

MINISTRSTVO ZA PROMET  
REPUBLIKE SLOVENIJE

PL(ULA)

18012007  
Ref. kat. 2007

# KATALOG

## PISNIH IZPITNIH VPRAŠANJ

DOVOLJENJE  
Pilot ultralahkega letala - PL(ULA)

**OSNOVE TEORIJE LETENJA (A)**

**A-0001.** Katera od spodnjih trditev zadeva Bernoullijevo načelo?

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

**A-0002.** Vpadni kot je kot med

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

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

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

**A-0004.** 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-0005.** 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-0006.** Konstrukcijski 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-0007.** Vitkost krila je razmerje med

- (1) razponom kril in srednjo globino krila.
- (2) tetivo in razponom kril.
- (3) uporom in vlečno silo.
- (4) debelino in tetivo profila.

**A-0008.** 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-0009.** 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-0010.** Kateri sili tvorita rezultirajočo aerodinamično silo?

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

**A-0011.** 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-0012.** 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-0013.** 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-0014.** 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-0015.** 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-0016.** Kako se pri povečevanju vpadnega kota do kritičnega vpadnega kota vede center potiska normalnega profila?

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

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

- (1) mase telesa.
- (2) oblike in lege telesa v zračnem toku.
- (3) temperature zraka.
- (4) snovi, iz katere je telo.

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

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

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

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

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

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

**A-0021.** Upor, ki nastaja zaradi izenačevanja tlakov na koncih krila, imenujemo

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

**A-0022.** 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-0023.** 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-0024.** Kako se spreminja inducirani upor zrakoplova s hitrostjo?

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

**A-0025.** Katera oblika krila ima največji inducirani upor?

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

**A-0026.** 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-0027.** 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-0028.** 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.

**A-0029.** 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.

**A-0030.** 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.

**A-0031.** 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 brezračnih prostorov.

**A-0032.** 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.

**A-0033.** 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  $V_A$  in zadržim višino in smer.
- (3) Letim tako, da sem ves čas nekoliko pod njegovo njegovo trajektorijo in pravokotno na njegovo smer leta.

**A-0034.** 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.

**A-0035.** 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.

**A-0036.** 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-0037.** 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-0038.** 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-0039.** Štiri sile, ki delujejo na zrakoplov, so v ravnotežju, ko le-ta

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

**A-0040.** 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-0041.** 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-0042.** 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-0043.** 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-0044.** 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.

**A-0045.** 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.

**A-0046.** 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.

**A-0047.** 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-0048.** 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-0049.** 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-0050.** Pri povečanju obtežbe kril za 20% se minimalna hitrost zrakoplova poveča za približno

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

**A-0051.** Približno koliko znaša povečanje minimalne hitrosti zrakoplova, če mu povečamo maso za 40%?

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

**A-0052.** 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-0053.** 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-0054.** 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-0055.** 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-0056.** 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-0057.** Kateri od osnovnih elementov leta poveča količnik preobremenitve zrakoplova?

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

**A-0058.** 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-0059.** 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-0060.** 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-0061.** 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-0062.** Indicirana hitrost zloma vzgona (indicirana minimalna hitrost) z rastočo višino

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

**A-0063.** 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-0064.** Kako preprečimo, da zrakoplov po odtrganju zračnega toka na eni polovici krila in zdrsu na krilo na pade v vrtij?

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

**A-0065.** 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-0066.** Ali je mogoče, da pade zrakoplov v vrtij, ne da bi pri tem prišlo na krilu do zloma vzgona?

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

**A-0067.** Kaj se dogaja s krmili in kaj s hitrostjo letala oz. jadralnega letala v vrtiju?

- (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-0068.** 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-0069.** 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-0070.** 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-0071.** Kateri je tisti položaj v letu, pri katerem pade letalo oz. motorni zmaj najhitreje v vriji?

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

**A-0072.** 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.

**A-0073.** Vaše letalo je v vriju in se s spuščnim nosom hitro vrti proti zemlji. Kateri bo vaš naslednji ukrep, potem ko ste odvezeli 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.

**A-0074.** 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.

**A-0075.** V zavoju v pogojih vetra je hitrost zloma vzgona po brzinomeru, 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-0076.** Manevrna hitrost zrakoplova ( $V_A$ ) 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 ( $V_{NE}$ ).

**A-0077.** Hitrost, pri kateri pilot s hipnim odklonom višinskega krmila navzgor še ne more preobremeniti ogrođja zrakoplova, je

- (1)  $V_A$ .
- (2)  $V_B$ .
- (3)  $V_{FE}$ .
- (4)  $V_S$ .

**A-0078.** 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.

**A-0079.** 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-0080.** 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.

**A-0081.** 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.

**A-0082.** 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 ( $V_X$ ).

**A-0083.** 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.

**A-0084.** 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.

**A-0085.** 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.

**A-0086.** Kako vpliva veter na najboljši kot vzpenjanja letala oz. motornega zmaja?

- (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.

**A-0087.** 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.

**A-0088.** 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 pristaneč.
- (4) Prevesti zrakoplov v drsni let s hitrostjo najboljše finese.

**A-0089.** 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.

**A-0090.** 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-0091.** 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-0092.** 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-0093.** 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-0094.** 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-0095.** 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-0096.** Do zamenjave učinka smernega in višinskega krmila zrakoplova pride pri

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

**A-0097.** 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-0098.** 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.

**A-0099.** 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.

**A-0100.** 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-0101.** 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-0102.** Kako imenujemo stabilnost zrakoplova okoli vzdolžne osi?

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

**A-0103.** 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-0104.** 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-0105.** 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-0106.** 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-0107.** 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-0108.** 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-0109.** 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-0110.** 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-0111.** 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 teži letala in uporom na drugi strani.
- (4) V-prelom in puščica krila.

**A-0112.** 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).

**A-0113.** Kakšen vpliv ima vzdolžni vzpon vzletne steze na zmogljivosti vzletanja?

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

**A-0114.** 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.

**A-0115.** 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) 1.125 ft.
- (2) 1.210 ft.
- (3) 1.970 ft.
- (4) 2.100 ft.

**A-0116.** 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.

**A-0117.** Določite potrebno vzletno razdaljo letala preko ovire višine 50 ft pri naslednjih pogojih:

barometriška 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.

**A-0118.** Kakšno dolžino pristajalne steze potrebuje letalo pri naslednjih pogojih?

barometriška 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.

**A-0119.** Kakšno dolžino pristajalne steze potrebuje letalo pri naslednjih pogojih?

barometriška 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.

**A-0120.** Določite dolžino potrebne pristajalne steze letala pri naslednjih pogojih:

barometriška 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.

**A-0121.** Določite dolžino potrebne pristajalne steze letala pri naslednjih pogojih:

barometriška 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.

**A-0122.** Določite potrebno pristajalno razdaljo letala preko ovire višine 50 ft pri naslednjih pogojih:

barometriška 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.

**A-0123.** 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.

**A-0124.** Določite potrebno pristajalno razdaljo letala preko ovire višine 50 ft pri naslednjih pogojih:

barometriška 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.

**A-0125.** 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 5!)

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

**A-0126.** 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 5!)

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

**A-0127.** Kakšna je poraba goriva letala pri naslednjih pogojih?

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

(glej prilogo 5!)

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

**A-0128.** 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 5!)

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

**A-0129.** 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 5!)

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

**A-0130.** 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.

**A-0131.** 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 6!)

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

**A-0132.** 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 6!)

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

**A-0133.** 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 6!)

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

**A-0134.** 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 6!)

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

**A-0135.** 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 6!)

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



## KONSTRUKCIJE IN MATERIALI (K)

**K-0001.** Kako imenujemo izvedbo krila, kjer je konstrukcijski kot profila na koncu manjši od konstrukcijskega kota profila v korenu?

- (1) Geometrijsko zvitje krila.
- (2) V- prelom krila.
- (3) Puščica krila.
- (4) Aerodinamično zvitje krila.

**K-0002.** Izvedbo krila, kjer je konstrukcijski kot profila krila vzdolž razpona enak, spreminja pa se oblika profila, imenujemo

- (1) vitkost krila.
- (2) geometrijsko zvitje krila.
- (3) aerodinamično zvitje krila.

**K-0003.** 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.

**K-0004.** 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 uporora.
- (4) večje odpornosti krila proti vzvoju.

**K-0005.** 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.

**K-0006.** Kaj je lahko posledica prekoračitve največje dovoljene hitrosti leta z ultralahkim zrakoplovom?

- (1) Doseganje velikih višin zaradi prevelikega povečanja vzgona.
- (2) Lom zrakoplova zaradi preseženih dovoljenih obremenitev konstrukcije.
- (3) Padec v vrt zaradi izgube hitrosti.
- (4) Ni posledic, če ne presežemo hitrosti za 50%.

**K-0007.** Kako je v normalnem letu obremenjena opornica na spodnji strani krila zrakoplova?

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

**K-0008.** 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-0009.** Katere obremenitve prenaša v hrbtnem letu opornica na spodnji strani krila zrakoplova?

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

**K-0010.** Razen upogibno je zgornji pas nosilca krila v hrbtnem letu obremenjen še

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

**K-0011.** 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.

**K-0012.** 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.

**K-0013.** Kako imenujemo krmilne ploskve, s katerimi krmarimo zrakoplov okoli vzdolžne osi?

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

**K-0014.** V katero smer se odklonita krilci na zrakoplovu, če odklonimo krmilni volan oziroma palico v levo?

- (1) Levo navzdol, desno navzgor.
- (2) Obe navzgor, s tem da je odklon levega krilca večji od odklona desnega krilca.
- (3) Obe navzdol, s tem da je odklon levega krilca manjši od odklona desnega krilca.
- (4) Levo navzgor, desno navzdol.

**K-0015.** Kateri del motornega ultralahkega zrakoplova je potrebno pregledati po trdem pristanku?

- (1) Samo vpetje sedeža.
- (2) Samo spodnje stranske pletenice.
- (3) Samo propeler.
- (4) Vse dele.

**K-0016.** Diferencialni krilci sta

- (1) masno uravnoteženi krilci, da se zmanjšajo sile na palici.
- (2) aerodinamično uravnoteženi krilci, da se zmanjšajo sile na palici.
- (3) krilci, ki se odklanjata navzgor za več, kot se odklanjata navzdol.
- (4) krilci, ki se odklanjata navzdol za več, kot se odklanjata navzgor.

**K-0017.** 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.

**K-0018.** 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.

**K-0019.** 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.

**K-0020.** Čemu služijo upogljive pločevine na zadnjem robu krilc, ki jih lahko vidimo pri nekaterih zrakoplovih?

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

**K-0021.** Letalo oziroma jadralno letalo krmarimo okoli prečne osi

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

**K-0022.** 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.

**K-0023.** 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.

**K-0024.** 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.

**K-0025.** 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.

**K-0026.** 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.

**K-0027.** 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.

**K-0028.** V kateri legi se nahaja ročica klasičnega trimerja, če je ploskev trimerja na višinskem krmilu odklonjena navzdol?

- (1) V nevtralni legi.
- (2) V prednji legi.
- (3) V zadnji legi.

**K-0029.** 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".

**K-0030.** 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.

**K-0031.** Kje se na letalu nahaja t.i. požarna stena?

- (1) Med rezervoarjem za gorivo in nosilcem krila.
- (2) V zadnjem delu kabine.
- (3) Med rezervoarjem za gorivo in kabino.
- (4) Med motorjem in kabino.

**K-0032.** 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-0033.** Kaj je kljub uravnoveženemu propelerju najbolj verjeten vzrok drobnim vibracijam motorja ultralahkega zrakoplova pri nekaterih režimih delovanja motorja?

- (1) Izrabljen in star propeler.
- (2) Neenaka masa enega od batov motorja.
- (3) Izrabljeni in poškodovani gumijasti blažilci na nosilcu motorja.
- (4) Poškodovan ventilator motorja.

**K-0034.** Kako imenujemo nastavljive odprtine v okrovu motorja zrakoplova?

- (1) Hladilne škrge.
- (2) Izpušni ventili.
- (3) Sesalni ventili.
- (4) Statične odprtine.

**K-0035.** Čemu služi majhna izvrtina na nižjih delih cevi jeklenega podvozja ultralahkega zrakoplova?

- (1) Kontrolni stanja cevi pri rednih pregledih in mora biti vedno dobro zaprta.
- (2) Optični kontroli korozije v notranjosti cevi.
- (3) Drenaži morebitne vode, ki lahko pride v cev zaradi dežja ali mokrega terena.
- (4) Napeljavi morebitne dodatne električne ali bencinske instalacije.

**K-0036.** Luknjo na trupu ultralahkega zrakoplova iz steklenih vlaken in epoksidne smole popravimo

- (1) z nalepko iz samolepilne metalne folije.
- (2) s stekleno tkanino in poliestersko smolo.
- (3) z mato in epoksidno smolo.
- (4) z enako stekleno tkanino in smolo, kot je uporabljena za izdelavo trupa.

**K-0037.** Nosilec za fotoapararat pritrdimo na nosilno cev krila ultralahkega zrakoplova s pomočjo

- (1) gumijastih objemk ali trakov.
- (2) čim manjših samoreznih "park" vijakov.
- (3) jeklenih vijakov z maticami na drugi strani cevi.
- (4) lahkih aluminijastih kovic.

**K-0038.** Pri zrakoplovu kovinske izvedbe mora biti antena radijske postaje nameščena

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

**K-0039.** 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-0040.** Kolikokrat se sme uporabiti samozaporna matica s plastičnim vložkom?

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

**K-0041.** Na kakšen moment privijamo na ultralahkem zrakoplovu jeklene vijake premera 6mm, privite v duralove osnove?

- (1) 0,9 kg/m.
- (2) 1,2 kg/m.
- (3) Samo toliko, da se aluminij ne upogne.
- (4) 2,4 kg/m.

**K-0042.** Kaj storimo, če moramo na terenu na ultralahkem zrakoplovu zamenjati vijak z vijakom iste kvalitete in premera, le del brez navoja je predolg?

- (1) Z ustrezno navojno čeljustjo podaljšamo navoj tako, da del brez navoja ustreza debelini cevi.
- (2) Uporabimo več podložk.
- (3) Matico privijemo le do konca navoja.
- (4) Vijaka ne zamenjamo.

**K-0043.** Kaj ukrenemo, če pri 100-urnem pregledu ultralahkega zrakoplova ugotovimo, da so vijaki nateznega spoja dveh togih sklopov popuščeni, čeprav so matice na svojih mestih in zalepljene?

- (1) Matice privijemo na predpisani moment.
- (2) Ne ukrenemo ničesar, ker takšnih vijakov ne smemo preobremenjevati.
- (3) Vijake skupaj z maticami zamenjamo z novimi, ker so verjetno pretegnjeni.
- (4) Zaznamujemo zračnost in jo spremljamo pri nadaljnjem letenju; če se poveča, zamenjamo vijake in matice.

**K-0044.** Kaj je razlog, da predolgemu letalskemu vijaku ne smemo krajšati stebila s podaljševanjem navoja?

- (1) Navoj je valjan in bi s tem prekinili silnice v materialu in mu zmanjšali trdnost.
- (2) Navoji so narezani s posebno navojno čeljustjo, ki se ne dobi v prosti prodaji.
- (3) Del z novim navojem bi bil nezaščiten proti koroziji.
- (4) Podaljševanje navoja je dopustno, če gre za strižno obremenjene vijake.

**K-0045.** Kako se privijajo vijaki na lesenem propelerju?

- (1) Čimbolj, da se ne odvijajo.
- (2) Ročno, da imamo boljši občutek, do katere mere jih zategniti.
- (3) Z dinamometričnim ključem, nastavljenim na 1,2 kg/m.
- (4) Z dinamometričnim ključem, nastavljenim na 2,0 kg/m.

**K-0046.** Vijadni 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-0047.** Pri katerem številu najdenih pretrganih niti je potrebna zamenjava jeklene vrvi-pletence?

- (1) 10% vseh.
- (2) Ena.
- (3) Tri.
- (4) Pet.

**K-0048.** Kje se praviloma pretrga stisnjena pletena žica?

- (1) Na koncu.
- (2) Na sredini.
- (3) Neposredno ob vprešanem prstanu-zarezni učinek.
- (4) Na mestu, ki ga ni mogoče vnaprej predvideti, odvisno od obremenitve.

**K-0049.** Zakaj se pozimi pri odvzemanju plina pedal plina motornega zmaja pogosto zatika v sprednji legi in zaradi tega motorju ne moremo zmanjšati vrtljajev?

- (1) Zrak je gostejši, zato ima motor večjo moč.
- (2) Ležaj pedala plina je najverjetneje zarjavel.
- (3) Batek vplinjača v motorju primrzne.
- (4) Voda v bovdenu pletence plina zmrzne in povzroča zatikanje pletence.

**K-0050.** Cevi iz durala so

- (1) občutljive za korozijo pri letenju ob morju.
- (2) občutljive za korozijo, če so izpostavljene dežju.
- (3) neobčutljive za mehanske poškodbe.
- (4) neobčutljive za slano vodo.

**K-0051.** Kakšen je običajen način protikorozijske zaščite aluminija?

- (1) Cinkanje.
- (2) Plastični premaz.
- (3) Vroče cinkanje.
- (4) Galvanska zaščita-eloksiranje.

**K-0052.** Kaj je prvi znak propada galvanske zaščite na cevi ultralahkega zrakoplova, ki je vsajena v drugo cev?

- (1) Cevi sta bolj prožni.
- (2) Cevi sta bolj togi.
- (3) Pojav črne tekočine na spoju.
- (4) Pojav belega prahu na spoju.

**K-0053.** Kateri je tisti neugoden pojav, na katerega moramo biti pri letenju z ultralahkim zrakoplovom na obalnem področju najbolj pozorni?

- (1) Povečanje potrebne vzletne steze.
- (2) Korozija aluminijastih cevi.
- (3) Pogost pojav močne turbolence.
- (4) Zmanjšanje moči motorja.



**K-0054.** Katera od navedenih trditev, ki zadevajo zaščito zunanosti in notranosti cevi ultralahkih zrakoplovov pri večini vrst zaščite površine (barvanje, galvaniziranje, cinkanje), je pravilna? Cevi so

- (1) zunaj in znotraj enako zaščitene.
- (2) znotraj bolje zaščitene kot zunaj.
- (3) znotraj slabše zaščitene zunaj.
- (4) zaščitene le zunaj.

**K-0055.** Kako se ob stiku z morskovo vodo vede pocinkanje jeklenih delov?

- (1) Hitro propade.
- (2) Ne propada.
- (3) Propade čez čas.

**K-0056.** Ali ima jadrovinna krila zmaja iz dacrona omejen rok trajanja?

- (1) Ne, ker je dacron neobčutljiv na vremenske pojave.
- (2) Da, ker dacronu škodijo UV žarki.
- (3) Ne, ker je dacron neobčutljiv na vlago in mečkanje.
- (4) Ne, če krilo hranimo v suhem in temnem prostoru.

**K-0057.** Kaj od navedenega najbolj škodi sintetični tkanini dacron?

- (1) Vlaga.
- (2) Slana voda.
- (3) UV žarki.

**K-0058.** Kakšne so verjetne poškodbe sintetične tkanine dacron zaradi daljšega izpostavljanja krila ultralahkega zrakoplova s črnim napisom na gornji strani močnim sončnim žarkom?

- (1) Sprememba barve.
- (2) Poškodbe strukture.
- (3) Luknja zaradi prežganja.
- (4) Prekomerna zategnitev.

**K-0059.** Kako preizkusimo nosilnost dracona na krilu ultralahkega zrakoplova?

- (1) Natančno ga pregledamo s povečevalnim steklom.
- (2) Izvedemo preizkus vodotesnosti.
- (3) Prekontrolirano, da barva ni obledela.
- (4) Izvedemo tlačni obremenilni preizkus tkanine na delu krila.

**K-0060.** Kako je pritrjen dakron na konstrukcijo iz durala pri ultralahkem zrakoplovu?

- (1) S kazeinskim lepilom.
- (2) Z epoksidno smolo.
- (3) Navlečen je na krilo kot prevleka.
- (4) S šivanjem na rebra.

**K-0061.** Kako po poškodbi krila ultralahkega zrakoplova iz dakrona popravimo raztrganino, ki je nastala zaradi preobremenitve materiala?

- (1) Raztrganino zašijemo.
- (2) Preko raztrganine damo sloj novega enakega materiala in zašijemo.
- (3) Najprej damo platno na šablono, da ugotovimo, če ni pretegnjeno in če je popravilo sploh mogoče.
- (4) Preko raztrganine prilepimo samolepilno nalepko.

