

MINISTRSTVO ZA PROMET
REPUBLIKE SLOVENIJE

PL(ULG)

17012007
Ref. kat. 2007

KATALOG

PISNIH IZPITNIH VPRAŠANJ

DOVOLJENJE
Pilot ultralahkega jadralnega letala - PL(ULG)

OSNOVE TEORIJA 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. 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-0005. 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° .

A-0006. 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-0007. Pri kritičnem vpadnem kotu profila krila je

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

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. 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-0010. 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-0011. Laminarni profil je

- (1) simetričen profil.
- (2) profil z izrazito majhno relativno debelino.
- (3) profil z izredno gladko površino.
- (4) profil z nazaj pomaknjenim mestom največje debeline.

A-0012. 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-0013. Dotikališče tangente iz koordinatnega izhodišča s polaro krila označuje

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

A-0014. 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-0015. 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-0016. 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-0017. 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-0018. Katere sile delujejo na zrakoplov v ustaljenem drsnem premočrtnem letu?

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

A-0019. Kateri sili tvorita rezultirajočo aerodinamično silo?

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

A-0020. 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-0021. Kako se vede vzgonski količnik, če povečujemo vpadni kot krila?

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

A-0022. 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-0023. 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-0024. 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-0025. Pri podvojitvi hitrosti obtekanja se količnik zračnega upora telesa

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

A-0026. 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-0027. Upor, ki nastaja zaradi izenačevanja tlakov na konceh krila, imenujemo

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

A-0028. 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-0029. 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-0030. Katera oblika krila ima največji inducirani upor?

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

A-0031. Katera oblika krila ima najmanjši inducirani upor?

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

A-0032. 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-0033. 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-0034. Kje nastaja na zrakoplovu največji del upora interference?

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

A-0035. Drsno število ali finesa zrakoplova je razmerje

- (1) med preleteno razdaljo in izgubljeno višino.
- (2) med vzgonskim količnikom in količnikom upora.
- (3) med vodoravno in navpično hitrostjo.
- (4) vsi trije gornji odgovori so pravilni.

A-0036. Približno koliko znaša sila zračnega upora jadralnega letala mase 300 kg, ki planira s fineso 30?

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

A-0037. Vpadnemu kotu najboljše finese zrakoplova ustreza izraz

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

A-0038. 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-0039. 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-0040. Katera od oznak na shemi drsnega leta označuje aerodinamično rezultanto?

(glej prilogo 2!)

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

A-0041. Katera od oznak na shemi drsnega leta označuje silo vzgona?

(glej prilogo 2!)

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

A-0042. Katera od oznak na shemi drsnega leta označuje silo upora?

(glej prilogo 2!)

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

A-0043. Katera (i) od oznak na shemi drsnega leta označuje (ta) drsni kot?

(glej prilogo 2!)

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

A-0044. Katera (i) od oznak na shemi drsnega leta označuje (ta) vpadni kot?

(glej prilogo 2!)

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

A-0045. 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-0046. 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-0047. 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-0048. Količnik preobremenitve zrakoplova v zavoju z nagibom 60° znaša

(glej prilogo 4!)

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

A-0049. Koliko znaša hitrost zloma vzgona zrakoplova v kroženju z nagibom 60° , če je njena vrednost v letu naravnost 85 km/h?

(glej prilogo 4!)

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

A-0050. V primeru solo letenja na dvosedežnem jadralnem letalu je glede na letenje, če bi bila na krovu dva pilota, potrebno upoštevati, da je

- (1) hitrost najboljše finese zmanjšana.
- (2) kritični vpadni kot zrakoplova ugodnejši, to je večji.
- (3) najboljša finesa večja.
- (4) hitrost zloma vzgona (minimalna hitrost) večja.

A-0051. 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-0052. Pri povečanju obtežbe kril za 20% se minimalna hitrost zrakoplova poveča za približno

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

A-0053. Približno koliko znaša povečanje minimalne hitrosti zrakoplova, če mu povečamo maso za 40%?

