

KATALOG IZPITNIH VPRAŠANJ

Diferencialni izpit

**Zamenjava nacionalnega dovoljenja pilota prosto-
letečega balona v licenco po Delu FCL**

Licenca pilota balona (BPL)

Licenca pilota lahkega zrakoplova (balon) (LAPL(B))

Z.1 Kaj pomeni kratica ICAO?

- (1) Mednarodna organizacija za varnost v letalstvu
- (2) Mednarodna letalska zveza
- (3) Mednarodna organizacija civilnega letalstva
- (4) Mednarodna aeronavtična zveza

Z.2 Ustanovitelj Mednarodne organizacije za civilno letalstvo – ICAO:

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

Z.3 Ustanovitveni akt Mednarodne organizacije za civilno letalstvo - ICAO je:

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

Z.4 Naloga Sveta ICAO je:

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

Z.5 Čikaška konvencija ne ureja:

- (1) licenciranja letalskega osebja
- (2) pravil letenja
- (3) preiskovanja letalskih nesreč
- (4) odgovornosti letalskih prevoznikov za prevoz potnikov v primeru odpovedi, velike zamude letov in zavrnitev vkrcanja

Z.6 Ženevska konvencija v civilnem letalstvu ureja:

- (1) pravice pri nakupu, prodaji in zastavi zrakoplova
- (2) obravnavo ranjenih in bolnih pripadnikov oboroženih sil na bojišču
- (3) obravnavo vojnih ujetnikov
- (4) pravila vojaškega letenja

Z.7 Rimski konvencija (I. 1933) je urejala:

- (1) odškodninsko odgovornost pilota do drugih pilotov v primeru bližnjega srečanja.
- (2) odgovornost lastnika zrakoplova v letu za škodo povzročeno tretjim osebam na tleh.

(3) varnost na letališčih in vzletiščin ter odgovornost upravljalca letališča ali vzletišča do tretjih oseb v primeru povzročene škode, ki jo je napravil zrakoplov pri pristajanju na zadevno letališče oziroma vzletišče.

Z.8 Montrealska konvencija (Konvencija o poenotenju nekaterih pravil za mednarodni letalski prevoz) ne določa:

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

Z.9 Višino odškodnine po Montrealski konvenciji določa:

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

Z.10 Odškodnine so v montrealskem sporazumu določene v:

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

Z.11 Kaj pomeni SDR (Special Drawing Rights)?

- (1) Škodna denarna enota
- (2) Posebna pravica črpanja
- (3) Sporazumne dodatne rezervacije

Z.12 Kaj pomeni kratica EASA?

- (1) Evropska letalska zveza
- (2) Evropska agencija za varnost v letalstvu
- (3) Evropska agencija za civilno letalstvo
- (4) Zveza za prosto letenje

Z.13 EASA:

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

Z.14 Register zrakoplovov Republike Slovenije vodi:

- (1) Javna agencija za civilno letalstvo Republike Slovenije

- (2) Uprava Republike Slovenije za pomorstvo
- (3) Ministrstvo za promet Republike Slovenije
- (4) Letalska zveza Slovenije

Z.15 Vlogo za vpis v register zrakoplovov vloži:

- (1) lastnik
- (2) uporabnik
- (3) uvoznik zrakoplova
- (4) upravljalec zrakoplova

Z.16 Zavarovanje za škodo povzročeno tretjim osebam ni obvezno za:

- (1) plinske balone
- (2) vezane balone, ki niso vpisani v register zrakoplovov
- (3) toplozračne balone, ki so vpisani v register in s katerimi se izvaja vezan let
- (4) toplozračne prostoleteteče balone

Z.17 Lastnik balona mora Javno agencijo za civilno letalstvo Republike Slovenije o spremembi naslova obvestiti:

- (1) v roku 30 dni od spremembe
- (2) v roku 15 dni od spremembe
- (3) v roku 8 dni od spremembe
- (4) takoj

Z.18 Izbris iz registra zrakoplovov Javna agencija za civilno letalstvo izvede:

- (1) ob vpisu hipoteke na zrakoplov.
- (2) na zahtevo letalskega nadzornika, če se slovenski zrakoplov ali njegova oprema ne vzdržuje v skladu s predpisanimi zahtevami.
- (3) kadar zrakoplov v zadnjih treh letih ni imel veljavnega spričevala o plovnosti zrakoplova.
- (4) kadar letalski prevoznik, ki uporablja zrakoplov drugega podjetja ali ki zrakoplov priskrbi drugemu podjetju, za tako operacijo ni pridobil predhodne odobritve Agencije.

Z.19 EASA spričevalo o plovnosti:

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

Z.20 Nacionalno spričevalo o plovnosti:

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

Z.21 V katerem dokumentu najdemo uradne podatke o omejitvah pri letenju z balonom?

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

Z.22 Kaj je spričevalo o plovnosti balona?

- (1) Knjiga v katero vpisujemo nalet balona
- (2) Potrdilo s katerim lahko balon izvozimo v drugo državo
- (3) Potrdilo o vpisu balona v register
- (4) Potrdilo o sposobnosti zrakoplova za varno letenje

Z.23 Kje mora biti spričevalo o plovnosti balona med športnim letom?

- (1) v avtomobilu
- (2) v balonu
- (3) spričevala ni treba nositi s seboj
- (4) v klubski pisarni

Z.24 CAMO je kratica za pooblaščen organizacijo za:

- (1) usposabljanje letalsko-tehničnega osebja
- (2) vodenje stalne plovnosti zrakoplova
- (3) vzdrževanje letal in letalskih delov
- (4) proizvodnjo letal in letalskih delov

Z.25 Vzdrževanje balona, se izvaja v skladu:

- (1) z letalskim priročnikom balona
- (2) s priročnikom za vzdrževanje balona
- (3) s potrjenim programom vzdrževanja balona
- (4) z navodili proizvajalca

Z.26 Organizacija, pooblaščen za vzdrževanje balona, je potrjena po:

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

Z.27 Lastnik ali operater zrakoplova, ki se uporablja za pridobitne namene, ni dolžan zavarovati odgovornosti do:

- (1) potnikov
- (2) tovora

- (3) tretje osebe
- (4) pilota

Z.28 Lastnik ali operater zrakoplova, ki se uporablja v nekomercialne namene, ki ima največjo dovoljeno vzletno maso (MTOM) manjšo od 500 kg, je dolžan zavarovati odgovornost do:

- (1) potnikov
- (2) tovora
- (3) tretje osebe
- (4) pilota

Z.29 Kakšna mora biti velikost črk registrske oznake na balonu?

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

Z.30 Predpisana oznaka državne pripadnosti zrakoplova registriranega v Republiki Sloveniji, je:

- (1) »S5«
- (2) državna zastava Republike Slovenije v skladu s 6. členom Ustave RS
- (3) štirimestna oznaka, sestavljena iz določene kombinacije črk
- (4) »SLO«

Z.31 Položaj registrske oznake pri balonih navadne (normalne, okrogle) oblike mora biti:

- (1) na dveh nasproti ležečih mestih in pri največjem horizontalnem premeru balona.
- (2) takoj nad gorilcem.
- (3) na izpustnem ventilu in dva metra nad vpetjem košare.
- (4) na spodnjem delu košare balona, tako da je vidna s tal.

Z.32 Po katerih predpisih letijo slovenski zrakoplovi v tujini?

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

Z.33 V kolikem času mora kandidat, po opravljenem teoretičnem izobraževanju v letalski šoli, pristopiti k vsaj enemu izpitnemu roku?

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

Z.34 Praktično preverjanje usposobljenosti mora kandidat opraviti v roku:

- (1) 24 mesecev po uspešno opravljenem teoretičnem izpitu
- (2) 12 mesecev po opravljenem teoretičnem izpitu
- (3) 36 mesecev po opravljenem teoretičnem izpitu
- (4) 6 mesecev po opravljenem teoretičnem izpitu

Z.35 Kakšni so pogoji, da imetnik licence BPL ali LAPL(B) uveljavlja privilegije te licence?

