa zrakoplova ..... 2300 lb  
 veter ..... mirno  
 steza ..... asfalt

(glej prilogo 3!)

- (1) 1.125 ft.
- (2) 1.210 ft.
- (3) 1.970 ft.
- (4) 2.100 ft.

**P-0058.** Določite potrebno pristajalno razdaljo letala preko ovire višine 50 ft pri naslednjih pogojih:

barometrska višina ..... 1.500 ft  
 temperatura ..... 30°C  
 masa zrakoplova ..... 2300 lb  
 veter ..... mirno  
 steza ..... asfalt

(glej prilogo 4!)

- (1) 1.385 ft.
- (2) 1.350 ft.
- (3) 1.320 ft.
- (4) 1.280 ft.

**P-0059.** Koliko znaša potrebna pristajalna razdalja letala preko ovire višine 50 ft pri naslednjih pogojih?

barometriška višina ..... 0 ft  
 temperatur ..... 0°C  
 masa zrakoplov ..... 2300 lb  
 veter ..... čelni 18 kt  
 steza ..... travnata, suha

(glej prilogo 4!)

- (1) 965 ft.
- (2) 1.140 ft.
- (3) 1.205 ft.
- (4) 1.445 ft.

**P-0060.** Določite potrebno vzletno razdaljo letala preko ovire višine 50 ft pri naslednjih pogojih:

barometriška višina ..... 4.000 ft  
 temperatura ..... 15°C  
 masa zrakoplova ..... 2300 lb  
 veter ..... mirno  
 steza ..... asfalt

(glej prilogo 3!)

- (1) 1.350 ft.
- (2) 1.555 ft.
- (3) 1.565 ft.
- (4) 2.945 ft.

**P-0061.** Kakšno hitrost doseže letalo v vodoravnem letu pri naslednjih pogojih?

barometriška višina ..... 8.000 ft  
 temperatura ..... 20°C pod standardno  
 moč motorja ..... 55%

(glej prilogo 6!)

- (1) 104 kt.
- (2) 110 kt.
- (3) 115 kt.
- (4) 120 kt.

**P-0062.** Koliko goriva porabi letalo v križarjenju za prelet razdalje 250 NM pri naslednjih pogojih?

barometriška višina ..... 6.000 ft  
 temperatura ..... 20°C nad standardno  
 moč motorja ..... 60%  
 veter ..... mirno

(glej prilogo 6!)

- (1) 19,7 USA gal.
- (2) 16,0 USA gal.
- (3) 15,1 USA gal.
- (4) 12,0 USA gal.

**P-0063.** Koliko goriva porabi letalo v križarjenju za prelet razdalje 350 NM pri naslednjih pogojih?

barometriška višina ..... 4.000 ft  
 temperatura ..... 20°C pod standardno  
 moč motorja ..... 60%  
 veter ..... mirno

(glej prilogo 6!)

- (1) 14,9 USA gal.
- (2) 15,3 USA gal.
- (3) 18,6 USA gal.
- (4) 22,7 USA gal.

**P-0064.** Kakšni morajo biti vrtljaji motorja letala v križarjenju, da bo na barometriški višini 2.000 ft in pri standardni temperaturi na tej višini razvijal 60% moči?

(glej prilogo 6!)

- (1) 2500 RPM.
- (2) 2400 RPM.
- (3) 2300 RPM.
- (4) 2200 RPM.

**P-0065.** Kakšna je poraba goriva letala pri naslednjih pogojih?

barometriška višina ..... 8.000 ft  
 temperatura ..... 20°C pod standardno  
 moč motorja ..... 55%

(glej prilogo 6!)

- (1) 5,7 USA gal/h.
- (2) 6,2 USA gal/h.
- (3) 5,8 USA gal/h.
- (4) 6,8 USA gal/h.

**P-0066.** Katera je tista hitrost, katero normalno vzdržujemo po odpovedi motorja lahkega letala oz. motornega zmaja v letu?

- (1) Hitrost najdaljšega ostajanja v zraku.
- (2) Hitrost najboljše finese.
- (3) Hitrost najmanjšega padanja.
- (4) Minimalna hitrost.

**P-0067.** Hitrost najmanjšega padanja zrakoplova je glede na hitrost najboljše finese

- (1) vedno večja.
- (2) pogosto večja.
- (3) vedno manjša.
- (4) pogosto manjša.

**P-0068.** Kaj od navedenega je potrebno najprej storiti, če v letu odpove motor zrakoplova?

- (1) Vključiti gretje vplinjača.
- (2) Premakniti ročico zmesi v položaj FULL RICH.
- (3) Izbrati primeren teren za zasilni pristanek.
- (4) Prevesti zrakoplov v drsni let s hitrostjo najboljše finese.



**P-0069.** Zrakoplov preleti brez motorja z dane višine največjo možno razdaljo pri tistem vpadnem kotu krila, kjer

- (1) je parazitni upor najmanjši.
- (2) sta inducirani in parazitni upor enaka.
- (3) je inducirani upor enak vzgonskemu količniku.

**P-0070.** Kaj se lahko primeri, če pilot pred vzletanjem ne odstrani ivja s kril in repnih ploskev zrakoplova?

- (1) Zrakoplov bo vzletel pri manjšem vpadnem kotu in pri nižji indicirani hitrosti.
- (2) Zrakoplov bo vzletel s težavo ali pa sploh ne.
- (3) Ivje na zrakoplovu ne pomeni nobene resne težave, saj ga zračni tok že pri nizkih hitrostih takoj odpihne.
- (4) Vzgon se poveča, ker se zaradi ivja poveča zakrivljenost profila krila.

**P-0071.** Največja nevarnost, ki preti zrakoplovu v primeru, če ostane na krilih ali na krmilnih ploskvah še tako malo ivja ali snega, je

- (1) zmanjšanje vzgona zaradi motenega obtekanja gornje površine krila.
- (2) povečanje minimalne hitrosti zaradi povečane teže kot posledice ledu.
- (3) možnost blokade krmil.

**P-0072.** Koliko znaša čelna komponenta vetra pri pristajanju na RWY18, če stolp javlja veter 220°/30 kt?

(glej prilogo 12!)

- (1) 19 kt.
- (2) 23 kt.
- (3) 30 kt.
- (4) 34 kt.

**P-0073.** Kolika je bočna komponenta vetra pri pristajanju na RWY18, če stolp javlja veter 220°/30 kt?

(glej prilogo 12!)

- (1) 19 kt.
- (2) 23 kt.
- (3) 30 kt.
- (4) 34 kt.

**P-0074.** Katero od RWY (06, 14, 24 ali 32) bi izbrali za pristanek, če piha južni veter s hitrostjo 20 kt, največja dopustna bočna komponenta vetra za vaš zrakoplova pa je 13 kt?

(glej prilogo 12!)

- (1) RWY 06.
- (2) RWY 14.
- (3) RWY 24.
- (4) RWY 32.

**P-0075.** Pri vetru  $360^{\circ}/20$  kt se približujete letališču s stezami RWY 06, RWY 14, RWY 24 in RWY 32. Katero stezo bi izbrali za pristanek, če je največja dopustna bočna komponenta vetra pri pristajanju za vaš zrakoplova 13 kt?

(glej prilogo 12!)

- (1) RWY 06.
- (2) RWY 14.
- (3) RWY 24.
- (4) RWY 32.

**P-0076.** Koliko znašata vzdolžna in bočna komponenta vetra  $280^{\circ}/15$  kt na stezi, katere magnetna smer je  $220^{\circ}$ ?

(glej prilogo 12!)

- (1) 15,5 kt v čelo in 8 kt v bok.
- (2) 15,5 kt v čelo in 15 kt v bok.
- (3) 13,5 kt v čelo in 24 kt v bok.
- (4) 7,5 kt v čelo in 13 kt v bok.

**P-0077.** Določite največji dopustni veter, ki sme pihati pod kotom  $45^{\circ}$  na smer pristajanja, če je največja dopustna bočna komponenta vetra pri pristajanju za dani zrakoplov 25 kt?

(glej prilogo 12!)

- (1) 18 kt.
- (2) 25 kt.
- (3) 29 kt.
- (4) 35 kt.

**P-0078.** Določite največji dopustni veter, ki sme pihati pod kotom  $40^{\circ}$  na smer pristajanja, če je največja dopustna bočna komponenta vetra pri pristajanju za dani zrakoplov 10 kt?

(glej prilogo 12!)

- (1) 20 kt.
- (2) 18 kt.
- (3) 15 kt.
- (4) 12 kt.

**P-0079.** Določite največji dopustni veter, ki sme pihati pod kotom  $30^{\circ}$  na smer pristajanja, če je največja dopustna bočna komponenta vetra pri pristajanju za dani zrakoplov 10 kt?

(glej prilogo 12!)

- (1) 13 kt.
- (2) 16 kt.
- (3) 18 kt.
- (4) 20 kt.

**P-0080.** Koliko znašata vzdolžna in bočna komponenta vetra  $030^{\circ}/10$  kt na stezi, katere magnetna smer je  $330^{\circ}$ ?

(glej prilogo 12!)

- (1) 5 kt v čelo in 8 kt v bok.
- (2) 10 kt v čelo in 8 kt v bok.
- (3) 8 kt v čelo in 4 kt v bok.
- (4) 8 kt v čelo in 8 kt v bok.

**P-0081.** Koliko znašata vzdolžna in bočna komponenta vetra 130°/20 kt na stezi, katere magnetna smer je 040°?

(glej prilogo 12!)

- (1) 15 kt v čelo in 10 kt v bok.
- (2) Čelne komponente ni, bočna pa znaša 20 kt.
- (3) 10 kt v čelo in 15 kt v bok.
- (4) 20 kt v čelo, brez bočne komponente.

**OPERATIVNI POSTOPKI (O)**

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

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

**O-0004.** Katera merska enota se uporablja v letalstvu za podajanje navpične hitrosti?

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

**O-0005.** Kateri merski enoti se uporabljata v letalstvu za podajanje vetra (razen pri pristajanju in vzletanju)?

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

**O-0006.** 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 zapažanje 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-0007.** 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-0008.** Kaj je potrebno ukreniti, če pride med vožnjo po tleh do pregrevanja štiritaktnega motorja zrakoplova?

- (1) Obrniti zrakoplov v veter in pustiti motor teči na malem plinu.
- (2) Takoj ugasniti motor.
- (3) Povečati vrtljaje, da se poveča pretok zraka preko hladilnih reber valjev.
- (4) Obogatiti zmes, da se zagotovi nižje temperature zgorevanja v valjih.

**O-0009.** Pravilen postopek pilota pri izskočeni avtomatski varovalki je:

- (1) vtisne varovalko in jo do pristanka tišči s prstom.
- (2) na vtiska varovalke v nobenem primeru.
- (3) vtisne varovalko pri izključenem električnem porabniku.
- (4) počaka, da se varovalka ohladi in jo vtisne; če le-ta ponovno izskoči, je ne vtiska več.

**O-0010.** V primeru, da se motor zrakoplova nenadoma ustavi s kovinskim zvokom in če se pri tem propeler preneha vrteti, je najbolj verjeten vzrok za to

- (1) pomanjkanje goriva.
- (2) okvara magneta.
- (3) počen valj ali pa zlomljen ventil.

**O-0011.** Kaj je lahko najbolj verjeten vzrok temu, da se batni motor zrakoplova nenadoma ustavi, pri tem pa ni bilo slišati kovinskega zvoka in propeler se prosto vrti?

- (1) Zmanjkalo je goriva.
- (2) Okvara magneta.
- (3) Počen valj ali zlomljen ventil.

**O-0012.** Če med doletom oziroma v spuščanju z malim plinom temperatura glav valjev batnega štiritaktnega motorja zrakoplova prekomerno pade, je potrebno

- (1) vključiti gretje uplinjača.
- (2) zmanjšati hitrost, da se zmanjša hladilni učinek zračnega toka.
- (3) povečati moč motorja za toliko, da se vzdržuje zadostna temperatura glav valjev.
- (4) osiromašiti zmes.

**O-0013.** Zakaj ugašamo batni motor zrakoplova z ročico zmesi in ne s stikalom magnetov?

- (1) Zato, ker se motorja z izključitvijo magnetov ne da ugasniti.
- (2) Tako preprečimo, da bi motor ugasnil pri preveliki temperaturi.
- (3) Zato, ker bi se pri izključitvi magnetov motor prehitro ustavil in prišlo bi lahko do poškodb ležajev glavne gredi.
- (4) Tako preprečimo samovžige v valjih zaradi prisotnosti zmesi gorivo-zrak v njih.

**O-0014.** Kaj je pilot dolžan najprej ukreniti, potem ko je parkirati zrakoplov z magneti, ki jih zaradi okvare stikala vžiga ni mogoče stakniti na maso?

- (1) Opozoriti mora ostale pilote, naj ne letijo s tem zrakoplovom.
- (2) Vpisati mora napako v knjigo zrakoplova in tako objaviti, da zrakoplov ni brezhiben.
- (3) Na propeler zrakoplova mora obesiti dobro viden napis, ki opozarja na "žive" magnetne.
- (4) O napaki mora takoj obvestiti Upravo RS za civilno letalstvo.

**O-0015.** Katera je najbolj zanesljiva praktična metoda za ugotovitev količine goriva v rezervoarjih zrakoplova na tleh?

- (1) Čitanje merilca goriva pri delujočem motorju.
- (2) Tehtanje zrakoplova.
- (3) Vizualna kontrola količine goriva v rezervoarjih.
- (4) Tresenje krila in poslušanje, če v rezervoarjih gorivo pljuska.

**O-0016.** Namen jemanja vzorcev goriva pred poletom iz usednika in gorivnega filtra je kontrola

- (1) neoviranega pretoka goriva skozi napeljavo.
- (2) pravnega delovanja gorivne črpalke.
- (3) oktanskega števila goriva.
- (4) čistosti in oktanskega števila goriva.

**O-0017.** Katere škodljive primesi je z enostavnimi načini filtriranja najtežje odstraniti iz aviobencina?

- (1) Vodo.
- (2) Fine drobce rje in nečistoče.
- (3) Mast ali olje.
- (4) Led.

**O-0018.** Pravilen način odstranjevanja vode iz gorivnega sistema zrakoplova, opremljenega z zbirniki gorivnega rezervoarja in s patentnim izpustom gorivnega filtra, je izpuščanje goriva

- (1) skozi drenažno odprtino gorivnega filtra.
- (2) v najnižji točki gorivnega sistema.
- (3) skozi drenažno odprtino gorivnega filtra in iz zbirnikov gorivnega rezervoarja.

**O-0019.** Najboljši način za zmanjšanje verjetnosti onesnaženja goriva v rezervoarjih zrakoplova z vodo je

- (1) zatesniti pokrovčke, da se prepreči pronicanje vode v rezervoarje, če dežuje.
- (2) imeti rezervoarje vedno polne, da se prepreči kondenzacija vode na stenah nad gladino goriva v rezervoarjih.
- (3) začepiti odzračne odprtine rezervoarjev, ko zrakoplov stoji čez noč.

**O-0020.** Polnjenje gorivnih rezervoarjev po koncu letenja je pametno ravnanje, zato ker s tem

- (1) preprečimo kondenzacijo vlage zaradi manjšega volumna zraka v rezervoarjih.
- (2) potisnemo morebitno vodo v gorivu proti vrhu rezervoarjev, to je proč od gorivnih vodov.
- (3) preprečimo širjenje goriva zaradi manjšega volumna zraka v rezervoarjih.

**O-0021.** Kaj je najhujša posledica izgube pokrovčka rezervoarja za gorivo v letu?

- (1) Vdor vode v rezervoar in onesnaženje goriva.
- (2) Izpraznitev rezervoarja v atmosfero zaradi podtlaka nad ustjem rezervoarja.
- (3) Poškodba repnih ploskev.
- (4) Moten pretok goriva zaradi zračnega toka nad ustjem rezervoarja.

**O-0022.** Kaj je lahko posledica slabo zaprte ročne črpalke za prevbrizganje goriva v batni motor zrakoplova?

- (1) Prebogata zmes zaradi puščanja goriva v sesalni vod.
- (2) Presiromašna zmes zaradi puščanja zraka v sesalni vod.
- (3) Kapljanje goriva v kokpit.
- (4) Detonacije v motorju zaradi prebogate zmesi.

**O-0023.** Vzrok večine požarov na zrakoplovu med polnjenjem z gorivom zaradi statičnega iskrenja je polnjenje

- (1) neozemljenega zrakoplova z gorivom iz kovinske posode.
- (2) ozemljenega zrakoplova z delujočim motorjem.
- (3) neozemljenega zrakoplova z gorivom iz plastične posode.

**O-0024.** Koliko znaša specifična masa aviobencina?

- (1) 0,60 kg/liter.
- (2) 0,72 kg/liter.
- (3) 1,00 kg/liter.
- (4) 1,72 kg/liter.

**O-0025.** Koliko tehta 1 USA galona aviobencina 100 LL?

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

**O-0026.** Koliko tehta 53 litrov aviobencina 100 LL?

- (1) 38 kg.
- (2) 42 kg.
- (3) 74 kg.
- (4) 80 kg.

**O-0027.** Kako je obarvan aviobencin z oktanskim številom 80/87?

- (1) Rdeče.
- (2) Zeleno.
- (3) Modro.
- (4) Vijoličasto.

**O-0028.** Kakšne barve je aviobencin gradacije 100/130?

- (1) Rdeče.
- (2) Zelene.
- (3) Modre.
- (4) Vijoličaste.

**O-0029.** Aviobencin gradacije 100 LL je obarvan

- (1) rdeče.
- (2) zeleno.
- (3) vijoličasto.
- (4) modro.

**O-0030.** Kakšno nadomestno gorivo lahko uporabljamo za pogon batnega zrakoplova, če aviobencina s predpisanim oktanskim številom ne dobimo?

- (1) Neosvinčeni avtomobilski bencin z istim oktanskim številom.
- (2) Aviobencin z naslednjim višjim oktanskim številom.
- (3) Aviobencin z naslednjim nižjim oktanskim številom.

**O-0031.** Kaj je posledica uporabe goriva z nižjim oktanskim številom od predpisanega?

- (1) Neenaka zmes gorivo-zrak v valjih.
- (2) Nižja temperatura glav valjev.
- (3) Večja moč, kar lahko povzroči preobremenitev motorja.
- (4) Verjetnost detonacij v motorju.

**O-0032.** Kaj lahko najbolj verjetno povzroči previsoko temperaturo olja in glav valjev motorja?

- (1) Previsoko oktansko število goriva.
- (2) Prenizko oktansko število goriva.
- (3) Prevelik tlak olja.

**O-0033.** Pri delovanju motorja na visokih močeh lahko pride do detonacij, če

- (1) se gorivna zmes vžge hipno, namesto da bi zgorela počasi in enakomerno.
- (2) prekomerno bogata gorivna zmesi povzroči eksplozivno povečanje moči.
- (3) se zaradi ogljenih naslag v valju gorivna zmes vžge predčasno.

**O-0034.** Najbolj verjetna posledica uporabe goriva za pogon zrakoplova z nižjim oktanskim številom od predpisanega za zadevni tip motorja je

- (1) neenakomerna zmes gorivo/zrak med valji.
- (2) nižje temperature glav valjev.
- (3) večja moč, zaradi katere lahko pride do poškodb motorja.
- (4) pojav detonacij.



**O-0035.** Kaj je lahko najbolj verjeten vzrok detonacij ali pa prekinjanju batnega motorja zrakoplova med preizkusom delovanja?

- (1) Bogata zmes.
- (2) Siromašna zmes.

**O-0036.** Kdaj se pri zrakoplovih, opremljenih z gorivnimi črpalkami, uporablja pomožna električna gorivna črpalka?

- (1) V primeru izpada motorske gorivne črpalke.
- (2) Ves čas, da pomaga motorski gorivni črpalki.
- (3) Nprestano, razen pri zagonu motorja.

**O-0037.** Potem ko letalski motor vžge, mora pilot najprej

- (1) nastaviti ustrezne vrtljaje in prekontrolirati kazanje motorskih inštrumentov.
- (2) pretakniti stikalo magnetov oziroma vžiga na kratko na OFF in tako prekontrolirati stik magnetov z maso.
- (3) prekontrolirati delovanje vsake od zavor in parkirne zavore.

**O-0038.** Potem ko štiriktaktni motor zrakoplova steče, mora pilot opazovati tlak olja. Če je bil motor hladen, ga je potrebno

- (1) ugasniti, če tlak olja takoj ne doseže normalno vrednost.
- (2) ugasniti, če tlak olja ne doseže normalno vrednost v času 30 sekund po vžigu.
- (3) ugasniti, če tlak olja ne doseže normalno vrednost v času, ko je zrakoplov pripravljen na vzlet.
- (4) pustiti teči, ker lahko traja tudi do 10 minut, da tlak olja doseže normalno vrednost.

**O-0039.** Kaj je normalno potrebno storiti, če po vžigu toplega štiriktaktnega motorja zrakoplova tlak olja po predpisanem času ne doseže predpisane vrednosti?

- (1) Povečati vrtljaje motorja, da oljna črpalka poveča tlak olja.
- (2) Ugasniti motor.
- (3) Ne ukreniti ničesar, kajti instrumenti na sodobnih zrakoplovih so cenene izvedbe in zato nezanesljivi.
- (4) Osiromašiti zmes, da preprečimo nenormalen dvig temperature glav valjev.

**O-0040.** Najbolj verjeten vzrok za zasukanje propelerja nazaj pri startanju batnega motorja zrakoplova je

- (1) nezadostno predvbrizganje goriva.
- (2) presiromašna zmes.
- (3) prebogata zmes.
- (4) prekomerno predvbrizganje goriva.

**O-0041.** Kaj je najbolj verjeten vzrok temu, da štiriktaktni motor zrakoplova po izključitvi magnetov noče ugasniti?

- (1) Žareče ogljene naslage na svečkah.
- (2) Stik žice ozemljitve magnetov z ohišjem motorja.
- (3) Pretrgana žica stika magnetov z maso v stikalu vžiga.

**O-0042.** Kdaj oziroma kje naj pilot prekontrolira delovanje kolesnih zavor zrakoplova?

- (1) Takoj potem, ko odpelje s parkirnega mesta.
- (2) Kadarkoli med vožjo proti vzletni stezi.
- (3) Na vzletni stezi, potem ko zrakoplov nabere nekaj hitrosti.
- (4) Po vzletu.

**O-0043.** Odčitek 5 inHg na merilcu podtlaka vakuumskega sistema zrakoplova pomeni

- (1) premajhen podtlak.
- (2) normalen podtlak.
- (3) prevelik podtlak.

**O-0044.** Odčitek 2 inHg na merilcu podtlaka vakuumskega sistema zrakoplova pomeni, da je podtlak

- (1) prenizek.
- (2) zadosten.
- (3) prevelik.

**O-0045.** Kdaj je potrebno nastavljeni vrednosti tlaka na pomožni barometrični skali višinomera zrakoplova?

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

**O-0046.** Pravilnost delovanja višinomera prekontroliramo

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

**O-0047.** 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-0048.** Kako med predpoletnim pregledom prekontroliramo, če so oljno-pnevmatski blažilci podvozja zrakoplova pravilno napolnjeni?

- (1) Izmerimo tlak v blažilcih.
- (2) Prekontroliramo nivo olja v blažilcih.
- (3) Prekontroliramo posedanje blažilcev.
- (4) Te kontrole pilot ne more izvajati.

**O-0049.** Čemu služita rdeči črti na platišču in na gumi glavnega kolesa zrakoplova?

- (1) Prepoznavanju tip gume.
- (2) Centriranju kolesa.
- (3) Konroli tlaka v gumi.
- (4) Kontroli, da se guma ni zamaknila na platišču.

**O-0050.** V primeru, ko se guma na platišču kolesa zamakne za toliko, da rdeči črti na gumi in platišču nista več poravnani, moramo vedeti, da

- (1) je guma uporabna.
- (2) je gumo potrebno pregledati in po potrebi nastaviti ali pa zamenjati.
- (3) je potrebno prekontrolirati tlak v gumi.
- (4) so zavore neuporabne.

**O-0051.** Zaviranje samo z enim kolesom imenujemo

- (1) individualno zaviranje.
- (2) smerno zaviranje.
- (3) diferencialno zaviranje.

**O-0052.** V kateri legi moramo med vožnjo po tleh držati krmilni volan letala z nosnim kolesom, če vozimo z močnim hrbtnim vetrom?

- (1) V takšni legi, ki zagotavlja stalen pritisk na glavni kolesi, kot to priporoča proizvajalec letala.
- (2) V prednji legi.
- (3) Na sebe.
- (4) V sredini.

**O-0053.** Katera relativna smer vetra je najbolj kritična med vožnjo po tleh z visokokrilnim letalom z nosnim kolesom?

- (1) Hrbtno-bočni veter.
- (2) Čisti bočni veter.
- (3) Čelno-bočni veter.

**O-0054.** Pri vožnji po tleh z letalom, opremljenim z repnim kolesom, moramo pri močnem hrbtnem vetru držati palico oziroma volan

- (1) od sebe.
- (2) na sebe.
- (3) v sredini.
- (4) do konca na sebe.

**O-0055.** Kaj lahko v primeru močnega vetra najbolj verjetno povzroči prevrnitev letala z nosnim kolesom?

- (1) Močno in nenadno zaviranje.
- (2) Hitro pospeševanje.
- (3) Ostro zavijanje, ker lahko veter dvigne privetno krilo.
- (4) Dviganja nosnega kolesa od tal.

**O-0056.** V kateri legi moramo držati odklonjene krmilne ploskve letala s triciklom med vožnjo po tleh, če piha levi-hrbtni veter?

- (1) Levo krilce navzgor, višinsko krmilo v nevtrali.
- (2) Levo krilce navzdol, višinsko krmilo navzdol.
- (3) Levo krilce navzgor, višinsko krmilo navzdol.

**O-0057.** Med vožnjo po tleh z močnim bočno-hrbtnim vetrom je potrebno držati volan tako, da

- (1) je krilce na odvetrnem krilu odklonjeno navzdol.
- (2) so krilca v nevtrali.
- (3) je krilce na krilu v veter odklonjeno navzdol.

**O-0058.** V kateri legi moramo držati odklonjene krmilne ploskve letala z repnim kolesom med vožnjo po tleh, če piha levi bočno-hrbtni veter?

- (1) Levo krilce navzgor, višinsko krmilo v nevtrali.
- (2) Levo krilce navzdol, višinsko krmilo v nevtrali.
- (3) Levo krilce navzdol, višinsko krmilo navzdol.

**O-0059.** Med vožnjo po tleh z močnim čelno-bočnim vetrom je na splošno potrebno držati volan tako, da

- (1) je krilce na krilu v veter odklonjeno navzgor.
- (2) je krilce na odvetrnem krilu odklonjeno navzdol.
- (3) sta krilci v nevtrali.

**O-0060.** V kateri legi moramo držati odklonjene krmilne ploskve letala s triciklom med vožnjo po tleh, če piha levi bočno-čelni veter?

- (1) Levo krilce navzgor, višinsko krmilo v nevtrali.
- (2) Levo krilce navzdol, višinsko krmilo v nevtrali.
- (3) Levo krilce navzgor, višinsko krmilo navzdol.

**O-0061.** V kateri legi moramo držati odklonjene krmilne ploskve letala z repnim kolesom med vožnjo po tleh, če piha desni bočno-čelni veter?

- (1) Desno krilce navzgor, višinsko krmilo navzgor.
- (2) Desno krilce navzdol, višinsko krmilo v nevtrali.
- (3) Desno krilce navzgor, višinsko krmilo navzdol.

**O-0062.** Če smo v izrednih primerih primorani pristajati s hrbtnim vetrom, moramo računati na

- (1) večjo dejansko zračno hitrost ob dotiku tal, daljši iztek po zemlji do ustavljanja in boljše krmarljivost ves čas izteka.
- (2) večjo potno hitrost ob dotiku tal, daljši iztek po zemlji do ustavljanja in veliko verjetnost preletanja željene točke dotika.
- (3) večjo potno hitrost ob dotiku tal, krajši iztek po zemlji do ustavljanja in veliko verjetnost preletanja željene točke dotika.