**K-0062.** Katera lepila praviloma uporabljamo za lepljene lesenih delov pri ultralahkem zrakoplovu?

- (1) Bela lepila za les.
- (2) Dvokomponentna lepila iz umetnih smol.
- (3) Kazeinska lepila.
- (4) Vodoodporna ladijska lepila.

**K-0063.** Umetna smola za gradnjo zrakoplovov

- (1) je sama po sebi visokonosilna in se ji steklena vlakna dodajajo samo kot polnilo zaradi zmanjševanja mase in cene končnega izdelka.
- (2) ima kot surovina neomejen rok uporabnosti.
- (3) je enokomponentna surovina, ki se prične hitro strjevati, če pride v stik z zrakom.
- (4) ima vlogo veziva, medtem ko večino obremenitev prenašajo steklena vlakna, ki imajo vlogo armature.

**K-0064.** Pri delu z umetno smolo moramo še posebej skrbno paziti na

- (1) delovno temperaturo.
- (2) prepih.
- (3) zadostno silo, s katero stiskamo zlepljene dele.
- (4) utežno razmerje smola-trdilec in na delovno temperaturo.

**K-0065.** Katero od lastnosti karbona je potrebno upoštevati pri montaži dodatne električne instalacije po kabini zrakoplova, narejeni iz karbonskih vlaken?

- (1) Težko ga je vrtati.
- (2) Lahko ga je upogniti.
- (3) Prevaja električni tok.
- (4) Ne prenaša vrtnanja.

**K-0066.** Klasični svinčev akumulator vsebuje

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

**K-0067.** 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-0068.** 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-0069.** 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-0070.** Kdaj je pri privezovanju zrakoplova potrebno pustiti vrvi nekoliko ohlapne?

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

**K-0071.** 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-0072.** Čemu služi distančna puša med ležajema kolesa pri ultralahkem zrakoplovu?

- (1) Omogoča zategnitev vijaka, ki povezuje ležaja, na pravi moment.
- (2) Omogoča pravilen razmak med ležajema.
- (3) Preprečuje vrtenje osi.

**K-0073.** Pri upoštevanju predpisa, da mora podvozje ultralahkega zrakoplova pristanku prenesti pospešek 4g, moramo vedeti, da se pri tem računa, da je zrakoplov pristal na

- (1) samo eno od koles.
- (2) samo na obe glavni kolesi.
- (3) na vsa kolesa.

**K-0074.** 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-0075.** 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-0076.** 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.

**K-0077.** 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-0078.** 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-0079.** 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-0080.** 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) Kontrola, da se guma ni zamaknila na platišču.

**K-0081.** 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.

**K-0082.** 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.

**K-0083.** 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-0084.** 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.

**K-0085.** 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.

**K-0086.** Namen jemanja vzorcev goriva pred poletom iz usednika in gorivnega filtra je kontrola

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

**K-0087.** 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.

**K-0088.** 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.

**K-0089.** 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.

**K-0090.** 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-0091.** 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-0092.** Ko motor zrakoplova ne deluje, je glavni izvor električne energije

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

**K-0093.** 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-0094.** Kaj je lahko razlog temu, da štarter na novem ultralahkem zrakoplovu lastne izdelave kljub novemu akumulatorju slabo vrti motor?

- (1) Generator daje še premalo toka.
- (2) Eden od magnetov je pokvarjen.
- (3) Vžig ni vklopljen.
- (4) Dovodni kabli štarterja so premajhnega preseka ali pa predolgi.

**K-0095.** 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-0096.** 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-0097.** 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-0098.** Za vzbujanje alternatorja je potreben začetni tok, ki ga daje

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

**K-0099.** 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-0100.** 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.

**K-0101.** 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.

## LETALSKI INŠTRUMENTI (G)

**G-0001.** 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.

**G-0002.** Kakšen pomen ima rumeni lok na skali instrumenta v zrakoplovu?

- (1) Območje previdnosti.
- (2) Območje hitrosti za uporabo podvozja in zakrilc.
- (3) Območje normalne uporabe.
- (4) Največja dovoljena vrednost.

**G-0003.** Kaj pomeni beli lok na skali brzinomera letala oz. jadralnega letala?

- (1) Območje za takojšnjo odpiranje zračnih zavor.
- (2) Območje hitrosti, pri katerih se smejo spustiti zakrilca.
- (3) Območje dovoljenih hitrosti za izvajanje akrobacij.
- (4) Najvišjo dovoljeno hitrost.

**G-0004.** 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.

**G-0005.** Rdeča črta na hitrejšem koncu rumenega loka brzinomera zrakoplova označuje 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.

**G-0006.** 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.



**G-0007.** 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.

**G-0008.** 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.

**G-0009.** 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.

**G-0010.** Kateri instrument ni prizadet, če se na zrakoplovu zaledenijo odprtine za odvzem statičnega tlaka?

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

**G-0011.** 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.

**G-0012.** 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.

**G-0013.** Kateri tlak zajema ustje pitotove cevi?

- (1) Skupni tlak ( $p+q$ ).
- (2) Statični tlak ( $p$ ).
- (3) Dinamični tlak ( $q$ ).
- (4) Kompenzacijski tlak ( $p-q$ ).

**G-0014.** 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.

**G-0015.** 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.

**G-0016.** 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.

**G-0017.** Pnevmski višinomer zrakoplova kaže vedno višino nad

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

**G-0018.** Čemu služi t.i. barometrski 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.

**G-0019.** Kaj se zgodi z odčitkom višine, če premaknemo pomožno barometrsko skalo na višinomeru na nižji tlak?

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

**G-0020.** Kdaj je potrebno nastavljati vrednost tlaka na pomožni barometrski skali višinomera zrakoplova?

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

**G-0021.** 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.

**G-0022.** 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.

**G-0023.** 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.

**G-0024.** 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.

**G-0025.** Kakšno višino kaže višinomer "A" na sliki?

(glej prilogo 8!)

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

**G-0026.** Višinomer "B" na sliki kaže

(glej prilogo 8!)

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

**G-0027.** Višinomer "C" na sliki kaže

(glej prilogo 8!)

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

**G-0028.** Kateri od višinomerov na sliki kaže več kot 10.000 ft?

(glej prilogo 8!)

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

**G-0029.** 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.

**G-0030.** 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.

**G-0031.** 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.

**G-0032.** 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.

**G-0033.** 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.

**G-0034.** 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.

**G-0035.** 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.

**G-0036.** 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.

**G-0037.** 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.

**G-0038.** 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.

**G-0039.** Kakšna je osnovna konstrukcijska razlika med membransko škatlico v brzineru in membransko škatlico v višinomeru? Membranska škatlica v brzineru 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.

**G-0040.** 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

**G-0041.** 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.

**G-0042.** Vsak brzinomer zrakoplova potrebuje za svoje delovanje

- (1) statični tlak, ki ga dobiva s statičnih odprtin 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.

**G-0043.** 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.

**G-0044.** Katera od navedenih oznak pomeni odčitano hitrost zrakoplova, popravljeno za instrumentalno in položajno napako?

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

**G-0045.** Kalibrirana hitrost zrakoplova, popravljena glede na višino leta in temperaturo, je

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

**G-0046.** Kaj je vzrok temu, da dejanska zračna hitrost (TAS) v principu ni enaka kalibrirani hitrosti (CAS) zrakoplova?

- (1) Vzдолžna 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.

**G-0047.** 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.

**G-0048.** Katera označba na brzinomeru zrakoplova pomeni minimalno hitrost z odvzetim plinom in dvignjenimi zakrilci in kolesi?

(glej prilogo 7!)

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

**G-0049.** Kako deluje v spuščanju variometer s krilcem?

- (1) Zunanji tlak pada, kar povzroča indikacijo spuščanja.
- (2) Tlak v delu ohišja variometra za krilcem, ki se izenačuje z atmosferskim tlakom skozi ozko špranjo med krilcem in steno, zamuja v primerjavi s tlakom na na sproti strani krilca, zaradi česar se krilce odkloni, kar se prenaša na instrument kot padanje.
- (3) Razlika med skupnim in statičnim tlakom se prenaša na membransko škatlico, njeno raztezanje pa na kazalec instrumenta.
- (4) Tlak v ohišju variometra pada, zato se pomično krilce odkloni, kar se prenaša na instrument in čita kot padanje.

**G-0050.** 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.

**G-0051.** 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.

**G-0052.** 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 ( $V_{FE}$ ).

**G-0053.** 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.

**G-0054.** 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.

**G-0055.** Katera je tista največja hitrost, s katero sme leteti dano letalo s spuščnimi zakrilci?  
(glej prilogo 7!)

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

**G-0056.** Največja hitrost, s katero sme leteti dani zrakoplov v turbulentnem ozračju je  
(glej prilogo 7!)

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

**G-0057.** Kolika je največja dovoljena hitrost danega zrakoplova v mirnem ozračju?  
(glej prilogo 7!)

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

**G-0058.** Koliko znaša maksimalna strukturalna hitrost danega zrakoplova?  
(glej prilogo 7!)

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

**G-0059.** Območje hitrosti, pri katerih sme dani zrakoplov leteti s polnimi spuščnimi zakrilci, je  
(glej prilogo 7!)

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



**G-0060.** Koliko je področje opreznosti danega zrakoplova?

(glej prilogo 7!)

- (1) 0 mph do 60 mph.
- (2) 100 mph do 165 mph.
- (3) 165 mph do 198 mph.
- (4) 60 mph do 100 mph.

**G-0061.** 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.

**G-0062.** 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.

**G-0063.** 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.

**G-0064.** 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.

**G-0065.** 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.

**G-0066.** 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.

**G-0067.** 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.

**G-0068.** S kontrolnikom leta nadzira pilot gibanje zrakoplova okoli

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

**G-0069.** 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.

**G-0070.** 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.

**G-0071.** 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.

**G-0072.** 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.

**G-0073.** 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.

**G-0074.** 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.

**G-0075.** 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.

**G-0076.** Katera od slik kontrolnika leta ustreza kazanju instrumenta med levim zavojem pri vožnji po tleh?

(glej prilogo 9!)

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

**G-0077.** 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.

**G-0078.** 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.

**G-0079.** 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.

**G-0080.** Katero napako skušamo odpraviti s kompenzacijo magnetnega kompasa?

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

**G-0081.** 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.

**G-0082.** 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.

**G-0083.** 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.

**G-0084.** 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.

**G-0085.** 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 žarometu.
- (3) močno naraste po vključitvi električnega porabnika.

**G-0086.** 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.

**G-0087.** 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.

**G-0088.** 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.

**G-0089.** 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.

**POGONSKA SKUPINA (E)**

**E-0001.** 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.

**E-0002.** Pri kateri od navedenih kombinacij meteoroloških parametrov pogojujejo vsi trije činitelji večjo zmogljivost motorja?

- (1) Visoka temperatura, nizek zračni tlak, majhna vlažnost zraka.
- (2) Visoka temperatura, visok zračni tlak, velika vlažnost zraka.
- (3) Nizka temperatura, nizek zračni tlak, velika vlažnost zraka.
- (4) Nizka temperatura, visok zračni tlak, majhna vlažnost zraka.

**E-0003.** Pri kateri od navedenih kombinacij meteoroloških parametrov pogojujejo vsi trije činitelji manjšo zmogljivost motorja?

- (1) Visoka temperatura, visok zračni tlak, majhna relativna vlažnost zraka.
- (2) Visoka temperatura, nizek zračni tlak, velika relativna vlažnost zraka.
- (3) Nizka temperatura, nizek zračni tlak, velika relativna vlažnost zraka.
- (4) Nizka temperatura, visok zračni tlak, majhna relativna vlažnost zraka.

**E-0004.** Kako vpliva velika standardna višina na zmogljivosti zrakoplova?

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

**E-0005.** Kateri meteorološki dejavnik pri tleh najbolj vpliva na vzletne zmogljivosti zrakoplova?

- (1) Vlažnost zraka.
- (2) Rahel dež.
- (3) Zračni tlak.
- (4) Temperatura zraka.

**E-0006.** 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.

**E-0007.** 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.

**E-0008.** Motor Rotax 503 je

- (1) dvotakten in vodno hlajen.
- (2) dvovaljen, dvotakten in zračno hlajen.
- (3) dvotakten in enovaljen.
- (4) štiritalakten, dvovaljen in zračno hlajen.

**E-0009.** Kaj pomeni pri motorju Rotax 503 1 V oznaka "1 V"?

- (1) Enovaljno izvedbo.
- (2) Izvedbo z enim uplinjačem.
- (3) Enotaktni motor.
- (4) Izvedbo z razmestitvijo valjev tipa "V".

**E-0010.** Sesalna odprtina v glavi valja batnega motorja je povezana z

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

**E-0011.** 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.

**E-0012.** 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.

**E-0013.** Kateri del v batnem štiritalaktnem motorju je namenjen krmiljenju ventilov?

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

**E-0014.** 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.

**E-0015.** Koliko ventilov je v valju klasičnega batnega štiritaktnega motorja zrakoplova?

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

**E-0016.** Katera sta tista dva takta štiritaktnega 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.

**E-0017.** Kaj je lahko posledica prekomernega napetja jermena reduktorja?

- (1) Poškodbe ležaja glavne gredi motorja.
- (2) Ni posledic, ker napetje jermena ne vpliva na ležaje.
- (3) Poškodba propelerja, ker se motnje delovanja neposredno prenašajo nanj.

**E-0018.** 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.

**E-0019.** Kateri od načinov mazanja gibljivih delov motorja je najbolj pogosto v uporabi pri dvotaktnem motorju?

- (1) Tlačno mazanje s centralno oljno črpalko.
- (2) Dodajanje olja v gorivo.
- (3) Občasno ročno mazanjem delov po navodilih proizvajalca.
- (4) Tlačno mazanje.

**E-0020.** 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).



**E-0021.** Kakšna gradacija olja je predpisana za reduktor vrste "C" dvotaktnega motorja Rotax?

- (1) SAE 90.
- (2) Castrol LTX.
- (3) TSC3 ali višja.
- (4) SAE 140.

**E-0022.** Ali lahko bencinu za dvotaktni letalski motor dodamo mešanico sintetičnega in mineralnega dvotaktnega olja?

- (1) Da.
- (2) Da, če gre za neosvinčen bencin.
- (3) Ne, ker lahko pride v nekaterih primerih do poslabšanja mazalnih lastnosti mešanice.
- (4) Ne, ker uporaba mineralnega olja v gorivnih mešanicah ni dovoljena.

**E-0023.** Koliko olja potrebujemo za pripravo 20 litrov 2-odstotne mešanice?

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

**E-0024.** V 20 litrih mešanice v razmerju 1:40 je v primerjavi z enako količino mešanice v razmerju 1:50

- (1) več olja.
- (2) manj olja.
- (3) enako olja.

**E-0025.** Kaj je lahko posledica spuščanja brez plina z zrakoplovom z dvotaktnim motorjem brez črpalke za brizganje mazalnega olja?

- (1) Zaledenitev uplinjača in prekinitev delovanja motorja.
- (2) Zamastitev svečk in prekinitev delovanja motorja.
- (3) Nezadostno mazanje in verjetnost "zaribanja" motorja.
- (4) Ni nobene nevarnosti.

**E-0026.** Najbolj verjeten vzrok nihanja tlaka olja v štiritačnem batnem motorju zrakoplova je

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

**E-0027.** 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.

**E-0028.** Potem ko štiritaktni 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.

**E-0029.** Kaj je normalno potrebno storiti, če po vžigu toplega štiritaktnega 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.

**E-0030.** Nenormalno visoka temperatura olja v štiritaktnem motorju lahko pomeni

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

**E-0031.** 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.

**E-0032.** 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.

**E-0033.** Notranje odvajanje toplote pri štiritaktnem batnem motorju je še posebej odvisno od

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

**E-0034.** Kaj je posledica previsoke temperatura 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.

**E-0035.** Kakšna nevarnost obstaja pri pregretju motorja?

- (1) Nevarnost eksplozije.
- (2) Zlom batnih sornikov.
- (3) Zmanjšanje mazalnih lastnosti in povečanje toleranc.
- (4) Odvitje svečk.

**E-0036.** 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.

**E-0037.** 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.

**E-0038.** Kakšen bi bil pravilen postopek pilota, če vročega poletnega dne med vzpenjanjem temperatura glav valjev motorja zrakoplova narašča in se bliža rdeči črti na instrumentu?

- (1) Takoj prekiniti let in se vrniti na letališče.
- (2) Takoj ugasniti motor in zasilno pristati.
- (3) Nekoliko povečati navpično hitrost vzpenjanja po variometru.
- (4) Zmanjšati kot vzpenjanja in zmanjšati plin motorju, da se temperatura normalizira, potem pa nadaljevati let z manjšim kotom vzpenjanja.

**E-0039.** Kaj je najbolj verjeten vzrok temu, če pri motorju Rotax 582 v letu pade moč, iz izpušnih cevi pa se pojavi gost bel dim?

- (1) Slabo zgorevanje zaradi zamaščenih svečk.
- (2) Bencin v zgorevalnem prostoru zaradi okvare svečke.
- (3) Vdor vode iz hladilnega sistema v zgorevalni prostor zaradi puščanja tesnila glave.
- (4) Slabo zgorevanje zaradi okvare magneta.

**E-0040.** Zakaj mora pilot pred zagonom hladnega motorja z ročno brizgalko vbrizgati gorivo v motor?

- (1) Zato, da motor lažje vžge.
- (2) Tako odstrani iz bencinske napeljave morebitno vodo.
- (3) Za boljše hlajenje motorja.
- (4) Za boljše mazanje motorja.

**E-0041.** 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.

**E-0042.** 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.

**E-0043.** Koliko tehta 53 litrov aviobencina 100 LL?

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

**E-0044.** Koliko tehta 1 USA galona aviobencina 100 LL?

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

**E-0045.** Kako je obarvan aviobencin z oktanskim številom 80/87?

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

**E-0046.** Kakšne barve je aviobencin gradacije 100/130?

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

**E-0047.** Aviobencin gradacije 100 LL je obarvan

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

**E-0048.** 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.

**E-0049.** 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.

**E-0050.** 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.

**E-0051.** Pravilen začetni postopek pilota letala s fiksnim propelerjem, če pride v fazi vzletanja do detonacij v motorju, je

- (1) vključiti gretja uplinjača.
- (2) nekoliko spustiti nos, da se hitrost poveča.
- (3) osiromašiti zmes.

**E-0052.** 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.

**E-0053.** 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.

**E-0054.** Ali je na vmesnem pristanku dovoljeno dotočiti v rezervoar ultralahkega zrakoplova z dvotaktnim motorjem kerozin, če drugega goriva ni na voljo?

- (1) Da.
- (2) Da, odvisno od čistosti kerozina.
- (3) Ne, v nobenem primeru.
- (4) Da, vendar samo v izjemnih primerih.

**E-0055.** Ali je dovoljeno natočiti v rezervoar ultralahkega zrakoplova z dvotaknim motorjem neosvinčen bencin, če drugega goriva na vmesnem pristanku ni na voljo?

- (1) Da.
- (2) Da, vendar samo izjemoma.
- (3) Ne, v nobenem primeru.
- (4) Izjemoma da, če ga mešamo z osvinčenim bencinom.

**E-0056.** Kakšno gorivo je predpisano za dvotaktne motorje Rotax?

- (1) Bencin Super in olje SAE 30.
- (2) Neosvinčen bencin 90 in olje Castrol LTX.
- (3) Bencin Super 95 ali neosvinčen bencin in olje klasifikacije najmanj TSC3.
- (4) Letalski bencin in dvotaktno olje.

**E-0057.** Kakšno gorivo je predpisano za štiritaktne motorje Rotax 912 UL z letalskim certifikatom FAR 33?

- (1) Osvinčen bencin Super.
- (2) Kerozin.
- (3) Euro super 95.
- (4) Letalski bencin.

**E-0058.** 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.

**E-0059.** 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.

**E-0060.** 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.

**E-0061.** Naloga uplinjača v batnem motorju je

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

**E-0062.** Kaj je začetni znak zaledenitve uplinjača pri motorju s propelerjem stalnega koraka in z uplinjačem s plovcem?

- (1) Nenadno povečanje števila vrtljajev.
- (2) Zmeren padec števila vrtljajev.
- (3) Visoka poraba goriva.
- (4) Trenutna odpoved motorja.

**E-0063.** 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.

**E-0064.** Koliko znaša pri batnem motorju optimalno razmerje gorivo/zrak?

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

**E-0065.** Količino goriva, ki teče skozi uplinjač, neposredno odreja

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

**E-0066.** 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.

**E-0067.** 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.

**E-0068.** 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.

**E-0069.** 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.

**E-0070.** 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.

**E-0071.** 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.

**E-0072.** 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.

**E-0073.** 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.

**E-0074.** 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.



**E-0075.** 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).

**E-0076.** Kaj je lahko najbolj verjeten vzrok detonacij ali pa prekinjanju batnega motorja zrakoplova med preizkusom delovanja?