- (1) Privilegiji licence niso časovno omejeni, pilot mora imeti veljavno zdravniško spričevalo.
- (2) V zadnjih 24 mesecih mora opraviti najmanj 6 ur letenja kot vodja balona, vključno z 10 vzleti in 10 pristanki ter enim letom z inštruktorjem letenja, v največji skupini balonov in ima veljavno zdravniško spričevalo.
- (3) Pilot mora vsako leto opraviti preverjanje strokovnosti z izpraševalcem na balonu ustrezne skupine.

Z.36 Licenca LAPL(B) pilotu omogoča:

- (1) izključno rekreativno letenje in prevoz največ 3 sopotnikov na krovu balona.
- (2) komercialno letenje v nekontroliranem zračnem prostoru.
- (3) letenje po pravilih instrumentalnega letenja.
- (4) samo letenje v nekontroliranem zračnem prostoru.

Z.37 Pilot z BPL ali LAPL(B) licenco lahko opravlja vezani let:

- (1) ko opravi 50 ur letenja kot pilot balona.
- (2) ko dopolni 18 let.
- (3) če je pod nadzorom inštruktorja letenja opravil 3 vezane lete za usposabljanje in se mu v licenco vpiše privilegij za izvajanje privezanih letov.
- (4) ko pridobi rating za nočno letenje.

Z.38 Kdaj imetnik licence BPL izpolni pogoje za pridobitev privilegija za izvajanja komercialnih operacij?

- (1) Ko dopolni 18 let in opravi vsaj 50 ur letenja in 50 vzletov ter pristankov kot vodja balona in ko opravi praktično preverjanje strokovnosti z izpraševalcem.
- (2) Prevoz potnikov lahko izvaja le podjetje, ki je pridobilo dovoljenje za opravljanje zračnega prevoza.
- (3) Dokler pilot balona ne pridobi licence LAPL(B).
- (4) Dokler ne pridobi licence ATPL.

Z.39 Kakšni so pogoji, ki jih mora izpolnjevati kandidat za licenco BPL ali LAPL(B) pred praktičnim preverjanjem usposobljenosti z izpraševalcem:

- (1) 45 ur usposabljanja v odobreni organizaciji usposabljanja in vsaj 10 ur samostojnega letenja.
- (2) Zaključeno teoretično usposabljanje v odobreni organizaciji usposabljanja.
- (3) Vsaj 5 ur usposabljanja v odobreni organizaciji usposabljanja, če je kandidat za licenco že imetnik ATPL licence.
- (4) 16 ur usposabljanja v odobreni organizaciji usposabljanja in vsaj en samostojni let v vlogi vodje zrakoplova.

Z.40 V primeru, da pilot balona ne izpolnjuje pogojev za ohranjanje privilegijev pilotske licence:

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

Z.41 V primeru, da želi imetnik licence BPL razširiti privilegije na balon skupine C:

- (1) mora imeti več kot 200 ur letenja kot vodja zrakoplova in opraviti dva leta za usposabljanje v odobreni organizaciji usposabljanja na balonu ustrezne skupine.
- (2) mora imeti več kot 300 ur letenja kot vodja zrakoplova in opraviti dva leta za usposabljanje v odobreni organizaciji usposabljanja na balonu ustrezne skupine.
- (3) opravi pet letov za usposabljanje v odobreni organizaciji usposabljanja na balonu ustreznega razreda in opravi preizkus praktične usposobljenosti .
- (4) če leti motorno letalo z uvlačljivim podvozjem, usposabljanje ni obvezno.

Z.42 V primeru, da želi imetnik licence BPL razširiti privilegije na balon skupine B:

- (1) mora imeti več kot 200 ur letenja kot vodja balona in opraviti dva leta za usposabljanje v odobreni organizaciji usposabljanja.
- (2) mora imeti več kot 100 ur letenja kot vodja balona in opraviti dva leta za usposabljanje v odobreni organizaciji usposabljanja.
- (3) opravi pet letov za usposabljanje v odobreni organizaciji usposabljanja na balonu ustreznega razreda in opravi preizkus praktične usposobljenosti .
- (4) če leti motorno letalo z uvlačljivim podvozjem, usposabljanje ni obvezno.

Z.43 V primeru, da želi imetnik licence BPL razširiti privilegije na balon skupine D:

- (1) mora imeti več kot 200 ur letenja kot vodja balona in opraviti dva leta za usposabljanje v odobreni organizaciji usposabljanja.
- (2) opravi pet letov za usposabljanje v odobreni organizaciji usposabljanja na balonu ustreznega razreda in opravi preizkus praktične usposobljenosti .
- (3) mora imeti več kot 300 ur letenja kot vodja balona in opraviti dva leta za usposabljanje v odobreni organizaciji usposabljanja.

(4) če leti motorno letalo z uvlačljivim podvozjem, usposabljanje ni obvezno.

Z.44 Kakšni so pogoji za podaljšanje veljavnosti potrdila inštruktorja letenja?

- (1) če je v zadnjih treh letih opravil najmanj 6 ur usposabljanj kot inštruktor letenja ali kot izpraševalec in opravil osvežitveni seminar za inštruktorje letenja balonov.
- (2) če je v zadnjih treh letih opravil 50 ur usposabljanj, od tega vsaj 30 ur usposabljanj v zadnjem letu veljavnosti inštruktorskega potrdila.
- (3) potrdilo inštruktorja ima neomejeno veljavnost.
- (4) če je razširil privilegij licence na komercialno letenje.

Z.45 Ali licenca BPL, ali LAPL(B), omogača letenje ponoči po pravilih VFR?

- (1) Ne, ponoči se lahko leti samo po pravilih IFR, zato z balonom ni mogoče opravljati letov ponoči.
- (2) Da, če pilot balona opravi 2 leta za usposabljanje z inštruktorjem letenja, vsak v trajanju najmanj ene ure, in če imetnik licenco vpisan rating za nočno letenje.
- (3) Da, vsaj pilot lahko leti ponoči, če je polna luna.
- (4) Ponoči se lahko leti le, če ima balon inštrument za nočni vid.

Z.46 Kakšna je zgornja starostna meja do katere lahko piloti katerih koli kategorij zrakoplovov opravljajo komercialno letenje?

- (1) Do dopolnjenega 60 leta.
- (2) Ko pilot dopolni 65 let.
- (3) Ni starostne omejitve.
- (4) Do dopolnjenega 40. leta.

Z.47 katero zdravniško spričevalo je potrebno, da lahko letiš z BPL licenco?

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

Z.48 katero zdravniško spričevalo je potrebno, da lahko letiš LAPL(B) licenco?

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

Z.49 Kakšna je minimalna starost pri kateri lahko kandidat za pilota prostoletčega balona opravlja izpit?

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

Z.50 Katera je pravilna razdelitev balonov po razredih?

- (1) plinski, toplozračni, toplozračne zračne ladje
- (2) prostoteče, vezani
- (3) Zeppelin, vodikovi, helijevi, dušikovi
- (4) po prostornini kupole do 3400 m³, od 3401 m³ do 6000 m³, od 6001 m³ do 10500 m³, nad 10500 m³

Z.51 Katera je pravilna razdelitev balonov po skupinah?

- (1) plinski, toplozračni, toplozračne zračne ladje
- (2) prostoteče, vezani
- (3) Zeppelin, vodikovi, helijevi, dušikovi
- (4) po prostornini kupole do 3400 m³, od 3401 m³ do 6000 m³, od 6001 m³ do 10500 m³, nad 10500 m³

Z.52 Kateri baloni spadajo v skupino A:

- (1) plinski
- (2) prostoteče
- (3) prostornine kupole nad 10500 m³
- (4) prostornine kupole do 3400 m³

Z.53 Kateri baloni spadajo v skupino B:

- (1) plinski
- (2) prostoteče
- (3) prostornine kupole med 3401 m³ in 6000 m³
- (4) prostornine kupole do 3400 m³

Z.54 Kateri baloni spadajo v skupino C:

- (1) prostornine kupole med 6001 m³ in 10500 m³
- (2) prostoteče
- (3) prostornine nad 3401 m³ in pod 10500 m³
- (4) prostornine do 3400 m³

Z.55 Kako lahko pilot, ki ne izpolnjuje pogojev za izvajanje privilegijev BPL, to pravico spet pridobi?