**O-0063.** V izogib bočnim obremenitvam podvozja pri dotiku tal med pristajanjem moramo vzdrževati

- (1) smer gibanja zrakoplova vzporedno s stezo.
- (2) vzdolžno os zrakoplova vzporedno s smerjo gibanja.
- (3) zadosten nagib v veter, da preprečimo zanos zrakoplova.

**O-0064.** Med IFR rutnim letom se na sprednjem robu krila vašem zrakoplovu nabere približno 12 mm ivja. Sedaj letite pod oblaki na višini 2.000 čevljev AGL in ste v VFR doletu proti letališču. Vidljivost pod oblaki je več kot 15 km, veter na namembnem letališču je jakosti 8 vozlov in piha vzdolž steze, temperatura pri tleh pa je 3°C. Kaj boste ukrenili?

- (1) Dolet in na pristanek izvedem s povečano hitrostjo.
- (2) Dolet in pristanek izvedem z normalno hitrostjo, ker debelina ledu ni tolikšna, da bi lahko to opazno vplivalo na let.
- (3) Dolet odletim s hitrostjo, nižjo od normalne, da zmanjšam "chill efekt" in tako odstranim led.

**O-0065.** Če se letalo vzpenja na večjo višino z ročico zmesi v položaju RICH, sestava zmesi gorivo/zrak

- (1) ostaja nespremenjena.
- (2) postaja siromašnejša.
- (3) postaja bogatejša.

**O-0066.** Med križarjenjem z zrakoplovom z batnim motorjem na višini 9.500 ft ste ustrezno nastavili zmes. Kaj se zgodi, če znižate na višino 4.500 ft, ne da bi zmes ponovno nastavili?

- (1) Zmes postane presiromašna.
- (2) V valje motorja prihaja več goriva, kot je potrebno za normalno zgorevanje, zato presežek goriva absorbira toploto in temperatura glav valjev se zniža.
- (3) Zaradi prebogate zmesi se zviša temperatura glav valjev in pride lahko do detonacij v motorju.
- (4) Zmes postane prebogata.

**O-0067.** Bočni veter v premočrtnem vodoravnem letu na ruti pravilno kompenziramo tako, da

- (1) držimo smerno krmilo odklonjeno v veter.
- (2) se s koordiniranim odklomom 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-0068.** Med preizkusom delovanja motorja batnega zrakoplova na letališču z veliko elevacijo opazite grobo delovanje motorja. Pri kontroli delovanja magnetov se stanje ne popravi, pri kontroli delovanja gretja uplinjača pa se celo poslabša. Kaj bi po logiki najprej ukrenili?

- (1) Poskusim, če motor gladko teče pri nekoliko bolj siromašni zmesi.
- (2) Vrnem se pred hangar in poiščem mehanika.
- (3) Zmanjšam tlak polnjenja, da odpravim detonacije.
- (4) Prekontroliram, če je ročica zmesi v položaju FULL RICH.

**O-0069.** Normalen postopek siromašenja zmesi v križarjenju je vlečenje ročice korekcije zmesi proti položaju LEAN, dokler vrtljaji motorja ne

- (1) padejo na minimum.
- (2) dosežejo maksimum.
- (3) dosežejo maksimum, nato pa v tej točki vrniti ročico korekcije zmesi nekoliko naprej.

**O-0070.** Splošno priporočeni postopek v primeru pojave plamena iz vstopnika za zrak med startanjem batnega motorja zrakoplova je:

- (1) obrniti stikalo vžiga v položaj OFF.
- (2) nadaljevati z normalnim startanjem.
- (3) nadaljevati z vrtenjem motorja, povleči ročico korekcije zmesi v položaj IDLE CUT-OFF in do konca odpreti plin.

**O-0071.** Kaj pomeni pojav črnega dima iz izpušnih cevi med preizkusom delovanja batnega štiritaktnega motorja zrakoplova?

- (1) Ročica korekcije zmesi je preveč izvlečena.
- (2) Batni obročki so se zataknili ali pa so izrabljeni.
- (3) Zmes je prebogata.
- (4) Uplinjač je nastavljen na preveč siromašno zmes.

**O-0072.** Kaj pomeni pojav modrega dima iz izpušnih cevi med preizkusom delovanja batnega štiritaktnega motorja zrakoplova?

- (1) Ročica korekcije zmesi je preveč izvlečena.
- (2) Batni obročki so se zataknili ali pa so izrabljeni.
- (3) Zmes je prebogata.
- (4) Uplinjač je nastavljen na preveč siromašno zmes.

**O-0073.** Pri vzletanju z letališča na morskem nivoju mora biti ročica korekcije zmesi v položaju

- (1) naprej (FULL RICH).
- (2) nazaj (FULL RICH).
- (3) nazaj (FULL LEAN).
- (4) naprej (FULL LEAN).

**O-0074.** Pri zrakoplovih s propelerjem fiksne korake ugotovimo, če je uplinjač zaledenel tako, da vključimo gretje uplinjača in opazujemo merilec vrtljajev, ki v takšnem primeru pokaže

- (2) povečanje, nato pa postopno padanje števila vrtljajev.
- (2) padec, nato pa število vrtljajev ostane stalno.
- (3) padec, nato pa postopno povečanje števila vrtljajev.

**O-0075.** Med križarjenjem z zrakoplovom, opremljenim s propelerjem fiksne koraka, vključite polno gretje uplinjača. Kakšno začetno spremembo v delovanju motorja morate normalno pričakovati?

- (1) Navedeni postopek nima nobenega vpliva na delovanje motorja.
- (2) Vrtljaji nekoliko narastejo zaradi dotoka bolj vročega zraka v motor.
- (3) Vrtljaji nekoliko padejo zaradi spremenjene sestave zmesi.
- (4) Vrtljaji pričnejo nihati zaradi neenakomerne sestave zmesi.

**O-0076.** Pri kontroli delovanja motorja na zemlji preverimo delovanje gretja uplinjača s tem, da premaknemo ročico gretja uplinjača v položaj HOT in prekontroliramo, da

- (1) vrtljaji motorja nekoliko padejo.
- (2) vrtljaji motorja nekoliko narastejo.
- (3) se poveča dotok toplega zraka v kokpit.
- (4) Te kontrole na zemlji ni mogoče izvajati.

**O-0077.** Zakaj je potrebno med vožnjo po tleh uporabljati gretje uplinjača skrajno previdno?

- (1) Prah in ostali trdi delci lahko pridejo v motor in ga poškodujejo.
- (2) Zaradi visokih temperatur vstopnega zraka lahko pride do detonacij.
- (3) Zaradi bogate zmesi lahko pride do zamažitve svečk.
- (4) Motor se lahko pregreje.

**O-0078.** Kakšna je pravilna nastavitve koraka propelerja stalnih vrtljajev za vzletanje?

- (1) Mali korak (nizki RPM), kar da maksimalni izkoristek.
- (2) Veliki korak (nizki RPM), kar zagotovi najmanjši hrup.
- (3) Mali korak (visoki RPM), kar da maksimalno moč.
- (4) Veliki korak (visoki RPM), kar da maksimalno vlečno silo.

**O-0079.** Pravilni postopek za zmanjšanje moči motorja pri letalu s propelerjem stalnih vrtljajev je ta, da najprej zmanjšamo

- (1) vrtljaje z ročico plina, potem pa zmanjšamo tlak polnjenja z ročico koraka.
- (2) vrtljaje z ročico koraka, potem pa zmanjšamo tlak polnjenja z ročico plina.
- (3) tlak polnjenja z ročico plina, potem pa nastavimo vrtljaje z ročico koraka.
- (4) tlak polnjenja z ročico koraka, potem pa zmanjšamo vrtljaje z ročico plina.

**O-0080.** Pravilni postopek za pripravo motorja zrakoplova s propelerjem stalnih vrtljajev na prehod iz vodoravnega leta v vzpenjanje je, da

- (1) z ročico plina najprej povečamo tlak polnjenja, potem pa z ročico koraka povečamo vrtljaje.
- (2) pred dodajanjem plina z ročico koraka povečamo vrtljaje.
- (3) z dodajanjem plina najprej povečamo vrtljaje, potem pa z ročico koraka povečamo tlak polnjenja.
- (4) z ročico koraka najprej zmanjšamo tlak polnjenja, potem pa z ročico plina povečamo vrtljaje.

**O-0081.** Kaj bi ukrenili, če takoj po zagonu motorja zrakoplova opazite, da kaže ampermeter tipa z ničlo na levi dokaj močan tok, čeprav so vsi uporabniki električnega toka izključeni?

- (1) Takoj ugasnem motor, ker alternator ne deluje.
- (2) Resetiram glavno stikalo alternatorja, in če se stanje ne popravi, ugasnem motor in obvestim mehanika, da alternator ne deluje.
- (3) Nič, ker v takšnem primeru lahko alternator daje tok samo za polnjenje akumulatorja, ki se pri zaganjanju motorja malo izprazni.

**O-0082.** Kaj pomeni v letu ničelni odčitek na ampermetru z ničlo na levi?

- (1) Normalno stanje.
- (2) Alternator ne deluje.
- (3) Nobeden od porabnikov električnega toka ni vključen.
- (4) Odgovora 2 in 3 sta oba pravilna.

**O-0083.** Kako po kazanju ampermetra z ničlo na levi ugotovimo, da alternator zrakoplova ne deluje? Odčitek na instrumentu

- (1) je maksimalen.
- (2) je nič in takšen ostane tudi po vključitvi značilnega električnega porabnika, n.pr. pristajalnega žarometa.
- (3) močno naraste po vključitvi električnega porabnika.

**O-0084.** Takoj po zagonu motorja zrakoplova opazite, da je kazalec ampermetra z ničlo v sredini pri izključenih porabnikih električnega toka odklonjen v desno. To pomeni, da se akumulator

- (1) prazni, ker alternator ne deluje, zato je potrebno poskusiti obuditi delovanja alternatorja z izključitvijo in ponovno vključitvijo glavnega stikala. Če se kazalec ne vrne na ničlo, ugasnem motor in obvestim mehanika.
- (2) prazni, zato takoj ugasnem motor.
- (3) polni, ker se pri zagonu motorja normalno nekoliko izprazni.

**O-0085.** Kaj lahko pomeni v letu ničelni odčitek na ampermetru z ničlo v sredini?

- (1) Normalno stanje; električni porabniki dobivajo tok od alternatorja.
- (2) Izpad alternatorja.
- (3) Nobeden od porabnikov električnega toka ni vključen.
- (4) Nenormalno stanje; električni porabniki se napajajo iz akumulatorja.

**O-0086.** V letu opazite na ampermetru z ničlo v sredini, da je kazalec odklonjen v levo. Kaj to pomeni in kaj boste kot pilot zrakoplova ukrenili?

- (1) Normalno stanje; akumulator se polni, zato letim naprej, opazujem kazanje instrumenta in pričakujem padanje odčitka.
- (2) Normalno stanje; instrument kaže trenutno porabo električnega toka, ki jo pošilja v sistem alternator.
- (3) Nenormalno stanje; akumulator se prazni, ker alternator ne deluje oziroma ne more pokrivati potreb vseh vključenih električnih porabnikov na zrakoplovu. Če se po izključitvi in ponovni vključitvi glavnega stikala stanje ne popravi, zmanjšam porabo električnega toka na najmanjšo mogočo mero in pristanem na najbližje letališče.



**O-0087.** Kaj pomeni to, če se v letu prižge oranžna lučka na instrumentalni plošči zrakoplova?

- (1) Izhodna napetost je prevelika.
- (2) Akumulator je prazen.
- (3) Alternator se pregreva.
- (4) Alternator ne daje nobenega toka.

**O-0088.** Kaj je posledica izpada elektrike v zraku (odpoved delovanja akumulatorja in alternatorja)?

- (1) Odpoved delovanja avionike.
- (2) Verjetna odpoved delovanja sistema tvorbe iskre za valje, merilcev količine goriva, osvetlitve letala in avionike.
- (3) Verjetna odpoved delovanja motorja zaradi izpada mehanske gorivne črpalke in tudi verjetna odpoved delovanja radijske opreme, luči in vseh inštrumentov, ki potrebujejo za svoje delovanje izmeničen tok.

**O-0089.** Vrtinci na konceh kril se pojavljajo samo v primeru,

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

**O-0090.** Ali lahko spuščajoči zračni tok, ki je posledica vrtincev na konceh kril težkega zrakoplova, izniči zmožnost vzpenjanja lahkega zrakoplova?

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

**O-0091.** 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-0092.** Kaj je najbolj pogost vzrok za nevarno brazdno turbulenco, ki se pojavlja za težkimi letali?

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

**O-0093.** V primeru, ko se z lahkim športnim zrakoplovom ustavimo na manevrski površini za težkim letalom, moramo biti pozorni predvsem na to, da smo

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

**O-0094.** Najboljši način, da se pri vzletanju za težkim reaktivcem izognemo nevarnim induciranim vrtincem, je

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

**O-0095.** Pravilen način izogibanja brazdni turbulenci pri pristajanju za težkim letalom je

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

**O-0096.** Kako bi se v zraku izognili vlečki nevarnih vrtincem za težkim letalom, ki vam prečka pot z leve proti desni na razdalji približno ene milje?

- (1) Letim tako, da sem zagotovo nad njegovo trajektorijo.
- (2) Zmanjšam hitrost pod VA in zadržim višino in smer.
- (3) Letim tako, da sem ves čas nekoliko pod njegovo njegovo trajektorijo in pravokotno na njegovo smer leta.

**O-0097.** 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-0098.** Pri letenju zrakoplova brez kabine pod tlakom na višinah med 10.000 ft in 13.000 ft so člani pilotske posadke dolžni uporabljati kisik za dihanje

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

**O-0099.** Za letenje letala brez kabine pod tlakom na višinah nad 13.000 ft je potrebno imeti na krovu letala na voljo zadostno količino kisika za dihanje

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

**O-0100.** Kako preprečimo, da zrakoplov po odtrganju zračnega toka na eni polovici krila in zdrsu na krilo na pade v vrjaj?

- (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-0101.** 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, energično povleči palico proti sebi.
- (3) palico enostavno izpustiti.
- (4) smerno krmilo in palico odkloniti v smer vrtenja, palico močno potisniti naprej.

**O-0102.** Kako bi izvlekli letalo oziroma jadralno letalo iz strme spirale?

- (1) Dam polno nasprotno nogo od smeri vrtenja, popustim palico naprej, da zlom vzgona preneha, in z občutkom izvlečem zrakoplov iz pikiranja.
- (2) Odklonim krilci v nasprotno stran, popustim palico naprej in z občutkom izvlečem zrakoplov iz pikiranja.
- (3) Izravnam nagib s krilci in z občutkom izvlečem zrakoplov iz pikiranja.

**O-0103.** Vaše letalo je v vriju in se s spuščnim nosom hitro vrti proti zemlji. Kateri bo vaš naslednji ukrep, potem ko ste odvezli plin in postavili krilci v sredino?

- (1) Dam polno nasprotno nogo od smeri vrtenja, popustim krmilni volan naprej, da zlom vzgona preneha, in z občutkom izvlečem zrakoplov iz nastalega pikiranja.
- (2) Odklonim krilci v nasprotno stran, popustim krmilni volan naprej in z občutkom izvlečem zrakoplov iz nastalega pikiranja.
- (3) Izravnam nagib s krilci in z občutkom izvlečem zrakoplov iz nastalega pikiranja.

**O-0104.** Ena od glavnih nalog zakrilc v doletu in pri pristajanju je

- (1) zmanjševanje vzgona, kar omogoča bolj strm dolet.
- (2) povečevanje kota spuščanja, ne da bi pri tem hitrost naraščala.
- (3) omogočiti zrakoplovu dotik tal pri višji indicirani hitrosti.
- (4) zmanjševanje kota spuščanja, ne da bi pri tem hitrost naraščala.

**O-0105.** Glavna prednost uporabe zakrilc med doletom in med pristajanjem je

- (1) zmanjšanje kota spuščanja brez povečanja hitrosti.
- (2) zagotavljanje iste vrednosti sile vzgona pri manjših hitrostih.
- (3) zmanjšanje sile vzgona in tako omogočanje bolj strmega doleta.

**O-0106.** Če zakrilca odklonimo v položaj za vzletanje,

- (1) vzgon naraste pri hkratnem majhnem povečanju upora.
- (2) vzgon naraste pri hkratnem velikem povečanju upora.
- (3) je upor znatno večji pri hkratnem majhnem zmanjšanju vzgona.
- (4) se vrednosti vzgona in upora ne spremenita.

**O-0107.** Če zakrilca odklonimo v položaj za pristajanje,

- (1) vzgon naraste pri hkratnem majhnem povečanju upora.
- (2) vzgon naraste pri hkratnem velikem povečanju upora.
- (3) je upor znatno večji pri hkratnem majhnem zmanjšanju vzgona.
- (4) se vrednosti vzgona in upora ne spremenita.

**O-0108.** Pri letenju z navzdol odklonjenimi zakrilci moramo vedeti, da je hitrost zloma vzgona zrakoplova v primerjavi z letom brez odklonjenih zakrilc

- (1) manjša.
- (2) nespremenjena, ker ni odvisna od lege zakrilc.
- (3) večja.

**O-0109.** 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.

**O-0110.** 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.

**O-0111.** Del vzletno-pristajalne steze, označen s črko A, se sme uporabljati za

(glej prilogo 18!)

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

**O-0112.** Katera od navedenih trditev, ki zadevajo uporabo letaliških vzletno-pristajalnih stez, je pravilna?

(glej prilogo 18!)

- (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-0113.** V primeru, ko prihajamo proti talni oznaki za čakanje na stezi za vožnjo s strani z neprekinjenima črtama, moramo vedeti, da

- (1) smemo nadaljevati z vožnjo po tleh.
- (2) ne smemo prečkati oznake brez odobrenja ATC.
- (3) moramo nadaljevati z vožnjo po tleh, dokler ves zrakoplov v celoti ne prevozi oznake.

**O-0114.** Kaj je namen oznake "linija čakanja steza/steza"?

- (1) Označuje vhod na stezo s steze za vožnjo po tleh.
- (2) Označuje zaščiteno področje zrakoplova, ki pristaja ali vzleta s steze.
- (3) Označuje križišče dveh stez.

**O-0115.** Kakšna je razlika med področjem A in področjem E?

(glej prilogo 18!)

- (1) Področje A se sme uporabljati za vožnjo po tleh in za vzletanje; področje E se sme uporabljati samo v primeru predolgega pristanka.
- (2) Področje A se sme vedno uporabljati, z izjemo pristanka težkega zrakoplova; področje E se sme uporabljati samo v primeru predolgega pristanka.
- (3) Področje A se sme uporabljati samo za vožnjo po tleh; področje E se sme vedno uporabljati, razen za pristajanje.

**O-0116.** Področje C na letališču je

(glej prilogo 18!)

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

**O-0117.** Puščice na pričetkih severno-južne steze pomenijo, da je ta del steze

(glej prilogo 19!)

- (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-0118.** Oznaki 4 in 22 pomenita, da je smer vzletno-pristajalne steze približno

(glej prilogo 19!)

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

**O-0119.** Rob steze za vožnjo na letališču je ponoči označen

- (1) z belimi usmerjenimi lučmi.
- (2) z modrimi, iz vseh smeri vidnimi lučmi.
- (3) izmenoma z rdečimi in zelenimi lučmi.

**O-0120.** Kaj od navedenega je opis luči praga vzletno-pristajalne steze?

- (1) Rdeče usmerjene luči.
- (2) Zelene neusmerjene luči.
- (3) Rdeče neusmerjene luči.
- (4) Zelene usmerjene luči.

**O-0121.** Luči nizke intenzivnosti za označevanje nepremičnih ovir morajo biti

- (1) utripajoče rumene.
- (2) utripajoče rdeče.
- (3) neutripajoče rdeče.
- (4) neutripajoče oranžne.

**O-0122.** Vizualni dolet ponoči izvajamo

- (1) s povečano hitrostjo.
- (2) pod bolj strmim kotom.
- (3) na enak način kot podnevi.

**O-0123.** Pri izvajanju končnega doleta na letališču, opremljenem z vizualnim indikatorjem drsnega kota (VASI), smo dolžni

- (1) vzdrževati 3-stopinjski drsni kot doleta.
- (2) vzdrževati drsni kot doleta, enak ali bolj strm, kot ga kaže vizualni indikator drsnega kota (VASI).
- (3) izvesti strm dolet, tako da lahko vedno dosežemo prag steze brez plina.

**O-0124.** Pilot, ki izvaja dolet na stezo, opremljeno z vizualnim indikatorjem drsnega kota VASI, je dolžan vzdrževati

- (1) višino, ki seka prepisano doletno ravnino najmanj 2 milj pred pragom steze.
- (2) drsni kot doleta, enak ali bolj strm, kot ga kaže vizualni indikator drsnega kota VASI.
- (3) drsni kot doleta in pristati na točko na stezi, ki se nahaja med obema paroma luči VASI.

**O-0125.** V primeru, ko smo med doletom proti stezi nekoliko previsoko, vidimo precizni indikator drsnega kota doleta (PAPI) kot

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

**O-0126.** V primeru, ko smo v doletu za pristanek pod predpisano doletno ravnino, vidimo tri-barvni VASI v

- (1) rdeči barvi.
- (2) roza barvi.
- (3) zeleni barvi.

**O-0127.** Če v doletu za pristanek letimo nad predpisano doletno ravnino, vidimo tri-barvni VASI v

- (1) beli barvi.
- (2) zeleni barvi.
- (3) oranžni barvi.

**O-0128.** Ko v doletu za pristanek točno sledimo predpisano doletno ravnino, vidimo tri-barvni VASI v

- (1) beli barvi.
- (2) zeleni barvi.
- (3) oranžni barvi.

**O-0129.** Pilot, ki leti v doletu za pristanek pod predpisano doletno ravnino, vidi na utripajočem indikatorju doletnega kota na pričetku steze

- (1) utripajočo belo luč.
- (2) enakomerno belo luč.
- (3) utripajočo rdeča luč.

**O-0130.** Slika A pomeni, da je zrakoplov

(glej prilogo 20!)

- (1) pod predpisano doletno ravnino.
- (2) na predpisani doletni ravnini.
- (3) nad predpisano drsno ravnino.

**O-0131.** V primeru, ko pilot vidi luči VASI, kot jih prikazuje slika C, se zrakoplov nahaja

(glej prilogo 20!)

- (1) levo od osi steze.
- (2) nad predpisano doletno ravnino.
- (3) pod predpisano doletno ravnino.

**O-0132.** Če med doletom proti stezi, opremljeni s standardnim VASI z dvema prečkama, pilot vidi luči sistema, kot jih prikazuje slika B, to pomeni, da se zrakoplov nahaja

(glej prilogo 20!)

- (1) nad predpisano drsno ravnino.
- (2) na predpisani drsni ravnini.
- (3) pod predpisano drsno ravnino.

**O-0133.** Elevacija letališča na sliki je

(glej prilogo 17!)

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

**O-0134.** Prehodna absolutna višina letališča na sliki je

(glej prilogo 17!)

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

**O-0135.** Najvišja ovira v okolici letališča na sliki je

(glej prilogo 17!)

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

**O-0136.** Kako med približevanjem letališču na sliki normalno pridobimo vremenske in ostale za pristajanje potrebne podatke?

(glej prilogo 17!)

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

**O-0137.** Katera radionavigacijska naprava je locirana na sredini letališča na sliki in kaj je njena značilnost?

(glej prilogo 17!)

- (1) VOR; vključuje ga kontrola letenja na zahtevo pilota.
- (2) TACAN; civilni zrakoplovi ga uporabljajo kot običajni oddajnik VOR.
- (3) TACAN; civilni zrakoplovi sprejemajo samo podatek DME.

**O-0138.** Katera je frekvenca in smer lokalizerja za pristajalno smer letališča na sliki?

(glej prilogo 17!)

- (1) 108,7 MHz in 263° (magnetna smer).
- (2) 116,0 MHz in 263° (magnetna smer).
- (3) 118,82 MHz in 325° (magnetna smer).
- (4) 108,7 MHz in 325° (prava smer).

**O-0139.** Radionavigacijska naprava, s katero je kolociran outer marker (OM) letališča na sliki, je

(glej prilogo 17!)

- (1) VOR MDF.
- (2) TACAN DMN.
- (3) NDB MNW.

**O-0140.** Oddaljenost outer markerja od praga steze letališča na sliki znaša

(glej prilogo 17!)

- (1) 4,7 NM.
- (2) 3,1 NM.
- (3) 3,7 NM.

**O-0141.** Pristali ste na kontroliranem letališču. Nad enim od vrat letališke stavbe je tabla s črno črko C na rumeni podlagi (slika C). Kaj pomeni ta znak?

(glej prilogo 25!)

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

**O-0142.** Pomen znaka v obliki rdečega vodoravnega kvadrata z eno rumeno diagonalo (slika B), postavljenega v signalnem prostoru na letališču, je:

(glej prilogo 25!)

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



**O-0143.** Kaj pomeni znak v obliki rdečega vodoravnega kvadrata z dvema rumenima diagonalama (slika A), postavljen na signalnem prostoru na letališču?

(glej prilogo 25!)

- (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-0144.** Znak v obliki belega križa (slika G), postavljen vodoravno na začetku steze za vožnjo, pomeni:

(glej prilogo 25!)

- (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-0145.** Kaj pomeni dvojni beli križ (slika H), postavljen na signalnem prostoru na letališču?

(glej prilogo 25!)

- (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-0146.** Kakšen pomen ima znak v obliki bele telovadne ročke (slika D), postavljen na signalnem prostoru na letališču?

(glej prilogo 25!)

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

**O-0147.** 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 25!)

- (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-0148.** 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 različne barve, priporočljivo bele.
- (4) Oznake v obliki velikih, vodoravno postavljenih rdečih kvadratov z rumenimi diagonalnimi črtami.

**O-0149.** Znak na sliki I, postavljen na signalnem prostoru na letališču, pomeni: (glej prilogo 25!)

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

**O-0150.** Vodoravno postavljen znak v obliki črke T, bele ali oranžne barve (slika F), označuje oziroma pomeni: (glej prilogo 25!)

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

**O-0151.** Kateri svetlobni signal pomeni "DOVOLJENO VOŽENJE (CLEARED TO TAXI)"?

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

**O-0152.** Utripajoča bela luč, usmerjena s kontrolnega stolpa proti zrakoplovu na tleh, pomeni:

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

**O-0153.** 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.

**O-0154.** Med končnim doletom za pristanek usmerijo s kontrolnega stolpa proti zrakoplovu utripajočo rdečo luč, zato mora pilot

- (1) kakor hitro je mogoče varno pristati in zapustiti stezo v uporabi.
- (2) prekiniti dolet, odleteti v letališki krog, ponovno izvesti dolet in pristati.
- (3) prekiniti dolet, ker letališče ni varno za pristajanje.
- (4) prekiniti dolet, krožiti okoli letališča v desno in pričakovati utripajočo belo luč, ki pomeni, da je letališče zopet varno za pristajanje.

**O-0155.** Kateri je tisti svetlobni signal, s katerim kontrolni stolp ukaže zrakoplovu v zraku, naj da prednost drugemu zrakoplovu in naj odleti na drugi krog?

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

**O-0156.** Kaj pomeni enakomerna zelena luč, usmerjena s kontrolnega stolpa proti zrakoplovu v letu?

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

**O-0157.** Letalo oziroma jadralno letalo mora biti za nočno letenje opremljeno z naslednjimi lučmi:

- (1) Levo krilo zelena, desno krilo rdeča, rep bela.
- (2) Desno krilo zelena, levo krilo rdeča, rep bela.
- (3) Levo krilo bela, desno krilo bela, rep rdeča.
- (4) Levo krilo bela, desno krilo bela, rep oranžna.