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

**E-0077.** Posledica že majhne količine vode v uplinjaču je lahko prekinitev delovanja motorja

- (1) v vodoravnem letu.
- (2) na velikem plinu.
- (3) pri povečanju kota zrakoplova, navadno po odlepitvi od tal.

**E-0078.** Kaj se zgodi, če dvotaktni motor ugasnemo pri velikih vrtljajih?

- (1) Pride lahko do eksplozije v valjih.
- (2) Nič, ker je to pravilnen način ugašanja.
- (3) Motor težje ugasne.
- (4) V valjih ostane nezgorjena zmes, ki zalije svečke, in zato običajno noče ponovno vžgati.

**E-0079.** Kako bi v zraku ugasnili dvotaktni motor, da bi ga lahko čez nekaj časa brez problemov zopet vžgali?

- (1) Zapremo dovod goriva.
- (2) Motor pred ugašanjem rahlo "zalijemo".
- (3) Motor ugasnemo pri visokih vrtljajih.
- (4) Motor ugasnemo pri nizkih vrtljajih.

**E-0080.** Kako vžiga topel dvotaktni motor pri polnem plinu?

- (1) Dobro.
- (2) Slabo.
- (3) Vžge samo pod čokom.
- (4) Obstaja nevarnost loma propelerja.

**E-0081.** Uplinjač s plovcem je v primerjavi s sistemom za neposredno vbrizgavanja 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.

**E-0082.** 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.

**E-0083.** 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.

**E-0084.** 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.

**E-0085.** Kdaj je verjetnost zaledenitve uplinjača največja?

- (1) Med vzletanjem.
- (2) V spuščanju z delno odvzetim plinom pri deževnem ali oblačnem vremenu.
- (3) V spuščanju ne glede na vremenske pogoje.

**E-0086.** Kateri je prvi znak zaledenitve klasičnega uplinjača s plovcem pri zrakoplovu s propelerjem fiksne koraka?

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

**E-0087.** Pri zrakoplovih s propelerjem fiksne koraka 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) padeč, nato pa število vrtljajev ostane stalno.
- (3) padeč, nato pa postopno povečanje števila vrtljajev.

**E-0088.** 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.

**E-0089.** 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 nadaljnjega padca vrtljajev, ko motor požira stopljeni led, šele potem pa vrtljaji narastejo.

**E-0090.** 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.

**E-0091.** Z vključitvijo gretja uplinjača

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

**E-0092.** 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 zamašitve svečk.
- (4) Motor se lahko pregreje.

**E-0093.** Kateri tip svečk je predpisan za dvotaktne motorje Rotax?

- (1) NGK 6 BS.
- (2) Bosch 12.
- (3) NGK 8 BES z navojem na vrhu.
- (4) NGK 8 BES brez navoja na vrhu.

**E-0094.** Kakšna je barva elektrod svečk ultralahkega zrakoplova, če sta uplinjač in vžig pravilno nastavljena?

- (1) Ogljeno črna.
- (2) Svetlo rjava.
- (3) Svinčeno siva.
- (4) Bela.

**E-0095.** Pri standardnem magnetnem vžigalnem sistemu s platinastimi kontakti se predvžig nastavi z

- (1) vrtenjem stikala za vžig.
- (2) nastavitvijo prekinjevalca ali ekscentra.
- (3) nastavitvijo razdelilca.
- (4) vrtenjem visokonapetostnih tuljav.

**E-0096.** S katerim enostavnim ukrepom lahko v večini primerov odpravimo radijske motnje, ki jih povzroča motor ultralahkega zrakoplova?

- (1) Montaža svečk in kopic z vgrajeno blokado proti radijskim motnjam.
- (2) Zmanjšanje števila vrtljajev motorja.
- (3) Servis radijske postaje pri pooblaščenem proizvajalcu.

**E-0097.** Kaj je posledica premajhnega predvžiga pri batnem motorju?

- (1) Okvara svečk.
- (2) Okvara prekinjevalca.
- (3) Pregrevanje motorja.
- (4) Padec moči motorja.

**E-0098.** Kaj je lahko posledica prevelikega predvžiga batnega motorja?

- (1) Okvara svečk.
- (2) Okvara prekinjevalca.
- (3) Pregrevanje motorja.
- (4) Prenizke delovne temperature motorja.

**E-0099.** Ali lahko batni motor vžge pri izključenem vžigu, če z roko zasučemo propeler?

- (1) Da, če je motor vroč.
- (2) Da, če je akumulator vključen.
- (3) Ne, ker lahko iskra na svečkah preskoči samo pri zadosti velikih vrtljajih gredi.
- (4) Ne, ker motor pri izklopljenem stikalu vžiga ne more v nobenem primeru vžgati.

**E-0100.** Kaj storiti, če motor ultralahkega zrakoplova na tleh po izklopu vžiga še naprej deluje?

- (1) Dati poln plin.
- (2) Do konca odvzeti plin in počakati, da motor ugasne.
- (3) Podstaviti cokle pod kolesa in vprašati za nasvet.
- (4) Zapreti gorivo.

**E-0101.** Kako pri letenju ugotovimo, da je stik na maso stikala vžiga zrakoplova slab ali prekinjen (motor Rotax, Hirth)? Motor

- (1) ne vžge tudi pri vključenem stikalu vžiga.
- (2) grobo deluje, ker na svečkah ni polne napetosti.
- (3) teče tudi še potem, ko smo izključili vžig.
- (4) grobo deluje, ker je predvžig premaknjen.

**E-0102.** 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) Srednjenapetostni vžig.

**E-0103.** Kaj je najbolj verjeten vzrok temu, da štiritaktni 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.

**E-0104.** 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.

**E-0105.** 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.

**E-0106.** 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.

**E-0107.** 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.

**E-0108.** 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.

**E-0109.** 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.

**E-0110.** Z nastavljanjem koraka propelerja zrakoplova je mogoče doseči

- (1) boljše zmogljivosti vzletanja na račun največje dosegljive hitrost v vodoravnem letu.
- (2) zmanjšanje porabe goriva v vodoravnem letu ob hkratnem povečanju kota vzpenjanja.
- (3) boljše zmogljivosti vzletanja ob hkratnem izboljšanju zmogljivosti vodoravnega leta.
- (4) najmanjši hrup ob hkratnem izboljšanju zmogljivosti vodoravnega leta.

**E-0111.** Propeler, ki je nastavljen za potovalno letenje,

- (1) ima relativno velik kot krakov.
- (2) ima relativno majhen kot krakov.
- (3) ima negativno vlečno silo na krakih propelerja.
- (4) omogoča najkrajšo vzletno dolžino.

**E-0112.** Zaradi reduktorja so vrtljaji propelerja manjši od vrtljajev motorja zrakoplova, zaradi česar

- (1) razvija propeler pri istem premeru večjo moč in povzroča manj hrupa.
- (2) lahko vgradimo propeler z večjim premerom, ki ima boljši izkoristek.
- (3) lahko vgradimo večkraki propeler, ki ima manjši moment.

**E-0113.** Zaradi reduktorja na motorju zrakoplova je

- (1) moč motorja manjša.
- (2) navor na gredi večji.
- (3) mogoče vgraditi manjši propeler.
- (4) pri enakem izkoristku potrebna moč motorja večja.

**E-0114.** Kaj je najbolj pogost vzrok vibracijam propelerja na ultralahkem zrakoplovu?

- (1) Neuravnotežen propeler.
- (2) Prevelik korak propelerja.
- (3) Pretežak propeler.
- (4) Grobo delovanje motorja.

**E-0115.** Kaj je lahko posledica prekoračitve najvišjih dovoljenih vrtljajev motorja?

- (1) Motenje v dotoku goriva.
- (2) Popustitev vijakov pritrditve okrova motorja.
- (3) Notranje poškodbe motorja.
- (4) Ni posledic, če vrtljaji niso preseženi za več kot 50% dovoljenih.

**E-0116.** Najbolj učinkovit tip propelerja zrakoplova je propeler

- (1) za vzpenjanje.
- (2) za križarjenje.
- (3) fiksnega koraka.
- (4) stalnih vrtljajev.

**E-0117.** 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.

**E-0118.** 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.

**E-0119.** Kaj je lahko posledica majhnih poškodb površine kraka propelerja?

- (1) Zasuk smeri tokovnic na kraku.
- (2) Lom kraka.
- (3) Močno znižanje učinka propelerja.
- (4) Tišje delovanje propelerja.

**E-0120.** 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.

**E-0121.** 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.

**E-0122.** 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.



**LETALSKA 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) lambdroma.
- (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.** 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-0012.** 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-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 10!)

- (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 10!)

- (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 10!)

- (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 11!)

- (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 11!)

- (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 11!)

- (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 10!)

- (1) 55 NM.
- (2) 55 km.
- (3) 35 km.
- (4) 35 NM.

**N-0047.** Dolžina rutnega segmenta B-C na karti je

(glej prilogo 10!)

- (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 10!)

- (1) 67 NM.
- (2) 44 SM.
- (3) 44 NM.
- (4) 67 SM.

**N-0049.** Dolžina rute D-E na karti je

(glej prilogo 11!)

- (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 11!)

- (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 11!)

- (1) 29 km.
- (2) 21 NM.
- (3) 29 SM.
- (4) 29 NM.

**N-0052.** 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-0053.** 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-0054.** 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-0055.** 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-0056.** 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-0057.** 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-0058.** Višina 1.500 m znaša približno

- (1) 3.600 ft.
- (2) 4.000 ft.
- (3) 4.500 ft.
- (4) 4.900 ft.

**N-0059.** 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-0060.** Višina 6.000 ft znaša približno

- (1) 1.200 m.
- (2) 1.800 m.
- (3) 3.000 m.
- (4) 12.000 m.

**N-0061.** 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-0062.** 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-0063.** 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-0064.** 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-0065.** Koliko znaša standardna temperatura (ISA) na barometriški višini (Pressure Altitude) 20.000 ft?

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

**N-0066.** Koliko znaša standardna temperatura (ISA) na barometriški višini (Pressure Altitude) 10.000 ft?

- (1) -5°C.
- (2) -10°C.
- (3) -15°C.

**N-0067.** Koliko znaša standardna temperatura (ISA) na barometriški višini (Pressure Altitude) 15.000 ft?

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

**N-0068.** Višinomer zrakoplova kaže barometriško višino (Pressure Altitude), če smo ga nastavili

- (1) po navodilih kontrole letenja.
- (2) na dejanski zračni tlak na nivoju morja.
- (3) na dejanski zračni tlak na višini najbližjega letališča.
- (4) na tlak 1013,2 hPa.

**N-0069.** 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.

**N-0070.** 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).

**N-0071.** 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.

**N-0072.** 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.

**N-0073.** 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.

**N-0074.** 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.

**N-0075.** Pri temperaturi, nižji od standardne, je standardna višina (Density Altitude) glede na barometriško višino (Pressure Altitude)

- (1) lahko večja ali pa tudi manjša, odvisno od zračnega tlaka.
- (2) večja.
- (3) manjša.

**N-0076.** 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.

**N-0077.** 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.

**N-0078.** 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.

**N-0079.** Standardno višino (Density Altitude) lahko približno izračunamo iz barometriške 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) barometriško višino (pressure altitude) povečamo za 4% za vsakih 10°C odstopanja od standardne temperature.
- (3) barometriško višino (pressure altitude) povečamo oziroma zmanjšamo za 120 ft za vsako °C razlike nad oziroma pod standardno temperaturo.

**N-0080.** 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.

**N-0081.** Za koliko se poveča standardna višina (Density Altitude) letališča z barometrično 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.

**N-0082.** 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.

**N-0083.** 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.

**N-0084.** 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.

**N-0085.** 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-0086.** 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-0087.** 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-0088.** 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-0089.** 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-0090.** S kakšno kalibrirano hitrostjo (CAS) bi morali leteti z zrakoplovom na barometrski 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-0091.** Približno pri kateri zunanji temperaturi bi imeli na barometrski 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-0092.** Brzinomer zrakoplova bi na barometrski 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-0093.** Kaj pomeni merska enota vozela (kt), ki se uporablja v letalstvu?

- (1) SM/h.
- (2) NM/h.
- (3) km/h.
- (4) m/h.

**N-0094.** Hitrost vetra 10 m/sec je približno

- (1) 40 kt.
- (2) 20 kt.
- (3) 5 kt.
- (4) 2,5 kt.

**N-0095.** Hitrost vetra 5 kt pomeni približno

- (1) 10 km/uro.
- (2) 5 statistnih milj/uro.
- (3) 20 m/sec.
- (4) Vsi trije odgovori so točni.

**N-0096.** Hitrost 120 km/h, izražena v vozlih je

- (1) 50 kt.
- (2) 58 kt.
- (3) 60 kt.
- (4) 65 kt.

**N-0097.** 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-0098.** 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-0099.** 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-0100.** 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-0101.** Koliko funtov je 100 kg?

- (1) 180 lb.
- (2) 200 lb.
- (3) 220 lb.
- (4) 250 lb.

**N-0102.** Koliko kilogramov je 90 funtov?

- (1) 37 kg.
- (2) 41 kg.
- (3) 45 kg.
- (4) 52 kg.



**N-0103.** Koliko litrov je 25 US galon?

- (1) 95 l.
- (2) 98 l.
- (3) 100 l.
- (4) 105 l.

**N-0104.** Koliko znašata vzdolžna in bočna komponenta vetra 280°/15 kt na stezi, katere magnetna smer je 220°?

(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.

**N-0105.** Koliko znašata vzdolžna in bočna komponenta vetra 030°/10 kt na stezi, katere magnetna smer je 330°?

(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.

**N-0106.** 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.

**N-0107.** 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.

**N-0108.** 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.

**N-0109.** 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.

**N-0110.** Pri vetru 360°/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.

**N-0111.** Določite največji dopustni veter, ki sme pihati pod kotom 45° 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.

**N-0112.** Določite največji dopustni veter, ki sme pihati pod kotom 30° 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.

**N-0113.** Določite največji dopustni veter, ki sme pihati pod kotom 40° 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.

**N-0114.** 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-0115.** 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-0116.** 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-0117.** 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-0118.** 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-0119.** 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-0120.** 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-0121.** 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-0122.** 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-0123.** 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-0124.** 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-0125.** 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-0126.** Kateri azimut pomeni stran neba WNW?

- (1) 247,5°.
- (2) 292,5°.
- (3) 337,5°.
- (4) 202,5°.

**N-0127.** 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-0128.** Katera vrednost je vračunana v magnetnem potnem kotu?

- (1) Deviacija kompasa.
- (2) Magnetna inklinacija.
- (3) Kot popravka zaradi vetra.
- (4) Magnetna deklinacija.

**N-0129.** Kako imenujemo kot med smerjo proti geografskemu in smerjo proti magnetnemu severu?

- (1) Deviacija kompasa.
- (2) Deklinacija.
- (3) Inklinacija.
- (4) Konvergenca meridianov.

**N-0130.** 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-0131.** Kako imenujemo linije na geografskih kartah, ki povezujejo točke z enako magnetno deklinacijo?

- (1) Izogone.
- (2) Agone.
- (3) Izokline.
- (4) Izobare.

**N-0132.** Linije na geografskih kartah, ki povezujejo točke z ničelno magnetno deklinacijo, imenujemo

- (1) izogone.
- (2) izokline.
- (3) agone.
- (4) akline.

**N-0133.** Koliko znaša magnetna deklinacija področja, ki ga prikazuje karta?

(glej prilogo 10!)

- (1) 50° 30' W.
- (2) 21° E.
- (3) 50° W.
- (4) 15° E.

**N-0134.** Magnetna deklinacija področja na karti je

(glej prilogo 11!)

- (1) 44° 30' E.
- (2) 11° W.
- (3) 1,7° W.
- (4) 79° E.

**N-0135.** Pri preračunavanju magnetnega kurzga 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-0136.** V enačbi za preračunavanje magnetne smeri iz dane prave smeri se zahodna deklinacija

- (1) prišteva.
- (2) odšteva.
- (3) množi.
- (4) deli.

**N-0137.** 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-0138.** 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-0139.** 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-0140.** 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-0141.** 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-0142.** 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-0143.** Pilot mora vedeti, da je na severni polobli potrebno pričeti z izravnavanjem zrakoplova po kompasu iz zavoja v severnih smereh

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

**N-0144.** Pri letenju z zrakoplovom na severni polobli mora pilot vedeti, da je potrebno pričeti z izravnavanjem iz zavoja po kompasu v južnih kurzih

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

**N-0145.** Z levim nagibom 15° zavijate iz smeri 270° v smer 180°. Kateri je tisti kompasni kurz, pri katerem boste pričeli izravnavati zrakoplov iz zavoja?

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

**N-0146.** Z levim nagibom 15° zavijate iz smeri 070° v smer 360°. Kateri je tisti kompasni kurz, pri katerem boste pričeli izravnavati zrakoplov iz zavoja?

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

**N-0147.** Pravi potni kot od točke A do točke B znaša

(glej prilogo 10!)

- (1) 031°.
- (2) 059°.
- (3) 239°.
- (4) 301°.

**N-0148.** Koliko znaša pravi potni kot rutnega segmenta B-C?

(glej prilogo 10!)

- (1) 042°.
- (2) 142°.
- (3) 222°.
- (4) 302°.

**N-0149.** Pravi potni kot rutnega segmenta C-A na karti je

(glej prilogo 10!)

- (1) 010°.
- (2) 170°.
- (3) 190°.
- (4) 350°.

**N-0150.** Določite pravi potni kot med točkama D in E!

(glej prilogo 11!)

- (1) 057°.
- (2) 123°.
- (3) 237°.
- (4) 303°.

**N-0151.** Pravi potni kot rutnega segmenta E-F je

(glej prilogo 11!)

- (1) 260°.
- (2) 100°.
- (3) 080°.
- (4) 070°.

**N-0152.** Kolikšen je pravi potni kot rutnega segmenta F-D?

(glej prilogo 11!)

- (1) 288°.
- (2) 252°.
- (3) 198°.
- (4) 018°.

**N-0153.** Koliko znaša magnetni potni kot rutnega segmenta A-B?

(glej prilogo 10!)

- (1) 171°.
- (2) 286°.
- (3) 301°.
- (4) 316°.



**N-0154.** Magnetni potni kot za let od točke B do točke C je

(glej prilogo 10!)

- (1) 027°.
- (2) 042°.
- (3) 057°.
- (4) 142°.

**N-0155.** Kolikšen je magnetni potni kot od točke C proti točki A?

(glej prilogo 10!)

- (1) 155°.
- (2) 170°.
- (3) 185°.
- (4) 190°.

**N-0156.** Magnetni potni kot rutnega odseka D-E je

(glej prilogo 11!)

- (1) 303°.
- (2) 322°.
- (3) 314°.
- (4) 292°.

**N-0157.** Določite magnetni potni kot za let od točke E do točke F!

(glej prilogo 11!)

- (1) 069°.
- (2) 089°.
- (3) 091°.
- (4) 279°.

**N-0158.** Magnetni potni kot rute F-D na karti znaša

(glej prilogo 11!)

- (1) 087°.
- (2) 187°.
- (3) 198°.
- (4) 209°.

**N-0159.** 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 10!)

- (1) 332°.
- (2) 317°.
- (3) 302°.
- (4) 011°.

**N-0160.** Kateri magnetni kurz mora vzdrževati pilot na ruti B-C, če je TAS zrakoplova 90 kt, veter pa je 300°/20 kt?

(glej prilogo 10!)

- (1) 014°.
- (2) 029°.
- (3) 030°.
- (4) 043°.

**N-0161.** 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 10!)

- (1) 172°.
- (2) 168°.
- (3) 157°.
- (4) 142°.

**N-0162.** 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 11!)

- (1) 275°.
- (2) 286°.
- (3) 297°.
- (4) 303°.

**N-0163.** Magnetni kurz za let na ruti E-F pri hitrosti zrakoplova TAS 125 kt in pri vetru 360°/40 kt znaša

(glej prilogo 11!)

- (1) 051°.
- (2) 055°.
- (3) 062°.
- (4) 073°.

**N-0164.** 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 11!)

- (1) 224°.
- (2) 217°.
- (3) 202°.
- (4) 213°.

**N-0165.** 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 10!)

- (1) 14:35.
- (2) 14:40.
- (3) 14:44.
- (4) 14:49.

**N-0166.** Koliko znaša ETE na ruti B-C pri dejanski zračni hitrosti zrakoplova TAS 110 kt in vetru 360°/15 kt?

(glej prilogo 10!)

- (1) 20 min.
- (2) 24 min.
- (3) 28 min.
- (4) 32 min.