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

(4) Ponovno mora opravljati praktični del izpita.

Z.56 Katerim zrakoplovom je jadralno letalo v zraku v zračnem prostoru Republike Slovenije vedno dolžno dati prednost?

- (1) samo prostotečemu balonu
- (2) samo zrakoplovu, ki vleče predmet
- (3) balonu in zrakoplovu, ki vleče drugi zrakoplov
- (4) balonu in zrakoplovu, ki vleče drugi zrakoplov ali predmet

Z.57 Kateri od navedenih zrakoplovov ima v zračnem prostoru Republike Slovenije, prednost pred ostalimi?

- (1) jadralno letalo
- (2) prostoteče balon
- (3) zrakoplov, ki vleče drug zrakoplov
- (4) helikopter

Z.58 Letenje s prostotečimi baloni je v Republiki Sloveniji dovoljeno po:

- (1) pravilih instrumentalnega letenja – IFR
- (2) pravilih vizualnega letenja – VFR
- (3) za balone ne obstajajo pravila letenja
- (4) pravilih cestnega prometa

Z.59 Kakšno višino letenja in oddaljenosti od ovir mora pilot balona ohranjati pri letenju čez strnjena naselja?

- (1) V polmeru 600 m najmanj 1000 čevljev (300 m) nad najvišjo oviro
- (2) V polmeru 300 m najmanj 500 čevljev (150 m) nad najvišjo oviro
- (2) Nad mestom je dovoljenje leteti tik nad strehami zgradb, saj je tako letenje atraktivno za potnike na krovu balona.
- (3) Nad strnjnimi naselji ni dovoljeno leteti z baloni. Nad mesti lahko letijo le helikopteri in letala.

Z.60 Višina letenja nad terenom nad neposeljenimi področji:

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

Z.61 Kaj stori pilot balona, ki leti nad neposeljenim področjem in se približuje visoki oviri?

- (1) Prične s postopki dviganja, da ohrani primerno oddaljenost od ovire (500 čevljev (150 m) vertikalno, 150 metrov horizontalne oddaljenosti ovire od balona).
- (2) Ohranja nivo letenja.

- (3) Ne stori nič, prepusti se usodi.
- (4) Za nasvet pokliče zemeljsko ekipo.

Z.62 Letiš nad nenaseljenim področjem. Veter te nese proti 50 m visoki anteni. Kakšen je pravilen postopek?

- (1) Ohranjaš višino letenja.
- (2) Začneš z izvajanjem postopkov sili.
- (3) Poskrbiš, da boš v polmeru 150 m vsaj 500 čevljev (150 m) nad anteno.
- (4) Vprašaš za nasvet zemeljsko ekipo.

Z.63 Kje lahko pilot balona poleti brez oddaje načrta leta službi ARO?

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

Z.64 Kje lahko pilot balona poleti brez oddaje načrta leta službi ARO?

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

Z.65 Kaj stori pilot balona, ko se približuje čredi ovac v ograjenem pašniku?

- (1) Ohrani čim večjo razdaljo od živali in uporabi tihi gorilec.
- (2) Čim bolj se jim približa in opazuje njihovo reakcijo.
- (3) Ohrani mirno kri.
- (4) Predhodno jih z žvižgom opozori na prihod balona.

Z.66 Izraz »kontrolirani zračni prostor« pomeni zračni prostor:

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

Z.67 Kaj od navedenega je značilnost pojma »Kontrolna cona (CTR)«?

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

Z.68 Kontrolna cona (CTR) je:

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

Z.69 Del zračnega prostora določenih izmer nad določenim področjem, kjer letenje ni dovoljeno, je:

- (1) prepovedana cona.
- (2) posebno urejena cona.
- (3) terminalno območje.
- (4) kontrolna cona.

Z.70 Kakšna je značilnost omejenega območja?

- (1) Da je namenjeno za vojaške aktivnosti, območje je nevarno in se ga moramo izogibati.
- (2) Da lahko v njem zrakoplov leti le če ima transponder in radijsko postajo.
- (3) Da so čas veljavnosti, zgornja in spodnja meja območij objavljena v NOTAM.
- (4) Da je letenje v njem od površine zemlje (GND) do višine 5000 čevljev QNH omejeno.

Z.71 Kakšna mora biti vodoravna vidljivost v zračnem prostoru razreda G, 300 metrov nad terenom, da je let po pravilih VFR dopusten?

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

Z.72 Ali z balonom lahko letimo v oblaku?

- (1) Lahko, če so tanjši od 100 metrov.
- (2) Lahko samo čez oblake tipa Cirrus in Cumulus.
- (3) Letenje v oblaku ni dovoljeno.
- (4) Lahko, če nam kontrola letenja to dovoli.

Z.73 Kakšna mora biti vodoravna vidljivost pri tleh znotraj CTR, da je let po pravilih VFR dopusten?

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

Z.74 S tem, ko je pilot zrakoplova dobil ustrezno dovoljenje kontrole zračnega prometa (»ATC clearance«), mora vedeti, da:

- (1) ima prioriteto nad vsem ostalim zračnim prometom.
- (2) ima zagotovljeno ustrezno razdvajanje od ostalega zračnega prometa.

(3) sme nadaljevati let v kontroliranem zračnem prostoru pod prometnimi pogoji, ki jih je določila ATC.

Z.75 Kdo je v primeru VFR leta dolžan skrbeti za zadostno varno oddaljenost med zrakoplovi v letu?

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

Z.76 Zahtevana minimalna vodoravna oddaljenost od oblakov za VFR letenje v zračnem prostoru razreda G na višinah nad 300 metrov od tal, oziroma 900 metrov AMSL, kar je višje, znaša:

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

Z.77 Nad katero višino mora posadka športnega zrakoplova brez kabine pod tlakom, pričeti uporabljati dodatni kisik za dihanje?

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

Z.78 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.79 Kaj je dolžan ukreniti pilot zrakoplova, če dobi odobritev kontrole letenja, ki pomeni kršitev pravil?

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

Z.80 Kaj pomeni izraz VFR let?

- (1) Šolski let.
- (2) Let brez potnikov.

- (3) Let po pravilih instrumentalnega letenja.
- (4) Let po pravilih vizualnega letenja.

Z.81 Kratica VMC pomeni:

- (1) vizualne meteorološke pogoje.
- (2) let po pravilih instrumentalnega letenja.
- (3) instrumentalne meteorološke pogoje.
- (4) let po pravilih vizualnega letenja.

Z.82 Najkasneje ob kateri uri morate pristati z zrakoplovom, ki leti po VFR pogojih če tistega dne sonce zaide ob 20:15?

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

Z.83 Kje lahko leti zrakoplov brez radijske postaje in brez predhodne najave?

- (1) Nikjer.
- (2) V zračnem prostoru razreda H.
- (3) Samo v območju matičnega letališča.
- (4) V zračnem prostoru razreda G.

Z.84 Načrt poleta mora pilot balona na ARO oddati:

- (1) najmanj pol ure pred načrtovanim vzletom.
- (2) najmanj uro pred načrtovanim vzletom.
- (3) dan pred načrtovanim vzletom.
- (4) pilot lahko zaprosi za trajno dovoljenje za letenje.

Z.85 Za letenje v kontrolirani coni (CTR) mora pilot pridobiti dovoljenje:

- (1) Kontrole zračnega prometa.
- (2) Kontrole zračnega prometa in Javne agencije za civilno letalstvo Republike Slovenije.
- (3) Urada službe zrakoplovnih informacij.
- (4) bližnjega letališča.