**O-0158.** 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-0159.** Kdaj mora na zrakoplovu goreti rotacijska luč (če je vgrajena)?

- (1) Goreti mora ves čas, ko zrakoplov leti.
- (2) Vključiti jo moramo po vžigu in izključiti pred ugašanjem motorja.
- (3) Goreti mora ves čas, ko motor zrakoplova deluje.
- (4) Vključimo jo neposredno pred vzletanjem, izključimo pa jo, ko zrakoplov po pristanku zapusti stezo.

**O-0160.** Pri nočnem letenju zagledate na isti višini naravnost pred vami zeleno luč na levi, rdečo pa na desni. Kaj ste dolžni ukreniti?

- (1) Zaviti moram v desno, ker se mi drugi zrakoplov bliža v čelo.
- (2) Zaviti moram v levo, ker se mi drugi zrakoplov bliža v čelo.
- (3) Zaenkrat nadaljujem, ker ni nevarnosti trčenja, saj drugi zrakoplov leti v isti smeri.

**O-0161.** Kaj je dolžan storiti pilot zrakoplova, če pri letenju ponoči opazi na isti višini zeleno in utripajočo oranžno luč drugega zrakoplova?

- (1) Do skrajnosti mora povečati pozornost, ker je drugi zrakoplov v nuji.
- (2) Umakniti se mora v desno, ker se mu drugi zrakoplov bliža v čelo.
- (3) Povečati mora pozornost, ker mu mora pilot drugega zrakoplova dati prednost.
- (4) Umakniti se mora v levo, ker mu drugi zrakoplov križa pot z leve na desno.

**O-0162.** Pri nočnem letenju zagledate pred sabo na isti višini enakomerno rdečo luč in utripajočo oranžno luč zrakoplova. V kateri smeri glede na vas leti drugi zrakoplov?

- (1) Križa mi pot z desne na levo.
- (2) Križa mi pot z leve na desno.
- (3) Leti mi v čelo.

**O-0163.** Pri nočnem letenju zagledate pred sabo na isti višini enakomerno belo luč in utripajočo oranžno luč zrakoplova. V kateri smeri glede na vas leti drugi zrakoplov?

- (1) Leti proč od mene.
- (2) Križa mi pot z leve.
- (3) Križa mi pot z desne.

**O-0164.** Pri nočnem letenju zagledate pred sabo na isti višini enakomerno rdečo luč in enakomerno zeleno luč zrakoplova. V kateri smeri glede na vas leti drugi zrakoplov?

- (1) Križa mi pot z desne na levo.
- (2) Leti proč od mene.
- (3) Leti mi nasproti.

**O-0165.** S katerim signalom z zastavami javi signalist na startu aerzaprege 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-0166.** Kaj pomeni signal z zastavami pri vzletanju v aerzapregi, 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-0167.** Mahanje z rdečo zastavo nad glavo na startu aerzaprege pomeni:

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

**O-0168.** 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) Jadrarno letalo pripravljeno na vzlet, steza prosta!
- (4) Konec letenja!

**O-0169.** Z nastavitvijo 118,27 na VHF radijski postaji zrakoplova dejansko selektiramo

- (1) frekvenco 118,270 MHz.
- (2) frekvenčni obseg 118,270 MHz do 118,299 MHz.
- (3) frekvenco 118,275 MHz.
- (4) frekvenco 118,270 KHz.

**O-0170.** V katerega od položajev moramo selektirati stikala na audio kontrolnem panelu v kokpitu zrakoplova, če hočemo delati z radijsko opremo preko slušalk?

- (1) AUTO.
- (2) SPEAKER.
- (3) PHONE.

**O-0171.** S stikali na audio kontrolnem panelu v kokpitu zrakoplova v položaju SPEAKER bomo vso radijsko opremo slišali

- (1) samo preko slušalk.
- (2) samo preko zvočnika.
- (3) preko zvočnika, lahko pa tudi preko slušalk.

**O-0172.** Če vključimo prvo od stikal v seriji na audiokontrolnem panelu, označeno z oznako AUTO,

- (1) slišimo obe COMM postaji hkrati pod pogojem, da sta njuni individualni stikali SPEAKER/PHONE v zgornjem ali pa spodnjem položaju, sicer pa ne.
- (2) slišimo vso radijsko opremo hkrati, ne glede na položaj individualnih stikal SPEAKER/PHONE.
- (3) slišimo samo tisto depešo, ki se začne z našim pozivnim znakom.
- (4) slišimo samo tisto COMM postajo, ki je selektirana z gumbom selektorja oddaje, pod pogojem, da sta obe individualni COMM stikali postaj v položaju OFF (na sredini).

**O-0173.** Če se ELT aktivira, oddaja na frekvencah

- (1) 122,3 MHz in 122,8 MHz.
- (2) 123,0 MHz in 119,0 MHz.
- (3) 121,5 MHz in 243,0 MHz.
- (4) 118,0 MHz in 118,8 MHz.

**O-0174.** V katerem od položajev mora biti nastavljeno stikalo ELT zrakoplova pred vzletanjem?

- (1) ON.
- (2) ARM oziroma AUTO.
- (3) OFF.

**O-0175.** Kaj bi storili, če bi na frekvenci 121,5 MHz slišali valovito žvižgajoč signal?

- (1) Nič, ker gre za testni signal kontrole letenja.
- (2) Čim prej bi dal akumulator na polnjenje.
- (3) Nič, ker takšen signal pomeni skorajšen pričetek oddaje VOLMET.
- (4) Obvestil bi najbližjo kontrolo letenja, da je nekje vključen ELT.

**O-0176.** Za preizkus delovanja ELT moramo izbirno stikalo na napravi preklopiti v položaj

- (1) OFF.
- (2) ON.
- (3) ARM oziroma AUTO.

**O-0177.** Kdaj smemo preizkušati delovanje ELT?

- (1) Kadarkoli.
- (2) Petnajsto in petinštirideseto minuto polne ure.
- (3) Tekom prvih pet minut po polni uri.

**O-0178.** Na kakšen način se pravilno prepričamo, da ELT ni vključen?

- (1) Izključimo ELT po pristanku.
- (2) Vprašamo letališki stolp, če morda sprejema signal ELT.
- (3) Poslušamo na frekvenci 121,5 MHz.

## NAVIGACIJA (N)

**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.** Premera zemljine oble na ekvatorju in na polih znašata

- (1) 40.076,594 km in 4.009,153 km.
- (2) 6.378,388 km in 6.356,912 km.
- (3) 12.757 km in 12.714 km.
- (4) 6.356,912 km in 6.378,388 km.

**N-0005.** 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-0006.** Zemljina obla rotira

- (1) okoli svoje osi v smeri od vzhoda proti zahodu.
- (2) s soncem v smeri od vzhoda proti zahodu.
- (3) okoli svoje osi v smeri od zahoda proti vzhodu.
- (4) okoli t.i. sončnega obratnika.

**N-0007.** 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-0008.** Letni časi so posledica

- (1) neenakomernega gibanja zemlje okoli sonca.
- (2) neenakih temperatur v vesolju.
- (3) oblike zemljine tirnice.
- (4) nagiba zemljine osi.

**N-0009.** Najkrajšo razdaljo med dvema točkama na zemljini obli imenujemo

- (1) loksodroma.
- (2) ortodroma.
- (3) lambdodroma.
- (4) mali krog.

**N-0010.** 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-0011.** Ekvator je veliki krog, čigar ravnina

- (1) deli zemljino oblo na vzhodno in zahodno poloblo.
- (2) je vzporedna z zemljino osjo.
- (3) deli zemljino oblo na severno in južno poloblo.

**N-0012.** 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-0013.** Koliko velikih krogov (ortodrom) je mogoče določiti na zemljini obli?

- (1) 90.
- (2) 180.
- (3) 360.
- (4) nešteto.



**N-0014.** 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-0015.** Kateri od navedenih krogov na zemljini obli nima središča v središču zemlje?

- (1) Ortodroma.
- (2) Mali krog.
- (3) Veliki krog.
- (4) Ekvator.

**N-0016.** Kaj je značilnost loksodrome?

- (1) Seka poldnevniko pod različnimi koti.
- (2) Je najkrajša razdalja med dvema točkama na zemljini obli.
- (3) Seka poldnevniko pod istim kotom.
- (4) Je veliki krog.

**N-0017.** Kateri krogi iz zemljepisne mreže so hkrati ortodrome in loksodrome?

- (1) Samo vzporedniki.
- (2) Poldnevniko in ekvator.
- (3) Samo poldnevniko.
- (4) Samo ekvator.

**N-0018.** 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-0019.** Sonce opravi v času ene ure med poldnevniko 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-0020.** 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-0021.** Koordinirani svetovni čas (UTC) je

- (1) krajevni čas.
- (2) zonski čas.
- (3) čas na zemljepisni dolžini 0 stopinj.
- (4) standardni čas.

**N-0022.** 13:00 po srednjeevropskem poletnem času je

- (1) 1200 UTC.
- (2) 1400 UTC.
- (3) 0100 UTC.
- (4) 1100 UTC.

**N-0023.** Zrakoplov se nahaja nad Ljubljano in leti točno proti jugu. Ura je 1200 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-0024.** 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-0025.** Koliko znaša zemljepisna širina točke na ekvatorju?

- (1) 0°.
- (2) 90°N.
- (3) 180°S.
- (4) 90°S.

**N-0026.** Koliko znaša kotna razlika med zemljepisnima dolžinama točk A in B, katerih zemljepisni dolžini sta

A: 04° 14' 28" E

B: 02° 30' 30" E

- (1) 01° 43' 58".
- (2) 06° 44' 58".
- (3) 02° 44' 58".
- (4) 02° 16' 02".

**N-0027.** Koliko znaša razlika zemljepisnih širin toč A in B, ki ležita na naslednjih vzporednikih?

A: 15° 54' 30" N

B: 10° 33' 30" S

- (1) 05° 21' 00".
- (2) 26° 28' 00".
- (3) 25° 27' 00".
- (4) 05° 28' 00".

**N-0028.** Koliko znaša zemljepisna širina točke točke B, ki leži 240 NM severno od točke A z zemljepisno širino 62° 33' 00" N?

- (1) 58° 33' 00" N.
- (2) 86° 33' 00" N.
- (3) 66° 33' 00" N.
- (4) 64° 33' 00" N.

**N-0029.** 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-0030.** Zemljepisni koordinati točke A na karti sta

(glej prilogo 14!)

- (1) N 49° 11,0' in E 21° 18,0'.
- (2) N 50° 11,0' in E 20° 12,0'.
- (3) N 50° 49,0' in E 20° 12,0'.
- (4) N 49° 49,0' in E 21° 18,0'.

**N-0031.** Kateri navigacijski orientir s karte se nahaja na poziciji z zemljepisnima koordinatama N 50° 19,0' in E 21° 04,2'?

(glej prilogo 14!)

- (1) Točka C.
- (2) Železniški most na reki Visli.
- (3) Mesto Mielec.
- (4) Naselje Stopnica.

**N-0032.** Koliko sta zemljepisni koordinati točke B na karti?

(glej prilogo 14!)

- (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-0033.** Zemljepisni koordinati točke D na karti sta

(glej prilogo 15!)

- (1) N 44° 21,7' in E 79° 12,8'.
- (2) N 44° 21,7' in W 78° 47,2'.
- (3) N 44° 38,3' in E 78° 12,8'.
- (4) N 57° 04,0' in W 79° 12,8'.

**N-0034.** Katero vzletišče na karti ima zemljepisni koordinati N 44° 43,7' in W 78° 54,8'?

(glej prilogo 15!)

- (1) Vojaško letališče Greenbank.
- (2) Letališče Lindsay.
- (3) Hidrodrom Head Lake.
- (4) Hidrodrom Balsam Lake.

**N-0035.** Zemljepisni koordinati vojaškega letališča Greenbank na karti sta

(glej prilogo 15!)

- (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-0036.** Razdalja 1 NM pomeni

- (1) dolžino ene ločne minute na poldnevniku.
- (2) natančno 40-tisoči del obsega zemljine oble.
- (3) razdaljo med poldnevnikom in polom.
- (4) obseg polarnega kroga.

**N-0037.** Dolžina ene navtične milje je

- (1) 1.111 m.
- (2) 1.432 m.
- (3) 1.609 m.
- (4) 1.852 m.

**N-0038.** 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-0039.** Približno koliko kilometrov je 70 navtičnih milj?

- (1) 130 km.
- (2) 135 km.
- (3) 140 km.
- (4) 145 km.

**N-0040.** Dolžina ene statutne milje je

- (1) 1.852 m.
- (2) 1.609 m.
- (3) 1.432 m.
- (4) 1.111 m.

**N-0041.** 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-0042.** 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-0043.** 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-0044.** Koliko centimetrov pomeni razdalja 105 km na karti v merilu 1:500 000?

- (1) 10,5 cm.
- (2) 21,0 cm.
- (3) 42,0 cm.
- (4) 84,0 cm.

**N-0045.** 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-0046.** Koliko znaša razdalja med točkama A in B na karti?

(glej prilogo 14!)

- (1) 55 NM.
- (2) 55 km.
- (3) 35 km.
- (4) 35 NM.

**N-0047.** Dolžina rutnega segmenta B-C na karti je

(glej prilogo 14!)

- (1) 61 km.
- (2) 52 NM.
- (3) 33 SM.
- (4) 54 km.

**N-0048.** Razdalja med točkama C in A na karti je

(glej prilogo 14!)

- (1) 67 NM.
- (2) 44 SM.
- (3) 44 NM.
- (4) 67 SM.

**N-0049.** Dolžina rute D-E na karti je

(glej prilogo 15!)

- (1) 30 NM.
- (2) 33 NM.
- (3) 39 NM.
- (4) 42 NM.

**N-0050.** Razdalja med točkama E in F na karti je

(glej prilogo 15!)

- (1) 42 NM.
- (2) 38 NM.
- (3) 34 NM.
- (4) 30 NM.

**N-0051.** Kolika je dolžina rutnega segmenta F-D na karti?

(glej prilogo 15!)

- (1) 29 km.
- (2) 21 NM.
- (3) 29 SM.
- (4) 29 NM.

**N-0052.** 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-0053.** Kakšno razdaljo preleti zrakoplov z 32 gal uporabnega goriva v rezervoarjih pri povprečni porabi 7,1 gal/h, če leti s potovalno hitrostjo 108 kt in če upoštevamo, da mora imeti na koncu leta rezervo goriva za 1 uro letenja?

- (1) 379 NM.
- (2) 384 NM.
- (3) 420 NM.
- (4) 487 NM.

**N-0054.** Kakšno razdaljo preleti zrakoplov z 27 gal uporabnega goriva v rezervoarjih in pri povprečni porabi 6,8 gal/h pri potovalni hitrosti 93 kt in če upoštevamo, da mora imeti na koncu leta rezervo goriva 6 gal?

- (1) 287 NM.
- (2) 292 NM.
- (3) 301 NM.
- (4) 308 NM.

**N-0055.** Koliko uporabnega goriva bi morali imeti v rezervorjih zrakoplova za let dolžine 300 NM pri potovalni hitrosti 120 kt in pri povprečni porabi 7,3 gal/h in upoštevanjem rezerve goriva za 1 uro letenja?

- (1) 15,0 gal
- (2) 18,3 gal.
- (3) 21,4 gal.
- (4) 25,6 gal.

**N-0056.** 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-0057.** Višina 1.500 m znaša približno

- (1) 3.600 ft.
- (2) 4.000 ft.
- (3) 4.500 ft.
- (4) 4.900 ft.

**N-0058.** 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-0059.** Višina 6.000 ft znaša približno

- (1) 1.200 m.
- (2) 1.800 m.
- (3) 3.000 m.
- (4) 12.000 m.

**N-0060.** 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-0061.** V primeru, ko na višinomeru zrakoplova na zemlji spremenimo nastavitev 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-0062.** Višinomer zrakoplova, nastavljen na 1008 hPa, kaže na zemlji 1.600 ft. Kakšen bo odčitek višine, če mu spremenimo nastavitev na 1009 hPa?

- (1) 1.590 ft.
- (2) 1.630 ft.
- (3) 1.610 ft.
- (4) 1.570 ft.

**N-0063.** Koliko pokaže višinomer zrakoplova, če mu spremenimo nastavitev 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-0064.** Izračunajte IAS zrakoplova pri naslednjih pogojih:

TAS ..... 115 kt  
 OAT ..... 20°C  
 višina ..... 8.000 ft  
 QNH ..... 1013,2 hPa

Tablica kalibriranja brzinomera

IAS	40	50	60	70	80	90	100	110	120
CAS	46	53	60	69	78	88	97	107	117

- (1) 100 KT.
- (2) 104 KT.
- (3) 107 KT.
- (4) 113 KT.



**N-0065.** Kolika je dejanska zračna hitrost (TAS) zrakoplova, ki leti s kalibrirano hitrostjo (CAS) 100 kt na barometriški višini (Pressure Altitude) 5.000 ft pri zunanji temperaturi 5°C?

- (1) 120 kt.
- (2) 116 kt.
- (3) 112 kt.
- (4) 108 kt.

**N-0066.** Zrakoplov leti na barometriški višini (Pressure Altitude) 3.000 ft pri zunanji temperaturi 10°C. Koliko znaša dejanska zračna hitrost (TAS), če pilot čita na brzinomeru 120 kt (napake vgradnje in napake instrumenta ne upoštevamo)?

- (1) 122 kt.
- (2) 126 kt.
- (3) 130 kt.
- (4) 134 kt.

**N-0067.** Določite dejansko zračno hitrost (TAS) zrakoplova, ki leti na barometriški višini (Pressure Altitude) 500 ft z indicirano hitrostjo (IAS) 110 kt, zunanja temperatura pa je -25°C (IAS=CAS)?

- (1) 103 KT.
- (2) 110 KT.
- (3) 112 KT.
- (4) 115 KT.

**N-0068.** Na barometriški višini (Pressure Altitude) 8.000 ft in pri zunanji temperaturi 10°C bi moral zrakoplov leteti z dejansko zračno hitrostjo (TAS) 125 kt. Kakšno hitrost bi v tem primeru moral vzdrževati pilot po brzinomeru, če razliko med CAS in IAS zanemarimo?

- (1) 95 kt.
- (2) 102 kt.
- (3) 109 kt.
- (4) 111 kt.

**N-0069.** S kakšno kalibrirano hitrostjo (CAS) bi morali leteti z zrakoplovom na barometriški višini (Pressure Altitude) 7.000 ft pri zunanji temperaturi 5°C, da bi dejanska zračna hitrost (TAS) bila 150 kt?

- (1) 134 kt.
- (2) 137 kt.
- (3) 139 kt.
- (4) 142 kt.

**N-0070.** Približno pri kateri zunanji temperaturi bi imeli na barometriški višini (Pressure Altitude) 4.000 ft kalibrirana hitrost (CAS) in dejanska zračna hitrost (TAS) isto vrednost?

- (1) Pri 0°C.
- (2) Pri +15°C.
- (3) Pri -15°C.
- (4) Pri -25°C.

**N-0071.** Merilec hitrosti zrakoplova bi na barometriški višini (Pressure Altitude) 3.000 ft kazal več, kot je dejanska zračna hitrost (TAS), pri zunanji temperaturah

- (1) nad +15°C.
- (2) pod +15°C.
- (3) nad -15°C.
- (4) pod -15°C.

**N-0072.** Kaj pomeni merska enota vozela (kt), ki se uporablja v letalstvu?

- (1) SM/h.
- (2) NM/h.
- (3) km/h.
- (4) m/h.

**N-0073.** Hitrost vetra 10 m/sec je približno

- (1) 40 kt.
- (2) 20 kt.
- (3) 5 kt.
- (4) 2,5 kt.

**N-0074.** Hitrost vetra 5 kt pomeni približno

- (1) 10 km/uro.
- (2) 5 statutnih milj/uro.
- (3) 20 m/sec.
- (4) Vsi trije odgovori so točni.

**N-0075.** Hitrost 120 km/h, izražena v vozlih je

- (1) 50 kt.
- (2) 58 kt.
- (3) 60 kt.
- (4) 65 kt.

**N-0076.** 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-0077.** 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-0078.** 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-0079.** Dolžina rute od točke X do točke Y preko vmesne kontrolne točke Z je 84 km. Zrakoplov je za let od točke X do vmesne kontrolne točke Z, ki je od točke X oddaljena 35 km, potreboval 50 minut. Koliko časa bo torej trajal let od točke X do točke Y?

- (1) 45 minut.
- (2) 2 uri.
- (3) 50 minut.
- (4) 1 uro in 10 minut.

**N-0080.** Kakšno pot preleti zrakoplov v času dveh minut in pol pri potni hitrosti 98 vozlov?

- (1) 2,45 NM.
- (2) 3,35 NM.
- (3) 4,08 NM.

**N-0081.** Koliko funtov je 100 kg?

- (1) 180 lb.
- (2) 200 lb.
- (3) 220 lb.
- (4) 250 lb.

**N-0082.** Koliko kilogramov je 90 funtov?

- (1) 37 kg.
- (2) 41 kg.
- (3) 45 kg.
- (4) 52 kg.

**N-0083.** Koliko litrov je 25 US galon?

- (1) 95 l.
- (2) 98 l.
- (3) 100 l.
- (4) 105 l.

**N-0084.** Katera oznaka v trikotniku vetra na sliki pomeni pravi potni kot?

(glej prilogo 13!)

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

**N-0085.** Katera oznaka v trikotniku vetra na sliki pomeni pravi kurz?

(glej prilogo 13!)

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

**N-0086.** Katera oznaka v trikotniku vetra na sliki pomeni magnetni kurz?

(glej prilogo 13!)

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

**N-0087.** Katera oznaka v trikotniku vetra na sliki pomeni kompasni kurz?

(glej prilogo 13!)

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

**N-0088.** Katera oznaka v trikotniku vetra na sliki pomeni kot popravka zaradi vetra?

(glej prilogo 13!)

- (1) oznaka 2.
- (2) oznaka 3.
- (3) oznaka 4.
- (4) oznaka 5.

**N-0089.** Katera oznaka v trikotniku vetra na sliki pomeni magnetno deklinacijo?

(glej prilogo 13!)

- (1) oznaka 3.
- (2) oznaka 5.
- (3) oznaka 9.
- (4) oznaka 10.

**N-0090.** Katera oznaka v trikotniku vetra na sliki pomeni deviacijo kompasa?

(glej prilogo 13!)

- (1) oznaka 5.
- (2) oznaka 8.
- (3) oznaka 9.
- (4) oznaka 10.

**N-0091.** Katera oznaka v trikotniku vetra na sliki pomeni dejansko zračno hitrost (TAS) zrakoplova?

(glej prilogo 13!)

- (1) oznaka 5.
- (2) oznaka 6.
- (3) oznaka 7.
- (4) oznaka 8.

**N-0092.** Katera oznaka v trikotniku vetra na sliki pomeni potno hitrost zrakoplova (GS)?  
(glej prilogo 13!)

- (1) oznaka 5.
- (2) oznaka 6.
- (3) oznaka 7.
- (4) oznaka 8.

**N-0093.** Katera oznaka v trikotniku vetra na sliki pomeni vektor vetra?  
(glej prilogo 13!)

- (1) oznaka 5.
- (2) oznaka 6.
- (3) oznaka 7.
- (4) oznaka 8.

**N-0094.** V navigaciji pomeni pojem "kot zanosa"

- (1) kot med vzdolžno osjo zrakoplova in dejansko trajektorijo poti.
- (2) razliko med smerjo potne hitrosti zrakoplova in zadanim potnim kotom.
- (3) razliko med magnetnim potnim kotom in smerjo vetra.
- (4) razliko med vpadnim kotom vetra na vektor dejanske zračne hitrosti in vzdolžno osjo zrakoplova.

**N-0095.** 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-0096.** Kateri azimut pomeni stran neba WNW?

- (1) 247,5°.
- (2) 292,5°.
- (3) 337,5°.
- (4) 202,5°.

**N-0097.** 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? Zako, 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-0098.** Katera vrednost je vračunana v magnetnem potnem kotu?

- (1) Deviacija kompasa.
- (2) Magnetna inklinacija.
- (3) Kot popravka zaradi vetra.
- (4) Magnetna deklinacija.

**N-0099.** Kako imenujemo kot med smerjo proti geografskemu in smerjo proti magnetnemu severu?

- (1) Deviacija kompasa.
- (2) Deklinacija.
- (3) Inklinacija.
- (4) Konvergenca meridianov.

**N-0100.** Kotna razlika med smerjo proti pravemu severu in smerjo proti magnetnemu severu se imenuje

- (1) magnetna deviacija.
- (2) magnetna deklinacija.
- (3) napaka pospeševanja kompasa.

**N-0101.** Kje oziroma kako dobimo podatke o magnetni deklinaciji dane točke na zemljinem 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-0102.** Kako imenujemo linije na geografskih kartah, ki povezujejo točke z enako magnetno deklinacijo?

- (1) Izogone.
- (2) Agone.
- (3) Izokline.
- (4) Izobare.

**N-0103.** Linije na geografskih kartah, ki povezujejo točke z ničelno magnetno deklinacijo, imenujemo

- (1) izogone.
- (2) izokline.
- (3) agone.
- (4) akline.

**N-0104.** Koliko znaša magnetna deklinacija področja, ki ga prikazuje karta?

(glej prilogo 14!)

- (1) 50° 30' W.
- (2) 21° E.
- (3) 50° W.
- (4) 15° E.

**N-0105.** V enačbi za preračunavanje magnetne smeri iz dane prave smeri se zahodna deklinacija

- (1) prišteva.
- (2) odšteva.
- (3) množi.
- (4) deli.

**N-0106.** 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-0107.** Kako se izračuna magnetni kurz?

- (1) Pravi kurz plus/minus deklinacija.
- (2) Pravi potni kot plus/minus deklinacija.
- (3) Pravi potni kot plus/minus deviacija.
- (4) Magnetni potni kot plus/minus deviacija.

**N-0108.** 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-0109.** 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-0110.** 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-0111.** Koliko znaša kompasni kurz zrakoplova pri naslednjih podatkih?

pravi potni kot ..... 168°  
 kot popravka ..... +6°  
 deklinacija ..... 5°E

Tabela deviacije kompasa

magn.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-0112.** Pravi kurz za let med dvema točkama na ruti je 270°, kot popravka zaradi vetra pa je -10°. Koliko bi bil pravi kurz za povratni let med istima točkama?

- (1) 090°.
- (2) 180°.
- (3) 110°.
- (4) 120°.

**N-0113.** Pravi potni kot od točke A do točke B znaša

(glej prilogo 14!)

- (1) 031°.
- (2) 059°.
- (3) 239°.
- (4) 301°.

**N-0114.** Koliko znaša pravi potni kot rutnega segmenta B-C?

(glej prilogo 14!)

- (1) 042°.
- (2) 142°.
- (3) 222°.
- (4) 302°.

**N-0115.** Pravi potni kot rutnega segmenta C-A na karti je

(glej prilogo 14!)

- (1) 010°.
- (2) 170°.
- (3) 190°.
- (4) 350°.

**N-0116.** Določite pravi potni kot med točkama D in E!

(glej prilogo 15!)

- (1) 057°.
- (2) 123°.
- (3) 237°.
- (4) 303°.



**N-0117.** Pravi potni kot rutnega segmenta E-F je

(glej prilogo 15!)

- (1) 260°.
- (2) 100°.
- (3) 080°.
- (4) 070°.

**N-0118.** Kolikšen je pravi potni kot rutnega segmenta F-D?

(glej prilogo 15!)

- (1) 288°.
- (2) 252°.
- (3) 198°.
- (4) 018°.

**N-0119.** Koliko znaša magnetni potni kot rutnega segmenta A-B?

(glej prilogo 14!)

- (1) 171°.
- (2) 286°.
- (3) 301°.
- (4) 316°.

**N-0120.** Magnetni potni kot za let od točke B do točke C je

(glej prilogo 14!)