**N-0167.** Izračunajte ETE na ruti C-A, če je veter 200°/25 kt in hitrost zrakoplova TAS 100 kt!  
(glej prilogo 10!)

- (1) 52 min.
- (2) 45 min.
- (3) 38 min.
- (4) 34 min.

**N-0168.** 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 11!)

- (1) 18 min.
- (2) 20 min.
- (3) 22 min.
- (4) 30 min.

**N-0169.** Koliko znaša ETE na rutnem segmentu E-F pri dejanski zračni hitrosti zrakoplova TAS 108 kt in vetru 250°/30 kt?

(glej prilogo 11!)

- (1) 9 min.
- (2) 11 min.
- (3) 13 min.
- (4) 15 min.

**N-0170.** 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 11!)

- (1) Ob 07:35.
- (2) Ob 07:55.
- (3) Ob 07:58.
- (4) Ob 08:01.

**N-0171.** 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-0172.** Del vzletno-pristajalne steze, označen s črko A, se sme uporabljati za

(glej prilogo 14!)

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

**N-0173.** Katera od navedenih trditev, ki zadevajo uporabo letaliških vzletno-pristajalnih stez, je pravilna?

(glej prilogo 14!)

- (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.

**N-0174.** Kakšna je razlika med področjem A in področjem E?

(glej prilogo 14!)

- (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.

**N-0175.** Področje C na letališču je

(glej prilogo 14!)

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

**N-0176.** Puščice na pričetkih severno-južne steze pomenijo, da je ta del steze

(glej prilogo 15!)

- (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.

**N-0177.** Oznaki 4 in 22 pomenita, da je smer vzletno-pristajalne steze približno

(glej prilogo 15!)

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

**N-0178.** 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-0179.** Iglja 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-0180.** Točnost GPS je, podobno kot to velja za VOR, v veliki meri odvisna od oddaljenosti izbrane točke. Trditev je

- (1) pravilna.
- (2) napačna.

**N-0181.** GPS vodi zrakoplov na ruti po

- (1) ortodromi.
- (2) pasivni krivulji.
- (3) liniji kurza.
- (4) loksodromi.

**N-0182.** Katere smeri normalno izberemo pri prednastavitvi GPS?

- (1) Prave.
- (2) Kompasne.
- (3) Magnetne.

**N-0183.** Sprejem signala GPS je v veliki meri odvisen od višine leta zrakoplova. Trditev je

- (1) pravilna.
- (2) napačna.

**N-0184.** 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-0185.** Katero geodetsko izhodišče (Map Datum) selektiramo pri začetni nastavitvi GPS?

- (1) EUROPE.
- (2) NAD83.
- (3) WGS84.

**N-0186.** 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.

**LETALSKA METEOROLOGIJA (M)**

**M-0001.** Kako imenujemo zračni ovoj okoli zemeljske oble?

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

**M-0002.** Kateri so zaporedni sloji atmosfere?

- (1) Strato-, tropo-, mezo-, jonosfera.
- (2) Strato-, tropo-, jono-, mezosfera.
- (3) Tropo-, strato-, mezo-, jonosfera.
- (4) Tropo-, jono-, strato-, mezosfera.

**M-0003.** V katerem delu atmosfere se dogajajo vremenski pojavi?

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

**M-0004.** Kateri je tisti sloj atmosfere, kjer je vedno inverzija ali izotermija?

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

**M-0005.** Kako imenujemo tisti višji sloj zemljinega ozračja, kjer prenehajo vsi vremenski pojavi in kako visoko leži v standardni atmosferi?

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

**M-0006.** Kaj se dogaja z odstotkom kisika v troposferi z rastočo višino?

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

**M-0007.** Mednarodna standardna atmosfera po ICAO je zasnovana na naslednjih vrednostih:

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

**M-0008.** Izotermija je

- (1) naraščanje temperature zraka z višino.
- (2) razlika med dejansko temperaturo zraka in rosiščem.
- (3) pojav, ko ostaja z višino temperatura zraka stalna.
- (4) padanje temperature zraka z višino.

**M-0009.** Kaj je temperaturna inverzija?

- (1) Razvoj oblakov z intenzivnim vertikalnim razvojem.
- (2) Dobra vidljivost v spodnjih slojih ozračja in slaba vidljivost na višini.
- (3) Naraščanje temperature z višino.
- (4) Padec temperature z višino.

**M-0010.** Značilnost temperaturne inverzije je

- (1) stabilno ozračje.
- (2) nestabilno ozračje.
- (3) pobočni vzgorniki.
- (4) pojav neviht zračnih mas.

**M-0011.** Kateri pojav je povezan s temperaturno inverzijo?

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

**M-0012.** Kakšne vremenske pogoje lahko pričakujemo poleti pod slojem prizemne temperaturne inverzije pri visoki vlažnosti zraka?

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

**M-0013.** 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-0014.** Temperatura rosišča zračne mase

- (1) je vedno višja od temperature zračne mase.
- (2) je lahko tudi višja od temperature zračne mase.
- (3) lahko skupaj s temperaturo zraka služi za ocenitev stopnje zasičenosti oziroma relativne vlažnosti zraka.
- (4) ne omogoča ocenitve zasičenosti oziroma relativne vlažnosti zraka.

**M-0015.** Kaj izračunavamo s pomočjo naslednje formule?

$$(\text{razlika med temperaturo in rosiščem}) \times 123 = \dots\dots ?$$

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

**M-0016.** 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-0017.** 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-0018.** 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-0019.** Kaj od navedenega je merilo stabilnosti atmosfere?

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

**M-0020.** Nasičeni vzorec zraka se v spodnjih slojih troposfere dviga zaradi termičnega vzgona, če je

- (1) navpični termični gradient okoliškega zraka večji od  $0,6^{\circ}\text{C}/100\text{m}$ .
- (2) hladnejši v primerjavi z okoliškim zrakom.
- (3) toplejši v primerjavi z okoliškim zrakom.
- (4) navpični termični gradient okoliškega zraka manjši od  $0,6^{\circ}\text{C}/100\text{m}$ .

**M-0021.** Vlažnoadiabatsko gibanje zraka imenujemo tisto navpično gibanje zraka, ko se

- (1) prične tvorba oblaka pri dviganju suhega zraka.
- (2) med spuščanjem zračne mase prične kondenzacija vodne pare.
- (3) zasičeni zrak dviga in zato ohlaja za manj kot  $1^{\circ}\text{C}/100\text{ m}$ .
- (4) zasičeni zrak dviga in zato ohlaja za več kot  $1^{\circ}\text{C}/100\text{ m}$ .

**M-0022.** Padeč temperature zraka z višino v Mednarodni standardni atmosferi (ICAO) znaša

- (1)  $1,00^{\circ}\text{C}/100\text{ m}$ .
- (2)  $0,65^{\circ}\text{C}/100\text{ m}$  oziroma  $2^{\circ}\text{C}/1.000\text{ ft}$ .
- (3)  $0,80^{\circ}\text{C}/100\text{ m}$ .
- (4)  $0,50^{\circ}\text{C}/100\text{ m}$ .

**M-0023.** Kolikšno temperaturo zraka lahko pričakujemo na višini 7.500 ft, če je temperatura zraka na nadmorski višini 1.500 ft  $15^{\circ}\text{C}$ ?

- (1)  $+4^{\circ}\text{C}$ .
- (2)  $+3^{\circ}\text{C}$ .
- (3)  $0^{\circ}\text{C}$ .
- (4)  $-2^{\circ}\text{C}$ .

**M-0024.** Enota za podajanje zračnega tlaka v letalstvu je

- (1) atm.
- (2) mWS.
- (3) psi.
- (4) hPa.

**M-0025.** Kateri vrednosti ustreza normalni zračni tlak 1013,2 hPa?

- (1) 19,29 inče.
- (2) 670 mmHg.
- (3) 750 mmHg.
- (4) 760 mmHg.

**M-0026.** Katera sta tista dva instrumenta, s katerima merijo meteorologi zračni tlak?

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

**M-0027.** Kako se spreminja zračni tlak z rastočo višino?

- (1) Ostaja nespremenjen.
- (2) Pada konstantno po vsej višini za 1 hPa na vsakih 8 km.
- (3) Pade na približno polovično vrednost na višini 5.500 m.
- (4) Pade na polovično vrednost na višini približno 11.000 m.

**M-0028.** Približno katera je tista višina, na kateri znaša vrednost zračnega tlaka samo še polovico tiste na morskem nivoju?

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

**M-0029.** Debelina zemljine atmosfere je približno 600 km. Na kateri višini pade zračni tlak na polovico vrednosti, ki jo ima na morskem nivoju?

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

**M-0030.** Katero vrednost ima gostota zraka po Mednarodni standardni atmosferi (ICAO)?

- (1) 1,239 g/L.
- (2) 1,226 g/m<sup>3</sup>.
- (3) 0,001293 g/m<sup>3</sup>.
- (4) 1,226 kg/m<sup>3</sup>.

**M-0031.** V primeru, ko pri stalnem tlaku temperatura zraka narašča,

- (1) relativna vlažnost raste.
- (2) se razlika med temperaturo in rosiščem ne spreminja.
- (3) rosišče pada.
- (4) gostota zraka pada.

**M-0032.** V primeru, ko zrakoplov leti od področja z visokim zračnim tlakom proti področju z nizkim zračnim tlakom, in pilot vzdržuje po kazanju višinomera ves čas isto višino, dejanska višina zrakoplova

- (1) raste.
- (2) pada.
- (3) pada, vendar samo če dežuje.
- (4) ostaja nespremenjena.

**M-0033.** Gostota zraka, ki je v največji meri odvisna od temperature in zračnega tlaka, raste, če zračni tlak

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

**M-0034.** Kaj je lahko vzrok temu, da višinomer parkiranega zrakoplova kaže zvečer n.pr. 350 ft, drugo jutro pa 400 ft?

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

**M-0035.** V zračni masi, ki je hladnejša od standardne, kaže višinomer zrakoplova

- (1) napačno, zato v takšnih primerih ni uporaben.
- (2) točno.
- (3) preveč.
- (4) premalo.

**M-0036.** Hladnega zimskega dne letite pri lepem vremenu v Alpah. Višinomer, ki je nastavljen na tlak QNH, kaže v primerjavi z višino vrha gore, ki ga obkrožite

- (1) večjo višino od vrha.
- (2) manjšo višino od vrha.
- (3) točno višino vrha.
- (4) odgovor ni mogoč.

**M-0037.** 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.

**M-0038.** Odčitek na višinomeru zrakoplova, ki je priletel v hladno zračno maso, je

- (1) manjši od dejanske višine.
- (2) enak dejanski višini.
- (3) večji od dejanske višine.
- (4) na višinah pod 2.000 m GND manjši od dejanske višine.

**M-0039.** Katera sestavina zraka ima glavno vlogo pri meteoroloških pojavih?

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

**M-0040.** Količina vodnih hlapov, ki jo lahko vsebuje zrak, je v glavnem odvisna od

- (1) rosišča.
- (2) temperature.
- (3) stabilnosti zraka.
- (4) relativne vlažnosti.

**M-0041.** Pod pojmom "vidljivost pri tleh" razumemo

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

**M-0042.** Relativna vlažnost spuščajočega zraka v prosti atmosferi

- (1) narašča.
- (2) ostaja stalna.
- (3) pada.
- (4) nobeden od gornjih odgovorov ni pravilen.

**M-0043.** Kakšne vrednosti imajo v primeru megle temperatura zraka, rosišče, "spread" in relativna vlažnost?

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

**M-0044.** Posledica pomikanja toplega morskega zraka preko hladnih tal je

- (1) radiacijska megla.
- (2) frontalna megla.
- (3) advekcijaska megla.
- (4) toča.

**M-0045.** 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-0046.** Adveksijska megla se pojavlja

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

**M-0047.** Katere razmere ugodno vplivajo na razvoj radijacijske megle?

- (1) Močan veter pri tleh.
- (2) Zelo suh zrak.
- (3) Malo ali nobene oblačnosti.
- (4) Mokra tla.

**M-0048.** Kateri so tisti oblaki, iz katerih ni pričakovati padavin?

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

**M-0049.** Padavine v obliki ploh v glavnem padajo iz oblakov tipa

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

**M-0050.** Pri kateri vrsti oblakov lahko pričakujemo padavine v obliki ploh?

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

**M-0051.** Kateri so tisti oblaki, pod katerimi lahko naletimo na intenzivne padavine v obliki ploh?

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

**M-0052.** Kakšen veter pomeni znak na meteoroloških kartah?

(glej prilogo 16!)

- (1) Severnik jakosti 60 vozlov.
- (2) Zahodnik jakosti 60 vozlov.
- (3) Jug jakosti 15 vozlov.
- (4) Vzhodnik jakosti 15 vozlov.

**M-0053.** Kakšen veter piha v naših krajih pred prihodom oblačne fronte z zahoda?

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

**M-0054.** Kakšen veter lahko pričakujemo po prehodu hladne fronte, ki se Sloveniji približuje z zahoda?

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

**M-0055.** Burja v primorju

- (1) piha po prehodu fronte.
- (2) oznanja prihod fronte.
- (3) piha ob pobočjih zalednih planin navzgor.
- (4) je močan, vendar enakomeren veter.

**M-0056.** Smer višinskega vetra določimo po vremenski karti tako, da upoštevamo dejstvo, da veter piha

- (1) pravokotno na izobare.
- (2) od mesta z nižjim tlakom proti mestu z višjim tlakom.
- (3) vzdolž tlačnih izohips.
- (4) od mesta z višjim tlakom proti mestu z nižjim tlakom.

**M-0057.** Če je veter pri tleh 330/20, potem je veter na višini 1.500 m najbrž

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

**M-0058.** Kakšen veter lahko pričakuje posadka zrakoplova, ki leti od področja visokega tlaka proti področju nizkega tlaka?

- (1) Hrbtni veter.
- (2) Čelni veter.
- (3) Desni bočni veter.
- (4) Levi bočni veter.

**M-0059.** Kateri je najbolj nevaren pojav pri letenju v bližini nevihte?

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

**M-0060.** Kateri od navedenih oblakov so vedno sestavljeni iz ledenih kristalov?

- (1) Stratus, stratokumululus, kumululus.
- (2) Cirrostratus, cirokumululus.
- (3) Altokumululus, altostratus, nimbostratus.

**M-0061.** Oblaki, ki se pojavljajo na srednjih višinah, so

- (1) stratus, stratokumululus, kumululus.
- (2) cirostratus, cirokumululus.
- (3) altokumululus, altostratus, nimbostratus.

**M-0062.** Kateri oblaki že zgodaj dopoldne oznanjajo verjetnost nastanka neviht?

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

**M-0063.** 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-0064.** Katera od naslednjih vrst oblakov se razteza skozi vsaj tri nivoje oblakov?

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

**M-0065.** Katera od naslednjih vrst oblakov se razteza skozi vsaj dva nivoja oblakov?

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

**M-0066.** Katera vrsta oblakov je značilna za stabilno atmosfero?

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

**M-0067.** Kateri oblaki so posledica termične konvekcije?

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

**M-0068.** Oblaki z najbolj razvito turbulenco so

- (1) kopasti kumulusi.
- (2) kumulonimbusi.
- (3) nimbostratusi.
- (4) altokumulusi kastelanusi.

**M-0069.** Katera vrsta oblakov je značilna za labilno atmosfero?

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

**M-0070.** Katera vrsta oblakov nastane pomladi in poleti na čistem nebu kot posledica močnega segrevanja tal?

- (1) Stratusi.
- (2) Kumulusi.
- (3) Nimbostratusi.
- (4) Cirustratusi.

**M-0071.** Dopoldne so se razvili kumulusi, opoldne pa je nebo z njimi že močno prekrito. V takšnem primeru moramo najbolj verjetno računati na

- (1) razširitev kumulusov v stratuse nad inverzijo spuščanja.
- (2) razvoj kumulusov v kumulonimbuse in pojav neviht.
- (3) razpad kumulusov in pojav plave termike.
- (4) pokrivanje s cirustratusi in altostratusi in razpad kumulusov.

**M-0072.** Obsežno spuščanje zraka v področju visokega zračnega tlaka imenujemo

- (1) subsidenca.
- (2) inverzija.
- (3) adiabata.
- (4) advekcija.



**M-0073.** Posledica spuščanja zračnih mas v poletnem anticiklonu je

- (1) segrevanje ozračja, izginjanje inverzije, razpad oblakov.
- (2) nastanek inverzije, ohlajanje ozračja, tvorba oblakov.
- (3) segrevanje ozračja, nastanek inverzije, razpad oblakov.
- (4) razpad oblakov, ohlajanje ozračja, izginjanje inverzije.

**M-0074.** Kateri neugodni vremenski pogoji so značilni za zimski anticiklon?

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

**M-0075.** Kaj je vzrok temu, da je v anticiklonu največkrat toplo vreme?

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

**M-0076.** V kateri smeri se največkrat pomikajo področja nizkega zračnega tlaka na severni polobli?

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

**M-0077.** V kateri smeri rotirajo na severni polobli področja nizkega in v kateri smeri področja visokega zračnega tlaka?

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

**M-0078.** V katerem področju zračnega tlaka se zračne mase spuščajo in kakšno je tam ravnotežno stanje atmosfere?

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

**M-0079.** Katere oblake lahko pričakujemo poleti v vlažni in labilni zračni masi?

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

**M-0080.** Kateri vremenski pojavi so značilni za prehod ciklona in v katerem vrstnem redu se pojavljajo?

- (1) Razvedritve po daljšem deževju, kumulusni oblaki, padec zračnega tlaka, verjetnost ploh.
- (2) Visoka oblačnost, naraščanje zračnega tlaka, sunkovit zahodni veter, plohe.
- (3) Naraščajoča količina oblačnosti, padec zračnega tlaka, padavine, razpadanje oblačnosti, naraščanje zračnega tlaka s spremembo smeri vetra, kumulusna oblačnost.
- (4) Naraščajoča količina oblačnosti, padec temperature, padavine, razvedritev, plohe.

**M-0081.** 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-0082.** Vlažno in nestabilno zračno maso prepoznamo v poletnem času po

- (1) kumulusnih oblakih in plohah.
- (2) slabi vidljivosti in mirnem ozračju.
- (3) stratusnih oblakih in enakomernih padavinah.
- (4) megli in pršenju.

**M-0083.** Kje se nahajajo velika področja dvigajočih se zračnih mas?

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

**M-0084.** Kateri vremenski pojav je poleti najbolj značilen za hladno fronto?

- (1) Dež.
- (2) Nevihte s plohami.
- (3) Megla.
- (4) Slab dež.

**M-0085.** V katero stran spremeni veter svojo smer na severni polobli po prehodu tople in v katero smer po prehodu hladne fronte?

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

**M-0086.** Kateri oblaki so značilni za hladno fronto?

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

**M-0087.** Na kako močno vzgornike lahko naletimo v nevihtnem oblaku?

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

**M-0088.** Kako se vede veter po prehodu hladne fronte idealnega ciklona ? Smer vetra se

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

**M-0089.** Kako se vede veter in kakšna je vidljivost po prehodu hladne fronte poleti, in kateri oblaki in kakšne padavine so značilnost tega pojava?

- (1) Jakost vetra naraste, vidljivost je srednja, oblaki so AS in NS, padavine so zmerne.
- (2) Veter hitro spremeni smer v levo, vreme je vetrovno, oblaki so AS in NS, padavine so v obliki ploh.
- (3) Veter spremeni smer v levo, vreme je vetrovno, vidljivost je dobra, oblaki so CB in oblačni fraktusi, padavine so v obliki ploh.
- (4) Veter spremeni smer v desno, vreme je vetrovno, vidljivost je dobra, oblaki so CB, padavine so v obliki ploh in obstaja verjetnost neviht.

**M-0090.** Za stabilno zračno maso je značilen pojav

- (1) dobre vidljivosti.
- (2) dobre termike.
- (3) padavin v obliki ploh.
- (4) srednje do slabe vidljivosti z meglico.

**M-0091.** Pojav cirusne oblačnosti na splošno pomeni prihod

- (1) hladne fronte.
- (2) tople fronte.
- (3) okluzije tipa tople fronte.
- (4) linije nestabilnosti.

**M-0092.** Na kateri razdalji pred prihajajočo toplo fronto se praviloma pojavijo prvi cirostratusi in altostratusi?

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

**M-0093.** 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-0094.** Kateri oblaki so značilni za vlažen in stabilen zrak oblačne fronte?

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

## POSTOPKI V SILI IN PRVA POMOČ (F)

**F-0001.** Kaj je najbolj pomembno dejstvo, na katerega morate biti kot pilot ultralahkega zrakoplova še posebej pozorni pri visokih temperaturah in visoki travi na stezi?

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

**F-0002.** Kdaj je najkasneje potrebno prekiniti zalet pri vzletanju z ultralahkim zrakoplovom s steze, pokrite s tanko plastjo snega, če zrakoplov ne dobi potrebne hitrosti za odlepitev od tal?