Z.86 Ali mora imeti balon transponder, ko leti v kontroliranem zračnem prostoru razreda C?

- (1) da
- (2) ne

Z.87 Katera je najmanjša višina, na kateri je dovoljeno leteti z zrakoplovom nad naselji ali večjimi skupinami ljudi na prostem?

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

Z.88 Katera je najmanjša višina, na kateri je dovoljeno leteti z zrakoplovom nad zemeljsko ali vodno površino?

- (1) 50 metrov.
- (2) 150 čevljev.
- (3) 500 čevljev.
- (4) ni omejitve.

Z.89 Kaj ne spada v obvezno opremo balona, ki leti v kontroliranem zračnem prostoru razreda C?

- (1) Sekundarni nadzorovalni radar (SSR) - transponder
- (2) VHF radijska postaja
- (3) Višinomer, ki prikazuje tlačno višino
- (4) Mobitel (GSM)

Z.90 Kaj mora narediti pilot balona, če želi vzleteti na območju športnega letališča/vzletišča, ko je le to aktivno?

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

Z.91 Kdaj lahko pilot balona leti nižje kot 150 metrov nad naseljenimi kraji?

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

Z.92 Kakšna je najmanjša višina na kateri mora pilot balona leteti nad cestami ali železnicami, ko ni v fazi vzleta ali pristanka?

- (1) 500 čevljev (150 metrov).
- (2) Balon ne sme leteti nad naseljenimi kraji.
- (3) 164 čevljev (50 metrov).
- (4) 1640 čevljev (500 metrov).

Z.93 Kaj se v letalstvu šteje za dnevno letenje? Letenje:

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

Z.94 Kje dobiš obvestilo kdaj je kakšno omejeno ali nevarno območje v veljavi?

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

Z.95 Pilot lahko postopi drugače, kot je izrečeno v odobritvi kontrole letenja, če:

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

Z.96 V primeru, ko mora pilot zaradi nepredvidenih okoliščin odstopiti od odobritve kontrole letenja, je dolžan:

- (1) s ponavljanjem depeše o tem obvestiti vse zadevne kontrole letenja.
- (2) oddati splošni klic in navesti podrobnosti o odstopanju od odobritve kontrole letenja.
- (3) takoj obvestiti pristojno kontrolo letenja in pridobiti spremenjeno odobritev.
- (4) obvestiti Zrakoplovno informacijsko službo.

Z.97 Katerega razreda zračnega prostora nad Slovenijo ne najdemo?

- (1) B
- (2) C
- (3) D
- (4) E

Z.98 Ljubljana FIR je:

- (1) letalsko informativno območje nad Slovenijo.
- (2) letalsko informativno območje Ljubljana.
- (3) omejeno območje nad Ljubljano.
- (4) prepovedano območje nad Ljubljano.

Z.99 Višinomer mora biti do vključno 10 500 čevljev nastavljen na:

- (1) QNH

- (2) QFE
- (3) QNE
- (4) pilot nastavitve višinomera izbere sam.

Z.100 V slovenskem zračnem prostoru mora transponder imeti:

- (1) rezervno anteno.
- (2) rezervno napajanje.
- (3) možnost načina A in C.
- (4) možnost načina S.

Z.101 Če balon izgubi radijsko zvezo med letenjem v kontroliranem zračnem prostoru, mora pilot:

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

Z.102 Če je balon pridobil dovoljenje za vstop v kontroliran zračni prostor in tik pred vstopom izgubi radijsko zvezo:

- (1) s poletom nadaljuje v skladu z izdanim dovoljenjem kontrole zračnega prometa.
- (2) s poletom nadaljuje, vendar v kontrolirani zračni prostor ne vstopi.
- (3) pristane če je le mogoče in zaključi načrt leta po telefonu v ARO.
- (4) nastavi transponder na 2000 in slepo oddaja.

Z.103 GAFOR je:

- (1) organizacija za civilno letalstvo.
- (2) vremenska napoved za splošno letalstvo.
- (3) pozivni znak kontrole letenja za tuje zrakoplove.
- (4) mednarodna lestvica za jakost vetra.

Z.104 Frekvenca informacijske službe za letenje (FIS) v Sloveniji je:

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

Z.105 Zbornik letalskih informacij (AIP) je:

- (1) priročnik, v katerem so zbrana vsa mednarodna in nacionalna določila za letenje v zračnem prostoru države, ki je priročnik izdala.
- (2) zbirka informacij, ki jih potrebuje pilot za mednarodne lete.
- (3) zbirka osnovnih informacij potrebnih za registracijo zrakoplova.

(4) dokumentacija zrakoplova, ki vključuje potrdilo o vpisu v register zrakoplovov, potrdilo o pregledu plovnosti in knjižico zrakoplova.

Z.106 NOTAM je:

- (1) obvestilo o napakah na zrakoplovih.
- (2) sporočilo pilotom, ki jih objavlja Kontrola zračnega prometa Slovenije.
- (3) notni zapis glasbe.

Z.107 AIP je:

- (1) obvestilo o napakah na zrakoplovih.
- (2) obvestilo o zaprtjih letališč.
- (3) zbornik letalskih informacij.

Z.108 AIC je:

- (1) zbornik letalskih informacij.
- (2) letalska okrožnica.
- (3) seznam podjetij, ki so pridobila spričevalo za zračni prevoz.

Z.109 Pilot mora o resnih težavah v kontroliranem zračnem prostoru med letom takoj obvestiti:

- (1) Kontrolo zračnega prometa Slovenije.
- (2) Urad službe zrakoplovnih informacij (ARO).
- (3) Upravo republike Slovenije za zaščito in reševanje.
- (4) zemeljsko ekipo.

Z.110 Kontrola zračnega prometa alarmira službo iskanja in reševanja kadar:

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

Z.111 Služba alarmiranja je na voljo:

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

Z.112 Nesreča je dogodek, povezan z obratovanjem zrakoplova, zaradi katerega:

- (1) je bilo vozilo zemeljske ekipe udeleženo v prometni nesreči.
- (2) so uničene ali močno poškodovane stvari.
- (3) je zrakoplov pristal z manj kot eno urno rezervno goriva.
- (4) bi lahko bila ogrožena varnost zračnega prometa.

Z.113 Resni incident je dogodek pri katerem:

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

Z.114 Incident je, kadar:

- (1) pilot ogrozi ali bi lahko ogrozil varnost zračnega prometa in ni nesreča.
- (2) je ena ali več oseb težje poškodovanih.
- (3) pride do uničenja ali močno poškodovanih stvari.
- (4) pilot izvede trd pristanek.

Z.115 V kolikem času mora pilot balona poročati o incidentu, resnem incidentu ali nesreči?

- (1) V 72 urah od dogodka.
- (2) V 48 urah od dogodka.
- (3) V 24 urah od dogodka.
- (4) Takoj po nastanku.

Z.116 Komu mora pilot balona poročati o incidentu, resnem incidentu ali nesreči?

- (1) Letalski zvezi Slovenije.
- (2) Javni agenciji za civilno letalstvo Republike Slovenije.
- (3) Preiskovalnemu organu pri ministrstvu, pristojnemu za promet.
- (4) Pristojni policijski postaji.

Z.117 Koliko je širok pas znotraj državne meje Republike Slovenije, v katerem je dovoljeno letenje zrakoplovov samo če imajo za to posebno dovoljenje?

- (1) 5 kilometrov
- (2) 7 kilometrov
- (3) 9 kilometrov
- (4) 11 kilometrov

L.1 Katera od navedenih trditev, ki zadevajo vpliv alkohola na organizem, je pravilna?

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

L.2 Koga ali kam naj vprašamo, če smemo leteti v primeru bolezni?

- (1) Pooblaščenega letalskega zdravnika.
- (2) Osebnega zdravnika.
- (3) Najbližjo bolnišnico.