- (1) 027°.
- (2) 042°.
- (3) 057°.
- (4) 142°.

**N-0121.** Kolikšen je magnetni potni kot od točke C proti točki A?

(glej prilogo 14!)

- (1) 155°.
- (2) 170°.
- (3) 185°.
- (4) 190°.

**N-0122.** Magnetni potni kot rutnega odseka D-E je

(glej prilogo 15!)

- (1) 303°.
- (2) 322°.
- (3) 314°.
- (4) 292°.

**N-0123.** Določite magnetni potni kot za let od točke E do točke F!

(glej prilogo 15!)

- (1) 069°.
- (2) 089°.
- (3) 091°.
- (4) 279°.

**N-0124.** Magnetni potni kot rute F-D na karti znaša

(glej prilogo 15!)

- (1) 087°.
- (2) 187°.
- (3) 198°.
- (4) 209°.

**N-0125.** Koliko znaša magnetni kurz za let od točke A do točke B, če je TAS zrakoplova 105 kt, veter pa je 045°/30 kt?

(glej prilogo 14!)

- (1) 332°.
- (2) 317°.
- (3) 302°.
- (4) 011°.

**N-0126.** Kateri magnetni kurz mora vzdrževati pilot na ruti B-C, če je TAS zrakoplova 90 kt, veter pa je 300°/20 kt?

(glej prilogo 14!)

- (1) 014°.
- (2) 029°.
- (3) 030°.
- (4) 043°.

**N-0127.** Koliko znaša magnetni kurz na ruti C-A, če je zrakoplov leti s hitrostjo TAS 110 kt, veter pa je 090°/25 kt?

(glej prilogo 14!)

- (1) 172°.
- (2) 168°.
- (3) 157°.
- (4) 142°.

**N-0128.** Koliko je magnetni kurz za let od točke D do točke E, če je TAS zrakoplova 115 kt, veter pa je 200°/35 kt?

(glej prilogo 15!)

- (1) 275°.
- (2) 286°.
- (3) 297°.
- (4) 303°.

**N-0129.** Magnetni kurz za let na ruti E-F pri hitrosti zrakoplova TAS 125 kt in pri vetru 360°/40 kt znaša

(glej prilogo 15!)

- (1) 051°.
- (2) 055°.
- (3) 062°.
- (4) 073°.

**N-0130.** Določite magnetni kurz za let na ruti F-D, če je dejanska zračna hitrost (TAS) zrakoplova 100 kt, veter pa je 260°/30 kt!

(glej prilogo 15!)

- (1) 224°.
- (2) 217°.
- (3) 202°.
- (4) 213°.

**N-0131.** Koliko je ETA nad točko B, če je zrakoplov preletel točko A ob 14:30 s hitrostjo TAS 95 kt, veter pa je 090°/20 kt?

(glej prilogo 14!)

- (1) 14:35.
- (2) 14:40.
- (3) 14:44.
- (4) 14:49.

**N-0132.** Izračunajte ETE na ruti C-A, če je veter 200°/25 kt in hitrost zrakoplova TAS 100 kt!

(glej prilogo 14!)

- (1) 52 min.
- (2) 45 min.
- (3) 38 min.
- (4) 34 min.

**N-0133.** Koliko časa potrebuje zrakoplov za let od letališča D do letališča E, če leti z dejansko zračno hitrostjo 95 kt, veter na višini leta pa je 090°/20 kt? (Upoštevajte dodatnih 7 minut za vzletanje in pristajanje).

(glej prilogo 15!)

- (1) 18 min.
- (2) 20 min.
- (3) 22 min.
- (4) 30 min.

**N-0134.** Koliko znaša ETE na rutnem segmentu E-F pri dejanski zračni hitrosti zrakoplova TAS 108 kt in vetru 250°/30 kt?

(glej prilogo 15!)

- (1) 9 min.
- (2) 11 min.
- (3) 13 min.
- (4) 15 min.

**N-0135.** Kdaj bo zrakoplov, ki leti z dejansko zračno hitrostjo 103 kt in pri vetru 360°/40 kt, nad točko D, če je preletel točko F ob 07:46?

(glej prilogo 15!)

- (1) Ob 07:35.
- (2) Ob 07:55.
- (3) Ob 07:58.
- (4) Ob 08:01.

**N-0136.** Kolikšen je veter na ruti, če moramo za to, da zrakoplov leti glede na zemljo v pravi smeri 130°, vzdrževati pravi kurz 135° in dejansko zračno hitrost 135 vozlov, in je pri tem potna hitrost 140 vozlov?

- (1) 019° in 12 vozlov.
- (2) 200° in 13 vozlov.
- (3) 246° in 13 vozlov.

**N-0137.** PODANO JE:

Razdalja med A and B ..... 70 NM  
 Predvideni veter ..... 310°/15 kts  
 Barometerska višina ..... 8.000 ft  
 Zunanja temperatura ..... -10°C  
 Pravi potni kot ..... 270°

Kolikšno indicirano hitrost zrakoplova bi bilo potrebno vzdrževati na rutnem odseku, če točko A preletimo ob 1500, točko B pa moramo preleteti ob 1530?

- (1) 126 vozlov.
- (2) 137 vozlov.
- (3) 152 vozlov.

**N-0138.** Katera od navedenih trditev, ki zadevajo pasivni let proti NDB, je pravilna? Metoda pasivnega leta proti NDB

- (1) je praktična navigacijska metoda, primerna za letenje proti in tudi od postaje NDB.
- (2) nam omogoča letenje samo po krivi poti, ki pa vodi proti NDB.
- (3) zahteva ADF z avtomatično ali pa vsaj ročno nastavljivo kompasno rožo.

**N-0139.** Da bi za pomoč pri določanju pozicije lahko uporabljali VHF/DF, mora biti zrakoplov opremljen z

- (1) VHF oddajnikom in sprejemnikom.
- (2) 4096-kodnim transponderjem.
- (3) VOR sprejemnikom in DME.

**N-0140.** NDB normalno oddaja na frekvenčnem področju

- (1) 190 do 535 KHz.
- (2) 400 do 1020 Hz.
- (3) 962 do 1213 MHz.

**N-0141.** Na razdalji 30 milj od oddajnika NDB ugotovite po kazanju ADF, da se zrakoplov nahaja 3° bočno od zadane linije poti. Koliko znaša ta bočni odmik v miljah?

- (1) 1,5 milje.
- (2) 3 milje.
- (3) 6 milj.

**N-0142.** Katera od navedenih trditev, ki zadevajo letenje po zadani radijski smeri s pomočjo ADF z bočnim vetrom, je pravilna?

- (1) V doletu od NDB izvajamo popravke kurza proč od vrha igle ADF.
- (2) Če pri letenju po zadani radijski smeri v odletu od NDB vzdržujemo pravilen popravek kurza proti vetru, je vrh igle ADF odklonjen od repa zrakoplova proti vetru.
- (3) Če pri letenju po zadani radijski smeri v doletu proti NDB vzdržujemo pravilen popravek kurza proti vetru, je vrh igle ADF odklonjen od nosa zrakoplova proti vetru.

**N-0143.** Stranski kot kazanja igle ADF na sliki A je

(glej prilogo 22!)

- (1) 030°.
- (2) 210°.
- (3) 240°.

**N-0144.** Stranski kot kazanja igle ADF na sliki B je

(glej prilogo 22!)

- (1) 190°.
- (2) 235°.
- (3) 315°.

**N-0145.** Stranski kot kazanja igle ADF na sliki D je

(glej prilogo 22!)

- (1) 020°.
- (2) 060°.
- (3) 340°.

**N-0146.** Kateri stranski kot kaže ADF na sliki E?

(glej prilogo 21!)

- (1) 045°.
- (2) 180°.
- (3) 315°.

**N-0147.** Kateri stranski kot kaže ADF na sliki F?

(glej prilogo 21!)

- (1) 090°.
- (2) 180°.
- (3) 270°.

**N-0148.** Kateri stranski kot kaže ADF na sliki G?

(glej prilogo 21!)

- (1) 090°.
- (2) 180°.
- (3) 270°.

**N-0149.** Koliko znaša QDM, če ADF v kokpitu kaže sliko A?

(glej prilogo 22!)

- (1) 030°.
- (2) 180°.
- (3) 210°.

**N-0150.** Kateri je tisti magnetni kurz, v katerega mora obrniti pilot zrakoplova z indikacijo ADF-a, kot ga prikazuje slika B, da bi usmeril zrakoplov proti postaji NDB?

(glej prilogo 22!)

- (1) 010°.
- (2) 145°.
- (3) 190°.

**N-0151.** Približno koliko je tisti magnetni kurz, v katerega bi moral obrniti pilot zrakoplova, katerega ADF kaže sliko B, da bi interceptiral QDM 180°?

(glej prilogo 22!)

- (1) 040°.
- (2) 160°.
- (3) 220°.

**N-0152.** Koliko znaša QDR, če kaže ADF v kokpitu sliko C?

(glej prilogo 22!)

- (1) 025°.
- (2) 115°.
- (3) 295°.

**N-0153.** Katera od slik ADF ustreza zrakoplovu, ki leti proti postaji NDB z desnim bočnim vetrom?

(glej prilogo 22!)

- (1) A.
- (2) B.
- (3) D.

**N-0154.** Kateri je tisti QDR, na katerem se nahaja zrakoplov z indikacijo ADF, kot jo prikazuje slika A?

(glej prilogo 22!)

- (1) 030°.
- (2) 150°.
- (3) 180°.

**N-0155.** Koliko znaša QDM zrakoplova z indikacijo ADF na sliki H, če pilot vzdržuje magnetni kurz 320°?

(glej prilogo 21!)

- (1) 005°.
- (2) 185°.
- (3) 225°.

**N-0156.** Koliko znaša QDM zrakoplova z indikacijo ADF na sliki I, če pilot vzdržuje magnetni kurz 035°?

(glej prilogo 21!)

- (1) 035°.
- (2) 180°.
- (3) 215°.

**N-0157.** Koliko znaša QDM zrakoplova z indikacijo ADF na sliki J, če pilot vzdržuje magnetni kurz 120°?

(glej prilogo 21!)

- (1) 045°.
- (2) 165°.
- (3) 270°.

**N-0158.** Kateri magnetni kurz vzdržuje pilot zrakoplova z indikacijo ADF na sliki J, če je QDM 240°?

(glej prilogo 21!)

- (1) 045°.
- (2) 105°.
- (3) 195°.

**N-0159.** Kateri magnetni kurz vzdržuje pilot zrakoplova z indikacijo ADF na sliki K, če je QDM 030°?

(glej prilogo 21!)

- (1) 060°.
- (2) 120°.
- (3) 270°.

**N-0160.** Kateri magnetni kurz vzdržuje pilot zrakoplova z indikacijo ADF na sliki L, če je QDM 135°?

(glej prilogo 21!)

- (1) 135°.
- (2) 270°.
- (3) 360°.

**N-0161.** Kateri vrstni red postopkov pri delu z VOR v kokpitu je pravilen, če želimo leteti proti postaji VOR?

- a) Vrtimo selektor radialov, da dobimo iglo CDI v sredino in da se pojavi napis TO.
- b) Prekontroliramo identifikacijski signal.
- c) Prekontroliramo, da smo nastavili pravilno frekvenco.
- d) Obrnemo zrakoplov v magnetni kurz, enak odčitku na selektorju radialov.

- (1) b, c, a, d
- (2) d, a, b, c
- (3) a, b, c, d
- (4) c, b, a, d

**N-0162.** Radiali VOR so

- (1) magnetne smeri.
- (2) kompasne smeri.
- (3) prave smeri.
- (4) relativne stranske smeri.

**N-0163.** Približno koliko znaša bočni odmik od osi zračne poti, če pilot čita na DME oddaljenost 120 NM, igla na indikatorju VOR pa je odklonjena za 1/3 celega odklona v eno stran?

- (1) 1,5 NM.
- (2) 3,0 NM.
- (3) 6,7 NM.

**N-0164.** Pri navigaciji s pomočjo VOR-a prepoznamo preletanje postaje, ko se na inštrumentu

- (1) pojavi zastavica z napisom OFF.
- (2) začneta izmenjavati napisa TO in FROM.
- (3) prvič pojavi poln odklon igle CDI.
- (4) prvič v celoti zamenja napis TO-FROM.

**N-0165.** Sprejemnik VOR v kokpitu kaže obratno (nelogično) sliko, če

- (1) letimo v kurzu, ki je obraten glede na radijsko smer, ki je selektirana na OBS.
- (2) nastavimo na OBS radijsko smer, ki se za 90° razlikuje od radijske smeri, na kateri je trenutno zrakoplov.
- (3) po preletanju postaje VOR pozabimo na OBS spremeniti selektirano radijsko smer v doletu na radijsko smer v odletu.

**N-0166.** Pri vzdrževanju R180 v odletu od postaje VOR moramo nastaviti radial

- (1) 360° in popravljati kurz proti igli CDI.
- (2) 180° in popravljati kurz proč od igle CDI.
- (3) 180° in popravljati kurz proti igli CDI.

**N-0167.** Pri vzdrževanju R215 v doletu proti postaji VOR moramo nastaviti radial

- (1) 215° in popravljati kurz proti igli CDI.
- (2) 215° in popravljati kurz proč od igle CDI.
- (3) 035° in popravljati kurz proti igli CDI.

**N-0168.** Koliko stopinj znaša obseg kazanja indikatorja VOR/ILS od sredine do zadnje točke na eni strani, če je sprejemnik nastavljen na frekvenco VOR-a?

- (1) 5°.
- (2) 10°.
- (3) 20°.



**N-0169.** Koliko milj bočno od zadanega radiala se nahaja zrakoplov, ki je 60 NM pred postajo VOR, če je igla CDI odklonjena za eno petino polnega odklona v eno stran?

- (1) 6 milj.
- (2) 2 milj.
- (3) 1 miljo.

**N-0170.** kateremu letalu ustreza kazanje indikatorja VOR z oznako V?

(glej prilogo 23!)

- (1) Samo letalu 2.
- (2) Samo letalu 6.
- (3) Letaloma 5 in 8.

**N-0171.** kateremu letalu ustreza kazanje indikatorja VOR z oznako X?

(glej prilogo 23!)

- (1) Letaloma 1 in 3.
- (2) Letaloma 3 in 7.
- (3) Samo letalu 7.

**N-0172.** kateremu letalu ustreza kazanje indikatorja VOR z oznako U?

(glej prilogo 23!)

- (1) Letaloma 1 in 2.
- (2) Samo letalu 2.
- (3) Samo letalu 6.

**N-0173.** Katera slika VOR indikatorja ustreza letalu 8?

(glej prilogo 23!)

- (1) T.
- (2) V.
- (3) W.

**N-0174.** kateri sliki VOR indikatorjev ustrežata letaloma 5 in 7?

(glej prilogo 23!)

- (1) T in X.
- (2) V in X.
- (3) W in Z.

**N-0175.** Katera od navedenih trditev, ki zadevajo delovanje DME, je pravilna?

- (1) Ko je zrakoplov nad postajo DME, pilot čita na instrumentu DME v kokpitu razdaljo nič.
- (2) Če premaknemo stikalo na instrumentu DME v kokpitu na HOLD, resetiramo vse odčitke na ničlo.
- (3) Frekvenca sprejemnika DME v kokpitu se nastavlja samodejno, ko nastavimo frekvenco VOR oziroma ILS.

**N-0176.** Katero razdaljo čitamo na indikatorju DME?

- (1) Poševno razdaljo v statutih miljah.
- (2) Poševno razdaljo v navtičnih miljah.
- (3) Razdaljo med zrakoplovom in točko na isti višini neposredno nad DME postajo.

**N-0177.** Kakšen je odčitek na indikatorju DME v trenutku, ko se zrakoplov nahaja neposredno nad VOR-om na višini 6.000 ft AGL?

- (1) 0.
- (2) 1.
- (3) 1,3.

**N-0178.** Poševna napaka DME je največja na

- (1) malih višinah neposredno nad postajo.
- (2) velikih višinah neposredno nad postajo.
- (3) velikih višinah in na veliki oddaljenosti od postaje.

**N-0179.** Pri uporabi DME moramo upoštevati, da naprava kaže

- (1) potno hitrost zrakoplova.
- (2) hitrost približevanja oz. oddaljevanja zrakoplova oddajniku DME.
- (3) poševno razdaljo med zrakoplovom in oddajnikom DME.
- (4) odgovora -2 in -3 sta oba pravilna.

**N-0180.** Če premaknemo stikalo DME v položaj HOLD,

- (1) ostane DME selektiran na trenutni oddajnik, tudi če preklopimo na drugo frekvenco VOR ali ILS.
- (2) se trenutni odčitek DME "zamrzne", dokler ne selektiramo nove frekvence VOR ali ILS.
- (3) resetiramo vse indikacije DME na ničlo.

**N-0181.** Smeri zračnih poti na radionavigacijski rutni karti Jeppesen v prilogi so

(glej prilogo 16!)

- (1) prave.
- (2) magnetne.
- (3) loksodromske.
- (4) kompasne.

**N-0182.** Koliko znaša direktna razdalja med VOR DOL in točko PODET, ki leži na zračni poti B5?  
(glej prilogo 16!)

- (1) 34 NM.
- (2) 34 km.
- (3) 50 NM.
- (4) 69 NM.

**N-0183.** Koliko znaša razdalja po najkrajši ruti med VOR ILB in točko ISTR1 južno od VOR KFT?  
(glej prilogo 16!)

- (1) 45 NM.
- (2) 45 km.
- (3) 57 NM.
- (4) 69 NM.

**N-0184.** Kaj pomeni številka 6000 pod oznako zračne poti B5 na odseku VOR ZAG-VOR KFT?  
(glej prilogo 16!)

- (1) MEA.
- (2) Prehodno absolutno višino.
- (3) MORA.
- (4) MSA.

**N-0185.** Kateri minimalni nivo leta lahko planirate za IFR let na rutnem segmentu VOR GRZ-VOR ILB, če je zračni tlak 1030 hPa?  
(glej prilogo 16!)

- (1) FL80.
- (2) FL85.
- (3) FL90.
- (4) FL95.

**N-0186.** Koliko znaša MEA na rutnem odseku VOR DOL-VOR GRZ?  
(glej prilogo 16!)

- (1) 9,000 ft.
- (2) 9,000 m.
- (3) FL160.
- (4) 8,000 ft.

**N-0187.** Kolikšna je MORA na rutnem odseku NDB MEL-VOR ZAG?  
(glej prilogo 16!)

- (1) 5.000 ft.
- (2) 8.000 ft.
- (3) 4.400 ft.
- (4) Največ 8.000 ft in najmanj 5.000 ft.

**N-0188.** Kaj pomeni številka 9000a pri oznakah rute A15 med točkama ARLON in RADLY?  
(glej prilogo 16!)

- (1) MSA.
- (2) MEA.
- (3) MORA.

**N-0189.** Kolikšna je MEA na delu zračne poti B5 med VOR ZAG in točko PODET?  
(glej prilogo 16!)

- (1) Ni določena.
- (2) 7.200 ft MSL.
- (3) 6.000 ft MSL.
- (4) 7.200 ft AGL.

**N-0190.** Kaj pomeni frekvenca 127,8 v ovalnem okencu približno 45 NM vzhodno od NDB KO pri letališču Rijeka?

(glej prilogo 16!)

- (1) Radar Zagreb.
- (2) Terminalna kontrola Zagreb.
- (3) ATIS Zagreb.
- (4) VOLMET Zagreb.

**N-0191.** Pri letenju v bližini letališča Celovec normalno dobimo podatke o vremenu za bližnja letališča, tako da

(glej prilogo 16!)

- (1) poslušamo govorno oddajo VOR-a KFT.
- (2) vprašamo stolp Celovec.
- (3) vprašamo radar.
- (4) poslušamo VOLMET na frekvenci 122,27 MHz.

**N-0192.** Normalen način za pridobitev vremenskih podatkov pri letenju v bližini otoka Cresa je

(glej prilogo 16!)

- (1) poslušanje na frekvenci 127,8 MHz.
- (2) poklicati Zagreb Control/Radar na frekvenci 124,8 MHz oz. 129,65 MHz.
- (3) poklicati stolp na Reki oziroma v Puli.

**N-0193.** Podatke o točkah, ki tvorijo bazo podatkov GPS (z izjemo točk uporabnika), lahko dopolnjuje

- (1) samo zadevna softverska hiša.
- (2) pilot, vendar samo v letu.
- (3) pilot, vendar samo na zemlji, ko naprava miruje.

**N-0194.** Iгла CDI na elektronskem zaslonu GPS v kokpitu kaže odmik od osi zadane poti v

- (1) stopinjah.
- (2) stopinjah ali pa dolžinskih enotah, po izbiri pilota.
- (3) dolžinskih enotah.

**N-0195.** Točnost GPS je, podobno kot to velja za VOR, v veliki meri odvisna od oddaljenosti izbrane točke. Trditev je

- (1) pravilna.
- (2) napačna.

**N-0196.** GPS vodi zrakoplov na ruti po

- (1) ortodromi.
- (2) pasivni krivulji.
- (3) liniji kurza.
- (4) loksodromi.

**N-0197.** Katere smeri normalno izberemo pri prednastavitvi GPS?

- (1) Prave.
- (2) Kompasne.
- (3) Magnetne.

**N-0198.** Sprejem signala GPS je v veliki meri odvisen od višine leta zrakoplova. Trditev je

- (1) pravilna.
- (2) napačna.

**N-0199.** Pri delu z GPS moramo vedeti, da

- (1) je pred poletom potrebno obvezno ročno vnesti zemljepisne koordinate zrakoplova na parkirnem mestu.
- (2) naprava samodejno določa trenutno pozicijo zrakoplova v zemljepisnih koordinatah.
- (3) naprava lahko določa navigacijske elemente samo glede na tiste točke, ki so v teoretičnem vidnem polju.

**N-0200.** Katero geodetsko izhodišče (Map Datum) selektiramo pri začetni nastavitvi GPS?

- (1) EUROPE.
- (2) NAD83.
- (3) WGS84.

**N-0201.** Katera je tista hitrost, ki se v osnovi meri z vsakim inštrumentom GPS?

- (1) Dejanska zračna hitrost.
- (2) Potovalna hitrost.
- (3) Navpična hitrost.
- (4) Hitrost vetra.

**N-0202.** Signal GPS je lahko moten, če oddajamo na VHF frekvencah

- (1) 121,15 MHz, 121,17 MHz in 121,20 MHz.
- (2) 131,25 MHz in 131,30 MHz.
- (3) Oba gornja odgovora sta pravilna.

**N-0203.** Iгла na indikatorju VOR-a v RNAV modu kaže bočni odmik v

- (1) stopinjah levo in desno od zadane linije poti.
- (2) statutih miljah levo in desno od zadane linije poti.
- (3) navtičnih miljah levo in desno od zadane linije poti.

**METEOROLOGIJA (M)**

**M-0001.** 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-0002.** Kolikšno temperaturo zraka lahko pričakujemo na višini 7.500 ft, če je temperatura zraka na nadmorski višini 1.500 ft 15°C?

- (1) +4°C.
- (2) +3°C.
- (3) 0°C.
- (4) -2°C.

**M-0003.** Kakšen veter pomeni znak na meteoroloških kartah?

(glej prilogo 11!)

- (1) Severnik jakosti 60 vozlov.
- (2) Zahodnik jakosti 60 vozlov.
- (3) Jug jakosti 15 vozlov.
- (4) Vzhodnik jakosti 15 vozlov.

**M-0004.** Vsak fizikalni proces, povezan z vremenom, je posledica

- (1) segrevanja zemljinega površja.
- (2) razlike v zračnem tlaku.
- (3) premikanja zraka.

**M-0005.** Kaj je vzrok spremembam zračnega tlaka v vodoravni smeri?

- (1) Neenakomerno segrevanje zemljinega površja.
- (2) Spremembe v višini terena.
- (3) Koriolisova sila.

**M-0006.** Koliko znašata standardna temperatura in standardni zračni tlak na morskem nivoju?

- (1) 15°C in 1013,2 hPa.
- (2) 0°C in 1013,2 hPa.
- (3) 0°C in 760 hPa.

**M-0007.** Značilnost temperaturne inverzije je

- (1) stabilno ozračje.
- (2) nestabilno ozračje.
- (3) pobočni vzgorniki.
- (4) pojav neviht zračnih mas.

**M-0008.** Kakšni vremenski pogoji so najbolj verjetna posledica temperaturne inverzije?

- (1) Oblaki z intenzivnim vertikalnim razvojem nad višino inverzije.
- (2) Dobra vidljivost v nižjih slojih ozračja in slaba vidljivost nad višino inverzije.
- (3) Padeč temperature z višino.

**M-0009.** Najbolj pogosta vrsta prizemne temperaturne inverzije je tista, ki nastane zaradi

- (1) ohlajanja površja tal v jasnih in razmeroma mirnih nočeh.
- (2) narivanja hladnejšega zraka pod toplejši zrak, ali pa narivanja toplejšega zraka nad hladnejši zrak.
- (3) hitrega dviganja toplega zraka v višine v bližini hribovitega terena.

**M-0010.** Kako imenujemo procesa, pri katerih se vlaga dodaja nezasičenemu zraku?

- (1) Segrevanje in kondenzacija.
- (2) Izparevanje in sublimacija.
- (3) Prezasičenje in izparevanje.

**M-0011.** Do nastanka oblakov, megle ali rose pride vedno, če

- (1) je v zraku prisotna vlaga.
- (2) relativna vlažnost doseže 100%.
- (3) vodni hlapi kondenzirajo.

**M-0012.** Kakšno vreme je najbolj verjetno, če je razlika med temperaturo in rosiščem mala in se zmanjšuje, temperatura pa je 17°C?

- (1) Podhlajeni dež.
- (2) Nevihte.
- (3) Megla ali nizka oblačnost.

**M-0013.** Količina vlage, ki jo zrak lahko vsebuje, je odvisna od

- (1) stabilnosti zraka.
- (2) temperature zraka.
- (3) rosišča.

**M-0014.** 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-0015.** Približno koliko znaša temperatura rosišča zraka na nivoju letališča, če je tam temperatura 20°C, piloti pa javljajo višino baz kumulusov 1.100 m nad letališčem?

- (1) -3°C.
- (2) 5°C.
- (3) 7°C.
- (4) 11°C.

**M-0016.** Kaj je lahko merilo za določitev stabilnosti atmosfere?

- (1) Navpični termični gradient.
- (2) Prizemna temperatura.
- (3) Zračni tlak.

**M-0017.** 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-0018.** Katera vrsta oblakov je značilna za labilno atmosfero?

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

**M-0019.** Mejo med dvema različnima zračnima masama imenujemo

- (1) fronta
- (2) frontoliza.
- (3) frontogeneza.

**M-0020.** 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-0021.** Kakšne vremenske pogoje lahko pričakujemo pod slojem prizemne temperaturne inverzije v pogojih visoke relativne vlažnosti?

- (1) Slabo striženje vetra, slabo vidljivost, meglico in slab dež.
- (2) Mirno ozračje, slabo vidljivost, meglo, meglico ali pa nizko oblačnost.
- (3) Turbulentno ozračje, slabo vidljivost, meglo, nizke oblake tipa stratus in padavine v obliki ploh.



**M-0022.** Kaj izračunavamo s pomočjo naslednje formule?

(razlika med temperaturo in rosiščem) 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-0023.** 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-0024.** Na približno kolikšno višino baz kumulusov nad letališčem lahko računamo, če je trenutno rosišče zraka pri tleh 5°C, napovedana dnevna maksimalna temperatura pa je 25°C?

- (1) 2.800 m.
- (2) 2.500 m.
- (3) 2.000 m.
- (4) 1.500 m.

**M-0025.** Potrebna pogoja za tvorbo kumulusne oblačnosti sta vzgonska sila in

- (1) nestabilno ozračje s presežkom kondenzacijskih jeder.
- (2) stabilno ali pa nestabilno ozračje.
- (3) nestabilno, vlažno ozračje.