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

A-0054. 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-0055. 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-0056. Indicirana hitrost zloma vzgona (indicirana minimalna hitrost) z rastočo višino

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

A-0057. 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-0058. 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-0059. Kako preprečimo, da zrakoplov po odtrganju zračnega toka na eni polovici krila in zdrsu na krilo na pade v vrjij?

- (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-0060. 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 priložnika.
- (3) Pri vsaki hitrosti in pri vsaki legi nosa zrakoplova glede na horizont.
- (4) Samo takrat, ko je nos zrakoplova visoko nad horizontom.

A-0061. Ali je mogoče, da pade zrakoplov v vrjij, 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 vrjij posledica oziroma nadaljevanje zloma vzgona.

A-0062. Kaj se dogaja s krmili in kaj s hitrostjo letala oz. jadralnega letala v vrjiju?

- (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-0063. 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-0064. 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-0065. Pri jadraniu na pobočnem vzgorniku praviloma letimo s hitrostjo

- (1) kar se da blizu minimalni hitrosti.
- (2) najboljše finese.
- (3) najmanjšega padanja.
- (4) preskoka.

A-0066. Kaj pomeni točka 1 na sliki hitrostne polare jadralnega letala?

(glej prilogo 10!)

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

A-0067. Točka 2 na sliki hitrostne polare jadralnega letala pomeni

(glej prilogo 10!)

- (1) režim najboljše finese.
- (2) hitrost najmanjšega padanja.
- (3) manevrno hitrost.
- (4) vpadni kot, s katerim naj bi leteli pri pobočnem jadraniu.

A-0068. Hitrost najboljšega planiranja jadralnega letala oziroma jadralnega zmaja, ki leti v pogojih čelnega vetra, grafično določimo s pomočjo hitrostne polare s tangento iz koordinatnega središča, ki je v tem primeru pomaknjeno za vrednost čelnega vetra

- (1) v desno.
- (2) navzgor.
- (3) navzdol.
- (4) v levo.

A-0069. S sekanto iz koordinatnega izhodišča na hitrostno polaro krila dobimo dve točki z

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

A-0070. Kako se spremeni hitrostna polara, če vkrcamo vodni balast? Pomakne se

- (1) vzdolž tangente iz koordinatnega izhodišča, oblika pa ostane nespremenjena.
- (2) samo v smeri večjih padanj.
- (3) samo v smeri večjih hitrosti.
- (4) vzdolž tangente iz koordinatnega izhodišča in se deformira.

A-0071. Za grafično določitev hitrosti najboljše finese jadralnega letala oziroma jadralnega zmaja, ki leti skozi vzdolnik, moramo koordinatno izhodišče hitrostne polare

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

A-0072. Koliko znaša lastno padanje jadralnega letala pri hitrosti 90 km/h?

(glej prilogo 3!)

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

A-0073. Koliko znaša lastno padanje jadralnega letala pri hitrosti 100 km/h?

(glej prilogo 3!)

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

A-0074. Koliko znaša lastno padanje jadralnega letala pri hitrosti 120 km/h?

(glej prilogo 3!)

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

A-0075. Koliko znaša lastno padanje jadralnega letala pri hitrosti 140 km/h?

(glej prilogo 3!)

- (1) 2,3 m/sec.
- (2) 1,8 m/sec.
- (3) 1,75 m/sec.
- (4) 1,5 m/sec.

A-0076. Koliko znašata hitrost najboljše finese in najboljša finesa jadralnega letala? (glej prilogo 3!)

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

A-0077. Kolika je hitrost najboljše finese jadralnega letala v mirnem ozračju? (glej prilogo 3!)

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

A-0078. Katera je tista največja potovalna hitrost, na katero lahko računamo pri danem jadralnem letalu v pogojih brez vetra in s povprečnimi termičnimi vzgorniki 2,5 m/sec (vzdolnikov med dviganji ne upoštevamo)? (glej prilogo 3!)