L.3 Katera zdravila skoraj vedno negativno vplivajo na našo zmožnost letenja?

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

L.4 Možnost dehidracije pilota med letenjem se lahko poveča:

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

L.5 Pri zrakoplovu brez kabine pod tlakom je na večjih višinah količina kisika, ki prehaja preko pljuč v kri:

- (1) manjša zaradi manjšega parcialnega tlaka kisika.
- (2) manjša zaradi nižjih temperatur.
- (3) nespremenjena v primerjavi s tisto na morskem nivoju.

L.6 Med vzpenjanjem na 18.000 čevljev (5500 metrov) odstotek kisika v ozračju:

- (1) narašča.
- (2) pada.
- (3) ostaja enak.

L.7 Kaj se dogaja z odstotkom kisika v atmosferi z rastočo višino?

- (1) narašča
- (2) ostaja nespremenjen
- (3) pada
- (4) odvisno od tega, kako se spreminja zračni tlak

L.8 Pomanjkanje kisika (reakcijski prag) se ponoči lahko opazi pri višini:

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

L.9 Višinska bolezen (hipoksija) je posledica:

- (1) pomanjkanja kisika v organizmu.
- (2) pomanjkanja kisika v zraku.
- (3) prevelike količine dušika v krvnem obtoku.

L.10 Višinska bolezen (hipoksija) je:

- (1) pomanjkanje kisika v organizmu.
- (2) nenormalno povečanje količine vdihovanega zraka.
- (3) pojav mehurčkov v sklepih in mišicah.

L.11 Katera od trditev, ki zadevajo višinsko bolezen (hipoksijo), je pravilna?

- (1) Višinska bolezen (hipoksija) je posledica mehurčkov v sklepih in v krvnem obtoku.
- (2) Simptoma višinske bolezni (hipoksije) sta lahko ščemenje kože in lažen občutek varnosti.
- (3) Simptome višinske bolezni (hipoksije) lahko premagamo s tem, da se osredotočimo na letenje po instrumentih.

L.12 Kaj se dogaja, če se z zrakoplovom brez kabine pod tlakom povzpne na višino, večjo od 18.000 čevljev (5.500 metrov), in ne uporabljamo dodatnega kisika za dihanje?

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

L.13 Nad 12.500 čevljev (3.800 metrov):

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

L.14 Nad 16.400 čevlji (5.000 metrov) je lahko sposobnost letenja kritično zmanjšana po:

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

L.15 Na višino, kjer se pojavijo znaki zmanjšane sposobnosti letenja, vpliva:

- (1) močan veter.
- (2) mraz.
- (3) visoka vlaga.

L.16 Hipemična hipoksija ima enake simptome kot višinska bolezen, vendar je bolj pogosto posledica:

- (1) slabe cirkulacije krvi.
- (2) nepopolnega izgorevanja plina.
- (3) uživanja alkohola ali zdravil pred letenjem.

L.17 Kako vpliva kajenje na pilota?

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

L.18 Koliko časa po zaužitju manjše alkoholne pijače ni dovoljeno nastopiti kot član posadke civilnega zrakoplova?

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

L.19 Najbolj pogost vzrok za pojav hiperventilacije je:

- (1) čustvena napetost, tesnoba ali strah.
- (2) prekomerno uživanje alkohola.
- (3) zelo počasno dihanje in pomanjkanje kisika v organizmu.

L.20 Simptomi hiperventilacije so:

- (1) glavobol in euforia.
- (2) bolečina nad obrvmi ali v zgornji čeljusti.
- (3) omotičnost, šibkost, mravljinčenje v udih, nezavest.

L.21 Hitro ali zelo globoko vdihavanje dodatnega kisika lahko povzroči simptome:

- (1) višinske bolezni.

- (2) aerotitisa.
- (3) hiperventilacije.

L.22 Posledica hiperventilacije je:

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

L.23 Pilot lahko omili posledice oziroma prepreči pojav hiperventilacije:

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

L.24 Test simptomov hipoksije in hiperventilacije izvedemo:

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

L.25 Koliko znaša priporočeni časovni presledek po potopu s komprimiranim zrakom, ki je globji od 10 metrov?

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

L.26 Zapora Evstahijeve cevi in posledično huda bolečina v ušesih in zmanjšanje slišnosti so lahko posledica:

- (1) otorinolaringologije.
- (2) vnetja žrela ali zamašitve sinusov.
- (3) alergijske reakcije.

L.27 Pilot, ki je v zasebnem življenju pod stresom naj se:

- (1) odloči za polet, saj se bo med poletom sprostil in nabral novih moči.
- (2) med poletom dobro opazuje in v primeru težav takoj pristane.
- (3) ne odloči za polet, saj osebne težave odtegujejo pozornost pri letenju.

L.28 Dogodki, ki sprožijo močna čustva v pilotu, lahko vodijo do:

- (1) zmanjšane pozornosti pilota.
- (2) tveganj pilota pri pilotiranju, ki mejijo na samouničenje.
- (3) nezavesti pilota zaradi izčrpanosti.

L.29 Posledica utrujenosti je:

- (1) evforija.
- (2) zmanjšana pozornost in koordinacija.
- (3) tunelski vid.

L.30 Prilagajanje vida na temo je slabše v primeru:

- (1) vdihavanja ogljikovega dioksida.
- (2) uživanja vitamina A s hrano.
- (3) višine kabine nad 1500 metrov (5000 čevljev).

L.31 Kako pripravimo naš vid na nočno letenje?

- (1) Nosimo sončna očala od sončnega zahoda do pričetka letenja.
- (2) Izogibamo se rdeči svetlobi najmanj 30 minut pred letom.
- (3) Izogibamo se močni beli svetlobi najmanj 30 minut pred letom.

L.32 Eden od načinov za izboljšanje nočnega vida je:

- (1) gledati naravnost v objekt.
- (2) truditi se gledati mimo središča.
- (3) povečati jakost osvetlitve kabine.

L.33 Kako najbolje izrabimo svoj vid pri nočnem letenju?

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

L.34 Najboljša tehnika gledanja pri odkrivanju drugih zrakoplovov ponoči je:

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

L.35 Najboljši način pri opazovanju ostalih zrakoplovov ponoči je:

- (1) uperiti pogled bočno od predmeta in počasi premikati oči.
- (2) z očmi hitro preiskovati vidno območje.
- (3) uperiti pogled bočno od predmeta in hitro premikati oči.

L.36 Pred začetkom vsakega manevra v zraku je pilot dolžan:

- (1) prekontrolirati višino, hitrost in kurz.
- (2) pregledati zračni prostor in se prepričati, da ne obstaja nevarnost trčenja.
- (3) obvestiti o svoji nameri najbližjo kontrolo letenja.

L.37 Kako ugotovimo, da obstaja v zraku nevarnost trčenja z drugim zrakoplovom?

- (1) Drugi zrakoplov postaja večji in se hitro približuje.
- (2) Nosa obeh zrakoplovov sta uperjena v isto točko v prostoru.
- (3) Razen približevanja ni relativnega gibanja med vašim in drugim zrakoplovom.

L.38 Katera od navedenih tehnik gledanja pri opazovanju zračnega prostora podnevi je najbolj ustrezna?

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

L.39 Kako vpliva megličasto ozračje na zmožnost pravočasno opaziti ostale zrakoplove ali ovire?

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

L.40 Kako imenujemo začasno konfuzno stanje zaradi napačnega tolmačenja informacij, ki jih možgani dobivajo od različnih zaznavnih organov?

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

L.41 Večina trčenj v zraku se pripeti pri:

- (1) megličastih dnevih.
- (2) vedrih dnevih.
- (3) oblačnih nočeh.

L.42 Kaj od navedenega se priporoča za preprečitev izgube orientacije v prostoru?