**M-0026.** Padavine v obliki ploh v glavnem padajo iz oblakov tipa

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

**M-0027.** 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-0028.** Turbulenco zaradi vetrnih valov lahko pričakujemo, če veter s hitrostjo več kot 40 vozlov piha

- (1) prečno na gorski greben in če je ozračje stabilno.
- (2) po dolini navzdol in če je ozračje nestabilno.
- (3) vzporedno z gorskimi vrhom in če je ozračje stabilno.

**M-0029.** Katera vrsta oblakov pomeni konvektivno turbulenco?

- (1) Kumulokongestusi.
- (2) Cirusi.
- (3) Nimbostratusi.

**M-0030.** Nevihta doseže svojo največjo intenzivnost v

- (1) zreli fazi.
- (2) fazi vzdolžnikov.
- (3) kumulusni fazi.

**M-0031.** Katera je tista vrsta neviht, ki je zrakoplovom na splošno najbolj nevarna?

- (1) Nevihte linije nestabilnosti.
- (2) Nevihte tople fronte.
- (3) Mirujoče nevihte.

**M-0032.** Kako imenujemo izvenfrontalno, ozko linijo aktivnih neviht, ki se pogosto pojavlja pred hladno fronto?

- (1) Linija nestabilnosti.
- (2) Suha linija.
- (3) Predfrontalni sistem.

**M-0033.** Kateri pojav normalno spremlja kumulusno fazo nastanka nevihte?

- (1) Pogosto bliskanje.
- (2) Rotorni oblak.
- (3) Stalno dviganje.

**M-0034.** Kateri so minimalni pogoji za nastanek neviht?

- (1) Zadostna vlažnost in vzgonska sila.
- (2) Zadostna vlažnost, nestabilen termični gradient in vzgonska sila..
- (3) Kongestusi, zadostna vlažnost in frontalna cona.

**M-0035.** Kateri vremenski pojav vedno spremlja nevihto?

- (1) Močan dež.
- (2) Toča.
- (3) Bliskanje.

**M-0036.** Kaj označuje začetek zrele faze razvoja nevihte?

- (1) Največja hitrost nastajanja oblaka.
- (2) Začetek padavin.
- (3) Pojav nakovala.

**M-0037.** Katera je tista faza v razvojnem ciklu nevihte, za katero je v glavnem značilen pojav vzdolžnikov?

- (1) Kumulusna faza.
- (2) Zrela faza.
- (3) Faza razpadanja.

**M-0038.** Nevarno striženje vetra lahko pričakujemo

- (1) tam, kjer stabilen zrak prehaja preko gorske ovire, kjer ima tendenco premikanja v slojih, in zato prihaja do nastanka lenikularnih oblakov.
- (2) po prehodu fronte, kjer nastanek stratokumulusne oblačnosti označuje mehansko mešanje zraka.
- (3) v področjih prizemne inverzije, front, in v področjih s turbulenco vedrega neba.

**M-0039.** Področje striženja vetra pri temperaturni inverziji je najbolj verjetno v sloju med 2.000 ft in 4.000 ft od tal, če hitrost vetra presega

- (1) 10 vozlov.
- (2) 15 vozlov.
- (3) 25 vozlov.

**M-0040.** Kateri nevaren meteorološki pojav lahko pričakujemo med pristajanjem na letališče, če je v njegovi bližini nevihtna aktivnost?

- (1) Turbulenco striženja vetra.
- (2) Enakomeren dež.
- (3) Statične motnje zaradi padavin.

**M-0041.** Kje se lahko pojavlja striženje vetra?

- (1) Na vseh višinah in v vseh smereh.
- (2) Samo na malih višinah.
- (3) Samo na velikih višinah.

**M-0042.** Zakaj je ivje na krilih nevarno za let zrakoplova?

- (1) Ivje upočasnjuje hitrost obtekanja profila krila in tako povečuje učinkovitost komand.
- (2) Ivje moti gladko obtekanje krila in tako zmanjšuje njegovo nosilnost.
- (3) Ivje spremeni osnovno aerodinamično obliko aeroprofila in tako zmanjšuje vzgon.

**M-0043.** Eden od pogojev za zaledenitev ogrodja zrakoplova v letu je

- (1) vidna vlaga.
- (2) majhna razlika med dejansko temperaturo in rosiščem.
- (3) prisotnost stratusnih oblakov.

**M-0044.** Kakšni so tisti vremenski pogoji, pri katerih se na ogrođju zrakoplova najhitreje nabira led?

- (1) Podhlajeni pršec.
- (2) Podhlajeni dež.
- (3) Kumulusna oblačnost s temperaturo pod lediščem.

**M-0045.** Kateri so tisti pogoji, pri katerih je največja verjetnost nastanka advektivne megle?

- (1) Topel, vlažen zrak na privetrni strani planin.
- (2) Zračna masa, ki se pomika od obale v notranjost v zimskem času.
- (3) Slab dnevni veter, ki odpihava hladnejši zrak nad odprto morje.

**M-0046.** Za nastanek katerih vrst megle je potreben veter?

- (1) Radiacijska megla in ledena megla.
- (2) Advekcijaska megla in pobočna megla.
- (3) Parna megla in talna megla.

**M-0047.** Katera je tista vrsta megle, pri kateri lahko pride do prizemne turbulence in nevarnih zaledenitev?

- (1) Pobočna megla.
- (2) Parna megla.
- (3) Megla zaradi dežja.

**M-0048.** Kakšne razmere so najugodnejše za nastanek radiacijske megle?

- (1) Premikanje hladnega zraka preko veliko bolj tople vodne površine.
- (2) Premikanje vlažnega, tropskega zraka preko hladnega odprtega morja.
- (3) Premikanje toplega, vlažnega zraka preko nizkih, ravničarskih tal pri jasnih in mirnih nočeh.

**M-0049.** 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-0050.** Kolikšna je bila količina oblačnosti v najnižji plasti oblakov nad letališčem v času opazovanja vremena?

METAR LSZH 131630Z 24008KT 0600 R16/1000U FG DZ FEW003 SCT010  
OVC020 17/16 Q1018 BECMG TL1700 0800 FG BECMG AT1800 9999 NSW=

- (1) 8/8.
- (2) 5/8 do 7/8.
- (3) 1/8 do 2/8.
- (4) Manj kot 1/8.

**M-0051.** Kakšna je bila temperatura na letališču v času opazovanja vremena?

METAR LSZH 131630Z 24008KT 0600 R16/1000U FG DZ FEW003 SCT010  
OVC020 17/16 Q1018 BECMG TL1700 0800 FG BECMG AT1800 9999 NSW=

- (1) Med 10°C in 18°C.
- (2) 17°C.
- (3) 16°C.
- (4) Med 16°C in 17°C.

**M-0052.** Koliko je znašal zračni tlak na letališču v času opazovanja vremena?

METAR LSZH 131630Z 24008KT 0600 R16/1000U FG DZ FEW003 SCT010  
OVC020 17/16 Q1018 BECMG TL1700 0800 FG BECMG AT1800 9999 NSW=

- (1) 1018 hPa (QFE).
- (2) 1000 hPa (QNH).
- (3) 999 hPa (QFE).
- (4) 1018 hPa (QNH).

**M-0053.** Kdaj je bilo izdano naslednje vremensko poročilo?

METAR LSZH 131630Z 24008KT 0600 R16/1000U FG DZ FEW003 SCT010  
OVC020 17/16 Q1018 BECMG TL1700 0800 FG BECMG AT1800 9999 NSW=

- (1) Ob 16:30 po lokalnem času.
- (2) Ob 16 uri UTC, 30. dne tekočega meseca.
- (3) Ob 16:30 UTC, 13. dne tekočega meseca.
- (4) Ob 24:00 po lokalnem času, 8. dne tekočega meseca.

**M-0054.** Kakšen veter je pihal na letališču v času opazovanja vremena?

METAR LSZH 131630Z 24008KT 0600 R16/1000U FG DZ FEW003 SCT010  
OVC020 17/16 Q1018 BECMG TL1700 0800 FG BECMG AT1800 9999 NSW=

- (1) Jugozahodnik spremenljive smeri.
- (2) Zahodnik jakosti od 16 kt do 30 kt.
- (3) Jugozahodnik jakosti 8 km/h.
- (4) Jugozahodnik jakosti 8 kt.

**M-0055.** Koliko je znašala meteorološka vidljivost na letališču?

METAR LSZH 131630Z 24008KT 0600 R16/1000U FG DZ FEW003 SCT010  
OVC020 17/16 Q1018 BECMG TL1700 0800 FG BECMG AT1800 9999 NSW=

- (1) Med 5 in 10 km.
- (2) 600 m.
- (3) Več kot 10 km.
- (4) 600 ft.

**M-0056.** Kakšne padavine so bile na letališču v času opazovanja vremena?

METAR LSZH 131630Z 24008KT 0600 R16/1000U FG DZ FEW003 SCT010  
OVC020 17/16 Q1018 BECMG TL1700 0800 FG BECMG AT1800 9999 NSW=

- (1) Plohe.
- (2) Enakomeren in zmeren dež.
- (3) Toča.
- (4) Zmerno pršenje.

**M-0057.** Koliko je znašala spodnja baza oblačnosti na letališču v času opazovanja vremena?

METAR LSZH 131630Z 24008KT 0600 R16/1000U FG DZ FEW003 SCT010  
OVC020 17/16 Q1018 BECMG TL1700 0800 FG BECMG AT1800 9999 NSW=

- (1) 300 m.
- (2) 10 ft.
- (3) 100 ft.
- (4) 1000 m.

**M-0058.** Meteorološka postaja na letališču je zabeležila naslednje zaporedje razvoja vremena:

180450Z 23015KT 3000 +RA BR FEW008 SCT020 OVC030 13/12 Q1010 NOSIG=  
180650Z 25008KT 6000 SCT040 BRK090 18/14 Q1014 RERA NOSIG=  
180850Z 25006KT 8000 SCT040 SCT100 19/15 Q1009 NOSIG=  
181050Z 24008 KT 9999 SCT040 SCT100 21/15 Q1008 NOSIG=  
181250Z 23012KT CAVOK 23/16 Q1005 NOSIG=  
181450Z 23016 KT 9999 SCT040 BKN090 24/17 Q1003 BECMG 24020G40KT TS=  
181650Z 24018G35KT 3000 +TSRA BR FEW006 BKN015CB 18/16 Q1002 NOSIG=  
181850Z 28012KT 9999 SCT030 SCT100 13/11 Q1005 NOSIG=

Kaj lahko sklepamo iz tega?

- (1) Zgodaj dopoldne je postajo prešla topla fronta, popoldne pa hladna fronta.
- (2) Zgodaj dopoldne je postajo prešla hladna fronta, popoldne pa topla fronta.
- (3) Nastopile so lokalne nevihte.

**M-0059.** Na letališču je meteorološka postaja zabeležila naslednje zaporednje vremena:

040650Z 19002KT 3000 BR SCT280 08/07 Q1019 BECMG 5000=  
040850Z 21004KT 8000 OVC280 10/07 Q1019 NOSIG=  
041050Z 22007KT CAVOK 14/06 Q1017 NOSIG=  
041250Z 22012KT 9999 SCT040 SCT100 OVC250 18/17 Q1016 NOSIG=  
041450Z 22015KT 9999 SCT040 OVC080 17/06 Q1014 NOSIG=  
041650Z 23014KT 8000 -RA SCT030 OVC070 16/10 Q1013 TEMPO 3000=  
041850Z 24018KT 4000 +RA BR FEW010 BKN020 19/13 Q1012 NOSIG=  
042050Z 26009KT 8000 SCT030 BKN080 19/13 Q1012 RERA NOSIG=

Kaj lahko sklepamo iz tega?

- (1) Zjutraj je postajo prešla hladna fronta, popoldne pa tudi nova hladna fronta.
- (2) Ta dan je bil severni prodor.
- (3) Postajo je prešla topla fronta.
- (4) Zjutraj je postajo prešla topla fronta, proti večeru pa hladna fronta.

**M-0060.** Katero od naslednjih meteoroloških poročil METAR bi lahko v skladu s predpisi okrajšali z izrazom CAVOK (minimalna sektorska višina je 4.000 ft)?

- a) 34004KT 7000 MIFG SCT260 09/08 Q1019 NOSIG=
- b) 27019G37KT 9999 BKN050 18/14 Q1016 NOSIG=
- c) 00000KT 0100 FG VV001 11/11 Q1025 BECMG 0500=
- d) 26012KT 8000 -SHRA BKN025TCU 16/12 Q1018 NOSIG=

- (1) a.
- (2) b.
- (3) c.
- (4) d.
- (5) Nobeno.

**M-0061.** Kdaj oziroma v katerem časovnem obdobju lahko računamo, da se bo vidljivost na letališču popravila na največ 800 m?

METAR LSZH 131630Z 24008KT 0600 R16/1000U FG DZ FEW003 SCT010  
OVC020 17/16 Q1018 BECMG TL1700 0800 FG BECMG AT1800 9999 NSW=

- (1) Od 17:00 UTC do 18:00 UTC.
- (2) Po 17:00 UTC.
- (3) Do 17:00 UTC.
- (4) Po 18:00 UTC.

**M-0062.** Kdaj lahko računamo, da se bo megla na letališču dvignila in da bo vreme primerno za VFR letenje?

METAR LSZH 131630Z 24008KT 0600 R16/1000U FG DZ FEW003 SCT010  
OVC020 17/16 Q1018 BECMG TL1700 0800 FG BECMG AT1800 9999 NSW=

- (1) Med 17:00 in 18:00 UTC.
- (2) Do 17:00 UTC.
- (3) Do najkasneje 18:00 UTC.
- (4) Po 18:00 UTC.

**M-0063.** Kdaj je bila izdana naslednja vremenska napoved?

TAF EDDM 160000Z 160624 13010KT 9000 BKN020 BECMG 0608 SCT015CB  
BKN020 TEMPO 0812 17012G22KT 1000 TSRA SCT010CB BKN020 FM12  
15006KT 9999 BKN020 BKN100=

- (1) Ob 06:00 UTC, 24. dne tekočega meseca.
- (2) Ob 06:00 po lokalnem času, 24. dne tekočega meseca.
- (3) Ob 16:00 UTC, 24. junija tekočega leta.
- (4) Opolnoči po UTC, 16. dne tekočega meseca.

**M-0064.** Za katero časovno obdobje velja napoved vremena na letališču?

TAF EDDM 160000Z 160624 13010KT 9000 BKN020 BECMG 0608 SCT015CB  
BKN020 TEMPO 0812 17012G22KT 1000 TSRA SCT010CB BKN020 FM12  
15006KT 9999 BKN020 BKN100=

- (1) Za ves 24. dan tekočega meseca.
- (2) Za čas med 06:00 in 24:00 po lokalnem času, 16. dne tekočega meseca.
- (3) Za čas med 06:00 in 24:00 UTC, 16. dne tekočega meseca.
- (4) Za ves 16. dan tekočega meseca.

**M-0065.** Kateri nevaren vremenski pojav je napovedan nad letališčem med 06:00 in 08:00 UTC?

TAF EDDM 160000Z 160624 13010KT 9000 BKN020 BECMG 0608 SCT015CB  
BKN020 TEMPO 0812 17012G22KT 1000 TSRA SCT010CB BKN020 FM12  
15006KT 9999 BKN020 BKN100=

- (1) Orkanski veter.
- (2) Podhlajen dež.
- (3) Kumulonimbusi.
- (4) Toča.

**M-0066.** Kakšno bo vreme, na katerega moramo računati nad letališčem v drugi polovici dopoldneva?

TAF EDDM 160000Z 160624 13010KT 9000 BKN020 BECMG 0608 SCT015CB  
BKN020 TEMPO 0812 17012G22KT 1000 TSRA SCT010CB BKN020 FM12  
15006KT 9999 BKN020 BKN100=

- (1) Ves čas bo pihal sunkovit jugovzhodnik, računati je na zmerne plohe iz kumulonimbusov, vendar bo vidljivost več kot 10 km.
- (2) Občasno bo pihal jugovzhodnik s sunki do 22 km/h, nad letališčem se bodo pojavljali kumulonimbusi, nebo v celoti pokrito z oblaki s spodnjo bazo na 2000 m, vidljivost bo ostala ugodna za vizuelno letenje.
- (3) Nevarnih meteoroloških pojavov in padavin ne bo, vendar vidljivost ne bo primerna za vizuelno letenje.
- (4) Občasno bo pihal jugovzhodnik s sunki do 22 vozlov, vidljivost se bo zmanjšala in ne bo zadostna za vizuelno letenje in računati je na zmerne plohe iz kumulonimbusov.

**M-0067.** Kdaj lahko z gotovostjo računate na to, da vremenski pogoji na letališču ne bodo primerni za VFR letenje?

TAF EDDM 160000Z 160624 13010KT 9000 BKN020 BECMG 0608 SCT015CB  
BKN020 TEMPO 0812 17012G22KT 1000 TSRA SCT010CB BKN020 FM12  
15006KT 9999 BKN020 BKN100=

- (1) Med 08:00 UTC in 12:00 UTC.
- (2) Do 08:00 UTC.
- (3) Po 12:00 UTC.
- (4) Ves čas, za katerega je izdana vremenska napoved.



**M-0068.** Kakšno vreme je napovedano na letališču po 12:00 UTC?

TAF EDDM 160000Z 160624 13010KT 9000 BKN020 BECMG 0608 SCT015CB  
BKN020 TEMPO 0812 17012G22KT 1000 TSRA SCT010CB BKN020 FM12  
15006KT 9999 BKN020 BKN100=

- (1) Deževno vreme s plohami, sunkovitim vetrom in vidljivostjo pod 10 km.
- (2) Pihal bo jugovzhodnik srednje jakosti, vidljivost se bo izboljšala na vrednost preko 10 km, padavine bodo prenehale, oblačnost se bo nekoliko povečala in spodnja baza oblakov bo 600 m.
- (3) Vidljivost se bo popravila in bo znašala med 5 km in 10 km, količina oblačnosti se bo zmanjšala na 1/8 na 600 m in 1/8 na 3000 m.
- (4) Pihal bo jugovzhodnik jakosti 6 kt, vidljivost bo ugodna za vizuelno letenje, nebo bo v celoti pokrito z oblaki s spodnjo bazo na 600 m.

**M-0069.** V katerem časovnem obdobju lahko računate na letališču na vremenske razmere, primerne za vizuelno letenje?

TAF EDDM 160000Z 160624 13010KT 9000 BKN020 BECMG 0608 SCT015CB  
BKN020 TEMPO 0812 17012G22KT 1000 TSRA SCT010CB BKN020 FM12  
15006KT 9999 BKN020 BKN100=

- (1) Ves čas veljavnosti vremenske napovedi.
- (2) Šele po 12:00 UTC.
- (3) Samo med 08:00 UTC in 12:00 UTC.
- (4) Med 06:00 UTC in 08:00 UTC ter po 12:00 UTC.

**M-0070.** Glede na katero od navedenih vremenskih poročil METAR je verjetnost dežja največja?

- a) 34004KT 9999 SCT040 SCT100 M05/M08 Q1014 NOSIG=
- b) 23015KT 8000 BKN030 OVC070 17/14 Q1009 BECMG 4000=
- c) 16002KT 0100 FG SCT300 6/6 Q1022 BECMG 1000=
- d) 05016G33KT 8000 OVC015 08/06 Q1028 NOSIG=

- (1) a.
- (2) b.
- (3) c.
- (4) d.

**M-0071.** Katero od navedenih vremenskih poročil METAR najbolj verjetno kaže, da se bo na letališču pojavila megla?

- a) 151850Z 21003KT 8000 SCT250 12/M08 Q1028 NOSIG=
- b) 151850Z 06018G30KT 5000 BR OVC010 04/01 Q1024 NOSIG=
- c) 151850Z 15003KT 6000 SCT120 05/04 Q1032 BECMG 1600=
- d) 151850Z 25010KT 4000 BR BKN012 OVC030 12/10 Q1006 TEMPO 1500=

- (1) a.
- (2) b.
- (3) c.
- (4) d.

**M-0072.** Poletnega dne je meteorološka postaja na letališču zabeležila naslednji zaporedni razvoj vremena:

260450Z 24009KT 7000 SCT040 SCT120 15/12 Q1024 NOSIG=  
260650Z 24010KT 6000 SCT040 SCT120 17/13 Q1014 NOSIG=  
260850Z 23014KT 8000 BKN100 19/13 Q1009 BECMG 26020G35KT TS=  
261050Z 28022G33KT 4000 TS SCT015 SCT050CB OVC080 16/14 Q1006 BECMG NSW=  
261250Z 31016 KT 9999 SCT025 BKN030 13/09 Q1009 NOSIG=  
261450Z 30012KT 9999 -SHRA OVC020 14/10 Q1011 NOSIG=  
261650Z 30009 9999 SCT025TCU SCT035 13/10 Q1013 RERA NOSIG=  
261850Z 28006KT 9999 FEW040 11/09 Q1014 NOSIG=  
262050Z 26004KT CAVOK 10/08 Q1015 NOSIG=

Iz tega lahko sklepamo, da je dopoldne postajo prešla

- (1) topla fronta, popoldne pa hladna fronta.
- (2) hladna fronta, popoldne pa topla fronta.
- (3) hladna fronta, popoldne pa je prevladovalo vreme toplega sektorja.
- (4) hladna fronta, popoldne pa je prevladovalo postfrontalno vreme.

**LETALSKA ZAKONODAJA (Z)**

**Z-0001.** Najmanj koliko mora biti star pilot učenec, da sme samostojno leteti z letalom?

- (1) 14 let.
- (2) 15 let.
- (3) 16 let.
- (4) 17 let.

**Z-0002.** Najmanj koliko mora biti star kandidat za opravljanje izpita za licenco športnega pilota letala?

- (1) 15 let.
- (2) 16 let.
- (3) 17 let.
- (4) 18 let.

**Z-0003.** Kdaj mora pilot učenec predložiti ustrezno zdravniško spričevalo?

- (1) Pred začetkom teoretičnega šolanja.
- (2) Pred začetkom praktičnega šolanja.
- (3) Pred samostojnim letenjem.
- (4) Ob prijavi za izpit za licenco.

**Z-0004.** Kateri zdravstveni kriterij mora izpolnjevati imetnik licence športnega pilota letala?

- (1) 1. razred.
- (2) 1. ali 2. razred.

**Z-0005.** Kateri zdravstveni kriterij mora izpolnjevati pilot učenec?

- (1) 1. razred.
- (2) 1. ali 2. razred.

**Z-0006.** Najmanj koliko ur naleta na dvojni komandi na letalih mora imeti kandidat za polaganje izpita za licenco športnega pilota letala?

- (1) 10 ur.
- (2) 15 ur.
- (3) 20 ur.
- (4) 25 ur.

**Z-0007.** Največ koliko ur letenja od zahtevanega skupnega naleta za polaganje izpita za licenco športnega pilota letala sme biti opravljenega na trenažerju ali simulatorju letenja?

- (1) 5 ur.
- (2) 7 ur.
- (3) 10 ur.
- (4) 15 ur.

**Z-0008.** Koliko znaša minimalna dolžina samostojnega rutnega leta, ki je pogoj za polaganje izpita za licenco športnega pilota letala, in najmanj koliko vmesnih pristankov s popolnim zaustavljanjem na različnih letališčih je potrebno opraviti na tem letu?

- (1) 100 NM; dva.
- (2) 150 NM; dva.
- (3) 200 NM; tri.
- (4) 250 NM; tri.

**Z-0009.** Najmanj koliko ur letenja kot pilot letala mora imeti kandidat za opravljanje izpita za licenco športnega pilota letala?

- (1) 50 ur.
- (2) 45 ur.
- (3) 40 ur.
- (4) 35 ur.

**Z-0010.** Koliko skupnega naleta kot vodja zrakoplova na helikopterjih, ultralahkih zrakoplovih s fiksnimi krili in premičnimi aerodinamičnimi krmilnimi ploskvami, jadralnih letalih in motornih jadralnih letalih se lahko upošteva pri pogoju potrebnega skupnega naleta za polaganje izpita za licenco športnega pilota letala?

- (1) 5% naleta, vendar ne več kot 15 ur.
- (2) 15 ur.
- (3) 5 ur.
- (4) 10% naleta, vendar ne več kot 10 ur.

**Z-0011.** Najmanj koliko ur samostojnega rutnega letenja na letalih mora imeti kandidat za polaganje izpita za licenco športnega pilota letala?

- (1) 15 ur.
- (2) 12 ur.
- (3) 10 ur.
- (4) 5 ur.

**Z-0012.** Kaj je definicija pojma "samostojni (solo) čas letenja"?

- (1) Celoten čas letenja, ko je pilot sam v zrakoplovu.
- (2) Celoten čas letenja, ko je pilot sam v zrakoplovu in 50% časa letenja v vlogi kopilota.
- (3) Čas letenja v vlogi vodje zrakoplova.
- (4) Samo samostojni (solo) čas letenja pilota-učenca.

**Z-0013.** Da bi imetnik licence športnega pilota letala lahko vozil potnike, mora opraviti najmanj tri vzlete in pristanke za komandami letala istega razreda ali tipa, če se zahteva rating za tip, v zadnjih

- (1) 90 dneh.
- (2) 12 koledarskih mesih.
- (3) 24 koledarskih mesecih.

**Z-0014.** Trije vzleti in pristanki v zadnjih 90 dneh, ki se zahtevajo kot pogoj za vožnjo potnikov z letalom ponoči, morajo biti izvedeni v času od

- (1) sončnega zahoda do sončnega vzhoda.
- (2) ene ure po sončnem zahodu do ene ure pred sončnim vzhodom.
- (3) konca večernega civilnega somraka do začetka jutranjega civilnega somraka.

**Z-0015.** Čas letenja je skupni čas od trenutka,

- (1) ko se zrakoplov prične premikati z lastnim ali zunanjim pogonom z namenom vzletanja, do trenutka, ko se po končanem letu ustavi.
- (2) ko zrakoplov z namenom vzletanja vžge motor(je) oziroma ko se brezmotorni zrakoplov prične premikati, do trenutka, ko po končanem letu ugasne motor(je), oziroma ko se brezmotorni zrakoplov ustavi.
- (3) ko se zrakoplov pri vzletanju dokončno odlepi od tal, do trenutka, ko se pri pristajanju zadnjič dokončno dotakne tal.

**Z-0016.** Kako imenujemo čas letenja pilota učenca, ko inštruktor letenja na krovu zrakoplova samo nadzira letenje učenca kot vodje zrakoplova in tudi ne pomaga pri krmarjenju zrakoplova?

- (1) Samostojni čas letenja pod kontrolo.
- (2) Čas letenja v vlogi učenca-vodje zrakoplova (SPIC).
- (3) Čas letenja v vlogi vodje zrakoplova.
- (4) Samostojni čas letenja.

**Z-0017.** Katera letala, za katera je usposobljen, in pod katerimi pogoji, sme pilotirati imetnik licence športnega pilota letala?

- (1) Vsa letala brez omejitve, vendar samo če gre za lete brez povračila ali plačila.
- (2) Vsa letala brez omejitve, vendar samo če pilot sam za letenje ne dobi povračila ali plačila.
- (3) Vsa enomotorna letala, vendar samo če gre za lete brez povračila ali plačila.
- (4) Vsa letala največje vzletne mase 1.500 kg, vendar samo če pilot sam za letenje ne dobi povračila ali plačila.

**Z-0018.** Kolikšen minimalni nalet in koliko vzletov in pristankov je potrebnih za podaljšanje ratinga za enopilotni enomotorni razred letala kot nadomestilo za preverjanje strokovnosti pri pooblaščenem izpraševalcu?