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

A-0079. Katera je tista največja potovalna hitrost, na katero lahko računamo pri danem jadralnem letalu v pogojih brez vetra in s povprečnimi termičnimi vzgorniki 1 m/sec (vzdolnikov med dviganji ne upoštevamo)? (glej prilogo 3!)

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

A-0080. 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-0081. 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-0082. 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-0083. 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-0084. Kako imenujemo stabilnost zrakoplova okoli vzdolžne osi?

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

A-0085. 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-0086. 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-0087. 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-0088. 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-0089. 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-0090. 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-0091. 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-0092. 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-0093. 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-0094. 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-0095. 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-0096. Manevna 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-0097. 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-0098. Eden od glavnih razlogov za uporabo zakrilc med doletom in na pristanku je ta, da zakrilca

- (1) omogočajo dotik tal pri večji indicirani hitrosti.
- (2) povečajo kot spuščanja, ne da bi pri tem hitrost narasla.
- (3) zmanjšajo kot spuščanja, ne da bi pri tem hitrost narasla.

A-0099. 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-0100. 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-0101. 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-0102. Prednost zakrilc pri jadraniu na termiki je v tem, da

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

A-0103. Katera od navedb, ki zadevajo tehniko jadraniu na termiki z zakrilci, je pravilna? Pri jadraniu na termiki z zakrilci

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

A-0104. Jadrano letalo, ki pri jadraniu na termiki uporablja zakrilca, bolje izrablja dviganja, zato ker je pri odklonjenih zakrilcih

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

A-0105. Pri vzletanju zakrilc ne spuščamo do polnega odklona, ker

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

A-0106. V fazi pristajanja tik nad tlemi in pri majhni hitrosti je nevarno uvleči spuščena zakrilca zato, ker pri tem

- (1) upor naraste in zato hitrost hitro pade.
- (2) hitrost hipno naraste in se zrakoplov prične dvigati.
- (3) vzgon močno pade in lahko zrakoplov potone.
- (4) učinek zakrilc močno pade.

A-0107. Največja hitrost, pri kateri je dovoljeno odkloniti zakrilca, je

- (1) manjša od največje dovoljene hitrosti za letenje z odklonjenimi zakrilci.
- (2) enaka največji dovoljeni hitrosti križarjenja.
- (3) enaka manevrni hitrosti.
- (4) enaka največji dovoljeni hitrosti za letenje z odklonjenimi zakrilci.

A-0108. Posledica odprtja zračnih zavor je

- (1) povečanje finese.
- (2) zmanjšanje finese.
- (3) povečanje vzgona.
- (4) zmanjšanje minimalne hitrosti.

A-0109. Kako vplivajo na let jadralnega letala odprte zračne zavore?

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

A-0110. Kako vplivajo v fazi doleta za pristanek odprte zračne zavore? Minimalna hitrost je

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

A-0111. Najbolj učinkovit in varen način za podaljšanje končnega doleta pri pristanku z jadralnim letalom je

- (1) zmanjšanje hitrosti.
- (2) vlečenje palice proti sebi.
- (3) pripiranje zračnih zavor in prilagoditev hitrosti.
- (4) trimanje "na rep".

A-0112. Če odpremo zaviralno padalo, se hitrost zloma vzgona zrakoplova

- (1) zmanjša.
- (2) ne spremeni.
- (3) poveča.

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. Namen geometrijskega in aerodinamičnega zvitja krila je zagotovitev

- (1) večje togosti in odpornosti krila proti upogibu.
- (2) majhne hitrosti v drsnem letu z izvlečenimi zakrilci.
- (3) učinkovitosti krilc pri velikih vpadnih kotih in majhnega inducirane upora.
- (4) večje odpornosti krila proti vzvoju.

K-0004. Krilo pravokotne oblike, pri katerem pride med približevanjem kritičnemu vpadnemu kotu do odlepitve zračnega toka najprej na korenu krila, je ugodno zato, ker

- (1) tako nastali vrtinci udarjajo ob repne ploskve in opozarjajo pilota na približevanje zloma vzgona, še preden pride do odlepitve zračnega 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-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. Trup jadralnega letala Blanik je sestavljen iz

- (1) okvirjev, vzdolžnic in lupine.
- (2) reber, okvirjev in preobleke.
- (3) oblikovnih delov, nosilcev in preobleke.
- (4) reber, nosilcev in vzdolžnic.