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

L.43 Pilot lahko izgubi orientacijo v prostoru, če:

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

L.44 Verjetnost izgube orientacije v prostoru pri slabi vidljivosti je manjša, če:

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

L.45 Najboljši način za povrnitev izgubljene orientacije v prostoru je:

- (1) verjeti samo kazanju instrumentov zrakoplova.
- (2) osredotočiti se na lastne občutke o smeri, legi nosa zrakoplova glede na horizont in nagibu.
- (3) zavestno upočasniti dihanje, dokler znaki izgube orientacije v prostoru ne izginejo, nato pa zopet pričeti normalno dihati.

L.46 Do iluzije prevelike višine v doletu za pristajanje pride, če gre za:

- (1) megličasto ozračje.
- (2) dvigajoči se teren.
- (3) spuščajoči se teren.

L.47 Kdo je odgovoren za ugotavljanje, če je pilot sposoben za letenje v primeru danega leta, četudi ima veljavno zdravniško spričevalo?

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

L.48 Kateri je tisti najbolj pogost dejavnik, ki vpliva na večino nesreč, ki bi jih bilo mogoče preprečiti?

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

L.49 Kaj lahko pogosto privede pilota do prostorske dezorientacije ali pa trka s terenom ali z oviro, ko leti pod pogoji vizualnega letenja (VFR)?

- (1) Sindrom "tunkanja".
- (2) Nadaljevanje leta v instrumentalnih pogojih.
- (3) Ostajanje za zrakoplovom.

L.50 Katera je tista točka, ki jo pilot zanemarja, če se pri izvajanju ponavljajočih se nalog zanaša na kratko ali dolgoročni spomin?

- (1) Pregled nad situacijo.
- (2) Kontrolni sezname.
- (3) Letenje izven envelope.

L.51 Dosledna uporaba odobrenih check list je znak:

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

L.52 V izogib temu, da bi pozabili izvesti kakšnega od pomembnih korakov, moramo vedno:

- (1) uporabljati ustrezne check liste.
- (2) izvajati postopke v enakem zaporedju.
- (3) preverjati podatke iz potrdila o plovnosti.

L.53 Osnove za zmanjševanje tveganja, do katerega prihaja na vsakem letu, in na katerih počiva del procesa letalskega odločanja, imenovan obvladovanje stresa, so:

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

L.54 Pri vsakem pilotu pride včasih do neke mere nevarnega vedenja. Katere so te vrste nevarnega vedenja?

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

L.55 Kaj je prvi korak pri nevtralizaciji nevarnega vedenja v letalskem procesu odločanja?

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

L.56 Kakšno razmišljanje je značilno za pilota, ki se vede na nevaren, antiavtoritativen način?

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

L.57 Kakšno razmišljanje je značilno za pilota, ki se vede na nevaren, impulziven način?

- (1) Če hočeš kaj narediti, opravi to hitro in takoj.

- (2) To se meni ne more pripetiti.
- (3) Ne tako hitro, najprej razmisli.

L.58 Kakšno razmišljanje je značilno za pilota, ki se vede na nevaren način, imenovan »neranljivost«?

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

L.59 Kakšno razmišljanje je značilno za pilota, ki se vede na nevaren način, imenovan »mačo«?

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

L.60 Kakšno razmišljanje je značilno za pilota, ki se vede na nevaren način, imenovan »malodušnost«?

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

L.61 Kateri proti izrek velja v primeru pilota, ki se vede na nevaren način, kot je »impulzivnost«?

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

L.62 Kateri proti izrek velja v primeru pilota, ki se vede na nevaren način, kot je »anti-avtoritativnost«?

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

L.63 Kateri proti izrek velja v primeru pilota, ki se vede na nevaren način, imenovan »neranljivost«?

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

L.64 Kateri proti izrek velja v primeru pilota, ki se vede na nevaren način, imenovan »mačo«?

- (1) Meni se ne bo zgodilo.

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

L.65 Kateri proti izrek velja v primeru pilota, ki se vede na nevaren način, kot je »malodušnost«?

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

L.66 Kolikšna je najmanjša starost pilota pri kateri lahko med letom uživa alkohol?

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

R.1 Katera od naslednjih depeš je po prednosti na prvem mestu glede na ostale depeše?

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

R.2 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) smer gibanja našega zrakoplova glede na površje tal.
- (3) magnetni kurz našega zrakoplova.

R.3 Radar obvesti pilota lokalnega leta:

»TRAFFIC AT 2 O'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.4 Vrsta kontrole z oznako CONTROL na koncu naziva je:

- (1) letališka kontrola.
- (2) območna kontrola letenja.
- (3) zemeljska kontrola.
- (4) doletna kontrola.

R.5 ATIS oddaja na:

- (1) frekvencah ILS-ov.
- (2) frekvencah NDB-jev.
- (3) frekvencah FIS-a.
- (4) frekvencah VOR-ov oziroma na posebnih VHF frekvencah.

R.6 LJUBLJANA FIS ima v radijski depeši pozivni znak:

- (1) LJUBLJANA INFORMATION
- (2) LJUBLJANA APPROACH
- (3) LJUBLJANA TOWER
- (4) LJUBLJANA CONTROL

R.7 Začetek radijske depeše, s katero se pilot zrakoplova S5-OAF prvič javi »Vienna Ground«, je:

- (1) VIENNA GROUND S5-OAF GOOD AFTERNOON.
- (2) VIENNA GROUND THIS IS S5-OAF GOOD AFTERNOON.
- (3) S5-OAF VIENNA GROUND OVER.
- (4) VIENNA GROUND S5-OAF GO AHEAD.

R.8 V katerem primeru pilot uporablja pozivni znak zrakoplova na začetku depeše?

- (1) Ko potrdi sprejem sporočila.
- (2) Ko potrdi, da je razumel sporočilo kontrole zračnega prostora in se bo ravnal po njem.
- (3) Pri »position report-u«.
- (4) Ko oddaja klic v sili »MAYDAY MAYDAY MAYDAY«!

R.9 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.10 Kako se pravilno okrajša pozivni znak zrakoplova S5-OMN?

- (1) S5-OMN
- (2) S5-MN
- (3) S-MN
- (4) S-N

R.11 Za preizkus slišnosti oddaje uporablja pilot izraz:

- (1) RADIO TEST.
- (2) REQUEST READIBILITY OF TRANSMISSION.
- (3) RADIO CHECK (FREQUENCY).
- (4) REQUEST RADIO CHECK (FREQUENCY).

R.12 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.13 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.14 Izraz »SVFR let« pomeni:

- (1) posebni VFR let.
- (2) reševalni VFR let.
- (3) sektorski VFR let.
- (4) šolski VFR let.

R.15 Kratica »VMC« pomeni:

- (1) vizualne meteorološke pogoje.
- (2) let po pravilih instrumentalnega letenja.
- (3) instrumentalne meteorološke pogoje.
- (4) let po pravilih vizualnega letenja.

R.16 Kaj pomeni standardna fraza »APPROVED«?

- (1) Predlagani postopek dovoljen.
- (2) Sporočite mi, če ste sprejeli to depešo.
- (3) Ne upoštevajte prejšnjega dovoljenja.
- (4) Dovoljeno nadaljevanje pod določenimi pogoji.

R.17 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.18 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.19 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.20 Kaj pomeni fraza »SAY AGAIN«?

- (1) Ponovite celotno depešo.
- (2) Ponovite samo zadnjo oddano besedo.
- (3) Ponovite vse, ali pa naslednji del vaše depeše.
- (4) Ponovite vsako besedo dvakrat.

R.21 Kaj pomeni izraz »GO AHEAD«?

- (1) Povejte svojo depešo.
- (2) Vozite do točke čakanja.
- (3) Začnite z vožnjo po tleh.
- (4) Ponovite dovoljenje za odhod.

R.22 Kaj pomeni fraza »MONITOR«?

- (1) Vzpostavite radijsko zvezo z [...]
- (2) Ponavljam zaradi jasnosti in pomembnosti.
- (3) Poslušajte na [frekvenca].
- (4) Glejte instrumente.