- (1) 12 ur letenja v zadnjih 12 mesecih pred iztekom veljavnosti ratinga, od tega 6 ur v vlogi vodje letala, in 12 vzletanj in 12 pristankov.
- (2) 12 ur letenja v zadnjih 12 mesecih pred iztekom veljavnosti ratinga, od tega 5 ur v vlogi vodje letala, in 12 vzletanj in 12 pristankov.
- (3) 10 ur v vlogi vodje letala v zadnjih 12 mesecih pred iztekom veljavnosti ratinga, in 3 vzlete in 3 pristanke.

**Z-0019.** Koliko znaša obdobje pred potekom veljavnosti, v katerem je dovoljeno opraviti praktični prezkus strokovnost za podaljšanje veljavnosti ratinga za enopilotna enomotorna letala?

- (1) 15 dni.
- (2) 1 mesec.
- (3) 2 meseca.
- (4) 3 mesece.

**Z-0020.** Kaj lahko velja kot nadomestilo za šolski let z inštruktorjem letenja v trajanju najmanj 1 ure, ki se poleg ostalih pogojev zahteva za podaljšanje veljavnosti ratinga za razred enomotornih letal, ki zahtevajo enega pilota?

- (1) Opravljen vsakoletni tečaj iz varnosti letenja.
- (2) Vsaj 5 ur nočnega letenja.
- (3) Preskus strokovnosti ali praktične usposobljenosti za rating razreda pri pooblaščenem izpraševalcu v zadnjih 12 mesecih.

**Z-0021.** Da bi imetnik licence športnega pilota letala lahko vozil potnike, mora imeti opravljene najmanj tri vzlete in pristanke v zadnjih 90 dneh za komandami letala istega

- (1) vrste in modela.
- (2) razreda, ne pa tipa.
- (3) tipa ali razreda.

**Z-0022.** Kaj od navedenega je, glede na licenciranje letalcev, razred zrakoplova?

- (1) Letalo, rotoplan, jadralno letalo, lažji od zraka.
- (2) Enomotorni kopenski in vodni, večmotorni kopenski in vodni.
- (3) Lažji od zraka, zračna ladja, toplozračni balon, plinski balon.

**Z-0023.** Kaj od navedenega je, glede na licenciranje letalcev, kategorija zrakoplova?

- (1) Žiroplan, helikopter, zračna ladja, prostoletni balon.
- (2) Letalo, rotorkraft, jadralno letalo, lažji od zraka.
- (3) Enomotorni kopenski in vodni, večmotorni kopenski in vodni.

**Z-0024.** Pilot ali pilot učenec, ki je bil na zdravljenju ali na preiskavah v bolnišnici v trajanju več kot 12 ur, ki je bil operiran oziroma je imel poseg, ki mora redno pričeti jemati zdravila ali ki mora pričeti redno uporabljati korekturne leče,

- (1) je dožan pred letenjem ponovno opraviti letalski zdravniški pregled.
- (2) ne sme leteti, dokler ne obvesti in ne pridobi mnenje pooblaščenega letalskega zdravnika.
- (3) mora obvestiti letalske oblasti v roku 21 dni.

**Z-0025.** V katerem od navedenih primerov preneha veljavnost letalskega zdravniškega spričevala?

- (1) Vsaka operacija oziroma poseg in nosečnost.
- (2) Vsaka operacija oziroma poseg.
- (3) Vsaka bolezen v trajanju 21 dni ali več oziroma vsaka poškodba, kjer pride do nezmožnosti opravljanja dolžnosti člana letalske posadke.

**Z-0026.** Kolikšna je veljavnost ratinga za enopilotni enomotorni razred letala?

- (1) 6 mesecev.
- (2) 1 leto.
- (3) 2 leti.
- (4) 3 leta.

**Z-0027.** Koliko znaša največje mogoče trajanje veljavnosti pilotske licence?

- (1) 2 leti.
- (2) 3 leta.
- (3) 4 leta.
- (4) 5 let.

**Z-0028.** Trajanje veljavnosti pilotske licence je pogojeno

- (1) samo s trajanjem veljavnosti zdravniškega spričevala.
- (2) z vpisanim trajanjem veljavnosti v licenci.
- (3) s trajanjem veljavnosti vpisanih ratingov in zdravniškega spričevala.

**Z-0029.** Kaj od navedenega je pilot zrakoplova še posebej dolžan opraviti pred vsakim letom?

- (1) Prekontrolirati predpisane vpise v knjigi zrakoplova.
- (2) Seznaniti se z vsemi razpoložljivimi informacijami, ki zadevajo let.
- (3) Obnoviti postopke za primer brazdne turbulence.

**Z-0030.** Najbolj pomembno opravilo pri pripravi pilota pred izvedbo vsakega leta izven območja letališča je

- (1) zapisati si mednarodno oznako alternativnega letališča.
- (2) seznaniti se z doletnimi postopki na letališčih oziroma heliodromih, kjer se namerava pristajati.
- (3) pripraviti postopek za primer, če leta ne bi bilo mogoče izvesti, kot je načrtovan.

**Z-0031.** Kaj od navedenega je poleg ostalih aktivnosti pri predpoletni pripravi CVFR leta najbolj pomembno?

- (1) Ponoviti pomen svetlobnih signalov.
- (2) Prekontrolirati točnost navigacijske opreme in ELT.
- (3) Ugotoviti dolžine stez na letališčih, ki se jih namerava uporabljati, in določiti potrebne dolžine vzletanja in pristajanja našega zrakoplova.

**Z-0032.** Piloti zrakoplova so dolžni imeti zapete sedežne pasove in ramenske vezi

- (1) med vzletanjem in pristajanjem.
- (2) ves čas leta.
- (3) samo v primeru leta v turbulentnem ozračju.

**Z-0033.** Kaj od navedenega, ki zadeva to, kdaj so piloti zrakoplova dolžni uporabljati varnostne vezi, ustreza predpisu?

- (1) Sedežne pasove med vzletanjem in pristajanjem; ramenske vezi med vzletanjem in pristajanjem.
- (2) Sedežne pasove med vzletanjem in pristajanjem; ramenske vezi med vzletanjem in pristajanjem in med križarjenjem.
- (3) Sedežne pasove med vzletanjem in pristajanjem in med križarjenjem; ramenske vezi med vzletanjem in pristajanjem

**Z-0034.** Kaj je vodja zrakoplova dolžan zagotoviti glede uporabe varnostnih pasov? Vodja zrakoplova

- (1) je dolžan seznaniti potnike s tem, da morajo imeti zapete varnostne pasove ves čas leta.
- (2) je dolžan seznaniti potnike s tem, kje se nahajajo in kako se uporabljajo varnostni pasovi.
- (3) ni dolžan seznanjati in opozarjati potnike na uporabo sedežnih pasov.

**Z-0035.** Kdo je neposredno odgovoren za to, da je zrakoplov sposoben za varno letenje?

- (1) Lastnik oziroma upravljalec.
- (2) Pooblaščen mehanik.
- (3) Vodja zrakoplova.

**Z-0036.** Kdo je v prvi vrsti dolžan zagotoviti ustrezno vzdrževanje in plovnost zrakoplova?

- (1) Vodja zrakoplova.
- (2) Lastnik oziroma upravljalec.
- (3) Mehanik, ki izvaja dela.

**Z-0037.** Oseba, ki je neposredno odgovorna za izvedbo priprave potnikov za let, je

- (1) vodja komisije za varnost.
- (2) član zemeljske ekipe.
- (3) vodja zrakoplova.

**Z-0038.** Kaj pomeni kratica "AAL"?

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

**Z-0039.** Katero od hitrosti zrakoplova vnašamo v okence "Cruising Speed" plana leta ICAO?

- (1) Kalibrirano hitrost.
- (2) Indicirano hitrost.
- (3) Dejansko zračno hitrost.
- (4) Potno hitrost.

**Z-0040.** Kaj vpisujemo v okence "LEVEL" ICAO plana leta v primeru VFR leta?

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



**Z-0041.** Kaj pomeni kratica "WIP"?

- (1) Z dovoljenjem (With Permission).
- (2) Z veljavnostjo od (With Effect From).
- (3) Dela v toku (Work In Progress).
- (4) Postopek povečanja teže (Weight Increase Procedure).

**Z-0042.** Kdo je v primerih, ko se zrakoplov nahaja v kontroliranem zračnem prostoru pod nadzorom kontrole letenja, odgovoren za zagotavljanje varne višine nad terenom?

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

**Z-0043.** Za kakšne namene sme služba kontrole letenja izdati zrakoplovu dovoljenje za SVFR let?

- (1) Za vse vrste letenja v posebno urejeni zoni.
- (2) Za prelet terminalnega območja.
- (3) Samo za vstop v oziroma za zapuščenje kontrolne zone.
- (4) Samo za letenje v letališkem krogu v kontrolni zoni.

**Z-0044.** Navpične meje kontrolne zone (CTR) so

- (1) od višine 600 m GND do spodnje meje terminalnega območja (TMA).
- (2) od tal do določene višine.
- (3) od višine 600 m GND do določene višine.
- (4) od tal do višine 900 m MSL.

**Z-0045.** Kaj od navedenega je definicija pojma "Kontrolna zona (CTR)"?

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

**Z-0046.** Del zračnega prostora določenih izmer nad določenim področjem, kjer letenje zrakoplovov ni dovoljeno, je

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

**Z-0047.** Letenje v posebno urejeni zoni je mogoče, če ima pilot

- (1) izpolnjen IFR plan leta.
- (2) predhodno dovoljenje službe kontrole letenja.
- (3) predhodno dovoljenje poveljujočega častnika najbližje letalske baze.

**Z-0048.** Izraz "Kontrolirani zračni prostor" pomeni zračni prostor

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

**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) Kontrolno območje.

**Z-0050.** Kdo je v primeru VFR leta dolžan skrbeti za zadostno varno oddaljenost med zrakoplovi v letu?

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

**Z-0051.** Po katerih predpisih letijo slovenski zrakoplovi v inozemstvu? Po

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

**Z-0052.** Kontrolirani zračni prostor, ki se razteza v višino od določene višine nad tlemi, je

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

**Z-0053.** Kako je širok pas znotraj državne meje, v katerem je dovoljeno letenje zrakoplovov, samo če imajo za to posebno dovoljenje?

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

**Z-0054.** Katera je tista višina nad srednjim nivojem morja, na kateri je posadka športnega zrakoplova brez kabine pod tlakom dolžna pričeti uporabljati dodatni kisik za dihanje, če leti v zračnem prostoru Republike Slovenije?

- (1) 3.600 m.
- (2) 3.800 m.
- (3) 4.000 m.
- (4) 4.200 m.

**Z-0055.** Katera je tista najmanjša višina, na kateri je dovoljeno leteti z zrakoplovom nad naselji in nad večjimi skupinami ljudi na prostem?

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

**Z-0056.** Pri vizualnem letenju zrakoplova v zračnem prostoru razreda G na višinah nad 900m (3.000 ft) MSL oziroma nad 300 m (1.000 ft) nad tlemi, kar je višje, mora pilot zagotavljati navpično oddaljenost pod ali nad oblaki najmanj

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

**Z-0057.** Vizualno letenje zrakoplovov v zračnem prostoru razreda G na višinah nad 900 m (3.000 ft) MSL oziroma nad 300 m (1.000 ft) od tal, kar je višje, do višine 3.050 m (10.000 ft), je dovoljeno, če je vodoravna vidljivost vsaj

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

**Z-0058.** Med doletom z namenom pristanka na nekontrolirano letališče v zračnem prostoru razreda G je pilot zrakoplova dolžan

- (1) vključiti se v šolski krog na višini 800 čevljev AAL.
- (2) izvajati vse zavoje v levo, razen če ni odrejeno drugače.
- (3) odleteti v levi šolski krog na višini 800 čevljev AAL.

**Z-0059.** Zahtevana minimalna vodoravna oddaljenost od oblakov za VFR letenje v zračnem prostoru razreda G na višinah nad 300 m od tal, oziroma nad 900 m MSL, kar je višje, znaša

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

**Z-0060.** Vzletanje in pristajanje VFR zrakoplovov na letališču znotraj zračnega prostora razreda D ni dovoljeno, če

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

**Z-0061.** Vremenski minimum za osnovni VFR let zrakoplova v zračnem prostoru razreda D je:

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

**Z-0062.** Kateri je tisti meteorološki minimum, pri katerem še sme stolp na letališču odobriti SVFR let letala v kontrolni zoni podnevi? Vidljivost v letu mora biti vsaj

- (1) 1.500 m.
- (2) 1.500 m in baza oblakov 300 m GND.
- (3) 5.000 m in baza oblakov 300 m GND.
- (4) 5.000 m.

**Z-0063.** Zrakoplov, ki leti nad morjem v kontroliranem zračnem prostoru kot VFR let med 4.500 ft MSL in 9.000 ft MSL, mora upoštevati naslednje:

- (1) leteti mora tako, da ostaja izven oblakov in da pilot ves čas vidi površje; vidljivost mora biti najmanj 8 km.
- (2) vzdrževati mora vodoravno oddaljenost od oblakov najmanj 1500 m in vertikalno najmanj 1.000 ft; vidljivost mora biti najmanj 8 km.
- (3) vzdrževati mora vodoravno oddaljenost od oblakov najmanj 1500 m in vertikalno najmanj 1.000 ft; vidljivost mora biti najmanj 5 km.
- (4) vzdrževati mora vodoravno oddaljenost od oblakov najmanj 2.000 ft in vertikalno najmanj 1.000 ft; vidljivost mora biti najmanj 5 km.

**Z-0064.** Prehod z višin na nivoje leta, in obratno, se izvaja

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

**Z-0065.** Katera je tista višina, nad katero se mora VFR let motornega zrakoplova ravnati po objavljeni tabeli nivojev leta?

- (1) 3.000 ft GND.
- (2) 2.200 ft GND.
- (3) 700 ft MSL.
- (4) 3.000 ft MSL.

**Z-0066.** Kateri nivo križarjenja ustreza VFR letu motornega zrakoplova nad 3.000 ft MSL v pravem potnem kotu 170°, če je lokalna deklinacija 20°W?

- (1) FL 55.
- (2) FL 40.
- (3) FL 30.
- (4) FL 65.

**Z-0067.** Vodja motornega zrakoplova, ki križari VFR na višinah nad 3.000 ft MSL, je dolžan vzdrževati neparni nivo leta plus 500 ft, če leti v

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

**Z-0068.** Kateri od navedenih zrakoplovov ima vedno prednost pred vsemi udeleženci v zračnem prometu?

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

**Z-0069.** Kateri od navedenih ukrepov pri križanju poti dveh zrakoplovov iste kategorije v zraku je pravilen?

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

**Z-0070.** Kako se pilota zrakoplovov izogneta drug drugemu na tleh, če si vozita v čelo?

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

**Z-0071.** Kaj sta dolžna storiti pilota zrakoplovov, ki se v letu približujeta v čelo in pri tem obstaja nevarnost trčenja? Oba morata

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

**Z-0072.** Kako se zrakoplovi v zraku izogibajo drug drugemu pri približevanju v čelo?

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

**Z-0073.** Kaj mora storiti pilot letala in kaj pilot jadralnega letala, če si letita v čelo na isti višini?

- (1) Pilot letala se mora izogniti jadralnemu letalu, ker ima le-to prednost.
- (2) Pilot letala se mora izogniti jadralnemu letalu, ker je njegov zrakoplov bolj krmarljiv.
- (3) Oba pilota se izogneta drug drugemu v svojo desno stran.
- (4) Pilot jadralnega letala se mora izogniti letalu, ker je jadralno letalo bolj krmarljivo od letala.

**Z-0074.** Kaj je dolžan storiti pilot jadralnega letala, če se mu v letu približuje v čelo dvomotorna Cessna?

- (1) Zaviti mora v levo in dati prednost letalu.
- (2) Zaviti mora v desno.
- (3) Takoj mora odpreti zračne zavore in hitro zmanjšati višino, ker ima večmotorno letalo prednost.
- (4) Zadržati sme smer in hitrost, mora pa povečati pozornost, ker ima jadralno letalo vedno prednost pred zrakoplovom na motorni pogon.

**Z-0075.** Kateri od navedenih zrakoplovov ima v letu prednost pred ostalimi naštetimi?

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

**Z-0076.** Katera od navedb, ki zadevajo prednost pri križanju poti zrakoplovov v letu, je pravilna?

- (1) Zrakoplovi normalne kategorije morajo dati prednost ultralahkim zrakoplovom.
- (2) Letala morajo dati prednost helikopterjem.
- (3) Letala v prostem letu morajo dati prednost zrakoplovom brez motornega pogona.
- (4) Ultralahki zrakoplovi morajo dati prednost zrakoplovom normalne kategorije.

**Z-0077.** Med doletom proti letališču se jadralnemu letalu z leve strani približuje aerozaprega. Kaj je dolžan storiti pilot jadralnega letala v prostem letu?

- (1) Zaviti mora v levo in se umakniti aerozapregi, 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 aerozapregi, ki ima vedno prednost pred vsemi drugimi zrakoplovi.
- (4) Zadržati sme smer in hitrost, ker ima jadralno letalo vedno prednost pred motornim zrakoplovom.

**Z-0078.** 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-0079.** Pri IFR letenju z letalom v zračnem prostoru razreda D dobite informacijo o prometu, ki pravi, da vam bo VFR helikopter sekal pot od desne proti levi. Kdo ima prednost?

- (1) O tem, kdo ima prednost, odloča kontrola letenja, ki tudi izda ustrezno navodilo.
- (2) Prednost imam jaz, zato ker sem IFR let.
- (3) V tem primeru ima prednost VFR let.

**Z-0080.** Zrakoplov A leti v pogojih VMC v kontroliranem področju z odobrenjem ATC. Zrakoplov B, ki odobrenja ATC nima, leti na približno isti višini v kurzu, ki konvergira s kurzom zrakoplova A. Kateri od zrakoplovov ima prednost?

- (1) Zrakoplov A, ne glede na stran, s katere se mu približuje zrakoplov B.
- (2) Zrakoplov B, ne glede na stran, s katere se mu približuje zrakoplov A.
- (3) Zrakoplov B, če ima zrakoplov A na svoji levi strani.
- (4) Zrakoplov A, če ima zrakoplov B na svoji desni strani.

**Z-0081.** Kateri zrakoplov mora dati prednost pri križanju poti dveh letal na isti višini?

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

**Z-0082.** Letalu v letu z leve križa pot drugo letalo, ki vleče jadralno letalo. Kateri zrakoplov ima prednost prednost?

- (1) Aerozaprega.
- (2) Odvisno od magnetnega kurza posameznega zrakoplova.
- (3) Letalo v prostem letu.
- (4) Oba.

**Z-0083.** Katera od trditev, ki zadevajo prednost zrakoplovov pri pristajanju, je pravilna?

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

**Z-0084.** Kako boste v zraku v načelu prehiteli zrakoplov pred vami?

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

**Z-0085.** Minimalni zahtevani pogoji za SVFR let letala v kontrolni zoni ponoči na teritoriju Republike Slovenije so:

- (1) Vidljivost vsaj 8 km, pilot mora imeti ves čas vidni kontakt s tlemi in z roba letališča mora razločno videti doletne luči, luči na stezi in luči za označevanje ovir.
- (2) Letalo mora biti pod radarskim nadzorom.
- (3) Letalo mora biti opremljeno za IFR in imeti mora transponder z javljanjem višine.
- (4) Pilot mora imeti licenco IFR in letalo mora biti opremljeno za IFR.

**Z-0086.** 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-0087.** Ob kateri uri morate najkasneje pristati z zrakoplovom na teritoriju Republike Slovenije, če tistega dne sonce zaide ob 20:15, izpita za nočno letenje pa nimate? Ob

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

**Z-0088.** Koliko znaša minimalna zahtevana vidljivost za vizualno nočno letenje na teritoriju Republike Slovenije?

- (1) 8 km.
- (2) 10 km.
- (3) 12 km.
- (4) 15 km.

**Z-0089.** Največja dovoljena hitrost hrbtnega vetra pri pristajanju športnih letal na teritoriju Republike Slovenije je

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

**Z-0090.** Katera minimalna reševalna oprema se priporoča na krovu nekomercialnega leta enomotornega kopenskega letala, če leti nad morjem na takšni razdalji od obale, da v primeru odpovedi motorja ne doseže kopnega?

- (1) Ustrezno število rešilnih splavov za sprejem vseh oseb na krovu.
- (2) Ustrezno število rešilnih splavov za sprejem vseh oseb na krovu in po eden rešilni jopič za vsako osebo na krovu.
- (3) Po eden rešilni jopič ali ustrezna naprava za plavanje za vsako osebo na krovu.

**Z-0091.** Katera minimalna reševalna oprema je zadostna na krovu daljšega nekomercialnega leta kopenskega letala nad vodo na razdalji, večji od 50 NM in največ 100 NM od kopnega, primerne za zasilni pristanek?

- (1) Ustrezno število rešilnih splavov za sprejem vseh oseb na krovu.
- (2) Ustrezno število rešilnih splavov za sprejem vseh oseb na krovu in po eden rešilni jopič za vsako osebo na krovu.
- (3) Po eden rešilni jopič ali ustrezna naprava za plavanje za vsako osebo na krovu.



**Z-0092.** Katera kopenska letala morajo imeti pri daljšem nekomercialnem letenju nad vodo na oddaljenosti več kot 100 NM od kopna, kjer je mogoč zasilni pristanek, poleg ustreznega števila rešilnih jopičev na krovu še ustrezno število reševalnih splavov in opremo za izvajanje pirotehničnih signalov v sili?

- (1) Vsa enomotorna in večmotorna letala.
- (2) Samo večmotorna letala.
- (3) Samo enomotorna letala.

**Z-0093.** Katera je tista razdalja od kopna, kjer je mogoč zasilni pristanek, na kateri že morajo imeti pri daljšem nekomercialnem letenju nad vodo tudi večmotorna kopenska letala, ki lahko nadaljujejo let z enim nedelujočim motorjem, poleg ustreznega števila rešilnih jopičev na krovu še ustrezno število reševalnih splavov in opremo za izvajanje pirotehničnih signalov v sili?

- (1) 50 NM.
- (2) 100 NM.
- (3) 200 NM.

**Z-0094.** Kdo je dolžan zagotoviti, da osebje, ki vzdržuje zrakoplov, z ustreznimi vpisi v dokumente o vzdrževanju zrakoplova potrjuje, da je zrakoplov sposoben za letenje?

- (1) Lastnik oziroma upravljalec.
- (2) Vodja zrakoplova.
- (3) Mehanik, ki je dela izvajal.

**Z-0095.** Kdo izdaja dovoljenje za delo radijske postaje v zrakoplovu?

- (1) Zveza radioamaterjev Slovenije.
- (2) Agencija za telekomunikacije, radiodifuzijo in pošto Republike Slovenije.
- (3) Telekom.
- (4) Ministrstvo za promet Republike Slovenije.

**Z-0096.** Kako pogosto preverja pooblaščen oseba sposobnost letala oziroma jadralnega letala za letenje?

- (1) Vsaki dve leti in po vsakem trdem pristanku.
- (2) Enkrat letno, pred prodajo in po popravilu.
- (3) V roku enega leta po zadnjem pregledu, po večjem popravilu in po generalni reviziji.
- (4) Vsako leto pred pričetkom letalske sezone.

**Z-0097.** Predpisana oznaka nacionalne pripadnosti zrakoplova, registriranega v Republiki Sloveniji, je

- (1) državna zastava Republike Slovenije in oznaka **S5**.
- (2) državna zastava Republike Slovenije.
- (3) štirimestna oznaka, sestavljena iz določene kombinacije črk.
- (4) poljubno štirimestno število.

**Z-0098.** Registrska oznaka letala oziroma helikopterja, registriranega v Republiki Sloveniji, je

- (1) štirimestna oznaka, sestavljena iz določene kombinacije črk in števil.
- (2) šestmestna oznaka, sestavljena iz določene kombinacije črk in števil.
- (3) oznaka **S5**.
- (4) določena kombinacija treh črk.

**Z-0099.** S tem, ko je pilot zrakoplova pridobil ustrezno dovoljenje kontrole zračnega prometa (ATC Clearance), mora vedeti, da

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

**Z-0100.** Kaj je dolžan ukreniti pilot zrakoplova, če dobi odobrenje kontrole letenja, ki pomeni kršenje pravil?

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

**Z-0101.** Pilot lahko postopi drugače, kot je izrečeno v odobrenju kontrole letenja, če

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

**Z-0102.** V primeru, ko mora pilot zaradi nepredvidenih okoliščin odstopiti od odobrenja kontrole letenja, je dolžan

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

**Z-0103.** Kakšen je priporočeni postopek, če pilot zrakoplova sprejme signal ELT?

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

**Z-0104.** 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 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-0105.** 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-0106.** 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-0107.** 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-0108.** Kaj pomeni v primeru prestrežanja mahanje s krili prestreženega zrakoplova?

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

**KOMUNIKACIJA (R)**

**R-0001.** Katera od naslednjih depeš je po prednosti na prvem mestu glede na ostale depeše?

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

**R-0002.** V primerih, ko nam radarski kontrolor podaja radarsko informacijo o drugem zrakoplovu glede na urno številčnico, jemlje za osnovo

- (1) pravi potni kot našega zrakoplova.
- (2) trajektorijo našega zrakoplova glede na površje tal.
- (3) magnetni kurz našega zrakoplova.

**R-0003.** Radar obvesti pilota lokalnega leta:

"TRAFFIC AT 2 0' CLOCK, 5 MILES, NORTHBOUND"

Kam naj pilot pogleda, če hoče videti zadevni zrakoplov?

- (1) Naravnost naprej.
- (2) Med naravnost naprej in 90° v levo.
- (3) Med naravnost nazaj in 90° v desno.
- (4) Med naravnost naprej in 90° v desno.

**R-0004.** Vrsta kontrole z oznako CONTROL na koncu je

- (1) letališka kontrola.
- (2) območna kontrola letenja.
- (3) zemeljska kontrola.
- (4) doletna kontrola.

**R-0005.** ATIS oddaja na

- (1) frekvencah ILS-ov.
- (2) frekvencah NDB-jev.
- (3) frekvencah FIS-a.
- (4) frekvencah VOR-ov oziroma na posebnih VHF frekvencah.

**R-0006.** Začetek radijske depeše, s katero se pilot zrakoplova S5CAF prvič javi Vienna Ground, je:

- (1) VEINNA GROUND S5CAF GOOD AFTERNOON.
- (2) VIENNA GROUND THIS IS S5CAF GOOD AFTERNOON.
- (3) S5CAF VIENNA GROUND OVER.
- (4) VIENNA GROUND S5CAF GO AHEAD.

**R-0007.** Kdaj sme pilot uporabljati okrajšani pozivni znak zrakoplova?

- (1) Potem, ko je opravljen prvi radijski kontakt.
- (2) Nikoli.
- (3) Kadarkoli, po svoji odločitvi.
- (4) Samo potem, ko je postaja na zemlji uporabila okrajšani pozivni znak.

**R-0008.** Za preizkus slišnosti oddaje uporablja pilot izraz

- (1) RADIO TEST.
- (2) REQUEST READIBILITY OF TRANSMISSION.
- (3) RADIO CHECK (FREQUENCY).
- (4) REQUEST RADIO CHECK (FREQUENCY).

**R-0009.** Pomen kratice "IMC" je

- (1) let po pravilih instrumentalnega letenja.
- (2) let po pravilih vizualnega letenja.
- (3) vizualni meteorološki pogoji.
- (4) instrumentalni meteorološki pogoji.

**R-0010.** Kaj pomeni izraz "VFR let"?

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

**R-0011.** Izraz "SVFR let" pomeni

- (1) posebni VFR let.
- (2) reševalni VFR let.
- (3) sektorski VFR let.
- (4) šolski VFR let.

**R-0012.** Kratica "VMC" pomeni

- (1) vizualne meteorološke pogoje.
- (2) let po pravilih instrumentalnega letenja.
- (3) instrumentalne meteorološke pogoje.
- (4) let po pravilih vizualnega letenja.