- (1) Na koncu steze.
- (2) Po 100 m zaleta.
- (3) Na polovici dolžine steze.
- (4) Noben odgovor ni pravilen.

**F-0003.** Kako bi z ultralahkim zrakoplovom vzleteli z vzletišča, ki je pokrito z 20 cm svežega snega?

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

**F-0004.** Kaj bi storili, če bi med vzletanjem z odprtim ultralahkim zrakoplovom zapeljali v lužo in bi vam umazana voda zalila očala?

- (1) Takoj prekinem vzletanje.
- (2) Dodam poln plin, da čim hitreje vzletim.
- (3) Vzletim in si v zraku obrišem očala.
- (4) Ne ukrenem ničesar, ker je vzletanje rutina.

**F-0005.** Kaj bi ukrenili, če bi takoj po vzletu z ultralahkim zrakoplovom s steze športnega letališča na višini 5 m opazili, da ste se pozabili privezati?

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

**F-0006.** Kaj bi ukrenili, če bi takoj po vzletanju z ultralahkim zrakoplovom opazili, da eden od instrumentov v kokpitu ni dobro pritrjen?

- (1) Odletim v šolski krog in pristanem.
- (2) Povzpnem se na varno višino in poskusim popraviti napako.
- (3) Napako poskusim popraviti že med vzletanjem.
- (4) Nobeden od odgovorov ni ustrezen.

**F-0007.** Kateri od navedenih postopkov je ustrezen v primeru odpovedi motorja ultralahkega zrakoplova takoj po vzletu na višini cca. 10 m?

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

**F-0008.** Kateri od navedenih vrstnih redov postopkov pilota ultralahkega zrakoplova pri odpovedi motorja med vzletanjem na višini cca 50 m na koncu steze in pri levem bočnem vetru je pravilen?

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

**F-0009.** Kaj bi ukrenili kot pilot ultralahkega zrakoplova v primeru, če bi med vzletanjem na višini 50 m nad stezo motor pričel izpuščal posamezne takte in bi mu moč padla, preostanek steze pa je dovolj dolg za varen pristanek?

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

**F-0010.** Kateri od naštetih ukrepov pilota ultralahkega zrakoplova je najbolj ustrezen v primeru odpovedi motorja zrakoplova na višini 80 m v fazi vzletanja z vzletišča dolžine 150 m, na koncu katerega sta cesta in jarek pod pravim kotom na os steze?

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

**F-0011.** Če smo v izrednih primerih primorani pristajati s hrbtnim vetrom, moramo računati na

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

**F-0012.** V izogib bočnim obremenitvam podvozja pri dotiku tal med pristajanjem moramo vzdrževati

- (1) smer gibanja zrakoplova vzporedno s stezo.
- (2) vzdolžno os zrakoplova vzporedno s smerjo gibanja.
- (3) zadosten nagib v veter, da preprečimo zanos zrakoplova.

**F-0013.** Katera tehnika pristajanja je ustrezna v primeru pristajališča z enostranskim prihodom v pogojih močnega hrbtnega vetra?

- (1) Dolet pod blagim kotom z dovolj majhno hitrostjo in pravočasno zavirati.
- (2) Strm dolet in minimalno hitrost pristajanja.
- (3) Pristajanje brez plina z blokiranjem koles takoj po dotiku tal.

**F-0014.** Katera nevarnost preži v prvi vrsti na pilota odprtega ultralahkega zrakoplova brez blatnikov med pristajanjem na travnat teren po močnem nalivu?

- (1) Zanašanje zrakoplova na zemlji.
- (2) Nenadno poslabšanje vidljivosti zaradi brizganja vode.
- (3) Prevrnitev zrakoplova zaradi ugrezanja koles.

**F-0015.** Kako bi pristali, če vam med vzletanjem z ultralahkim zrakoplovom počí guma na sprednjem kolesu, vzleta pa ne morete prekiniti?

- (1) Izvedem dolgi dolet in čim bolj mehko kratek pristanem, po dotiku tal takoj ugasnem motor in ne zaviram.
- (2) Pristanem z minimalno hitrostjo in hitro zavrem.
- (3) Ugasnem motor in normalno pristanem.
- (4) Ugasnem motor in pristanem z minimalno hitrostjo.

**F-0016.** Kaj bi ukrenili, če v končnem doletu zagledate drugi zrakoplov, ki pristaja z nasprotne smeri?

- (1) Nadaljujem s pristajanjem, ker pristajam proti vetru.
- (2) Pristanem na začetek steze.
- (3) Z nizkim preletom nad stezo opozorim pilota drugega zrakoplova.
- (4) Prekinem pristajanje in odletim na drugi krog.

**F-0017.** Kaj bi ukrenili, če v končnem doletu na višini 150 m opazite, da se pred vaš ultralahki zrakoplov z leve na višini 100 m vrinja motorni zmaj, ki očitno tudi pristaja?

- (1) Nadaljujem s pristajanjem, ker pristajam proti vetru.
- (2) Pristanem na začetek steze.
- (3) Z nizkim preletom nad stezo opozorim pilota drugega zrakoplova.
- (4) Prekinem pristajanje in odletim na drugi krog.

**F-0018.** Kaj bi storili kot pilot ultralahkega zrakoplova, če se proti večeru pod vami na vzletišču nenadoma pojavi talna megla, po radijski postaji pa slišite, da na bližnjem letališču še letijo?

- (1) Takoj poskusim pristati na vzletišču, preden se megla zgosti.
- (2) Letim proti svetlejšemu zahodu, dokler ne priletim izven megle, in pristanem izvenletališko.
- (3) Odletim do bližnjega letališča, kjer še letijo, prosim za navodila za pristajanje in pristanem.
- (4) Z aktiviranjem padala rešim sebe in zrakoplov.

**F-0019.** Kaj bi ukrenili v primeru, če se vam pri pristajanju z ultralahkim zrakoplovom pripeti, da ste zaradi termike na polovici steze še vedno na isti višini, kot je bila nad pragom steze?

- (1) Preletim stezo in odletim na alternativno letališče.
- (2) Nadaljujem s pristajanjem, ker je termični vzgornik vedno omejen na ozko področje.
- (3) Poizkusim porabiti odvečno višino s prevlečenim letom.
- (4) Preletim stezo, zapeljem zrakoplov v šolski krog in ponovim pristanek.

**F-0020.** Kaj je prvi ukrep pilota ultralahkega zrakoplova pri nenadni odpovedi motorja na preletu?

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

**F-0021.** Kaj ste dolžni ukreniti pri odpovedi motorja ultralahkega zrakoplova nad terenom pod gosto meglo?

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

**F-0022.** Kakšen je pravilen vrstni red nadaljnjih postopkov pri odpovedi motorja ultralahkega zrakoplova na višini 150 m, potem ko smo zagotovili hitrost planiranja?

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

**F-0023.** Kaj je najbolje ukreniti, če nas z ultralahkim zrakoplovom na ruti preseneti nevihta?

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

**F-0024.** Kaj bi ukrenili, če pride na ruti z ultralahkim zrakoplovom do zaledenitve uplinjača in občutnega padca moči motorja?

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



**F-0025.** Kaj bi kot pilot ultralahkega zrakoplova ukrenili v primeru, če bi v teku prve pol ure letenja po opravljenem servisu in zamenjavi svečk na zrakoplovu opazili visoko temperaturo glave motorja in pa to, da se motor ne odziva na dodajanje plina in da hitro izgublja moč?

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

**F-0026.** Kaj bi storili, če na ruti z ultralahkim zrakoplovom zaradi močnega čelnega vetra ugotovite, da s preostankom goriva ne dosežete nobenega letališča?

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

**F-0027.** Kako bi z ultralahkim zrakoplovom izvedli izvenletališki pristanek z delujočim motorjem v primeru, ko vam količina preostalega goriva ne zadošča za dosego letališča?

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

**F-0028.** Kateri od naštetih terenov je najbolj primeren za izvenletališki pristanek z ultralahkim zrakoplovom?

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

**F-0029.** Kateri od naštetih terenov je najprimernejši za izvenletališki pristanek z ultralahkim zrakoplovom?

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

**F-0030.** Kateri od navedenih terenov je najbolj ustrezen za izvenletališki pristanek v primeru odpovedi motorja ultralahkega zrakoplova na višini 300 m?

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

**F-0031.** Kako pristajamo z zrakoplovom pri izvenletališkem pristanku na teren z izrazitim vzdolžnim naklonom?

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

**F-0032.** Kako bi z ultralahkim zrakoplovom izvedli zasilni pristanek na njivo z visoko kulturo?

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

**F-0033.** Kaj od navedenega je ustrezno v primeru, če sta na izvenletališkem pristanku z ultralahkim zrakoplovom prisiljeni pristati na zelo neraven teren ali pa če vidite, da se boste zaleteli v ovire na koncu izteka?

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

**F-0034.** Kam in kako pristajamo v primeru odpovedi motorja ultralahkega zrakoplova nad skalnato morsko obalo?

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

**F-0035.** Kako z lahkim zrakoplovom v brezvetrju zasilno pristanemo na rečno ali jezersko gladino v bližini obale?

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

**F-0036.** Katera od navedenih akcij je najbolj ustrezna, če po odpovedi motorja ultralahkega letala neposredno pred ravnanjem pri pristajanju na teren izven letališča ugotovite, da je teren prekratek in da ima na koncu visoke ovire?

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

**F-0037.** Kaj bi storili, če bi z vašim zrakoplovom nepoškodovani obviseli na žicah visokonapetostnega daljnovoda nekaj metrov nad zemljo in če je sprva prišlo do iskrenja, potem pa je le-to prenehalo?

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

**F-0038.** Kaj od navedenega je najbolj pomembno pregledati pred letenjem z ultralahkim zrakoplovom po daljši nevihti in močnem dežju?

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

**F-0039.** Katere so tiste točke, katerim moramo pri pripravah na izvedbo višinskega leta preko 4.000 m z ultralahkim zrakoplovom posvetiti še posebno pozornost?

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

**F-0040.** Ali je dovoljeno uporabljati za dvosedežno ultralahko letalo reševalno padalo, ki je originalno predvideno za enosedežnik?

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

**F-0041.** Reševalni sistem na ultralahkem zrakoplovu je

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

**F-0042.** Katera opravila oz. v katerem vrstnem redu so ustrezna pri reševanju ultralahkega zrakoplova s padalom blizu zemlje?

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

**F-0043.** Kje bi pristali z ultralahkim zrakoplovom, da bi najbolje pomagali ponesrečenemu pilotu zmaja, ki ste ga opazili viseti na drevju v gozdu?

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

**F-0044.** Koga bi poklicali, če vidite, da je pilot po izskoku s padalom iz poškodovanega zrakoplova obvisel na visokem drevesu?

- (1) Gozdarja z motorno žago.
- (2) Gasilce.
- (3) Center 112.
- (4) Helikopter.

**F-0045.** Koga bi poklicali potem, ko ste imobilizirali pilota, ki je po nesreči z zrakoplovom v šoku in ima hude bolečine v hrbtu?

- (1) Helikopter.
- (2) Zdravnika.
- (3) Najbližjega voznika osebnega avta.
- (4) Center 112.

**F-0046.** Kdo je dolžan po svojih močeh in znanju pomagati ponesrečenim v nezgodi?

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

**F-0047.** Komur damo praviloma prednost pri nujenju prve pomoči pri nesreči, če je poškodovanih več oseb?

- (1) Tistim, ki so nezavestni ali hudo krvavijo.
- (2) Tistim, ki najbolj stokajo in kličejo na pomoč.
- (3) Začnemo pri prvemu, na katerega naletimo.

**F-0048.** Kateremu ponesrečencu najprej pomagamo?

- (1) Nezavestnemu.
- (2) Tistemu, za katerega sumimo, da ima poškodbo hrbtenice.
- (3) Tistemu, za katerega sumimo, da ima notranje krvavitve.

**F-0049.** Poškodovanemu v nesreči

- (1) vedno slečemo poškodovani predel.
- (2) pustimo obleko pri miru.
- (3) slečemo le predel, kjer ime rane.

**F-0050.** Kakšne barve so koža in ustnice ponesrečenca, ki je izgubil veliko krvi?

- (1) Rožnate.
- (2) Blede.
- (3) Pomodrele.

**F-0051.** Kako hitro lahko poškodovani izkrvavi iz hudo krvaveče rane?

- (1) V eni minuti.
- (2) V četrt ure.
- (3) V eni uri.

**F-0052.** Kaj bi storili, če se vam med čakanjem na reševalce zbudi pri poškodovanem sum za notranjo krvavitev in se mu stanje slabša?

- (1) Odpeljem ga z osebnim avtomobilom v bolnišnico.
- (2) Kljub vsemu počakam na reševalce.
- (3) Sam odhitim po pomoč.

**F-0053.** Katere so tiste poškodbe, pri katerih je poškodovanemu med čakanjem na zdravniško pomoč dovoljeno dati osvežilne napitke?

- (1) Poškodbe trebuha.
- (2) Opekline in hude krvavitve.
- (3) Nezavesti.

**F-0054.** Katera od navedenih poškodb ima prioriteto pri nujenju prve pomoči?

- (1) Odprti prelom stegenice.
- (2) Hude opekline oprsja in trebuha.
- (3) Huda arterialna krvavitev na podlahti.

**F-0055.** Kaj damo piti ponesrečenemu po hudi izgubi krvi, če mora dalj časa čakati na prevoz v bolnišnico?

- (1) Črno kavo.
- (2) Vodo.
- (3) Žganje.

**F-0056.** Kakšen ležeči položaj je pravilen v primeru poškodbe z izgubo večje količine krvi iz rane na stegnu?

- (1) Z dvignejo glavo in udi.
- (2) Na hrbtu z dvignjenimi udi in spuščeno glavo.
- (3) Na hrbtu vodoravno.

**F-0057.** Kateri način za dokončno ustavitev hujše krvavitve je v prvi pomoči najbolj primeren?

- (1) Prvi povoj.
- (2) Pritisk s prsti preko gaze na rano oz. kompresijska obveza.
- (3) Preveza uda (Esmarchova preveza).

**F-0058.** Kaj je potrebno najprej storiti pri hujši krvavitvi iz rane na podlahti?

- (1) Pritisnemo s prsti na žilo na podlahti ali v pazduhi.
- (2) Obvežemo s kompresijsko (pritisno) obvezo.
- (3) Obvežemo s prvim povojem.

**F-0059.** Kako tesno smemo zategniti kompresijsko obvezo? Toliko, da

- (1) krvavitev preneha, na obvezanem udu pa še vedno lahko otipamo pulz.
- (2) ud pomodri.
- (3) na obvezanem udu pulza ne moremo več otipati in da ud pobledi.

**F-0060.** Kateri je tisti razlog, zaradi katerega poškodovanemu, ki hudo krvavi iz rane na vratu, ne moremo napraviti zanesljive kompresijske obveze?

- (1) Poškodovani je navadno vedno nemiren.
- (2) Poškodovani bi se lahko zadušil.
- (3) Zadostuje navaden povoj.

**F-0061.** Kateri od navedenih vrstnih redov postopkov pri hudi krvavitvi uda je pravilen?

- (1) -pritisk s prsti na krvavečo žilo  
-kompresijska obveza  
-tipanje pulza na obvezanem udu  
-imobilizacija uda.
- (2) -preveza uda  
-tipanje pulza na obvezanem udu  
-imobilizacija uda.

**F-0062.** Kdaj lahko pri krvavitvi na vratu, pazduhi ali dimljah pritisnemo na rano kar z golo pestjo ali s prsti?

- (1) Vedno.
- (2) Samo v nujnih primerih, ko sterilne tkanine ni pri roki.
- (3) Nikoli, ker lahko tako rano okužimo.

**F-0063.** Kako zaustavimo hudo krvavitev v dimljah?

- (1) S kompresijsko obvezo.
- (2) S prvim povojem.
- (3) S pritiskom na rano s prsti preko sterilne gaze ali čistega robca.

**F-0064.** Kakšen je pravilen vrstni red ukrepov prve pomoči pri hudem krvavenju iz rane na podlahti?

- (1) - pritisk s prsti na žilo nadlahti ali v pazduhi,  
- kompresijska obveza,  
- kontrola pulza na zapestju,  
- imobilizacija uda (lahko s trikotno ruto, prste pustimo proste).
- (2) - kompresijska obveza,  
- imobilizacija uda,  
- pritisk s prsti na žilo,  
- kontrola pulza na zapestju.

**F-0065.** Kako oskrbimo odtrganino uda?

- (1) Samo s kompresijsko obvezo.
- (2) Z Esmarchovo prevezo tik nad odtrganino in s prvim povojem.
- (3) Samo s prvim povojem.

**F-0066.** Kaj je še potrebno storiti, potem ko namestimo kompresijsko obvezo na nadlahti?

- (1) Imobilizirati ud.
- (2) Nič.
- (3) Kontrolirati pulz na zapestju poškodovane roke in imobilizirati ud.

**F-0067.** Kakšna je barva kože in ustnic poškodovanca, ki se duši?

- (1) Bleda.
- (2) Rožnata.
- (3) Pomodrela.

**F-0068.** Kaj pomeni pomodrela koža pri nezavestnem poškodovancu?

- (1) Hudo izgubo krvi.
- (2) Dušenje.
- (3) Zastrupitev z ogljikovim monoksidom oziroma z izpušnimi plini.

**F-0069.** Kaj pomenita sunkovito dihanje in pomodrelost poškodovanega?

- (1) Hudo notranjo krvavitev.
- (2) Motnje v dihanju.
- (3) Poškodbo trebušnih organov.

**F-0070.** Kateremu od treh navedenih poškodovanih bi pomagali z umetnim dihanjem?

- (1) Nezavestnemu, ki ga je udaril električni tok in ne diha.
- (2) Nezavestnemu, ki leži na hrbtu in hrope.
- (3) Poškodovancu s poškodovano hrbtenico.

**F-0071.** Kaj najprej storimo, če koga zadene električni tok (je nezavesten, ne diha in je še v stiku z tokovodnikom)?

- (1) Takoj pričnemo z umetnim dihanjem.
- (2) Prekinemo stik s tokom (s suho palico, letvo in podobnim).
- (3) Pokličemo reševalce.

**F-0072.** Kaj je potrebno storiti, če je poškodovani nemiren, čeprav leži na boku, hrope in je pomodrel?

- (1) Ne čakamo več na reševalce, ampak ga sami odpeljemo s svojim osebnim avtomobilom.
- (2) Poskusimo ga obuditi z rahlimi udarci po licih.
- (3) Potisnemo mu spodnjo čeljust naprej, ker je morda jezik zdrknil navzad in mu maši dihalne poti.

**F-0073.** Kateremu poškodovanemu moramo najprej pomagati?

- (1) Nezavestnemu, ki se duši.
- (2) Hudo opečenemu.
- (3) Tistemu z odprtim prelomom goleni.

**F-0074.** Kakšen je pravilen položaj za nezavestnega poškodovanca, ki diha in mu utripa srce?

- (1) Na hrbtu z dvignjenim zglavjem.
- (2) Na hrbtu s podloženimi koleni.
- (3) Na boku z obrazom proti tlom.

**F-0075.** Kateremu ponesrečencu dajemo umetno dihanje?

- (1) Nezavestnemu, ki diha.
- (2) Tistemu, ki ima zaprto poškodbo glave in ne diha.
- (3) Tistemu, ki je v šoku in ima zaprt prelom stegenice.

**F-0076.** Kako očistimo dihalne poti poškodovanemu, ki se duši?

- (1) Z dvema prstoma, zavitima v robec, mu sežemo v usta in jih očistimo.
- (2) Poškodovanega damo čez kolena in ga potolčemo po hrbtu.
- (3) Čiščenje dihalnih poti ni potrebno.

**F-0077.** Kaj je potrebno storiti pred pričetkom umetnega dihanja z usti?

- (1) Prepričamo se, da poškodovani nima zlomljenih reber.
- (2) Poškodovanemu upognemo glavo nazaj.
- (3) Poškodovanemu oskrbimo morebitne rane.

**F-0078.** V kakšnem položaju mora biti glava poškodovanega pri umetnem dihanju z usti?

- (1) Upognjena naprej.
- (2) Upognjena močno nazaj.
- (3) V vodoravnem položaju.



**F-0079.** V kakšnih presledkih vpihavamo zrak ponesrečencu pri umetnem dihanju z usti?

- (1) 24-krat v minuti.
- (2) 12- do 16-krat v minuti.
- (3) 8-krat v minuti.

**F-0080.** Kako pri dajanju umetnega dihanja z usti zajemamo zrak?

- (1) Kolikor mogoče globoko.
- (2) Malo globlje kot pri običajnem vdihu.
- (3) Manj, kot vdihujemo običajno.