R.23 Kaj pomeni fraza »REPORT«?

- (1) Povejte ponovno.
- (2) Povejte mi zahtevano informacijo.
- (3) Povejte vašo depešo.
- (4) Nadaljujte z vašo depešo.

R.24 Katero od navedenega najbolje opisuje pomen fraze »CHECK«?

- (1) Preverite in dobite potrditev od pošiljatelja depeše.
- (2) Preverite sistem ali postopek.
- (3) To je točno.
- (4) Dajte mi naslednjo informacijo.

R.25 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.26 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.27 Kaj sklepa kontrolor letenja, če mu pilot zrakoplova javi »FIVE-THOUSAND-FEET«?

- (1) Višina zrakoplova je 5.000 čevljev nad srednjim morskim nivojem.
- (2) Višinomer zrakoplova je nastavljen na lokalni tlak QFE.

- (3) Višina zrakoplova je 5.000 čevljev nad letališčem.
- (4) Višinomer zrakoplova je nastavljen na standardni tlak 1013,25 hPa.

R.28 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 1013,25 hPa.
- (4) Nivo v atmosferi, ki se uporablja za navpično razdvajanje zrakoplovov in je določen z nastavitvijo višinomera na lokalni QFE.

R.29 Mednarodna radiotelefonska okrajšava QNH pomeni:

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

R.30 Izraz »ALTITUDE« pomeni:

- (1) nadmorsko višino.
- (2) višino nad letališčem.
- (3) nivo leta.
- (4) barometriško višino.

R.31 Kako se pravilno glasi ponovitev naslednje odobritve za odhod?

ATC: *»S-AA cleared to Portorož, after departure climb to altitude 3,000 feet, turn right to S2, QNH 1002.«*

- (1) **ACFT:** *»S-AA cleared to Portorož, turn right to S2, after departure climb to altitude 3,000 feet.«*
- (2) **ACFT:** *»cleared to Portorož, after departure climb to 3,000 feet, turn right to S2, S-AA.«*
- (3) **ACFT:** *»Cleared to Portorož, after departure climb to altitude 3,000 feet, turn right to S2, QNH 1002, S-AA.«*
- (4) **ACFT:** *»S-AA cleared to Portorož, QNH 1002, S-AA.«*

R.32 Kako se pravilno glasi odgovor pilota?

ATC: *»S-AA, are you ready for departure?«*

- (1) **ACFT:** *»AFFIRM.«*
- (2) **ACFT:** *»READY FOR DEPARTURE.«*
- (3) **ACFT:** *»TAKING-OFF.«*
- (4) **ACFT:** *»LINING-UP.«*

R.33 V primeru, ko zrakoplov ne uspe vzpostaviti radijske zveze z aeronavtično postajo ali z drugim zrakoplovom, mora oddati svojo depešo dvakrat in jo začeti s frazo:

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

R.34 Katera fraza se uporablja za preklic predhodno oddane depeše?

- (1) RECLEARED.
- (2) NEGATIVE.
- (3) CANCEL.
- (4) DISREGARD.

R.35 Pilot lahko zahteva oddajo načrta poleta iz zraka s frazo:

- (1) REQUEST FILE FLIGHT PLAN.
- (2) CANCELING MY FLIGHT PLAN.
- (3) REQUEST FILL IN-FLIGHT PLAN.
- (4) READY TO COPY.

R.36 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.37 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.38 Kontrola letenja izda dovoljenje za spuščanje s frazo:

- (1) MAINTAIN FL [...]
- (2) DESCEND TO FL [...]
- (3) LEAVE FL [...] FOR FL [...]
- (4) CLEARED FL [...]

R.39 Kontrola letenja izda dovoljenje za vzpenjanje s frazo:

- (1) MAINTAIN FL [...]
- (2) CLIMB TO FL [...]
- (3) LEAVE FL [...] FOR FL [...]
- (4) CLEARED FL [...]

R.40 Zrakoplovu je bilo izdano dovoljenje za vzpenjanje na FL100, zaradi razdvajanja pa mora pilot izravnati za nekaj minut na FL80. Kontrola letenja to sporoči pilotu s frazo:

- (1) LEVEL OFF AT FL080.
- (2) MAINTAIN FL080.
- (3) STOP CLIMB AT FL080.
- (4) CLEARED FL080.

R.41 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 ter drugo naslednjo točko.

R.42 Če hoče kontrolor informacijo o nivoju leta, na katerem leti zrakoplov, uporabi frazo:

- (1) WHAT IS YOUR LEVEL.
- (2) REPORT LEVEL.
- (3) REQUEST LEVEL.
- (4) TRANSMIT YOUR LEVEL.

R.43 Če kontrola letenja dovoli pilotu vzpenjanje ali spuščanje po njegovi presoji, uporabi izraz:

- (1) WHEN READY CLIMB/DESCEND TO FL[...]
- (2) CLIMB/DESCEND TO FL[...] AT YOUR CONVENIENCE.
- (3) CLIMB/DESCEND TO FL[...]
- (4) CLIMB/DESCEND TO FL[...] AT ANY TIME.

R.44 Registrska številka plovila S5-OGU se v radijski depeši izgovori kot:

- (1) SIERRA FIVE OSCAR GAMA UNIFORM
- (2) SIERRA FIVE OSCAR GOLF UNIFORM
- (3) SIERRA FIVE OSCAR GOLF UNITY
- (4) SIERRA FIVE OSCAR GAMA UNITY

R.45 Nadmorska višina 600 čevljev se v radijski depeši izgovori kot:

- (1) SIX-ZERO-ZERO
- (2) SIX HUNDRED
- (3) SIX-NULL-NULL
- (4) SIXTY-ZERO

R.46 V radijski depeši se smer letenja 280 izgovori kot:

- (1) TWO-EIGHT-ZERO.
- (2) TWO HUNDRED EIGHTY.
- (3) TWENTY EIGHT-ZERO.
- (4) TWO HUNDRED EIGHT ZERO.

R.47 V radijski depeši se številka 496 izgovarja kot:

- (1) FOUR HUNDRED AND NINETY SIX.
- (2) FOUR HUNDRED AND NINER SIX.
- (3) FOUR NINETY SIX.
- (4) FOUR NINER SIX.

R.48 Kako se po radijski zvezi javi višina 11000 čevljev?

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

R.49 Višina 10500 čevljev 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.50 Po radijski zvezi se višina 5000 čevljev javi kot:

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

R.51 Višina 4.500 čevljev 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.52 Višina 3500 čevljev se oddaja kot:

- (1) THREE POINT FIVE HUNDRED FEET.
- (2) THREE THOUSAND FIVE HUNDRED FEET.
- (3) THREE POINT FIVE ZERO ZERO.
- (4) THREE DECIMAL FIVE HUNDRED.

R.53 V radijskih depešah se COM 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.54 COM frekvenca 118,000 se po radijski zvezi javi kot:

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

R.55 COM 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.56 Kako se po radijski zvezi izgovori COM 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.57 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.58 V primeru, ko dobi pilot zrakoplova, opremljenega s transponderjem, od kontrole letenja ukaz »SQUAWK 1200«, je dolžan na transponder nastaviti kodo 1200 in:

- (1) pritisniti na gumb »IDENT«.
- (2) premakniti stikalo na »ON« oziroma na »ALT«, če še ni izbrano.
- (3) premakniti stikalo na »STANDBY«.

(4) premakniti stikalo na »STANDBY« in pritisniti na gumb »IDENT«.

R.59 Kaj je dolžan storiti pilot, če dobi navodilo radarskega kontrolorja »SQUAWK CHARLIE SEVEN-ZERO-ZERO-ONE«? Na transponder mora nastaviti mod:

- (1) ALT in kodo 7001.
- (2) ALT in kodo 7001 ter mod S.
- (3) SBY in kodo 7001.
- (4) kodo 7001.