**R-0013.** Kaj pomeni standardna fraza "APPROVED"?

- (1) Predlagani postopek dovoljen.
- (2) Sporočite mi, če ste sprejeli to depešo.
- (3) Ne upoštevajte prejšnjega dovoljenja.
- (4) Dovoljeno nadaljevanje pod določenimi pogoji.

**R-0014.** Kaj pomeni izraz "WILCO"?

- (1) Razumem vaše sporočilo in se bom ravnal po njem.
- (2) Sprejel sem vaše zadnje sporočilo v celoti.
- (3) Moje sporočilo je končano in pričakujem vaš odgovor.
- (4) Zahteva je odobrena.

**R-0015.** Kaj pomeni izraz "ROGER"?

- (1) Sprejel sem vaše zadnje sporočilo v celoti.
- (2) Razumem vaše sporočilo in se bom ravnal po njem.
- (3) Moja depeša je končana in pričakujem vaš odgovor.
- (4) Predlagana akcija odobrena.

**R-0016.** Kaj pomeni izraz "ACKNOWLEDGE"?

- (1) Sprejel sem vaše zadnje sporočilo v celoti.
- (2) Ponovite vse ali naslednje dele vašega zadnjega sporočila.
- (3) Potrdite, da ste sprejeli in razumeli to sporočilo.
- (4) Moje sporočilo je končano in pričakujem vaš odgovor.

**R-0017.** Kaj pomeni fraza "SAY AGAIN"?

- (1) Ponovite celotno depešo.
- (2) Ponovite samo zadnjo oddano besedo.
- (3) Ponovite vse, ali pa naslednji del vaše depeše.
- (4) Ponovite vsako besedo dvakrat.

**R-0018.** Kaj pomeni izraz "GO AHEAD"?

- (1) Povejte svojo depešo.
- (2) Vozite do točke čakanja.
- (3) Začnite z vožnjo po tleh.
- (4) Ponovite dovoljenje za odhod.

**R-0019.** Kaj pomeni fraza "MONITOR"?

- (1) Vzpostavite radijsko zvezo z ...
- (2) Ponavljam zaradi jasnosti in pomembnosti.
- (3) Poslušajte na (frekvenca).
- (4) Glejte instrumente.

**R-0020.** Kaj pomeni fraza "REPORT" ?

- (1) Povejte ponovno.
- (2) Povejte mi naslednjo informacijo.
- (3) Povejte vašo depešo.
- (4) Nadaljujte z vašo depešo.

**R-0021.** Katero od navedenega najbolje opisuje pomen fraze "CHECK"?

- (1) Preverite in dobite potrditev od pošiljatelja depeše.
- (2) Preverite sistem ali postopek.
- (3) To je točno.
- (4) Dajte mi naslednjo informacijo.

**R-0022.** Kaj pomeni izraz "VERIFY"?

- (1) Oznanjam ločitev delov sporočila.
- (2) Preverite in dobite potrditev pri pošiljatelju sporočila.
- (3) Ne, oziroma zahteva ni odobrena, oziroma nepravilno.
- (4) Ponovite vse ali naslednje dele vašega zadnjega sporočila.

**R-0023.** 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-0024.** Kaj sklepa kontrolor letenja, če mu pilot zrakoplova javi "FIVE-THOUSAND-FEET"?

- (1) Višina zrakoplova je 5.000 ft nad srednjim morskim nivojem.
- (2) Višinomer zrakoplova je nastavljen na lokalni tlak QFE.
- (3) Višina zrakoplova je 5.000 ft nad letališčem.
- (4) Višinomer zrakoplova je nastavljen na standardni tlak 1013,2hPa.

**R-0025.** 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-0026.** Kaj pomeni okrajšava "SID"?

- (1) Standardna instrumentalna doletna ruta.
- (2) Standardna instrumentalna odletna ruta.
- (3) Standardna vizualna odletna ruta.
- (4) Standardna vizualna doletna ruta.

**R-0027.** Pilot sprejme navodilo, naj čaka nad rutno točko javljanja do določenega časa. Ta čas imenujemo

- (1) expected approach time.
- (2) estimated over time.
- (3) estimated time of arrival.
- (4) holding time.

**R-0028.** 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-0029.** 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-0030.** Izraz "ALTITUDE" pomeni

- (1) nadmorsko višino.
- (2) višino nad letališčem.
- (3) nivo leta.
- (4) barometriško višino.

**R-0031.** Kako se pravilno glasi ponovitev naslednjega odobrenja za odhod?

ATC: S-AA cleared to Portorož, after departure climb to altitude 3,000 feet, turn right to S2, QNH 1002.

- (1) ACFT: S-AA cleared to Portorož, turn right to S2, after departure climb to altitude 3,000 feet.
- (2) ACFT: S-AA cleared to Portorož, after departure climb to 3,000 feet, turn right to S2, S-AA.
- (3) ACFT: S-AA cleared to Portorož, after departure climb to altitude 3,000 feet, turn right to S2, QNH 1002, S-AA.
- (4) ACFT: S-AA cleared to Portorož, QNH 1002, S-AA.

**R-0032.** Kako se pravilno glasi odgovor pilota?

ATC: S-AA, are you ready for departure?

- (1) AFFIRM.
- (2) READY FOR DEPARTURE.
- (3) TAKING-OFF.
- (4) LINING-UP.

**R-0033.** V primeru ko zrakoplov ne uspe vzpostaviti radijske zveze z aeronavtično postajo ali z drugim zrakoplovom, mora oddati svojo depešo dvakrat in jo začeti s frazo

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



**R-0034.** Fraza "CLEARANCE EXPIRES AT 02 35" pomeni pilotu,

- (1) da odobrenje za vzletanje velja do 02 35.
- (2) sme vzleteti po 02 35.
- (3) da sme zahtevati dovoljenje za odhod po 02 35.
- (4) mora zagnati motorje ob 02 35.

**R-0035.** Katera fraza se uporablja za preklic predhodno oddane depeše?

- (1) RECLEARED.
- (2) NEGATIVE.
- (3) CANCEL.
- (4) DISREGARD.

**R-0036.** Pilot lahko zahteva oddajo načrta poleta iz zraka s frazo

- (1) REQUEST FILE FLIGHT PLAN.
- (2) CANCELING MY FLIGHT PLAN.
- (3) REQUEST FILL IN FLIGHT PLAN.
- (4) READY TO COPY.

**R-0037.** V primeru, ko informacije ATIS niso na voljo, zahteva pilot informacije o odhodu z uporabo fraze

- (1) REQUEST DEPARTURE INSTRUCTIONS.
- (2) REQUEST DEPARTURE INFORMATION.
- (3) I WOULD LIKE DEPARTURE INFORMATION.
- (4) REPORT DEPARTURE INFORMATION.

**R-0038.** Zračni tlak, na katerega je nastavljen višinomer zrakoplova, ki meri relativne višine nad letališčem, se z mednarodno letalsko okrajšavo označuje kot

- (1) QBA.
- (2) QFE.
- (3) ELT.
- (4) QNH.

**R-0039.** Predpisana fraza, s katero zahtevamo pri odhodu dovoljenje za pričetek vožnje po tleh do vzletne steze, je

- (1) REQUEST TAXI CLEARANCE.
- (2) REQUEST TAXI.
- (3) REQUEST PERMISSION TO TAXI.
- (4) WHAT IS MY TAXI CLEARANCE.

**R-0040.** Dovoljenje za vožnjo po tleh na točko vzleta se izreče s frazo

- (1) TAXI TO THE TAKE-OFF POSITION.
- (2) CLEARED INTO POSITION AND HOLD.
- (3) CONTINUE TO TAKE-OF POSITION AND HOLD.
- (4) LINE UP.

**R-0041.** S katero frazo obvesti kontrola letenja pilota, da "position report" nad obvezno točko javljanja ni zahtevan?

- (1) CANCEL POSITION REPORT OVER ... (fix).
- (2) NO POSITION REPORT OVER ... (fix).
- (3) DO NOT REPORT OVER ... (fix).
- (4) OMIT POSITION REPORT OVER ... (fix).

**R-0042.** Kontrola letenja izda dovoljenje za spuščanje s frazo

- (1) MAINTAIN FL...
- (2) DESCEND TO FL...
- (3) LEAVE FL... FOR FL...
- (4) CLEARED FL...

**R-0043.** Kontrola letenja izda dovoljenje za vzpenjanje s frazo

- (1) MAINTAIN FL...
- (2) CLIMB TO FL...
- (3) LEAVE FL... FOR FL...
- (4) CLEARED FL...

**R-0044.** Zrakoplovu je bilo izdano dovoljenje za vzpenjanje na FL100, zaradi razdvajanja pa mora pilot izravnati za nekaj minut na FL80. Kontrola letenja to sporoči pilotu s frazo

- (1) LEVEL OFF AT FL80.
- (2) MAINTAIN FL80.
- (3) STOP CLIMB AT FL80.
- (4) CLEARED FL80.

**R-0045.** V primeru, ko stolp zahteva od pilota, da sporoči, ko bo zapustil stezo, mora le-ta za to uporabiti izraz

- (1) I HAVE LEFT THE RUNWAY.
- (2) I AM CLEAR OF RUNWAY.
- (3) I AM BEYOND THE RUNWAY.
- (4) RUNWAY VACATED.

**R-0046.** Potem, ko ste ravnokar pristali na letališču, kjer deluje kontrola letenja, vam stolp ukaže, da se javite frekvenci ground-a, ko boste zapustili vzletno-pristajalne steze. Računa se, da je zrakoplov zapustil vzletno-pristajalno stezo, ko

- (1) pridejo vsi deli zrakoplova preko linije čakanja.
- (2) pride kokpit zrakoplova preko linije čakanja.
- (3) pride rep je zrakoplova izven roba vzletno-pristajalne steze.

**R-0047.** Za določitev radijske smeri zrakoplova ukaže zemeljska postaja pilotu:

- (1) TRANSMIT FOR BEARING.
- (2) SQUAWK IDENT.
- (3) REPORT BEARING.
- (4) TRANSMIT FOR DF.

**R-0048.** Pri "position report-u" na ruti je pilot razen pozivnega znaka in trenutne pozicije zrakoplova dolžan navesti v danem zaporedju še

- (1) čas, nivo leta ali absolutno višino, prvo naslednjo točko in čas, drugo naslednjo točko in čas.
- (2) nivo leta ali absolutno višino, prvo naslednjo točko in čas, drugo naslednjo točko.
- (3) nivo leta ali absolutno višino, prvo naslednjo točko in čas.
- (4) čas, nivo leta ali absolutno višino, prvo naslednjo točko in čas, drugo naslednjo točko.

**R-0049.** Če hoče kontrolor informacijo o nivoju leta, na katerem leti zrakoplov, uporabi frazo

- (1) WHAT IS YOUR LEVEL.
- (2) REPORT LEVEL.
- (3) REQUEST LEVEL.
- (4) TRANSMIT YOUR LEVEL.

**R-0050.** Če kontrola letenja dovoli pilotu vzpenjanje ali spuščanje po njegovi presoji, uporabi izraz

- (1) WHEN READY CLIMB/DESCEND TO FL...
- (2) CLIMB/DESCEND TO FL... AT YOUR CONVENIENCE.
- (3) CLIMB/DESCEND TO FL...
- (4) CLIMB/DESCEND TO FL... AT ANY TIME.

**R-0051.** Številka 600 se v radijski depeši izgovori kot

- (1) SIX-ZERO-ZERO.
- (2) SIX HUNDRED.
- (3) SIX-NULL-NULL.
- (4) SIXTY- ZERO.

**R-0052.** 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-0053.** V radijski depeši se številka 496 izgovarja kot

- (1) FOUR HUNDRED AND NINETY SIX.
- (2) FOUR HUNDRED AND NINER SIX.
- (3) FOUR NINETY SIX.
- (4) FOUR NINER SIX.

**R-0054.** 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-0055.** 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-0056.** Po radijski zvezi se višina 5.000 ft javi kot

- (1) FIVE-THOUSAND FEET.
- (2) FIVE-NONE-NONE-NONE.
- (3) FIVE-ZERO-ZERO-ZERO FEET.
- (4) FIFTY HUNDRED.

**R-0057.** 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-0058.** Višina 3.500 ft se oddaja kot

- (1) THREE POINT FIVE HUNDRED FEET.
- (2) THREE THOUSAND FIVE HUNDRED FEET.
- (3) THREE POINT FIVE ZERO ZERO.
- (4) THREE DECIMAL FIVE HUNDRED.

**R-0059.** V radijskih depešah se COMM frekvenca 118,150 izgovarja kot

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

**R-0060.** 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-0061.** 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-0062.** 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-0063.** Točko C na vzletni stezi imenujemo

(glej prilogo 24!)

- (1) START-UP POSITION.
- (2) APRON.
- (3) BASE LEG.
- (4) LINE-UP POSITION.

**R-0064.** Pozicija zrakoplova v letališkem krogu, označena na sliki z E, se imenuje

(glej prilogo 24!)

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

**R-0065.** Kateri del letališkega kroga imenujemo "BASE LEG"?

(glej prilogo 24!)

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

**R-0066.** Katera oznaka na sliki označuje del letališkega kroga, imenovan "FINAL LEG"?

(glej prilogo 24!)

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

**R-0067.** 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-0068.** Točka A na letališču je

(glej prilogo 24!)

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

**R-0069.** Točka B na stezi za vožnjo letališča neposredno pred stezo se imenuje (glej prilogo 24!)

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

**R-0070.** V primeru, ko dobi pilot zrakoplova, opremljenega s trasponderjem, od kontrole letenja ukaz "SQUAWK 1200", je dolžan na transponder nastaviti kodo 1200 in

- (1) pritisniti na gumb "IDENT".
- (2) premakniti stikalo na "ON" oziroma na "ALT", če še ni selektirano.
- (3) premakniti stikalo na "STANDBY".
- (4) premakniti stikalo na "STANDBY" in pritisniti na gumb "IDENT".

**R-0071.** Kaj je dolžan storiti pilot, če dobi navodilo radarskega kontrolorja "SQUAWK ALFA FOUR FOUR"? Na transponder mora nastaviti mod

- (1) A in kodo 0044.
- (2) A in kodo 4400 ter mod C.
- (3) A in kodo 0440.
- (4) A in kodo 4444.

**R-0072.** Fraza, ki pomeni navodilo pilota zrakoplova, naj na transponder ponovno nastavi kodo A 6620, je

- (1) SQUAWK AGAIN ALPHA 6620.
- (2) SWITCH ON ALPHA 6620.
- (3) CONFIRM SQUAWKING ALPHA 6620.
- (4) RECYCLE ALPHA 6620.

**R-0073.** V primeru, ko pilot dobi navodilo, naj na transponder nastavi mod A, je dolžan nastaviti

- (1) samo mod A.
- (2) mode A, B in C.
- (3) moda A in C.
- (4) mod A na "STBY".

**R-0074.** V primeru, ko transponder zrakoplova ne oddaja pričakovanega moda C, ukaže kontrola letenja pilotu, naj vključi mod C, s frazo

- (1) SQUAWK CHARLIE.
- (2) SQUAWK ALTIMETER.
- (3) SQUAWK PRESSURE ALTITUDE.
- (4) TRANSMIT ON MODE CHARLIE.

**R-0075.** Kateri mod in kodo transponderja smo dolžni nastaviti na transponder v zračnem prostoru Republike Slovenije, če vstopamo v kontrolirani zračni prostor in nimamo glede nastavitve transponderja nobenih navodil službe kontrole letenja?

- (1) A 7700.
- (2) A 7500.
- (3) A 2000.
- (4) A 7600.

**R-0076.** Kontrolor lahko zahteva od pilota, da začasno prekine delovanje transponderja, z uporabo fraze

- (1) SQUAWK STANDBY.
- (2) SQUAWK IDENT.
- (3) CONFIRM SQUAWK.
- (4) STOP SQUAWK.

**R-0077.** Če nastavimo izbirno stikalo transponderja na "STBY",

- (1) zmanjšamo občutljivost sprejemnika.
- (2) začne transponder v primeru potrebe takoj delovati.
- (3) oddaja selektirano koda samo podatek o nivoju leta.
- (4) transponder v celoti izključimo.

**R-0078.** Katera sta mod in koda transponderja za primer okvare radijske zveze?

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

**R-0079.** Z nastavitvijo transponderja na mod in kodo A 7600 pilot sporoča na zemljo, da

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

**R-0080.** Z nastavitvijo transponderja na mod in kodo A 7700 pilot sporoča na zemljo, da

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

**R-0081.** Katere so t.i. "prepovedane" kode transponderja?

- (1) 1200 in 7500.
- (2) 1200, 7600 in 7700.
- (3) 7500, 7600 in 7700.

**R-0082.** V katerem od navedenih primerov je pilot dolžan nastaviti na transponder mednarodno predpisani mod oziroma kodo?

- (1) Pri vstopu v področja slabega vremena.
- (2) Pri približevanju omejenim zonam.
- (3) Pri letenju nad odprtim morjem.
- (4) V primeru okvare radijske zveze.

**R-0083.** Kateri mod in kodo nastavimo na transponder v primeru razmer hude sile (emergency)?

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

**R-0084.** V primeru, ko pilot namerava oddati po radijski zvezi nujno sporočilo, ki zadeva varnost drugega zrakoplova, je dolžan začeti oddajo z

- (1) izgovorjeno besedo "PANPAN".
- (2) izgovorjeno besedo "MAYDAY".
- (3) morsejevo šifro "XXX".
- (4) morsejevo šifro "MAYDAY".

**R-0085.** 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-0086.** S katero od spodaj navedenih fraz boste začeli radijsko sporočilo, s katerim nameravate sporočiti na zemljo, da prihajate na pristanek in da potrebujete zdravniško pomoč za sopotnika, ki ima srčni napad?

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

**R-0087.** 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-0088.** Kakšen signal za nujo se uporablja za primer nevarnosti, ko je potrebna takojšnja pomoč?

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

**R-0089.** Kateri radiotelefonski izraz pomeni "SMO V VELIKI IN NEPOSREDNI NEVARNOSTI IN POTREBUJEMO TAKOJŠNJO POMOČ"?

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

**R-0090.** 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-0091.** Fraza, s katero pričnete radiotelefonsko sporočilo v nevarnosti, je

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

**R-0092.** Na izvenletališkem 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-0093.** Katera od navedenih frekvenc je mednarodna pogovorna frekvenca za primer nevarnosti?

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

**R-0094.** 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-0095.** 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-0096.** 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-0097.** 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-0098.** Pilot prestreženega zrakoplova sporoči pilotu zrakoplova prestreznika, da ne more postopati po njegovih navodilih, z naslednjim radiotelefskim izrazom:

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

**R-0099.** Pilot prestreženega zrakoplova javi pilotu zrakoplova prestreznika, da se je izgubil in da ni gotov v svojo pozicijo, z naslednjim mednarodnim radiotelefskim izrazom:

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

**R-0100.** 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.

**R-0101.** V primeru, ko ga prestreže vojaški zrakoplov, mora pilot prestreženega zrakoplova poizkusiti dobiti radijsko zvezo z zrakoplovom prestreznikom na frekvenci

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

**R-0102.** 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-0103.** Mednarodni radiotelefonski izraz, s katerim pilot zrakoplova prestreznika obvesti pilota prestreženega zrakoplova, da lahko nadaljuje let, je

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

## ČLOVEŠKE ZMOGLJIVOSTI IN OMEJITVE (L)

**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.** Koga ali kam naj vprašamo, če smemo leteti v primeru bolezni?

- (1) Pooblaščenega letalskega zdravnika.
- (2) Osebnega zdravnika.
- (3) Najbližnjo bolnišnico.

**L-0003.** Katera zdravila skoraj vedno negativno vplivajo na našo zmožnost letenja?

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

**L-0004.** Pri visokih poletnih temperaturah je možnost dehidracije pilota med letenjem povečana zato, ker

- (1) zaradi suhega zraka telo hitreje izgublja vlago.
- (2) vlažen zrak na višini pomaga vzdrževati telesno vlago.
- (3) temperatura pada z višino.

**L-0005.** Morska bolezen je posledica

- (1) daljšega draženja ravnotežnega organa v notranjem ušesu.
- (2) nestabilnosti možganskih celic, ki nadzirajo ravnotežje, in ki se na splošno lahko premaga z izkušnjami.
- (3) zibanja zrakoplova, zaradi česar pride do tvorbe kisline v želodcu in krčenja želodčne stene.

**L-0006.** Kaj bi svetovali sopilotu, ki trpi zaradi morske bolezni?

- (1) Vzame naj zdravilo proti morski bolezni.
- (2) Skloni naj glavo, zapre oči in globoko diha.
- (3) Izogiba naj se nepotrebnim premikom glave, pogled pa naj upre v točko izven zrakoplova.

**L-0007.** Pri zrakoplovu brez kabine pod tlakom je na večjih višinah količina kisika, ki prehaja preko pljuč v kri

- (1) manjša zaradi manjšega parcialnega tlaka kisika.
- (2) manjša zaradi nižjih temperatur.
- (3) nespremenjena v primerjavi s tisto na morskem nivoju.

**L-0008.** Med vzpenjanjem na 18.000 ft odstotek kisika v ozračju

- (1) narašča.
- (2) pada.
- (3) ostaja enak.

**L-0009.** Ne glede na to, da se to ne zahteva, se uporaba dodatnega kisika priporoča za letenja ponoči na višinah nad

- (1) 1.500 m (5.000 ft).
- (2) 3.050 m (10.000 ft).
- (3) 3.800 m (12.500 ft).

**L-0010.** Višinska bolezen (hipoksija) je posledica

- (1) pomanjkanja kisika v organizmu.
- (2) pomanjkanja kisika v zraku.
- (3) prevelike količine dušika v krvnem obtoku.

**L-0011.** Višinska bolezen (hipoksija) je

- (1) pomanjkanje kisika v organizmu.
- (2) nenormalno povečanje količine vdihovanega zraka.
- (3) pojav mehurčkov v sklepih in mišicah.

**L-0012.** Katera od trditev, ki zadevajo višinsko bolezen (hipoksijo), je pravilna?

- (1) Višinska bolezen (hipoksija) je posledica mehurčkov v sklepih in v krvnem obtoku.
- (2) Simptoma višinske bolezni (hipoksije) sta lahko ščemenje kože in lažen občutek varnosti.
- (3) Simptome višinske bolezni (hipoksije) lahko premagamo s tem, da se osredotočimo na letenje po instrumentih.

**L-0013.** Kaj se dogaja, če se z zrakoplovom brez kabine pod tlakom povzpemo na višino, večjo od 18.000 ft, 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 manjši od tlaka v kabini.
- (3) Tlak kisika v pljučih je mogoče vzdrževati samo pod pogojem, če povečamo tlak kisika, ki ga vdihujemo.

**L-0014.** Dovzetnost organizma za zastrupitev z ogljikovim monoksidom

- (1) narašča z višino.
- (2) pada z višino.
- (3) narašča z zračnim tlakom.

**L-0015.** Hipemična hipoksija ima enake simptome kot višinska bolezen, vendar je bolj pogosto posledica

- (1) slabe cirkulacije krvi.
- (2) puščanja izpušnega kolektorja.
- (3) uživanja alkohola ali zdravil pred letenjem.

**L-0016.** Ogljikov monoksid v kabini zrakoplova je

- (1) enostavno zaznati zaradi značilne barve.
- (2) enostavno zaznati zaradi značilnega vonja.
- (3) težko zaznati, ker je brezbarven in brez vonja.

**L-0017.** Posledica daljšega vdihavanja ogljikovega monoksida je

- (1) bolečina v čelnem delu glave.
- (2) oslabitev mišic.
- (3) občutek ugodja.

**L-0018.** Kako vpliva kajenja 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-0019.** Koliko časa po zaužitju alkoholne pijače ne dovoljeno nastopiti kot član posadke civilnega zrakoplova?

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

**L-0020.** Najbolj pogost vzrok za pojav hiperventilacije je

- (1) čustvena napetost, tesnoba ali strah.
- (2) prekomerno uživanje alkohola.
- (3) zelo počasno dihanje in pomanjkanje kisika v organizmu.

**L-0021.** Hitro ali zelo globoko vdihavanje dodatnega kisika lahko povzroči simptome

- (1) višinske bolezni.
- (2) aerotitisa.
- (3) hiperventilacije.

**L-0022.** Hiperventilacija je posledica

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

**L-0023.** 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-0024.** Koliko znaša priporočeni časovni presledek med potapljanjem, kjer ni potreben kontrolirani dvig na površje, in letenjem na višinah do 2.400 m (8.000 ft)?

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

**L-0025.** Koliko znaša priporočeni časovni presledek med potapljanjem, kjer je potreben kontrolirani dvig na površje, in letenjem na višinah do 2.400 m (8.000 ft)?

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

**L-0026.** Prilagajanje vida na temo je slabše v primeru

- (1) vdihavanja ogljikovega dioksida.
- (2) uživanja vitamina A s hrano.
- (3) višine kabine nad 1.500 m (5.000 ft).

**L-0027.** Kako pripravimo naš vid na nočno letenje?

- (1) Nosimo sončna očala od sončnega zahoda do pričetka letenja.
- (2) Izogibamo se rdeči svetlobi najmanj 30 minut pred letom.
- (3) Izogibamo se močni beli svetlobi najmanj 30 minut pred letom.

**L-0028.** Eden od načinov za izboljšanje nočnega vida je

- (1) gledati naravnost v objekt.
- (2) truditi se gledati mimo središča.
- (3) povečati jakost osvetlitve kabine.

**L-0029.** 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-0030.** 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-0031.** Najboljši način pri opazovanju ostalih zrakoplovov ponoči je

- (1) uperiti pogled bočno od predmeta in počasi premikati oči.
- (2) z očmi hitro preiskovati vidno območje.
- (3) uperiti pogled bočno od predmeta in hitro premikati oči.

**L-0032.** Katera od navedenih tehnik gledanja pri opazovanju zračnega prostora ponoči 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 30 stopinj.
- (3) Z gledanjem mimo centra uporabljati periferni vid in preiskovati majhne odseke.

**L-0033.** Pred pričetkom vsakega manevra v zraku je pilot dolžan

- (1) prekontrolirati višino, hitrost in kurz.
- (2) pregledati zračni prostor in se prepričati, da ne obstaja nevarnost trčenja.
- (3) obvestiti o svoji nameri najbližjo kontrolo letenja.

**L-0034.** Kaj je najbolj učinkovit način za preprečevanje nevarnosti trčenja v letališkem krogu?

- (1) Vključiti se v letališki krog v spuščanju.
- (2) Vzdrževati predpisano višino in stalno opazovati zračni prostor.
- (3) Zanašati se na sporočila po radiu ostalih zrakoplovov v letališkem krogu.

**L-0035.** Pravilna tehnika opazovanja zračnega prostora v smeri levo in desno od nosa zrakoplova v letu naravnost je

- (1) stalno premikati pogled od vetrobranskega stekla na levo in na desno.
- (2) osredotočiti se na relativna gibanja, ki jih zaznavamo na robu vidnega polja.
- (3) sistematično za kratek čas pogledovati v različne smeri.

**L-0036.** Kako ugotovimo, da obstaja v zraku nevarnost trčenja z drugim zrakoplovom?

- (1) Drugi zrakoplov postaja večji in se hitro približuje.
- (2) Nosa obeh zrakoplovov sta uperjena v isto točko v prostoru.
- (3) Razen približevanja ni relativnega gibanja med vašim in drugim zrakoplovom.

**L-0037.** 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-0038.** Kako vpliva megličavo ozračje na zmožnost pravočasno opaziti ostale zrakoplove ali ovire?

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

**L-0039.** 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-0040.** Večina trčenj v zraku se pripeti pri

- (1) megličavih dnevih.
- (2) vedrih dnevih.
- (3) oblačnih nočeh.

**L-0041.** 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-0042.** 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-0043.** Verjetnost izgube orientacije v prostoru pri slabi vidljivosti je manjša, če

- (1) hitro izmenično pogledujemo ven in nazaj na instrumentalno ploščo.
- (2) verjamemo kazanju instrumentov in se ne zanašamo na naša čutila.
- (3) se s telesom nagibamo v nasprotno stran od nagibanja zrakoplova.