K-0007. Namen varovalke na vlečni pleteni žici je

- (1) zaščita vlečne pletene žice.
- (2) preprečevanje zadušitve motorja vitla.
- (3) preprečevanje preobremenitve ogrodja jadralnega letala med vleko.
- (4) preprečevanje preleta vitla pred odpetjem vlečne pletene žice.

K-0008. Pripravljate se na solo let z dvosedežnim jadralnim letalom; na nalepki v kokpitu piše:
MIN. MASA PRI SOLO LETENJU 75 KG

Kaj boste storili, če tehtate 60 kg, padalo pa 7 kg? Dodam

- (1) 8 kg balasta na zadnji sedež.
- (2) 15 kg balasta na zadnji sedež.
- (3) 8 kg balasta na prednji sedež.
- (4) 15 kg vodnega balasta.

K-0009. Zaradi zvitja krila

- (1) se zračni tok najprej odlepi od profila na koncu krila; inducirani upor je manjši.
- (2) se zračni tok najprej odlepi od profila v korenu krila; inducirani upor je manjši.
- (3) se zračni tok najprej odlepi od profila v območju krilc; inducirani upor je večji.
- (4) so potrebne večje repne površine, ker je krilo manj stabilno; oblikovni upor je manjši.

K-0010. Maksimalne obremenitve med letom, katerim sme biti izpostavljen motorni zmaj, so

- (1) +6g / -4g.
- (2) +6g / -3g.
- (3) +4g / -2g.
- (4) +4g / -3g.

K-0011. Kako imenujemo krmilne ploskve, s katerimi krmarimo zrakoplov okoli vzdolžne osi?

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

K-0012. 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-0013. 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-0014. 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-0015. Letalo oziroma jadralno letalo krmarimo okoli prečne osi

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

K-0016. Kako je v normalnem letu obremenjena opornica na spodnji strani krila zrakoplova?

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

K-0017. Katere obremenitve prenaša v hrbtnem letu opornica na spodnji strani krila zrakoplova?

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

K-0018. 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-0019. Razen upogibno je zgornji pas nosilca krila v hrbtnem letu obremenjen še

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

K-0020. 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-0021. 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-0022. 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-0023. 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-0024. 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-0025. Kako je pri jadralnem letalu izvedena povezava med komandami v kabini in krmilnimi ploskvami?

- (1) Izključno s pomočjo žičnih pletenih vrvi.
- (2) S pomočjo žičnih pletenih vrvi in kovinskih cevi.
- (3) Izključno z brezšivnimi kovinskimi cevmi.
- (4) Hidravlično.

K-0026. Uradne podatke o omejitvah pri uporabi in dovoljeni obtežbi našega zrakoplova najdemo v

- (1) knjigi vzdrževanja.
- (2) priročniku za letenje z zrakoplovom.
- (3) spričevalu o plovnosti in v potrdilu o vpisu v register zrakoplovov.
- (4) uradnih objavah Uprave za zračno plovbo.

K-0027. Največja dovoljena hitrost (VNE), navedena v priročniku za letenje z zrakoplovom,

- (1) je predpisana samo za akrobatsko letenje.
- (2) ni dosegljiva v pikiranju.
- (3) se ne sme nikoli prekoračiti.
- (4) se lahko prekorači samo v mirnem ozračju.

K-0028. Kje so nam normalno pri roki uradni podatki o hitrostni polari našega jadralnega letala?

- (1) Na Upravi za civilno letalstvo.
- (2) Na Inšpektoratu za varnost zračne plovbe.
- (3) Pri proizvajalcu jadralnega letala.
- (4) V priročniku za letenje z jadralnim letalom.