R.60 Fraza, ki pomeni navodilo pilota zrakoplova, naj na transponder ponovno nastavi kodo A 6620, je:

- (1) SQUAWK AGAIN ALPHA SIX SIX TWO ZERO.
- (2) SWITCH ON ALPHA SIX SIX TWO ZERO.
- (3) CONFIRM SQUAWKING ALPHA SIX SIX TWO ZERO.
- (4) RECYCLE ALPHA SIX SIX TWO ZERO.

R.61 V primeru, ko pilot dobi navodilo, naj na transponder nastavi mod C, je dolžan nastaviti:

- (1) samo mod A.
- (2) mode A, B in C.
- (3) moda A in C.
- (4) mod A na »STBY«.

R.62 V primeru, ko transponder zrakoplova ne oddaja pričakovanega moda C, ukaže kontrola letenja pilotu, naj vključi mod C, s frazo:

- (1) SQUAWK CHARLIE.
- (2) SQUAWK ALTIMETER.
- (3) SQUAWK PRESSURE ALTITUDE.
- (4) TRANSMIT ON MODE CHARLIE.

R.63 Kateri mod in kodo transponderja smo dolžni nastaviti na transponder v zračnem prostoru Republike Slovenije, če vstopamo v kontrolirani zračni prostor in nimamo glede nastavitve transponderja nobenih navodil službe kontrole letenja?

- (1) C 7700.
- (2) C 7500.
- (3) C 2000.
- (4) C 7600.

R.64 Kontrolor lahko zahteva od pilota, da začasno prekine delovanje transponderja, z uporabo fraze:

- (1) SQUAWK STANDBY.

- (2) SQUAWK IDENT.
- (3) CONFIRM SQUAWK.
- (4) STOP SQUAWK.

R.65 Če nastavimo izbirno stikalo transponderja na »STBY«:

- (1) zmanjšamo občutljivost sprejemnika.
- (2) začne transponder v primeru potrebe takoj delovati.
- (3) oddaja selektirano koda samo podatek o nivoju leta.
- (4) transponder v celoti izključimo.

R.66 Katera je koda transponderja za primer okvare radijske zveze?

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

R.67 Z nastavitvijo transponderja na mod in kodo A 7600 pilot sporoča na zemljo, da:

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

R.68 Z nastavitvijo transponderja na kodo 7700 pilot sporoča na zemljo, da:

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

R.69 Katere so t.i. »prepovedane« kode transponderja?

- (1) 1200 in 7500.
- (2) 1200, 7600 in 7700.
- (3) 7500, 7600 in 7700.

R.70 kateri mod in kodo nastavimo na transponder v primeru razmer hude sile (emergency)?

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

R.71 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.72 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.73 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.74 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.75 Kakšen signal za nujo se uporablja za primer nevarnosti, ko je potrebna takojšnja pomoč?

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

R.76 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.77 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.78 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.79 Katera od navedenih frekvenc je mednarodna pogovorna frekvenca za primer nevarnosti?

- (1) 123,500 MHz.
- (2) 6538 MHz.
- (3) 121,050 MHz.
- (4) 121,500 MHz.

R.80 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.81 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.82 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.83 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.84 Pilot prestreženega zrakoplova sporoči pilotu zrakoplova prestreznika, da ne more postopati po njegovih navodilih, z naslednjim radiotelefonskim izrazom:

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

R.85 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.86 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.87 V primeru, ko ga prestreže vojaški zrakoplov, mora pilot prestreženega zrakoplova poizkusiti dobiti radijsko zvezo z zrakoplovom prestreznikom na frekvenci:

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

R.88 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.

LETALSKO PRAVO

Z.1	3		Z.40	2		Z.79	3
Z.2	3		Z.41	1		Z.80	4
Z.3	1		Z.42	2		Z.81	1
Z.4	1		Z.43	3		Z.82	3
Z.5	4		Z.44	1		Z.83	4
Z.6	1		Z.45	2		Z.84	1
Z.7	2		Z.46	2		Z.85	2
Z.8	1		Z.47	2		Z.86	1
Z.9	4		Z.48	3		Z.87	4
Z.10	3		Z.49	3		Z.88	3
Z.11	2		Z.50	1		Z.89	4
Z.12	2		Z.51	4		Z.90	1
Z.13	3		Z.52	4		Z.91	1
Z.14	1		Z.53	3		Z.92	1
Z.15	1		Z.54	1		Z.93	2
Z.16	2		Z.55	2		Z.94	4
Z.17	4		Z.56	3		Z.95	2
Z.18	3		Z.57	2		Z.96	3
Z.19	1		Z.58	2		Z.97	1
Z.20	3		Z.59	1		Z.98	2
Z.21	1		Z.60	1		Z.99	1
Z.22	4		Z.61	1		Z.100	3
Z.23	3		Z.62	3		Z.101	3
Z.24	2		Z.63	1		Z.102	2
Z.25	3		Z.64	3		Z.103	2
Z.26	2		Z.65	1		Z.104	2
Z.27	4		Z.66	4		Z.105	1
Z.28	3		Z.67	3		Z.106	2
Z.29	1		Z.68	2		Z.107	3
Z.30	1		Z.69	1		Z.108	2
Z.31	1		Z.70	3		Z.109	1
Z.32	2		Z.71	2		Z.110	2
Z.33	1		Z.72	3		Z.111	3
Z.34	1		Z.73	2		Z.112	2
Z.35	2		Z.74	3		Z.113	2
Z.36	1		Z.75	2		Z.114	1
Z.37	3		Z.76	3		Z.115	4
Z.38	1		Z.77	1		Z.116	3
Z.39	4		Z.78	4		Z.117	3

ČLOVEŠKO DELOVANJE

L.1	1		L.23	2		L.45	1
L.2	1		L.24	3		L.46	2
L.3	3		L.25	3		L.47	1
L.4	1		L.26	2		L.48	1
L.5	1		L.27	3		L.49	2
L.6	3		L.28	2		L.50	2
L.7	2		L.29	2		L.51	1
L.8	1		L.30	3		L.52	1
L.9	1		L.31	3		L.53	3
L.10	1		L.32	2		L.54	2
L.11	2		L.33	2		L.55	2
L.12	3		L.34	2		L.56	2
L.13	2		L.35	1		L.57	1
L.14	2		L.36	2		L.58	1
L.15	2		L.37	3		L.59	2
L.16	1		L.38	2		L.60	2
L.17	2		L.39	3		L.61	3
L.18	1		L.40	1		L.62	3
L.19	1		L.41	2		L.63	2
L.20	3		L.42	2		L.64	3
L.21	3		L.43	2		L.65	3
L.22	1		L.44	2		L.66	3

KOMUNICIRANJE

R.1	4		R.31	3		R.61	3
R.2	2		R.32	2		R.62	1
R.3	4		R.33	3		R.63	3
R.4	2		R.34	4		R.64	1
R.5	4		R.35	1		R.65	2
R.6	1		R.36	2		R.66	4
R.7	1		R.37	2		R.67	2
R.8	3		R.38	2		R.68	3
R.9	4		R.39	2		R.69	3
R.10	3		R.40	3		R.70	1
R.11	3		R.41	4		R.71	1
R.12	4		R.42	2		R.72	4
R.13	4		R.43	2		R.73	4
R.14	1		R.44	2		R.74	1
R.15	1		R.45	2		R.75	1
R.16	1		R.46	1		R.76	2
R.17	1		R.47	4		R.77	4
R.18	1		R.48	4		R.78	1
R.19	3		R.49	3		R.79	4
R.20	1		R.50	1		R.80	1
R.21	1		R.51	4		R.81	1
R.22	3		R.52	2		R.82	2
R.23	2		R.53	1		R.83	3
R.24	2		R.54	2		R.84	3
R.25	2		R.55	1		R.85	4
R.26	4		R.56	4		R.86	3
R.27	1		R.57	3		R.87	3
R.28	3		R.58	2		R.88	4
R.29	3		R.59	1			
R.30	1		R.60	4			