**L-0044.** Najboljši način za povrnitev izgubljene orientacije v prostoru je

- (1) verjeti samo kazanju instrumentov zrakoplova.
- (2) osredotočiti se na lastne občutke o smeri, legi nosa zrakoplova glede na horizont in nagibu.
- (3) zavestno upočasniti dihanje, dokler znaki izgube orientacije v prostoru ne izginejo, nato pa zopet pričeti normalno dihati.

**L-0045.** Hitro pospeševanje zrakoplova lahko povzroči iluzijo

- (1) levega zavoja.
- (2) dviganja nosa.
- (3) spuščanja nosa.

**L-0046.** Do iluzije prevelike višine v doletu za pristajanje pride, če gre za

- (1) megličavo ozračje.
- (2) dvigajoči se teren.
- (3) spuščajoči se teren.

**L-0047.** 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) Prva stewardesa.

**L-0048.** Kateri je tisti najbolj pogost činitelj, ki vpliva na večino nesreč, ki bi jih bilo mogoče preprečiti?

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

**L-0049.** Kaj lahko pogosto privede pilota do prostorske dezorientacije ali pa trka s terenom ali z oviro, ko leti pod pogoji vizualnega letenja (VFR)?

- (1) Sindrom "tunkanja".
- (2) Nadaljevanje leta v instrumentalne pogoje.
- (3) Ostajanje za zrakoplovom.

**L-0050.** Kako običajno imenujemo način obnašanja, ko pilot pri slabi vidljivosti in nizki bazi oblakov z namenom vzdrževanja vizualnega kontakta s tlemi potiska sposobnosti sebe in zrakoplova do skrajnih meja?

- (1) Šablonsko razmišljanje.
- (2) Popuščanje pritisku skupine.
- (3) Prebijanje pod oblake.

**L-0051.** Katera je tista točka, ki jo pilot zanemarja, če se pri izvajanju ponavljajočih se nalog zanaša na kratko- ali dolgoročni spomin?

- (1) Pregled nad situacijo.
- (2) Check-liste.
- (3) Letenje izven envelope.

**L-0052.** Dosledna uporaba odobrenih check list je znak

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

**L-0053.** V izogib temu, da bi pozabili izvesti kakšnega od pomembnih korakov, moramo vedno uporabljati

- (1) ustrezne check liste.
- (2) hitrosti z nalepk v kokpitu.
- (3) podatke iz potrdila o plovnosti.

**L-0054.** Pravilen tristopenjski postopek prenosa komand med pilotoma vključuje naslednja povelja oziroma odgovore: (a) Tvoje komande, (b) Moje komande, in (c).....

- (1) Tvoje komande.
- (2) Moj zrakoplov.
- (3) Moje komande.

**L-0055.** 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-0056.** Pri vsakem pilotu pride včasih do neke mere nevarnega vedenja. Katere so te vrste nevarnega vedenja?

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

**L-0057.** 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-0058.** Kakšno razmišljanje je značilno za pilota, ki se vede na nevaren, antiautoritativen način?

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

**L-0059.** Kakšno razmišljanje je značilno za pilota, ki se vede na nevaren, impulzivni način?

- (1) Če hočeš kaj narediti, opravi to hitro in takoj.
- (2) To se meni ne more pripetiti.
- (3) Ne tako hitro, najprej razmisli.

**L-0060.** 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-0061.** 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-0062.** 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-0063.** Kateri protiiizrek 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-0064.** Kateri protiiizrek velja v primeru pilota, ki se vede na nevaren način, kot je "antiavtoritativnost"?

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

**L-0065.** Kateri protiiizrek velja v primeru pilota, ki se vede na nevaren način, imenovan "neranljivost"?

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

**L-0066.** Kateri protiiizrek 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-0067.** Kateri protiizrek 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.

## **PRAVILNI ODGOVORI**

---

A-0001 = 1	A-0002 = 3	A-0003 = 4	A-0004 = 2	A-0005 = 3	A-0006 = 3
A-0007 = 3	A-0008 = 3	A-0009 = 4	A-0010 = 1	A-0011 = 3	A-0012 = 2
A-0013 = 3	A-0014 = 2	A-0015 = 4	A-0016 = 1	A-0017 = 1	A-0018 = 4
A-0019 = 4	A-0020 = 4	A-0021 = 3	A-0022 = 2	A-0023 = 3	A-0024 = 2
A-0025 = 4	A-0026 = 1	A-0027 = 3	A-0028 = 1	A-0029 = 2	A-0030 = 1
A-0031 = 3	A-0032 = 1	A-0033 = 3	A-0034 = 2	A-0035 = 1	A-0036 = 2
A-0037 = 1	A-0038 = 1	A-0039 = 1	A-0040 = 2	A-0041 = 4	A-0042 = 2
A-0043 = 1	A-0044 = 3	A-0045 = 4	A-0046 = 2	A-0047 = 4	A-0048 = 4
A-0049 = 3	A-0050 = 4	A-0051 = 1	A-0052 = 1	A-0053 = 1	A-0054 = 2
A-0055 = 4	A-0056 = 1	A-0057 = 4	A-0058 = 2	A-0059 = 2	A-0060 = 3
A-0061 = 2	A-0062 = 3	A-0063 = 3	A-0064 = 2	A-0065 = 1	A-0066 = 4
A-0067 = 4	A-0068 = 1	A-0069 = 1	A-0070 = 3	A-0071 = 4	A-0072 = 3
A-0073 = 1	A-0074 = 3	A-0075 = 1	A-0076 = 3	A-0077 = 4	A-0078 = 1
A-0079 = 4	A-0080 = 1	A-0081 = 1	A-0082 = 2	A-0083 = 2	A-0084 = 2
A-0085 = 1	A-0086 = 2	A-0087 = 4	A-0088 = 4	A-0089 = 1	A-0090 = 1
A-0091 = 1	A-0092 = 1	A-0093 = 2	A-0094 = 2	A-0095 = 2	A-0096 = 1
A-0097 = 1	A-0098 = 1	A-0099 = 2	A-0100 = 4	A-0101 = 2	A-0102 = 1
A-0103 = 4	A-0104 = 2	A-0105 = 2	A-0106 = 1	A-0107 = 4	A-0108 = 3
A-0109 = 3	A-0110 = 3	A-0111 = 3	A-0112 = 3	A-0113 = 1	A-0114 = 2
A-0115 = 4	A-0116 = 4				

-----

K-0001 = 3	K-0002 = 2	K-0003 = 4	K-0004 = 4	K-0005 = 2	K-0006 = 4
K-0007 = 2	K-0008 = 1	K-0009 = 3	K-0010 = 3	K-0011 = 3	K-0012 = 2
K-0013 = 4	K-0014 = 1	K-0015 = 1	K-0016 = 4	K-0017 = 4	K-0018 = 4
K-0019 = 4	K-0020 = 2	K-0021 = 4	K-0022 = 1	K-0023 = 1	K-0024 = 1
K-0025 = 1	K-0026 = 2	K-0027 = 1	K-0028 = 4	K-0029 = 3	K-0030 = 4
K-0031 = 3	K-0032 = 2	K-0033 = 2	K-0034 = 1	K-0035 = 4	K-0036 = 4
K-0037 = 3	K-0038 = 3	K-0039 = 1	K-0040 = 4	K-0041 = 4	K-0042 = 3
K-0043 = 1	K-0044 = 3	K-0045 = 2	K-0046 = 3	K-0047 = 2	K-0048 = 1
K-0049 = 3	K-0050 = 4	K-0051 = 3	K-0052 = 1	K-0053 = 3	K-0054 = 2
K-0055 = 3	K-0056 = 2	K-0057 = 1	K-0058 = 3	K-0059 = 2	K-0060 = 3
K-0061 = 2	K-0062 = 2	K-0063 = 1	K-0064 = 3	K-0065 = 2	K-0066 = 1
K-0067 = 1	K-0068 = 3	K-0069 = 3	K-0070 = 1	K-0071 = 2	K-0072 = 2
K-0073 = 1	K-0074 = 4	K-0075 = 3	K-0076 = 2	K-0077 = 2	K-0078 = 3
K-0079 = 2	K-0080 = 2	K-0081 = 1	K-0082 = 4	K-0083 = 3	K-0084 = 2
K-0085 = 1	K-0086 = 2	K-0087 = 4	K-0088 = 3	K-0089 = 4	K-0090 = 4
K-0091 = 3	K-0092 = 2	K-0093 = 1	K-0094 = 1	K-0095 = 2	K-0096 = 2
K-0097 = 3	K-0098 = 1	K-0099 = 1	K-0100 = 4	K-0101 = 4	K-0102 = 2
K-0103 = 2	K-0104 = 4	K-0105 = 1	K-0106 = 2	K-0107 = 3	K-0108 = 3
K-0109 = 1	K-0110 = 4	K-0111 = 4	K-0112 = 4	K-0113 = 4	K-0114 = 1
K-0115 = 4	K-0116 = 3	K-0117 = 3	K-0118 = 1	K-0119 = 2	K-0120 = 4
K-0121 = 3	K-0122 = 3	K-0123 = 2	K-0124 = 2	K-0125 = 3	K-0126 = 3
K-0127 = 3	K-0128 = 1	K-0129 = 1	K-0130 = 4	K-0131 = 3	K-0132 = 4
K-0133 = 3	K-0134 = 3	K-0135 = 3	K-0136 = 4	K-0137 = 3	K-0138 = 4
K-0139 = 3	K-0140 = 4	K-0141 = 1	K-0142 = 2	K-0143 = 3	K-0144 = 4
K-0145 = 3	K-0146 = 1	K-0147 = 2	K-0148 = 3	K-0149 = 4	K-0150 = 4
K-0151 = 2	K-0152 = 1	K-0153 = 4	K-0154 = 4	K-0155 = 1	K-0156 = 2
K-0157 = 1	K-0158 = 2	K-0159 = 1	K-0160 = 2	K-0161 = 3	K-0162 = 2

K-0163 = 1	K-0164 = 2	K-0165 = 1	K-0166 = 2	K-0167 = 3	K-0168 = 1
K-0169 = 3	K-0170 = 1	K-0171 = 1	K-0172 = 4	K-0173 = 2	K-0174 = 4
K-0175 = 4	K-0176 = 3	K-0177 = 2	K-0178 = 2	K-0179 = 2	K-0180 = 2
K-0181 = 4	K-0182 = 1	K-0183 = 4	K-0184 = 4	K-0185 = 2	K-0186 = 1
K-0187 = 3	K-0188 = 2	K-0189 = 3	K-0190 = 2	K-0191 = 2	K-0192 = 2
K-0193 = 2	K-0194 = 2	K-0195 = 3	K-0196 = 1	K-0197 = 3	K-0198 = 4
K-0199 = 2	K-0200 = 4	K-0201 = 3	K-0202 = 3	K-0203 = 2	K-0204 = 1
K-0205 = 4	K-0206 = 3	K-0207 = 2	K-0208 = 1	K-0209 = 2	K-0210 = 1
K-0211 = 1	K-0212 = 2	K-0213 = 1	K-0214 = 2	K-0215 = 1	K-0216 = 3
K-0217 = 5	K-0218 = 1	K-0219 = 1			

-----

P-0001 = 3	P-0002 = 3	P-0003 = 3	P-0004 = 2	P-0005 = 3	P-0006 = 2
P-0007 = 2	P-0008 = 4	P-0009 = 2	P-0010 = 3	P-0011 = 2	P-0012 = 2
P-0013 = 2	P-0014 = 1	P-0015 = 3	P-0016 = 1	P-0017 = 1	P-0018 = 3
P-0019 = 4	P-0020 = 2	P-0021 = 2	P-0022 = 4	P-0023 = 4	P-0024 = 3
P-0025 = 3	P-0026 = 2	P-0027 = 2	P-0028 = 2	P-0029 = 2	P-0030 = 2
P-0031 = 2	P-0032 = 1	P-0033 = 3	P-0034 = 1	P-0035 = 1	P-0036 = 4
P-0037 = 1	P-0038 = 2	P-0039 = 1	P-0040 = 4	P-0041 = 3	P-0042 = 3
P-0043 = 3	P-0044 = 2	P-0045 = 2	P-0046 = 1	P-0047 = 3	P-0048 = 2
P-0049 = 2	P-0050 = 1	P-0051 = 3	P-0052 = 3	P-0053 = 2	P-0054 = 4
P-0055 = 4	P-0056 = 4	P-0057 = 4	P-0058 = 2	P-0059 = 2	P-0060 = 1
P-0061 = 1	P-0062 = 3	P-0063 = 4	P-0064 = 3	P-0065 = 2	P-0066 = 2
P-0067 = 3	P-0068 = 4	P-0069 = 2	P-0070 = 2	P-0071 = 1	P-0072 = 2
P-0073 = 1	P-0074 = 2	P-0075 = 4	P-0076 = 4	P-0077 = 4	P-0078 = 3
P-0079 = 4	P-0080 = 1	P-0081 = 2			

-----

O-0001 = 2	O-0002 = 2	O-0003 = 1	O-0004 = 2	O-0005 = 3	O-0006 = 3
O-0007 = 1	O-0008 = 1	O-0009 = 4	O-0010 = 3	O-0011 = 1	O-0012 = 3
O-0013 = 4	O-0014 = 3	O-0015 = 3	O-0016 = 4	O-0017 = 1	O-0018 = 3
O-0019 = 2	O-0020 = 1	O-0021 = 2	O-0022 = 1	O-0023 = 3	O-0024 = 2
O-0025 = 4	O-0026 = 1	O-0027 = 1	O-0028 = 2	O-0029 = 4	O-0030 = 2
O-0031 = 4	O-0032 = 2	O-0033 = 1	O-0034 = 4	O-0035 = 2	O-0036 = 1
O-0037 = 1	O-0038 = 2	O-0039 = 2	O-0040 = 4	O-0041 = 3	O-0042 = 1
O-0043 = 2	O-0044 = 1	O-0045 = 3	O-0046 = 3	O-0047 = 2	O-0048 = 3
O-0049 = 4	O-0050 = 2	O-0051 = 3	O-0052 = 1	O-0053 = 1	O-0054 = 1
O-0055 = 3	O-0056 = 2	O-0057 = 3	O-0058 = 3	O-0059 = 1	O-0060 = 1
O-0061 = 1	O-0062 = 2	O-0063 = 2	O-0064 = 1	O-0065 = 3	O-0066 = 1
O-0067 = 2	O-0068 = 1	O-0069 = 3	O-0070 = 3	O-0071 = 3	O-0072 = 2
O-0073 = 1	O-0074 = 3	O-0075 = 3	O-0076 = 1	O-0077 = 1	O-0078 = 3
O-0079 = 3	O-0080 = 2	O-0081 = 3	O-0082 = 4	O-0083 = 2	O-0084 = 3
O-0085 = 1	O-0086 = 3	O-0087 = 4	O-0088 = 1	O-0089 = 3	O-0090 = 1
O-0091 = 2	O-0092 = 3	O-0093 = 4	O-0094 = 1	O-0095 = 1	O-0096 = 1
O-0097 = 3	O-0098 = 3	O-0099 = 2	O-0100 = 4	O-0101 = 1	O-0102 = 3
O-0103 = 1	O-0104 = 2	O-0105 = 2	O-0106 = 1	O-0107 = 2	O-0108 = 1
O-0109 = 3	O-0110 = 2	O-0111 = 2	O-0112 = 2	O-0113 = 2	O-0114 = 3
O-0115 = 1	O-0116 = 3	O-0117 = 3	O-0118 = 3	O-0119 = 2	O-0120 = 4
O-0121 = 3	O-0122 = 3	O-0123 = 2	O-0124 = 2	O-0125 = 2	O-0126 = 1
O-0127 = 3	O-0128 = 2	O-0129 = 3	O-0130 = 1	O-0131 = 2	O-0132 = 2



---

O-0133 = 2	O-0134 = 1	O-0135 = 3	O-0136 = 3	O-0137 = 3	O-0138 = 1
O-0139 = 3	O-0140 = 3	O-0141 = 4	O-0142 = 2	O-0143 = 4	O-0144 = 1
O-0145 = 4	O-0146 = 3	O-0147 = 4	O-0148 = 3	O-0149 = 4	O-0150 = 1
O-0151 = 4	O-0152 = 3	O-0153 = 2	O-0154 = 3	O-0155 = 2	O-0156 = 1
O-0157 = 2	O-0158 = 4	O-0159 = 3	O-0160 = 1	O-0161 = 3	O-0162 = 1
O-0163 = 1	O-0164 = 3	O-0165 = 2	O-0166 = 4	O-0167 = 2	O-0168 = 4
O-0169 = 3	O-0170 = 3	O-0171 = 2	O-0172 = 4	O-0173 = 3	O-0174 = 2
O-0175 = 4	O-0176 = 2	O-0177 = 3	O-0178 = 3		

-----

N-0001 = 2	N-0002 = 2	N-0003 = 1	N-0004 = 3	N-0005 = 3	N-0006 = 3
N-0007 = 2	N-0008 = 4	N-0009 = 2	N-0010 = 4	N-0011 = 3	N-0012 = 2
N-0013 = 4	N-0014 = 3	N-0015 = 2	N-0016 = 3	N-0017 = 2	N-0018 = 3
N-0019 = 1	N-0020 = 4	N-0021 = 3	N-0022 = 4	N-0023 = 3	N-0024 = 2
N-0025 = 1	N-0026 = 1	N-0027 = 2	N-0028 = 3	N-0029 = 3	N-0030 = 4
N-0031 = 2	N-0032 = 1	N-0033 = 2	N-0034 = 3	N-0035 = 2	N-0036 = 1
N-0037 = 4	N-0038 = 1	N-0039 = 1	N-0040 = 2	N-0041 = 4	N-0042 = 4
N-0043 = 2	N-0044 = 2	N-0045 = 3	N-0046 = 4	N-0047 = 1	N-0048 = 3
N-0049 = 1	N-0050 = 3	N-0051 = 2	N-0052 = 1	N-0053 = 1	N-0054 = 1
N-0055 = 4	N-0056 = 2	N-0057 = 4	N-0058 = 3	N-0059 = 2	N-0060 = 3
N-0061 = 2	N-0062 = 2	N-0063 = 1	N-0064 = 2	N-0065 = 4	N-0066 = 2
N-0067 = 1	N-0068 = 3	N-0069 = 1	N-0070 = 4	N-0071 = 4	N-0072 = 2
N-0073 = 2	N-0074 = 1	N-0075 = 4	N-0076 = 4	N-0077 = 3	N-0078 = 3
N-0079 = 2	N-0080 = 3	N-0081 = 3	N-0082 = 2	N-0083 = 1	N-0084 = 1
N-0085 = 2	N-0086 = 2	N-0087 = 1	N-0088 = 4	N-0089 = 3	N-0090 = 4
N-0091 = 4	N-0092 = 2	N-0093 = 3	N-0094 = 2	N-0095 = 1	N-0096 = 2
N-0097 = 2	N-0098 = 4	N-0099 = 2	N-0100 = 2	N-0101 = 2	N-0102 = 1
N-0103 = 3	N-0104 = 4	N-0105 = 1	N-0106 = 2	N-0107 = 1	N-0108 = 2
N-0109 = 2	N-0110 = 2	N-0111 = 4	N-0112 = 3	N-0113 = 4	N-0114 = 1
N-0115 = 2	N-0116 = 4	N-0117 = 3	N-0118 = 3	N-0119 = 2	N-0120 = 1
N-0121 = 1	N-0122 = 3	N-0123 = 3	N-0124 = 4	N-0125 = 3	N-0126 = 1
N-0127 = 4	N-0128 = 3	N-0129 = 4	N-0130 = 1	N-0131 = 4	N-0132 = 4
N-0133 = 3	N-0134 = 4	N-0135 = 2	N-0136 = 3	N-0137 = 2	N-0138 = 2
N-0139 = 1	N-0140 = 1	N-0141 = 1	N-0142 = 2	N-0143 = 3	N-0144 = 2
N-0145 = 3	N-0146 = 3	N-0147 = 1	N-0148 = 2	N-0149 = 3	N-0150 = 3
N-0151 = 3	N-0152 = 2	N-0153 = 3	N-0154 = 1	N-0155 = 2	N-0156 = 1
N-0157 = 2	N-0158 = 3	N-0159 = 2	N-0160 = 3	N-0161 = 4	N-0162 = 1
N-0163 = 3	N-0164 = 4	N-0165 = 1	N-0166 = 3	N-0167 = 3	N-0168 = 2
N-0169 = 2	N-0170 = 1	N-0171 = 1	N-0172 = 3	N-0173 = 3	N-0174 = 3
N-0175 = 3	N-0176 = 2	N-0177 = 2	N-0178 = 2	N-0179 = 4	N-0180 = 1
N-0181 = 2	N-0182 = 1	N-0183 = 3	N-0184 = 1	N-0185 = 3	N-0186 = 4
N-0187 = 1	N-0188 = 3	N-0189 = 3	N-0190 = 4	N-0191 = 4	N-0192 = 1
N-0193 = 1	N-0194 = 3	N-0195 = 2	N-0196 = 1	N-0197 = 3	N-0198 = 2
N-0199 = 2	N-0200 = 3	N-0201 = 2	N-0202 = 3	N-0203 = 3	

-----

M-0001 = 2	M-0002 = 2	M-0003 = 2	M-0004 = 1	M-0005 = 1	M-0006 = 1
M-0007 = 1	M-0008 = 3	M-0009 = 1	M-0010 = 2	M-0011 = 3	M-0012 = 3
M-0013 = 2	M-0014 = 2	M-0015 = 4	M-0016 = 1	M-0017 = 1	M-0018 = 1
M-0019 = 1	M-0020 = 3	M-0021 = 1	M-0022 = 4	M-0023 = 2	M-0024 = 2

---

---

M-0025 = 3	M-0026 = 1	M-0027 = 2	M-0028 = 1	M-0029 = 3	M-0030 = 1
M-0031 = 1	M-0032 = 1	M-0033 = 3	M-0034 = 2	M-0035 = 3	M-0036 = 2
M-0037 = 3	M-0038 = 3	M-0039 = 3	M-0040 = 1	M-0041 = 1	M-0042 = 2
M-0043 = 1	M-0044 = 2	M-0045 = 2	M-0046 = 2	M-0047 = 2	M-0048 = 3
M-0049 = 1	M-0050 = 3	M-0051 = 2	M-0052 = 4	M-0053 = 3	M-0054 = 4
M-0055 = 2	M-0056 = 4	M-0057 = 1	M-0058 = 1	M-0059 = 3	M-0060 = 2
M-0061 = 3	M-0062 = 4	M-0063 = 4	M-0064 = 3	M-0065 = 3	M-0066 = 4
M-0067 = 1	M-0068 = 2	M-0069 = 4	M-0070 = 2	M-0071 = 3	M-0072 = 4

-----

Z-0001 = 3	Z-0002 = 3	Z-0003 = 3	Z-0004 = 2	Z-0005 = 2	Z-0006 = 4
Z-0007 = 1	Z-0008 = 2	Z-0009 = 2	Z-0010 = 4	Z-0011 = 4	Z-0012 = 4
Z-0013 = 1	Z-0014 = 3	Z-0015 = 1	Z-0016 = 2	Z-0017 = 1	Z-0018 = 1
Z-0019 = 4	Z-0020 = 3	Z-0021 = 3	Z-0022 = 2	Z-0023 = 2	Z-0024 = 2
Z-0025 = 3	Z-0026 = 3	Z-0027 = 4	Z-0028 = 3	Z-0029 = 2	Z-0030 = 3
Z-0031 = 3	Z-0032 = 1	Z-0033 = 3	Z-0034 = 2	Z-0035 = 3	Z-0036 = 2
Z-0037 = 3	Z-0038 = 1	Z-0039 = 3	Z-0040 = 3	Z-0041 = 3	Z-0042 = 1
Z-0043 = 3	Z-0044 = 2	Z-0045 = 3	Z-0046 = 1	Z-0047 = 2	Z-0048 = 4
Z-0049 = 2	Z-0050 = 2	Z-0051 = 2	Z-0052 = 1	Z-0053 = 3	Z-0054 = 1
Z-0055 = 4	Z-0056 = 4	Z-0057 = 2	Z-0058 = 2	Z-0059 = 3	Z-0060 = 3
Z-0061 = 2	Z-0062 = 1	Z-0063 = 3	Z-0064 = 1	Z-0065 = 4	Z-0066 = 4
Z-0067 = 2	Z-0068 = 3	Z-0069 = 2	Z-0070 = 1	Z-0071 = 2	Z-0072 = 1
Z-0073 = 3	Z-0074 = 2	Z-0075 = 1	Z-0076 = 3	Z-0077 = 4	Z-0078 = 1
Z-0079 = 3	Z-0080 = 3	Z-0081 = 4	Z-0082 = 1	Z-0083 = 1	Z-0084 = 2
Z-0085 = 1	Z-0086 = 4	Z-0087 = 3	Z-0088 = 1	Z-0089 = 1	Z-0090 = 3
Z-0091 = 3	Z-0092 = 3	Z-0093 = 3	Z-0094 = 1	Z-0095 = 2	Z-0096 = 3
Z-0097 = 1	Z-0098 = 4	Z-0099 = 3	Z-0100 = 3	Z-0101 = 2	Z-0102 = 3
Z-0103 = 2	Z-0104 = 4	Z-0105 = 4	Z-0106 = 1	Z-0107 = 2	Z-0108 = 4

-----

R-0001 = 4	R-0002 = 2	R-0003 = 4	R-0004 = 2	R-0005 = 4	R-0006 = 1
R-0007 = 4	R-0008 = 3	R-0009 = 4	R-0010 = 4	R-0011 = 1	R-0012 = 1
R-0013 = 1	R-0014 = 1	R-0015 = 1	R-0016 = 3	R-0017 = 1	R-0018 = 1
R-0019 = 3	R-0020 = 2	R-0021 = 2	R-0022 = 2	R-0023 = 4	R-0024 = 1
R-0025 = 3	R-0026 = 2	R-0027 = 1	R-0028 = 4	R-0029 = 3	R-0030 = 1
R-0031 = 3	R-0032 = 2	R-0033 = 3	R-0034 = 1	R-0035 = 4	R-0036 = 3
R-0037 = 2	R-0038 = 2	R-0039 = 2	R-0040 = 4	R-0041 = 4	R-0042 = 2
R-0043 = 2	R-0044 = 3	R-0045 = 4	R-0046 = 1	R-0047 = 4	R-0048 = 4
R-0049 = 2	R-0050 = 2	R-0051 = 2	R-0052 = 1	R-0053 = 4	R-0054 = 4
R-0055 = 3	R-0056 = 1	R-0057 = 4	R-0058 = 2	R-0059 = 1	R-0060 = 2
R-0061 = 3	R-0062 = 4	R-0063 = 4	R-0064 = 2	R-0065 = 2	R-0066 = 3
R-0067 = 3	R-0068 = 4	R-0069 = 1	R-0070 = 2	R-0071 = 1	R-0072 = 4
R-0073 = 3	R-0074 = 1	R-0075 = 3	R-0076 = 1	R-0077 = 2	R-0078 = 4
R-0079 = 2	R-0080 = 3	R-0081 = 3	R-0082 = 4	R-0083 = 1	R-0084 = 1
R-0085 = 4	R-0086 = 4	R-0087 = 1	R-0088 = 1	R-0089 = 2	R-0090 = 4
R-0091 = 1	R-0092 = 4	R-0093 = 4	R-0094 = 1	R-0095 = 1	R-0096 = 2
R-0097 = 3	R-0098 = 3	R-0099 = 4	R-0100 = 3	R-0101 = 3	R-0102 = 2
R-0103 = 4					

-----

L-0001 = 1	L-0002 = 1	L-0003 = 3	L-0004 = 1	L-0005 = 1	L-0006 = 3
------------	------------	------------	------------	------------	------------

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