**F-0081.** Koliko časa je potrebno izvajati umetno dihanje?

- (1) Dokler poškodovani ne prične dihati sam, oziroma vsaj 2 uri, če prej ne pride zdravnik.
- (2) Dokler se ne utrudimo.
- (3) Največ pol ure.

**F-0082.** Kako poskusimo pogasiti požar na motorju na tleh, če nimamo gasilnega aparata?

- (1) Z vodo.
- (2) Motor pokrijemo z odejo in ga zasujemo s peskom ali prstjo.
- (3) Pokličemo gasilce.

**F-0083.** Kako pomagamo, če se kdo polije s kislino iz akumulatorja?

- (1) Prizadeti del telesa samo sterilno obvežemo.
- (2) Hitro izperemo kislino z veliko vode in nato sterilno obvežemo.
- (3) Prizadeti del namažemo z mazilom in obvežemo.

**F-0084.** Kaj je potrebno storiti, če komu brizgne v oko tekočina iz akumulatorja?

- (1) Oko izperemo z vodo, sterilno obvežemo in poškodovanega napotimo k zdravniku.
- (2) Poškodovanega obvežemo.
- (3) Ukrepanje ni potrebno.

**F-0085.** Pri katerih od navedenih poškodb poškodovanemu ni dovoljeno dajati osvežilne napitke, če dalj časa ni reševalcev?

- (1) Pri poškodbah trebuha.
- (2) Pri opeklinah in hudih krvavitvah.
- (3) Pri zlomu podlahti.

**F-0086.** Kako oskrbimo hujšo rano?

- (1) Posujemo jo s praškom za rane in jo obvežemo.
- (2) Polijemo jo z žganjem in jo obvežemo.
- (3) Obvežemo jo s prvim povojem.

**F-0087.** Katere vrste ran je izjemoma dovoljeno izpirati?

- (1) Globoke rane, polne tujkov.
- (2) Umazane odrgnine, zelo plitve umazane rane in rane zaradi ugriza.
- (3) Rane na prstih.

**F-0088.** Kako oskrbimo večjo rano?

- (1) Izperemo jo z razkužilom in jo nato posujemo s praškom.
- (2) Nanjo ne dajemo ničesar in jo le sterilno obvežemo.
- (3) Izpiramo jo s hladno vodo.

**F-0089.** Kako pomagamo pri omrzlinah na rokah?

- (1) Omrzline postopoma ogrevamo z vodo.
- (2) Roke drgnemo s snegom.
- (3) Omrzline segrevam v topli kopeli s temperaturo 40°C.

**F-0090.** Za kaj so predvsem namenjeni prvi povoji?

- (1) Za obveze ran.
- (2) Za imobilizacije.
- (3) Za preveze udov.

**F-0091.** Kako oskrbimo majhno opekline na roki?

- (1) Hladimo jo z vodo in nato sterilno obvežemo.
- (2) Namažemo jo z mazilom.
- (3) Posujemo jo s praškom za rane.

**F-0092.** Kateri del telesa oskrbimo najprej, ko pomagamo hudo opečenemu?

- (1) Oči.
- (2) Roko in prste.
- (3) Trup.

**F-0093.** Kako oskrbimo obsežnejšo opekline na obrazu?

- (1) Namažemo jo z oljem.
- (2) Na opekline ne dajemo ničesar.
- (3) Opekline sterilno obvežemo.

**F-0094.** Kako praviloma obvežemo opečeno roko in prste?

- (1) Vse prste skupaj.
- (2) Vsak prst posebej.
- (3) Ni važno, kako obvežemo.

**F-0095.** Kako ravnamo pri nudenju prve pomoči v primeru opekline roke in zapestja?

- (1) Hladimo z vodo in sterilno obvežemo.
- (2) Namažemo z mazilom in obvežemo s prvim povojem.
- (3) Obvežemo samo suho sterilno.

**F-0096.** Kaj smemo dati piti poškodovanemu, pri katerem sumimo na poškodbe v trebuhu?

- (1) Mleko.
- (2) Čaj z limono.
- (3) Ničesar.

**F-0097.** Kakšen je pravilen položaj za ponesrečenca, ki ima hudo poškodovan prsni koš?

- (1) Napol sedeč.
- (2) Vodoraven.
- (3) Na boku.

**F-0098.** Kakšen je primeren položaj za prevoz poškodovanca s prelomom reber?

- (1) Na hrbtu s podloženim ledvenim delom.
- (2) Napol sedeč.
- (3) Vodoraven in vznak.

**F-0099.** Ali prste pri imobilizaciji podlahti tudi obvežemo?

- (1) Da, lahko.
- (2) Ne, prsti morajo ostati prosti.
- (3) Ni pomembno.

**F-0100.** Kateri od navedenih ukrepov, ki zadevajo pravilno imobilizacijo pri zlomu uda, je pravilen?

- (1) Zlom skušam uravnati sam.
- (2) Dobim pomočnike, da pomagajo z rahlo vleko na nasprotni strani zloma in po možnosti še podpirajo mesto zloma, nakar imobiliziram.
- (3) Vlečem zlomljeni ud in imobiliziram.

**F-0101.** Kaj naredimo najprej pri sumu na zlom roke v zapestju?

- (1) Poskusimo naravnati zlom.
- (2) Z opornico imobiliziramo zgornji del roke do rame.
- (3) Imobiliziramo roko od prstov do komolca.

**F-0102.** Po kakšnem vrstnem redu ukrepamo pri nujenju prve pomoči nezavestnemu poškodovanemu z odprtim zlomom desne goleni?

- (1) - obrnemo ga na bok,  
- obvežemo rano,  
- imobiliziramo zlom.
- (2) - obvežemo rano,  
- obrnemo ga na bok,  
- imobiliziramo golen.

**F-0103.** Kateri od navedenih postopkov je pravilen pri odprtem prelomu stegnenice?

- (1) - prvi povoj čez rano, ki smo jo odkrili,  
- imobilizacije od pazduhe do stopala,  
- položaj na hrbtu z rahlo dvignjenim poškodovanim udom.
- (2) - kompresijska obveza čez obleko,  
- položaj nahrbtu z vodoravnim položajem poškodovanega uda,  
- imobilizacije od pazduhe do stopala.

**F-0104.** Kaj naredimo najprej, če poškodovanega v kolku hudo boli in zato sumimo na zlom v kolku?

- (1) Pomagamo mu na noge, da vidimo, če lahko hodi.
- (2) Poškodovano nogo imobiliziramo ob zdravo.
- (3) S premikanjem poskusimo ugotoviti naravo poškodbe.

**F-0105.** Kako pomagamo pri zlomu, zvinu ali izpahu udov?

- (1) Prizadeti del samo uravnamo.
- (2) Na poškodovani del damo samo hladne obkladke.
- (3) Prizadeti del imobiliziramo.

**F-0106.** Kako oskrbimo poškodovan gleženj?

- (1) Imobiliziramo ga od srede prstov do kolena.
- (2) Nanj dajemo tople obkladke.
- (3) Ne storimo ničesar, ker bi prvo pomoč dal zdravnik.

**F-0107.** Kaj naredimo z nezavestnim poškodovanim, če sumimo, da ima poškodovano hrbtenico?

- (1) Obrnemo ga na bok kot vsakega nezavestnega poškodovanca.
- (2) Pustimo ga ležati na hrbtu in mu podložimo ledveni predel.
- (3) Ne storimo ničesar.

**F-0108.** Najmaj koliko oseb mora sodelovati pri imobilizaciji poškodovane hrbtenice?

- (1) Dve.
- (2) Štiri.
- (3) Šest.

**F-0109.** Zakaj je potrebno posebno previdno prenašati poškodovanega, pri katerem sumimo, da ima poškodovano hrbtenico?

- (1) Da mu ne bi poškodovali hrbtni mozeg.
- (2) Da mu ne bi povzročali dodatne bolečine.
- (3) Da ne bi izkrvavel.

**F-0110.** Kako ravnamo s poškodovanim, za katerega domnevamo, da ima poškodovano hrbtenico, v bližini pa ni primerne deske?

- (1) Pomagamo mu previdno sesti, in tako naj počaka na reševalce.
- (2) Naredimo mu ležišče na ravnem terenu in ga tja prenesemo z najmanj tremi pomočniki.
- (3) Pustimo ga ležati, kjer je.

**F-0111.** V katerega od navedenih položajev namestimo imobilizirani spodnji ud?

- (1) V vodoraven položaj.
- (2) V nekoliko dvignjen položaj.
- (3) Položaj ni pomemben.

**F-0112.** Kakšna je pravilna prva pomoč v primeru poškodovanega, ki ga je v zrakoplovu pri nesreči stisnilo in ki hrope in toži o bolečinah v prsnem košu, potem ko smo ga izvlekli iz kabine?

- (1) Bočni položaj in čakanje na reševalce.
- (2) Polesedeči položaj in čakanje na reševalce.
- (3) Takojšen prevoz v bolnišnico z osebnim avtomobilom.

**F-0113.** Kakšen je pravilen položaj za poškodovanega, če sumimo na poškodbo v trebuhu?

- (1) Na hrbtu, z nekoliko dvignjenim vzglavjem in podloženimi koleno.
- (2) Na hrbtu vodoravno.
- (3) Na trebuhu.

**F-0114.** Katera je tista vrsta poškodbe oziroma stanje, pri kateri potrebuje poškodovani najbolj skrbno nego pri čakanju na prevoz?

- (1) Notranja poškodba trebuha.
- (2) Nezavest.
- (3) Zlom goleno.

**F-0115.** Kateri od navedenih ukrepov pri dajanju prve pomoči v primeru suma na poškodbo medenice je najbolj ustrezen?

- (1) S premikanjem in pritiskanjem poskušamo natančneje določiti mesto poškodbe.
- (2) Poškodovanega položimo na trdo ležišče.
- (3) Poškodovanemu pomagamo na noge.

## RADIOFONIJA (R)

**R-0001.** 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-0002.** 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-0003.** 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-0004.** 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-0005.** 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-0006.** Izraz "SVFR let" pomeni

- (1) posebni VFR let.
- (2) reševalni VFR let.
- (3) sektorski VFR let.
- (4) šolski VFR let.

**R-0007.** Kratica "VMC" pomeni

- (1) vizualne meteorološke pogoje.
- (2) let po pravilih instrumentalnega letenja.
- (3) instrumentalne meteorološke pogoje.
- (4) let po pravilih vizualnega letenja.

**R-0008.** 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-0009.** 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-0010.** 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-0011.** 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-0012.** 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-0013.** 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-0014.** Mednarodna radiotelefonska okrajšava QNH pomeni

- (1) zračni tlak na nadmorski višini vzletišča.
- (2) radio-far.
- (3) nastavitve pomožne barometrične skale, tako da instrument kaže na zemlji nadmorsko višino.
- (4) določeno geografsko mesto, s katerega se javlja pozicija zrakoplova.

**R-0015.** 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-0016.** 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-0017.** Izraz "ALTITUDE" pomeni

- (1) nadmorsko višino.
- (2) višino nad letališčem.
- (3) nivo leta.
- (4) barometrično višino.

**R-0018.** 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-0019.** 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-0020.** 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-0021.** 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-0022.** 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-0023.** 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-0024.** 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-0025.** Po radijski zvezi se višina 5.000 ft javi kot

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

**R-0026.** 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-0027.** 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-0028.** 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-0029.** 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-0030.** Številka 600 se v radijski depeši izgovori kot

- (1) SIX-ZERO-ZERO.
- (2) SIX HUNDRED.
- (3) SIX-NULL-NULL.
- (4) SIXTY- ZERO.

**R-0031.** 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-0032.** 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-0033.** 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-0034.** 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-0035.** Točka A na letališču je

(glej prilogo 17!)

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

**R-0036.** Točka B na stezi za vožnjo letališča neposredno pred stezo se imenuje

(glej prilogo 17!)

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

**R-0037.** Točko C na vzletni stezi imenujemo

(glej prilogo 17!)

- (1) START-UP POSITION.
- (2) APRON.
- (3) BASE LEG.
- (4) LINE-UP POSITION.

**R-0038.** Pozicija zrakoplova v letališkem krogu, označena na sliki z E, se imenuje

(glej prilogo 17!)

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

**R-0039.** Kateri del letališkega kroga imenujemo "BASE LEG"?

(glej prilogo 17!)

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

**R-0040.** Katera oznaka na sliki označuje del letališkega kroga, imenovan "FINAL LEG"?

(glej prilogo 17!)

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

**R-0041.** 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-0042.** 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-0043.** 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-0044.** 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-0045.** 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-0046.** 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-0047.** 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-0048.** 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-0049.** 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-0050.** 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-0051.** 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-0052.** 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-0053.** 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.

**R-0054.** 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-0055.** 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-0056.** Pilot prestreženega zrakoplova sporoči pilotu zrakoplova prestreznika, da ne more postopati po njegovih navodilih, z naslednjim radiotelefonskim izrazom:

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

**R-0057.** Pilot prestreženega zrakoplova javi pilotu zrakoplova prestreznika, da se je izgubil in da ni gotov v svojo pozicijo, z naslednjim mednarodnim radiotelefonskim izrazom:

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

**R-0058.** 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-0059.** Standardna radijska postaja v zrakoplovu deluje na frekvenčnem območju

- (1) UHF.
- (2) VHF.
- (3) HF.
- (4) LF.

**R-0060.** Predpisani razmak med kanali VHF COMM radijske postaje v zrakoplovu, ki leti v pogojih VFR je

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

**R-0061.** 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.

**R-0062.** Predpisana izhodna moč radijske postaje na zrakoplovu, ki leti izven območja letališča, mora biti najmanj

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

**R-0063.** Kaj nastavljam z gumbom VOL na radijski postaji v zrakoplovu?

- (1) Moč sprejemanja.
- (2) Moč oddajanja.
- (3) Frekvenco.
- (4) Glasnost zvočnika oziroma slušalk.

**R-0064.** Kaj naj stori pilot zrakoplova, če mu javijo, da ga po radijski zvezi slabo slišijo?

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

**R-0065.** S stikalom na radijski postaji, označenim s SQ,

- (1) naravnavamo moč oddajanja.
- (2) vključujemo in izključujemo zaporni prag sprejemanja.
- (3) povečujemo frekvenčni obseg sprejemnika.
- (4) zožujemo frekvenčno območje.

**LETALSKI PREDPISI (Z)**

**Z-0001.** Najmanj koliko mora biti stara oseba, da se lahko prične usposabljanje za pilota ultralahkega zrakoplova?

- (1) Biti mora polnoletna.
- (2) 14 let.
- (3) 15 let.
- (4) 16 let.

**Z-0002.** Najmanj koliko samostojnega nalleta na ultralahkem zrakoplovu mora imeti kandidat za polaganje izpita za dovoljenje pilota ultralahkega zrakoplova?

- (1) 30 ur.
- (2) 25 ur.
- (3) Toliko, kot je predpisano s programom usposabljanja letalske šole.
- (4) Toliko, da je sposoben varno upravljati zrakoplov.

**Z-0003.** Najmanj koliko mora biti star kandidat za polaganje izpita za dovoljenje pilota ultralahkega zrakoplova?

- (1) 18 let.
- (2) 17 let.
- (3) 16 let.
- (4) 15 let.

**Z-0004.** Kateri je tisti dokument oziroma podatek, ki ga je kandidat za opravljanje izpita za vsako pilotsko licenco ali dovoljenje poleg potrdila o nalletu dolžan priložiti k prošnji za polaganje izpita?

- (1) Zdravniško spričevalo, ne starejše od mesec dni.
- (2) Polica o osebnem nezgodnem zavarovanju.
- (3) Davčna številka.
- (4) Potrdilo inštruktorja o usposobljenosti s potrdilom letalske šole o uspešnem končanju programa usposabljanja.

**Z-0005.** Kateri zdravstveni kriterij mora izpolnjevati kandidat za polaganje dovoljenja pilota ultralahkega zrakoplova?

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

**Z-0006.** Koliko traja veljavnost dovoljenja pilota ultralahkega zrakoplova?

- (1) 1 leto.
- (2) 2 leti.
- (3) 3 leta.
- (4) 4 leta.



**Z-0007.** Kako se opravlja preskus strokovnosti pilota ultralahkega zrakoplova za podaljšanje veljavnosti dovoljenja v primeru, če po izteku njegove veljavnosti ni poteklo več kot leto dni?

- (1) Samo pri upravniku letalske šole, ki izvaja usposabljanje pilotov ultralahkih zrakoplovov.
- (2) Samo pred komisijo.
- (3) Pri vsakem učitelju letenja z zadevno vrsto ultralahkega zrakoplova.
- (4) Samo pri inšpektorju za varnost zračne plovbe.

**Z-0008.** Po kakšnem načelu si vpišeta nalet na dvosedežnem zrakoplovu inštruktor in učenec?

- (1) Vsak si sme vpisati polovico skupnega časa letenja.
- (2) Vsak si sme vpisati poljuben delež skupnega časa letenja, s tem da vsota ne sme presegati skupnega časa letenja.
- (3) Vsak si vpiše skupni čas letenja.
- (4) Vsak si sme vpisati samo dejanski čas, ko je pilotiral zrakoplov.

**Z-0009.** Katere ultralahke zrakoplove sme pilotirati oseba z dovoljenjem pilota ultralahkega zrakoplova, če ima v knjižici letenja vpisano vrsto "ultralahko letalo"?

- (1) Vse vrste ultralahkih zrakoplovov.
- (2) Ultralahka letala in ultralahka jadralna letala.
- (3) Samo ultralahka letala.
- (4) Ultralahka letala in motorne zmaje.

**Z-0010.** Katerega od navedenih pogojev o minimalnem naletu mora izpolnjevati oseba z dovoljenjem pilota ultralahkega zrakoplova, da se sme z ultralahkim zrakoplovom udeležiti tekmovanja oziroma letalske prireditve?

- (1) 200 ur skupnega naleta.
- (2) 150 ur skupnega naleta.
- (3) 100 ur skupnega naleta.
- (4) 100 ur samostojnega naleta.

**Z-0011.** Ali sme pilotirati ultralahki zrakoplov določene vrste oseba, ki ima veljavno licenco športnega pilota zrakoplova zadevne vrste oz. pilotsko licenco višjega ranga, nima pa dovoljenja pilota ultralahkega zrakoplova?

- (1) Da, ker gre za pilotsko licenco višjega ranga.
- (2) Ne, ker pravilnik o ultralahkih zrakoplovih tega ne predvideva.
- (3) Da, če ima v knjižico letenja vpisan zadevni tip ultralahkega zrakoplova.
- (4) Da, vendar se ji takšen nalet za športnega pilota letala ne prizna.

**Z-0012.** Kdo razen inštruktorja letenja se sme voziti na drugem sedežu zrakoplova, ki ga samostojno pilotira pripravnik?

- (1) Ožji družinski član pilota pripravnika.
- (2) Pripravnik iz iste skupine.
- (3) Izkušen pilot ultralahkega zrakoplova.
- (4) Nihče.

**Z-0013.** Kdo sme izvajati popravilo poškodovanega nosilca krila ultralahkega zrakoplova?

- (1) Lastnik zrakoplova, če je za to usposobljen.
- (2) Strokovnjak po predhodni pridobitvi soglasja URSCl.
- (3) Pooblaščen serviser ultralahkih zrakoplovov.
- (4) Samo letalski mehanik.

**Z-0014.** Kdo sme izvajati preskusne lete s serijsko grajenim ultralahkim zrakoplovom?

- (1) Vsakdo, ki ima veljavno dovoljenje pilota ultralahkega zrakoplova.
- (2) Samo pilot z veljavno licenco športnega pilota letala.
- (3) Samo učitelj letenja na ultralahkih zrakoplovih, ki ima tudi veljavno licenco športnega pilota letala in posebno pooblastilo URSCl za izvajanje preskusnih letov.
- (4) Vsakdo, ki ima veljavno pilotsko dovoljenje pilota ultralahkega zrakoplova in najmanj 200 ur samostojnega letenja na vrsti ultralahkega zrakoplova, ki se preskuša.

**Z-0015.** Kdo sme izvajati preskusne lete novega tipa ultralahkega zrakoplova?

- (1) Učitelj letenja z ultralahkimi zrakoplovi, ki ima najmanj 500 ur letenja na zadevni vrsti ultralahkega zrakoplova
- (2) Vsak učitelj letenja za zadevno vrsto ultralahkega zrakoplova.
- (3) Učitelj letenja z ultralahkimi zrakoplovi, ki ima najmanj 200 ur letenja na zadevni vrsti ultralahkega zrakoplova.
- (4) Vsakdo, ki ima veljavno dovoljenje pilota ultralahkega zrakoplova in najmanj 200 ur samostojnega letenja na zadevni vrsti ultralahkega zrakoplova.