K-0029. Eden od materialov, ki se uporablja za gradnjo sodobnih jadralnih letal, je

- (1) polivinilklorid, ojačen z ogljikovimi vlakni.
- (2) epoksidna smola, ojačena s steklenimi vlakni.
- (3) poliestrska smola, ojačena s steklenimi vlakni.
- (4) bakelitna smola, ojačena z ogljikovimi vlakni.

K-0030. 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-0031. 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-0032. 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-0033. 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-0034. 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-0035. 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-0036. Nanos barve na jadralnem letalu

- (1) je zaščiten s posebnim dvokomponentnim brezbarvnim lakom, ki ne potrebuje posebne zaščitne plasti in je odporen proti atmosferskim vplivom.
- (2) se ne obdeluje, ker ima končno gladkost, ampak se po nanašanju samo zaščiti z voskom.
- (3) je po nanašanju obdelan z grobo in fino polirno pasto in na koncu zaščiten s silikonskim premazom.
- (4) je obrušen z več stopnjami vodobrusnega papirja in na koncu premazan z voskom in spoliran s flanelo.

K-0037. Kako negujemo barvo na jadralnem letalu?

- (1) Barva na jadralnem letalu ne potrebuje posebne nege, zato zadošča redno pranje z avtomobilskim šamponom.
- (2) Jadralno letalo po vsakem pranju premažemo s tekočino, v kateri je raztopljen čebelji vosek, in spoliramo z mehko krpo.
- (3) Jadralno letalo po vsakem pranju premažemo s silikonskim premazom in spoliramo do visokega sijaja.
- (4) Barva na jadralnem letalu ne potrebuje posebne nege, zato zadošča redno pranje z učinkovitim detergentom in občasno mazanje s silikonsko parketno pasto.

K-0038. 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-0039. 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-0040. 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-0041. 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-0042. V kabini jadralnega letala je zeleno pobarvana ročica

- (1) zračnih zavor.
- (2) trimerja.
- (3) vlečne kljuke.
- (4) odmetavanja pokrova kabine.

K-0043. V kabini jadralnega letala je rdeče pobarvana ročica

- (1) zračnih zavor.
- (2) trimerja.
- (3) vlečne kljuke.
- (4) odmetavanja pokrova kabine.

K-0044. V kabini jadralnega letala je modro pobarvana ročica

- (1) zračnih zavor.
- (2) trimerja.
- (3) vlečne kljuke.
- (4) odmetavanja pokrova kabine.

K-0045. Kateri pnevmatski instrumenti so priključeni na skupni tlak?

- (1) Variometer s kompenzacijo s cevko (p-q) in variometer z dajalcem hitrosti preskoka.
- (2) Merilec hitrosti, višinomer in variometer z dajalcem hitrosti preskoka.
- (3) Samo brzinomer, in če je vgrajen, tudi pnevmatski kontrolnik leta.
- (4) Merilec hitrosti, variometer z membransko kompenzacijo (p+q) in variometer z dajalcem hitrosti preskoka.

K-0046. Kateri od navedenih instrumentov prenehajo delovati, če se na zrakoplovu zamašijo odprtine za odvzem statičnega tlaka?

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

K-0047. Kateri instrument ni prizadet, če se na zrakoplovu zaledenijo odprtine za odvzem statičnega tlaka?

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

K-0048. Kateri tlak odvezemamo na ustju pitotove cevi?

- (1) Skupni tlak ($p+q$).
- (2) Statični tlak (p).
- (3) Dinamični tlak (q).
- (4) Podtlak ($-q$) za pogon pnevmatskega kontrolnika leta.

K-0049. 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-0050. Kolikokrat se sme uporabiti samozaporna matica s plastičnim vložkom?

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

K-0051. 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-0052. 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-0053. 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-0054. 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-0055. Za merjenje hitrosti s klasičnim brzinomerom na zrakoplovu je potreben dinamični tlak, ki je odvisen

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

K-0056. Za delovanje brzinomera na zrakoplovu je potreben dovod

- (1) dinamičnega tlaka in posebej dovod statičnega tlaka.
- (2) samo statičnega tlaka.
- (3) skupnega tlaka in posebej dovod statičnega tlaka.
- (4) samo podtlaka v vrednosti dinamičnega tlaka.