**Z-0016.** Kdo sme biti vodja letenja na vzletišču?

- (1) Oseba, ki jo pooblasti predsednik kluba.
- (2) Samo učitelj letenja.
- (3) Oseba s pilotskim dovoljenjem.
- (4) Predsednik kluba, ne glede na pilotske licence.

**Z-0017.** Katere knjige oziroma dokumenti sestavljajo obvezno dokumentacijo ultralahkega zrakoplova, ki jo mora imeti lastnik zrakoplova?

- (1) Priročnik za letenje in vzdrževanje, knjiga zrakoplova, potrdilo o plovnosti, potrdilo o vpisu v register in polica o zavarovanju škode proti tretjim osebam.
- (2) Priročnik za letenje in vzdrževanje, knjiga zrakoplova in dovoljenje za letenje.
- (3) Priročnik za letenje in vzdrževanje, knjiga zrakoplova, dovoljenje za letenje in potrdilo o homologaciji.

**Z-0018.** Kateri je tisti dokument, v katerem najdemo uradne podatke o omejitvah pri letenju z jadralnim zmajem?

- (1) Navodilo za letenje in vzdrževanje.
- (2) Dnevnik letenja.
- (3) Potrdilo o tehnični sposobnosti.
- (4) Lista predpoletnega pregleda in stanja zrakoplova.

**Z-0019.** Kaj je potrebno redno izvajati na lesenem krilu ultralahkega zrakoplova?

- (1) Merjenje vlage v lesu.
- (2) Obnovo premaza lesenih delov.
- (3) Kontrolo V-preloma.
- (4) Zamenjavo kovinskih delov.

**Z-0020.** Kaj od navedenega, ki zadeva vpisovanje naleta ultralahkega zrakoplova v knjigo zrakoplova, je pravilno?

- (1) Vodenje knjige zrakoplova je obvezno, ni pa potrebno vpisovati vseh poletov.
- (2) V knjigo zrakoplova smo dolžni vpisovati vse izvršene polete.
- (3) V knjigo zrakoplova se vpisujejo samo tisti poleti, ki so potrebni za podaljšanje pilotskega dovoljenja.
- (4) Vpisovanje naleta v knjigo zrakoplova ni obvezno, je pa zaželeno.

**Z-0021.** 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-0022.** Koliko časa velja dokument "Dovoljenje za letenje" ultralahkega letala oziroma jadralnega letala?

- (1) 4 leta.
- (2) 3 leta.
- (3) 2 leti.
- (4) 1 leto.

**Z-0023.** Kako pogosto preverja pooblaščen oseba sposobnost ultralahkega zrakoplova 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-0024.** Ali pri letenju z ultralahkim zrakoplovom obvezna nošnja osebnega reševalnega padala?

- (1) Da, če je tako zahtevano v priročniku za letenje in vzdrževanje.
- (2) Ne, nikoli.
- (3) Da, vendar samo na višinah nad 150 m.
- (4) Da, vendar samo na tekmovanjih.

**Z-0025.** Je uporaba čelade pri letenju z jadralnim zmajem oziroma jadralnim padalom obvezna?

- (1) Da, vendar samo za potnika.
- (2) Ne, vendar se priporoča.
- (3) Da, za vse osebe.

**Z-0026.** Katerega od navedenih pogojev je potrebno izpolniti za prelet Blejskega jezera z ultralahkim zrakoplovom?

- (1) Pridobitev posebnega dovoljenja.
- (2) Zagotavljanje minimalne višine 1.000 m nad vodo.
- (3) Nošnja rešilnega jopiča.
- (4) Radijska zveza s stolpom Brnik.

**Z-0027.** Katera od navedenih trditev, ki zadeva eno od z zakonom predpisanih opravil, ki morajo biti izvedena pred zamenjavo lastništva zrakoplova, je pravilna?

- (1) Detaljni pregled krila pri proizvajalcu zrakoplova.
- (2) Pregled motorja pri uradnem serviserju.
- (3) Ugotavljanje plovnosti zrakoplova.
- (4) Potrebna je samo kupoprodajna pogodba.

**Z-0028.** Kdo sme opraviti letni pregled ultralahkega zrakoplova?

- (1) Samo pooblaščen tehnični inšpektor za varnost zračne plovbe.
- (2) Samo inštruktor letenja za zadevno vrsto ultralahkega zrakoplova.
- (3) Samo letalski mehanik.
- (4) Lastnik zrakoplova ali druga oseba, ki jo pooblasti lastnik.

**Z-0029.** Kolikšna je največja dovoljena vzletna masa za dvosedežni kopenski ultralahki zrakoplov z motornim pogonom?

- (1) 495 kg.
- (2) 470 kg.
- (3) 450 kg.
- (4) 380 kg.

**Z-0030.** Kateri inštrumenti morajo biti obvezno vgrajeni v ultralahki zrakoplov z motornim pogonom?

- (1) Višinomer, brzinomer, kompas in merilec količine goriva oz. možnost optične kontrole količine goriva.
- (2) Višinomer, brzinomer, kompas in merilec vrtljajev,.
- (3) Brzinomer, variometer, kompas in merilec temperature glav motorja.
- (4) Variometer, kompas, merilec temperature glav motorja, merilec količine goriva oz. možnost optične kontrole količine goriva.

**Z-0031.** Kolikšna je največja dovoljena vzletna masa za dvosedežni vodni ultralahki zrakoplov z motornim pogonom?

- (1) 495 kg.
- (2) 470 kg.
- (3) 450 kg.
- (4) 380 kg.

**Z-0032.** Minimalna hitrost ultralahkega motornega zrakoplova pri odvzetem plinu in največji vzletni masi ne sme presegati

- (1) 55 km/h.
- (2) 60 km/h.
- (3) 65 km/h.
- (4) 70 km/h.

**Z-0033.** Kolikšna je tista mejna vrednost hrupa, ki ga še lahko povzroča ultralahki zrakoplov pri polnem plinu v vodoravnem letu na višini 300 m?

- (1) 60 dBa.
- (2) 65 dBa.
- (3) 55 dBa.
- (4) 75 dBa.

**Z-0034.** Kolikšna je omejitev največje vzletne mase enosedežnega kopenskega ultralahkega zrakoplova z motornim pogonom?

- (1) 495 kg.
- (2) 450 kg.
- (3) 330 kg.
- (4) 300 kg.

**Z-0035.** Uporaba padal reševalnega sistema, ki so predvidena za enosede ultralahke zrakoplove, je pri dvosedi

- (1) dovoljena brez omejitev.
- (2) dovoljena, če je pilot lažji od 80 kg,
- (3) dovoljena, če gre za posebno padalo iz kevlarja.
- (4) prepovedana.

**Z-0036.** Ali je potrebno redno prelaganje padal reševalnega sistema ultralahkega zrakoplova?

- (1) Da, vendar se časovni intervali razlikujejo od proizvajalca do proizvajalca.
- (2) Da, če gre za padala iz svile.
- (3) Ne, če je padalo pravilno skladiščeno.
- (4) Ne, če je padalo spravljeno v neprodušnem kontejnerju.

**Z-0037.** Varnostni pasovi na ultralahkem zrakoplovu morajo biti izvedeni tako, da

- (1) omogočajo v primeru sile varno zapustitev zrakoplova tudi brez odpenjanja.
- (2) jih lahko odpnemo samo z enim hotenim gibom ene roke.
- (3) prenesejo pojemek 6g vnaprej in 3g navzgor.
- (4) prenesejo pojemek 4g vnaprej in 2g navzgor.

**Z-0038.** Ali je dovoljeno uporabljati ultralahki zrakoplov za namene ekonomske propagande?

- (1) Ne.
- (2) Da.
- (3) Da, vendar samo v območju matičnega letališča.
- (4) Da, če ima pilot za to posebno dovoljenje RUCZP.

**Z-0039.** Katera je tista vrsta komercialnega letenja, ki jo je razen usposabljanja pilotov tudi dovoljeno izvajati z ultralahkim zrakoplovom?

- (1) Ekonomska propaganda in prevoz oseb ali stvari, če jo izvaja inštruktor letenja.
- (2) Vsaka vrsta komercialnega letenja, če za to pilot ne dobi nobenega plačila ali povračila.
- (3) Ambulantno letenje.
- (4) Izključno samo ekonomska propaganda.

**Z-0040.** 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-0041.** 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-0042.** Kakšna je predpisana minimalna višina črk registrske oznake na ultralahkem zrakoplovu?

- (1) 30 cm.
- (2) 40 cm.
- (3) 50 cm.
- (4) 60 cm.

**Z-0043.** Katere oznake identifikacije mora imeti ultralahki zrakoplov dodatno k registrski oznaki?

- (1) Ime lastnika.
- (2) Ime matičnega letališča oziroma vzletišča.
- (3) Samo serijsko številko.
- (4) Identifikacijsko tablico in serijsko številko.

**Z-0044.** Na katerih delih ultralahkega zrakoplova se mora nahajati tablica s serijsko številko?

- (1) Na trupu in na krilu.
- (2) V kabini.
- (3) Samo na desni zgornji strani krila.
- (4) Na inštrumentalni tabli pred pilotom.

**Z-0045.** V katerem(ih) jeziku(ih) mora biti izpisano besedilo obvestila o uporabi ultralahkega zrakoplova, ki se mora nahajati na vidnem mestu pred pilotom oz. sopotnikom?

- (1) Samo v slovenščini.
- (2) V slovenščini in v angleščini, nemščini ali italijanščini.
- (3) V slovenščini in v angleščini.
- (4) V angleščini, lahko pa tudi v slovenščini.

**Z-0046.** Kje lahko vzletajo in pristajajo ultralahki zrakoplovi?

- (1) Na vsakem travniku velikosti najmanj 100 m x 10 m.
- (2) Na vsakem primerno velikem terenu brez ovir v doletu.
- (3) Samo na registriranem letališču ali vzletišču.
- (4) Na vsakem primerno velikem terenu, za katerega je predhodno pridobljeno soglasje lastnika.

**Z-0047.** Kateri od naštetih štirih predpisanih potrebnih pogojev za letenje z ultralahkimi zrakoplovi so pravilni?

- (1) Registriran zrakoplov, travnik ustrezne dolžine, primerno vreme in radijska postaja.
- (2) Primerno vreme, ustrezno vzletišče, brezhiben zrakoplov, potrebna obvezna oprema.
- (3) Dovoljenja letalskih oblasti, radijska postaja, čelada in primerno vreme.
- (4) Potrebna obvezna oprema, predpisani dokumenti, predpisano zavarovanje in predpisana količina goriva.

**Z-0048.** Kaj je namen tega, da kot pilot pred vzletanjem sporočiš podatke o nameravani ruti vodji letenja na letališču?

- (1) Zagotovitev potrebnih podatkov za iskanje in reševanje v primeru nesreče.
- (2) Zagotovitev potrebnih podatkov za vpis v dnevnik letenja.
- (3) Javljanje predvidenega časa prihoda na drugo vzletišče.
- (4) Zagotavljanje razdvajanja v zraku.

**Z-0049.** Kaj je namen priprave na letenje z zrakoplovom?

- (1) Zadostitev predpisom.
- (2) Zagotavljanje varnosti leta in pripravljenosti na izredne slučaje.
- (3) To rutinsko opravilo izvajamo samo zaradi trenaže.
- (4) Izključno krepitev samozavesti.

**Z-0050.** 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-0051.** 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-0052.** 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-0053.** V pogojno prepovedani zoni je letenje zrakoplovov

- (1) načelno prepovedano, vendar možno po dogovoru s kontrolo letenja.
- (2) načelno dovoljeno, vendar na lastno odgovornost.
- (3) vedno prepovedano.
- (4) dovoljeno v določenih časovnih obdobjih in pod določenimi pogoji.

**Z-0054.** Kje lahko leti ultralahki zrakoplov brez radijske postaje in brez predhodne najave?

- (1) Nikjer.
- (2) V zračnem prostoru razreda G do višine 300 m nad terenom.
- (3) Samo v območju matičnega letališča.
- (4) V zračnem prostoru razreda G.

**Z-0055.** Kateri pogoj je, poleg pogoja o obvezni radijski postaji in usposobljenosti pilota, potrebno izpolniti za letenje ultralahkega zrakoplova v kontroliranem zračnem prostoru Republike Slovenije?

- (1) Pilot mora biti inštruktor letenja na ultralahkem zrakoplovu.
- (2) Pridobitev posebnega dovoljenja URSCL.
- (3) Zrakoplov mora biti opremljen za IFR letenje.

**Z-0056.** 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-0057.** 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-0058.** 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-0059.** 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-0060.** 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-0061.** 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-0062.** 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-0063.** Kolikšna je tista najmanjša potrebna vidljivost v letu, pri kateri je nad teritorijem Republike Slovenije še dovoljeno vizualno letenje zrakoplovov v zračnem prostoru razreda G na višinah 900 m (3.000 ft) MSL ali manj, oziroma do 300 m (1.000 ft) nad terenom, kar je višje?

- (1) 0,8 km.
- (2) 1,5 km.
- (3) 5,0 km.
- (4) 8,0 km.

**Z-0064.** 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-0065.** Katerega od navedenih pogojev, ki zadevajo oblačnost in vidnost tal, je potrebno zadostiti pri letenju zrakoplovov v zračnem prostoru razreda G na višinah 900 m (3.000 ft) MSL ali manj, oziroma 300 m (1.000 ft) nad terenom, kar je višje?

- (1) Vodoravna oddaljenost od oblakov mora biti vsaj 1.500 m, navpična pa 300 m (1.000 ft).
- (2) Vodoravna oddaljenost od oblakov mora biti vsaj 5 km, navpična pa 1,5 km.
- (3) Zrakoplov mora leteti izven oblakov in pilot mora ves čas videti tla.

**Z-0066.** 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-0067.** Kakšna je minimalna višina za prelet makadamske ceste izven naselja z ultralahkim zrakoplovom, jadralnim zmajem oziroma jadralnim padalom?

- (1) Ni omejitev.
- (2) 5 metrov.
- (3) 15 metrov.
- (4) 50 metrov.
- (5) 300 metrov.

**Z-0068.** Kolikšna je minimalna dovoljena višina za prelet naseljenega kraja z ultralahkim zrakoplovom, jadralnim zmajem oziroma jadralnim padalom?

- (1) 500 metrov.
- (2) 300 metrov.
- (3) 50 metrov.
- (4) Tolikšna, da v primeru odpovedi motorja omogoča doseganje primerne terena za varen pristane.

**Z-0069.** Katera je tista najmanjša višina, na kateri je, z izjemo vzletanja in pristajanja, dovoljeno leteti z ultralahkim zrakoplovom, jadralnim zmajem oziroma jadralnim padalom?

- (1) 150 m od tal.
- (2) Tista, ki omogoča v primeru odpovedi motorja uspešen zasilni pristane.
- (3) 50 m nad objekti, oziroma takšna, da omogoča v primeru odpovedi motorja uspešen zasilni pristane.
- (4) 300 m nad vrhom najvišje ovire v polmeru 600 m od pozicije zrakoplova.

**Z-0070.** Kolikšna je minimalna dovoljena višina za letenje z ultralahkim zrakoplovom v zračnem prostoru razreda G nad nenaseljenim področjem brez ovir?

- (1) 300 m.
- (2) 150 m.
- (3) 50 m.
- (4) Tolikšna, da zagotovi varen pristane.

**Z-0071.** 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-0072.** Kaj sta dolžna storiti pilota zrakoplovov, ki se v letu približujeta v čelo in pri tem obstaja nevarnost trčenje? 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-0073.** 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-0074.** 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-0075.** Kateri zrakoplov mora dati prednost, če motornemu zmaju z ugasnjenim motorjem v drsnem letu z desne križa pot letalo?

- (1) Motorni zmaj.
- (2) Letalo.
- (3) Oba zrakoplova.
- (4) Hitrejši zrakoplov.

**Z-0076.** 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-0077.** 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-0078.** 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-0079.** Med doletom proti letališču se jadralnemu letalu z leve strani približuje aerzaprega. Kaj je dolžan storiti pilot jadralnega letala v prostem letu?

- (1) Zaviti mora v levo in se umakniti aerzapregi, 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 aerzapregi, ki ima vedno prednost pred vsemi drugimi zrakoplovi.
- (4) Zadržati sme smer in hitrost, ker ima jadralno letalo vedno prednost pred motornim zrakoplovom.

**Z-0080.** 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-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.** Kateri od navedenih zrakoplovov ima v zraku prednost pred ostalimi naštetimi?

- (1) Zračna ladja.
- (2) Zrakoplov, ki vleče drug zrakoplov ali predmet.
- (3) Žiroplan.
- (4) Ultralahki zrakoplov z motornim pogonom.

**Z-0083.** 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-0084.** Katera od trditev, ki zadevajo prednost zrakoplovov pri pristajanju, je pravilna?

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

**Z-0085.** 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-0086.** Pristali ste na kontroliranem letališču. Nad enimi od vrat letališke stavbe je tabla s črno črko C na rumeni podlagi (slika C). Kaj pomeni ta znak?

(glej prilogo 18!)

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

**Z-0087.** Pomen znaka v obliki rdečega vodoravnega kvadrata z eno rumeno diagonalo (slika B), postavljenega v signalnem prostoru na letališču, je:

(glej prilogo 18!)

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

**Z-0088.** Kaj pomeni znak v obliki rdečega vodoravnega kvadrata z dvema rumenima diagonalama (slika A), postavljen na signalnem prostoru na letališču?

(glej prilogo 18!)

- (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!

**Z-0089.** Znak v obliki belega križa (slika G), postavljen vodoravno na začetku steze za vožnjo, pomeni:

(glej prilogo 18!)

- (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!

**Z-0090.** Kaj pomeni dvojni beli križ (slika H), postavljen na signalnem prostoru na letališču?

(glej prilogo 18!)

- (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!

**Z-0091.** Kakšen pomen ima znak v obliki bele telovadne ročke (slika D), postavljen na signalnem prostoru na letališču?

(glej prilogo 18!)

- (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!

**Z-0092.** 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 18!)

- (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!

**Z-0093.** 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.

**Z-0094.** Znak na sliki I, postavljen na signalnem prostoru na letališču, pomeni:

(glej prilogo 18!)

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

**Z-0095.** Vodoravno postavljen znak v obliki črke T, bele ali oranžne barve (slika F), označuje oziroma pomeni:

(glej prilogo 18!)

- (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!

**Z-0096.** 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.

**Z-0097.** 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!

**Z-0098.** Usmerjeni svetlobni signal, ki pomeni "Letališče ni varno, ne pristajajte!", je

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

**Z-0099.** 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.

**Z-0100.** 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.

**Z-0101.** Kaj pomeni enakomerna zelena luč, usmerjena s kontrolnega stolpa proti zrakoplovu v letu?

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

**Z-0102.** Kaj pomeni rdeča raketa, izstreljena s kontrolnega stolpa na letališču?

- (1) Pristajanje dovoljeno!
- (2) Takoj pristanite!
- (3) Zaprto območje za letenje, takoj zapustite območje!
- (4) Ne glede na predhodna navodila za sedaj ne pristajajte!

**Z-0103.** Kakšen pomen ima za pilota zrakoplova na ruti serija projektilov, izstreljenih z zemlje v presledkih po 10 sekund, ki se razpočijo v rdeči ali zeleni barvi?

- (1) Prestreženi ste, takoj pristanite na najbližje letališče!
- (2) Letališče ni varno, ne pristajajte!
- (3) Nahajate se oziroma boste vsah hip prileteli v pogojno prepovedano, prepovedano ali nevarno zono!
- (4) Ne glede na prejšnja navodila pristajanje trenutno prepovedano!

**Z-0104.** 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.

**Z-0105.** 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!

**Z-0106.** 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!



**Z-0107.** 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!

**Z-0108.** Kaj bi storili, če v fazi pristajanja opazite na vzletišču starterja z dvignjeno rdečo zastavico?

- (1) Pristanem in kar se da hitro zapustim stezo.
- (2) Prekinem s pristajanjem, ponovim šolski krog ter pristanem.
- (3) Prekinem s pristajanjem in odletim drugam, ker vzletišče ni varno za pristanek.
- (4) Prekinem s pristajanjem in čakam na dvignjeno belo zastavico.

**Z-0109.** 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-0110.** Ob kateri uri morate najkasneje pristati z ultralahkim zrakoplovom, jadrarnim zmajem oziroma jadrarnim padalom na teritoriju Republike Slovenije, če tistega dne sonce zaide ob 20:15?  
Ob

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

**Z-0111.** 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.

**Z-0112.** 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.

**Z-0113.** Pilot zrakoplova, ki vzleta z vzletišča, kjer ni na voljo podatkov za nastavitev višinomera, mora višinomer nastaviti na

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

**Z-0114.** 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-0115.** 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.

**Z-0116.** 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.

**Z-0117.** 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.

**Z-0118.** Kaj je dolžan storiti pilot VFR zrakoplova, ki ga prestreže vojaški zrakoplov?

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

**Z-0119.** 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-0120.** 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-0121.** 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-0122.** 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.

## **PRAVILNI ODGOVORI**

A-0001 = 3	A-0002 = 1	A-0003 = 2	A-0004 = 3	A-0005 = 3	A-0006 = 4
A-0007 = 1	A-0008 = 3	A-0009 = 2	A-0010 = 3	A-0011 = 3	A-0012 = 3
A-0013 = 2	A-0014 = 4	A-0015 = 1	A-0016 = 4	A-0017 = 2	A-0018 = 3
A-0019 = 2	A-0020 = 4	A-0021 = 1	A-0022 = 3	A-0023 = 1	A-0024 = 2
A-0025 = 1	A-0026 = 4	A-0027 = 4	A-0028 = 3	A-0029 = 3	A-0030 = 2
A-0031 = 1	A-0032 = 3	A-0033 = 1	A-0034 = 1	A-0035 = 1	A-0036 = 3
A-0037 = 2	A-0038 = 1	A-0039 = 2	A-0040 = 1	A-0041 = 1	A-0042 = 1
A-0043 = 3	A-0044 = 1	A-0045 = 2	A-0046 = 2	A-0047 = 1	A-0048 = 1
A-0049 = 1	A-0050 = 2	A-0051 = 4	A-0052 = 2	A-0053 = 4	A-0054 = 4
A-0055 = 3	A-0056 = 4	A-0057 = 2	A-0058 = 1	A-0059 = 1	A-0060 = 2
A-0061 = 2	A-0062 = 3	A-0063 = 2	A-0064 = 4	A-0065 = 3	A-0066 = 3
A-0067 = 2	A-0068 = 1	A-0069 = 4	A-0070 = 4	A-0071 = 1	A-0072 = 1
A-0073 = 1	A-0074 = 3	A-0075 = 4	A-0076 = 3	A-0077 = 1	A-0078 = 3
A-0079 = 1	A-0080 = 1	A-0081 = 3	A-0082 = 4	A-0083 = 1	A-0084 = 4
A-0085 = 1	A-0086 = 2	A-0087 = 2	A-0088 = 4	A-0089 = 2	A-0090 = 1
A-0091 = 1	A-0092 = 1	A-0093 = 3	A-0094 = 4	A-0095 = 1	A-0096 = 1
A-0097 = 4	A-0098 = 1	A-0099 = 1	A-0100 = 1	A-0101 = 1	A-0102 = 2
A-0103 = 4	A-0104 = 4	A-0105 = 1	A-0106 = 1	A-0107 = 2	A-0108 = 2
A-0109 = 2	A-0110 = 2	A-0111 = 1	A-0112 = 2	A-0113 = 2	A-0114 = 4
A-0115 = 4	A-0116 = 1	A-0117 = 3	A-0118 = 1	A-0119 = 3	A-0120 = 2
A-0121 = 4	A-0122 = 4	A-0123 = 2	A-0124 = 2	A-0125 = 3	A-0126 = 4
A-0127 = 2	A-0128 = 3	A-0129 = 1	A-0130 = 2	A-0131 = 3	A-0132 = 3
A-0133 = 2	A-0134 = 3	A-0135 = 2			

-----

K-0001 = 1	K-0002 = 3	K-0003 = 4	K-0004 = 3	K-0005 = 3	K-0006 = 2
K-0007 = 2	K-0008 = 1	K-0009 = 3	K-0010 = 1	K-0011 = 2	K-0012 = 1
K-0013 = 1	K-0014 = 4	K-0015 = 4	K-0016 = 3	K-0017 = 2	K-0018 = 3
K-0019 = 4	K-0020 = 2	K-0021 = 4	K-0022 = 1	K-0023 = 4	K-0024 = 1
K-0025 = 3	K-0026 = 3	K-0027 = 1	K-0028 = 3	K-0029 = 3	K-0030 = 3
K-0031 = 4	K-0032 = 4	K-0033 = 3	K-0034 = 1	K-0035 = 3	K-0036 = 4
K-0037 = 1	K-0038 = 3	K-0039 = 1	K-0040 = 1	K-0041 = 1	K-0042 = 2
K-0043 = 3	K-0044 = 1	K-0045 = 3	K-0046 = 2	K-0047 = 2	K-0048 = 3
K-0049 = 4	K-0050 = 1	K-0051 = 4	K-0052 = 4	K-0053 = 2	K-0054 = 4
K-0055 = 1	K-0056 = 2	K-0057 = 3	K-0058 = 2	K-0059 = 4	K-0060 = 3
K-0061 = 3	K-0062 = 2	K-0063 = 4	K-0064 = 4	K-0065 = 3	K-0066 = 4
K-0067 = 4	K-0068 = 2	K-0069 = 4	K-0070 = 1	K-0071 = 4	K-0072 = 1
K-0073 = 3	K-0074 = 3	K-0075 = 2	K-0076 = 3	K-0077 = 1	K-0078 = 2
K-0079 = 4	K-0080 = 4	K-0081 = 2	K-0082 = 1	K-0083 = 4	K-0084 = 3
K-0085 = 1	K-0086 = 4	K-0087 = 2	K-0088 = 2	K-0089 = 3	K-0090 = 2
K-0091 = 1	K-0092 = 1	K-0093 = 1	K-0094 = 4	K-0095 = 1	K-0096 = 1
K-0097 = 1	K-0098 = 4	K-0099 = 4	K-0100 = 4	K-0101 = 3	

-----

G-0001 = 3	G-0002 = 1	G-0003 = 2	G-0004 = 4	G-0005 = 1	G-0006 = 4
G-0007 = 4	G-0008 = 4	G-0009 = 1	G-0010 = 4	G-0011 = 2	G-0012 = 1
G-0013 = 1	G-0014 = 4	G-0015 = 3	G-0016 = 3	G-0017 = 4	G-0018 = 4
G-0019 = 1	G-0020 = 3	G-0021 = 2	G-0022 = 1	G-0023 = 4	G-0024 = 4
G-0025 = 3	G-0026 = 3	G-0027 = 1	G-0028 = 2	G-0029 = 2	G-0030 = 1
G-0031 = 2	G-0032 = 1	G-0033 = 2	G-0034 = 3	G-0035 = 2	G-0036 = 1

G-0037 = 2	G-0038 = 3	G-0039 = 3	G-0040 = 2	G-0041 = 3	G-0042 = 3
G-0043 = 2	G-0044 = 1	G-0045 = 4	G-0046 = 4	G-0047 = 3	G-0048 = 3
G-0049 = 2	G-0050 = 4	G-0051 = 3	G-0052 = 3	G-0053 = 3	G-0054 = 1
G-0055 = 2	G-0056 = 3	G-0057 = 4	G-0058 = 3	G-0059 = 1	G-0060 = 3
G-0061 = 1	G-0062 = 2	G-0063 = 4	G-0064 = 3	G-0065 = 4	G-0066 = 3
G-0067 = 1	G-0068 = 2	G-0069 = 2	G-0070 = 2	G-0071 = 2	G-0072 = 4
G-0073 = 1	G-0074 = 4	G-0075 = 1	G-0076 = 3	G-0077 = 4	G-0078 = 1
G-0079 = 2	G-0080 = 4	G-0081 = 2	G-0082 = 4	G-0083 = 3	G-0084 = 4
G-0085 = 2	G-0086 = 2	G-0087 = 3	G-0088 = 1	G-0089 = 3	

-----

E-0001 = 3	E-0002 = 4	E-0003 = 2	E-0004 = 2	E-0005 = 4	E-0006 = 2
E-0007 = 3	E-0008 = 2	E-0009 = 2	E-0010 = 3	E-0011 = 4	E-0012 = 3
E-0013 = 4	E-0014 = 1	E-0015 = 2	E-0016 = 2	E-0017 = 1	E-0018 = 3
E-0019 = 2	E-0020 = 2	E-0021 = 4	E-0022 = 3	E-0023 = 2	E-0024 = 1
E-0025 = 3	E-0026 = 4	E-0027 = 1	E-0028 = 2	E-0029 = 2	E-0030 = 1
E-0031 = 2	E-0032 = 4	E-0033 = 1	E-0034 = 3	E-0035 = 3	E-0036 = 1
E-0037 = 3	E-0038 = 4	E-0039 = 3	E-0040 = 1	E-0041 = 4	E-0042 = 2
E-0043 = 1	E-0044 = 4	E-0045 = 1	E-0046 = 2	E-0047 = 4	E-0048 = 2
E-0049 = 3	E-0050 = 1	E-0051 = 2	E-0052 = 4	E-0053 = 2	E-0054 = 3
E-0055 = 1	E-0056 = 3	E-0057 = 3	E-0058 = 4	E-0059 = 1	E-0060 = 4
E-0061 = 3	E-0062 = 2	E-0063 = 1	E-0064 = 4	E-0065 = 4	E-0066 = 3
E-0067 = 1	E-0068 = 3	E-0069 = 1	E-0070 = 2	E-0071 = 1	E-0072 = 3
E-0073 = 3	E-0074 = 3	E-0075 = 1	E-0076 = 2	E-0077 = 3	E-0078 = 4
E-0079 = 4	E-0080 = 2	E-0081 = 1	E-0082 = 4	E-0083 = 3	E-0084 = 3
E-0085 = 2	E-0086 = 1	E-0087 = 3	E-0088 = 3	E-0089 = 3	E-0090 = 1
E-0091 = 3	E-0092 = 1	E-0093 = 4	E-0094 = 2	E-0095 = 2	E-0096 = 1
E-0097 = 4	E-0098 = 3	E-0099 = 1	E-0100 = 4	E-0101 = 3	E-0102 = 1
E-0103 = 3	E-0104 = 4	E-0105 = 4	E-0106 = 3	E-0107 = 4	E-0108 = 2
E-0109 = 1	E-0110 = 1	E-0111 = 1	E-0112 = 2	E-0113 = 2	E-0114 = 1
E-0115 = 3	E-0116 = 4	E-0117 = 2	E-0118 = 3	E-0119 = 3	E-0120 = 3
E-0121 = 2	E-0122 = 1				

-----

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 = 2	N-0012 = 3
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 = 3	N-0053 = 1	N-0054 = 1
N-0055 = 1	N-0056 = 4	N-0057 = 2	N-0058 = 4	N-0059 = 3	N-0060 = 2
N-0061 = 3	N-0062 = 2	N-0063 = 2	N-0064 = 1	N-0065 = 3	N-0066 = 1
N-0067 = 1	N-0068 = 4	N-0069 = 4	N-0070 = 2	N-0071 = 2	N-0072 = 4
N-0073 = 1	N-0074 = 2	N-0075 = 3	N-0076 = 2	N-0077 = 2	N-0078 = 3
N-0079 = 3	N-0080 = 3	N-0081 = 4	N-0082 = 2	N-0083 = 4	N-0084 = 3
N-0085 = 2	N-0086 = 4	N-0087 = 2	N-0088 = 1	N-0089 = 3	N-0090 = 1
N-0091 = 4	N-0092 = 4	N-0093 = 2	N-0094 = 2	N-0095 = 1	N-0096 = 4

N-0097 = 4	N-0098 = 3	N-0099 = 3	N-0100 = 2	N-0101 = 3	N-0102 = 2
N-0103 = 1	N-0104 = 4	N-0105 = 1	N-0106 = 2	N-0107 = 1	N-0108 = 2
N-0109 = 2	N-0110 = 4	N-0111 = 4	N-0112 = 4	N-0113 = 3	N-0114 = 1
N-0115 = 2	N-0116 = 2	N-0117 = 1	N-0118 = 4	N-0119 = 3	N-0120 = 4
N-0121 = 4	N-0122 = 2	N-0123 = 3	N-0124 = 2	N-0125 = 1	N-0126 = 2
N-0127 = 2	N-0128 = 4	N-0129 = 2	N-0130 = 2	N-0131 = 1	N-0132 = 3
N-0133 = 4	N-0134 = 2	N-0135 = 2	N-0136 = 1	N-0137 = 2	N-0138 = 1
N-0139 = 2	N-0140 = 2	N-0141 = 4	N-0142 = 3	N-0143 = 2	N-0144 = 1
N-0145 = 2	N-0146 = 1	N-0147 = 4	N-0148 = 1	N-0149 = 2	N-0150 = 4
N-0151 = 3	N-0152 = 3	N-0153 = 2	N-0154 = 1	N-0155 = 1	N-0156 = 3
N-0157 = 3	N-0158 = 4	N-0159 = 3	N-0160 = 1	N-0161 = 4	N-0162 = 3
N-0163 = 4	N-0164 = 1	N-0165 = 4	N-0166 = 1	N-0167 = 4	N-0168 = 3
N-0169 = 4	N-0170 = 2	N-0171 = 2	N-0172 = 2	N-0173 = 2	N-0174 = 1
N-0175 = 3	N-0176 = 3	N-0177 = 3	N-0178 = 1	N-0179 = 3	N-0180 = 2
N-0181 = 1	N-0182 = 3	N-0183 = 2	N-0184 = 2	N-0185 = 3	N-0186 = 3

-----

M-0001 = 2	M-0002 = 3	M-0003 = 4	M-0004 = 1	M-0005 = 1	M-0006 = 2
M-0007 = 3	M-0008 = 3	M-0009 = 3	M-0010 = 1	M-0011 = 1	M-0012 = 1
M-0013 = 2	M-0014 = 3	M-0015 = 4	M-0016 = 4	M-0017 = 2	M-0018 = 2
M-0019 = 2	M-0020 = 3	M-0021 = 3	M-0022 = 2	M-0023 = 2	M-0024 = 4
M-0025 = 4	M-0026 = 4	M-0027 = 3	M-0028 = 3	M-0029 = 1	M-0030 = 4
M-0031 = 4	M-0032 = 2	M-0033 = 1	M-0034 = 1	M-0035 = 3	M-0036 = 1
M-0037 = 2	M-0038 = 3	M-0039 = 4	M-0040 = 2	M-0041 = 2	M-0042 = 3
M-0043 = 3	M-0044 = 3	M-0045 = 1	M-0046 = 2	M-0047 = 3	M-0048 = 2
M-0049 = 1	M-0050 = 4	M-0051 = 1	M-0052 = 2	M-0053 = 1	M-0054 = 4
M-0055 = 1	M-0056 = 3	M-0057 = 1	M-0058 = 4	M-0059 = 4	M-0060 = 2
M-0061 = 3	M-0062 = 2	M-0063 = 2	M-0064 = 4	M-0065 = 2	M-0066 = 4
M-0067 = 3	M-0068 = 2	M-0069 = 1	M-0070 = 2	M-0071 = 2	M-0072 = 1
M-0073 = 3	M-0074 = 1	M-0075 = 4	M-0076 = 1	M-0077 = 4	M-0078 = 1
M-0079 = 1	M-0080 = 3	M-0081 = 1	M-0082 = 1	M-0083 = 4	M-0084 = 2
M-0085 = 4	M-0086 = 1	M-0087 = 4	M-0088 = 4	M-0089 = 4	M-0090 = 4
M-0091 = 2	M-0092 = 4	M-0093 = 3	M-0094 = 1		

-----

F-0001 = 3	F-0002 = 3	F-0003 = 3	F-0004 = 1	F-0005 = 1	F-0006 = 1
F-0007 = 2	F-0008 = 4	F-0009 = 1	F-0010 = 3	F-0011 = 2	F-0012 = 2
F-0013 = 1	F-0014 = 2	F-0015 = 1	F-0016 = 4	F-0017 = 4	F-0018 = 3
F-0019 = 4	F-0020 = 1	F-0021 = 2	F-0022 = 2	F-0023 = 2	F-0024 = 3
F-0025 = 1	F-0026 = 4	F-0027 = 4	F-0028 = 2	F-0029 = 4	F-0030 = 3
F-0031 = 3	F-0032 = 3	F-0033 = 2	F-0034 = 3	F-0035 = 3	F-0036 = 4
F-0037 = 3	F-0038 = 3	F-0039 = 4	F-0040 = 2	F-0041 = 4	F-0042 = 4
F-0043 = 3	F-0044 = 3	F-0045 = 4	F-0046 = 2	F-0047 = 1	F-0048 = 1
F-0049 = 3	F-0050 = 2	F-0051 = 1	F-0052 = 2	F-0053 = 2	F-0054 = 3
F-0055 = 2	F-0056 = 2	F-0057 = 2	F-0058 = 1	F-0059 = 1	F-0060 = 2
F-0061 = 1	F-0062 = 2	F-0063 = 3	F-0064 = 1	F-0065 = 2	F-0066 = 3
F-0067 = 3	F-0068 = 2	F-0069 = 2	F-0070 = 1	F-0071 = 2	F-0072 = 3
F-0073 = 1	F-0074 = 3	F-0075 = 2	F-0076 = 1	F-0077 = 2	F-0078 = 2
F-0079 = 2	F-0080 = 2	F-0081 = 1	F-0082 = 2	F-0083 = 2	F-0084 = 1
F-0085 = 1	F-0086 = 3	F-0087 = 2	F-0088 = 2	F-0089 = 1	F-0090 = 1

F-0091 = 1	F-0092 = 1	F-0093 = 2	F-0094 = 2	F-0095 = 1	F-0096 = 3
F-0097 = 1	F-0098 = 2	F-0099 = 2	F-0100 = 2	F-0101 = 3	F-0102 = 1
F-0103 = 1	F-0104 = 2	F-0105 = 3	F-0106 = 1	F-0107 = 1	F-0108 = 2
F-0109 = 1	F-0110 = 2	F-0111 = 2	F-0112 = 2	F-0113 = 1	F-0114 = 2
F-0115 = 2					

-----

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

-----

Z-0001 = 4	Z-0002 = 3	Z-0003 = 2	Z-0004 = 4	Z-0005 = 3	Z-0006 = 4
Z-0007 = 3	Z-0008 = 3	Z-0009 = 3	Z-0010 = 4	Z-0011 = 2	Z-0012 = 4
Z-0013 = 2	Z-0014 = 4	Z-0015 = 3	Z-0016 = 3	Z-0017 = 2	Z-0018 = 1
Z-0019 = 1	Z-0020 = 2	Z-0021 = 2	Z-0022 = 4	Z-0023 = 3	Z-0024 = 1
Z-0025 = 3	Z-0026 = 3	Z-0027 = 3	Z-0028 = 4	Z-0029 = 3	Z-0030 = 1
Z-0031 = 1	Z-0032 = 3	Z-0033 = 2	Z-0034 = 4	Z-0035 = 4	Z-0036 = 1
Z-0037 = 2	Z-0038 = 2	Z-0039 = 4	Z-0040 = 1	Z-0041 = 4	Z-0042 = 3
Z-0043 = 4	Z-0044 = 1	Z-0045 = 3	Z-0046 = 3	Z-0047 = 2	Z-0048 = 1
Z-0049 = 2	Z-0050 = 2	Z-0051 = 2	Z-0052 = 1	Z-0053 = 3	Z-0054 = 4
Z-0055 = 2	Z-0056 = 4	Z-0057 = 2	Z-0058 = 1	Z-0059 = 2	Z-0060 = 2
Z-0061 = 3	Z-0062 = 4	Z-0063 = 3	Z-0064 = 1	Z-0065 = 3	Z-0066 = 4
Z-0067 = 4	Z-0068 = 4	Z-0069 = 3	Z-0070 = 4	Z-0071 = 1	Z-0072 = 2
Z-0073 = 1	Z-0074 = 3	Z-0075 = 2	Z-0076 = 2	Z-0077 = 1	Z-0078 = 3
Z-0079 = 4	Z-0080 = 1	Z-0081 = 4	Z-0082 = 2	Z-0083 = 1	Z-0084 = 1
Z-0085 = 2	Z-0086 = 4	Z-0087 = 2	Z-0088 = 4	Z-0089 = 1	Z-0090 = 4
Z-0091 = 3	Z-0092 = 4	Z-0093 = 3	Z-0094 = 4	Z-0095 = 1	Z-0096 = 4
Z-0097 = 3	Z-0098 = 2	Z-0099 = 3	Z-0100 = 2	Z-0101 = 1	Z-0102 = 4
Z-0103 = 3	Z-0104 = 2	Z-0105 = 4	Z-0106 = 2	Z-0107 = 4	Z-0108 = 4
Z-0109 = 4	Z-0110 = 3	Z-0111 = 3	Z-0112 = 2	Z-0113 = 1	Z-0114 = 1
Z-0115 = 2	Z-0116 = 3	Z-0117 = 3	Z-0118 = 4	Z-0119 = 4	Z-0120 = 1
Z-0121 = 2	Z-0122 = 4				