K-0057. S kakšno hitrostjo (IAS) izvajamo z zrakoplovom dolet na pristanek v pogojih visokih zunanjih temperatur, če vemo, da je zaradi zmanjšane gostote zraka dejanska zračna hitrost (TAS) zloma vzgona povečana?

- (1) S povečano hitrostjo po brzinomeru (IAS).
- (2) Z normalno hitrostjo po brzinomeru (IAS).
- (3) Z zmanjšano hitrostjo po brzinomeru (IAS).
- (4) Po prosti oceni.

K-0058. Kalibrirana hitrost (CAS) je enaka dejanski zračni hitrosti (TAS) zrakoplova

- (1) na morskem nivoju pri tlaku 1013,2 hPa in temperaturi 15°C.
- (2) samo na višini letališča pri standardnem tlaku in temperaturi.
- (3) na vsaki višini, kjer je temperatura standardna.
- (4) samo na morskem nivoju, če je temperatura 0°C.

K-0059. Kaj se dogaja z dejansko zračno hitrostjo (TAS) zrakoplova, če pilot med vzpenjanjem vzdržuje po instrumentu stalno hitrost (IAS)?

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

K-0060. Za vsako letalo oziroma jadralno letalo velja pomembna hitrost, ki na brzinomeru ni označena. Katera hitrost je to?

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

K-0061. Vijačni napenjalec pletene žice komand

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

K-0062. Pri katerem številu najdenih pretrganih niti je potrebna zamenjava jeklene vrvi-pletence?

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

K-0063. 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-0064. Kaj kaže po pristanku višinomer zrakoplova, če je pilot v spuščanju pozabil nastaviti tlak QNH, in je zato instrument ostal nastavljen na standardni tlak?

- (1) Ničlo.
- (2) Nadmorsko višino letališča.
- (3) Indikacija ni uporabna.
- (4) Višino letališča nad tlačno ploskvijo 1013,2 hPa.

K-0065. Kaj se dogaja s pravo višino zrakoplova v primeru, ko le-ta pri stalni indikaciji višinomera in stalni nastavitvi leti od področja visokega zračnega tlaka proti področju nizkega zračnega tlaka?

- (1) Pada.
- (2) Raste.
- (3) Ni definirano.
- (4) Ostaja nespremenjena.

K-0066. Kako vpliva na kazanje višinomera parkiranega zrakoplova približevanje področja nizkega tlaka?

- (1) Ne vpliva, saj se zrakoplov niti ne vzpenja, niti ne spušča.
- (2) Indicirana višina narašča, ker zračni tlak pada.
- (3) Indicirana višina se zmanjšuje, ker zračni tlak pada.
- (4) Kazanje višinomera niha zaradi povečane labilnosti ozračja.

K-0067. 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.

K-0068. Katero od navedenih opravil na motornem zmajju je pilotu izrecno prepovedano izvajati?

- (1) Predpoletni pregled.
- (2) Redno prelaganje reševalnega padala "Charlie".
- (3) Zamenjava svečk.
- (4) Ravnanje zvite poškodovane cevi.

K-0069. 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-0070. Kakšen je običajen način protikorozijske zaščite aluminija?

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

K-0071. 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-0072. Katera od navedenih trditev, ki zadevajo zaščito zunanosti in notranjosti 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-0073. 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 turbulence.
- (4) Zmanjšanje moči motorja.

K-0074. Kako se ob stiku z morsko vodo vede pocinkanje jeklenih delov?

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

K-0075. 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-0076. 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-0077. Nosilec za fotoaparatus 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-0078. Katere pnevmatske priključke ima poleg priključka za vod statičnega tlaka (p) električni variometer s tlačno sondo, elektronsko kompenzacijo na principu totalne energije in dajalcem preskoka?

- (1) Nobenih drugih.
- (2) Priključek za vod skupnega tlaka (p+q).
- (3) Priključek za vod skupnega tlaka (p+q) in priključek za izravnalno posodo.
- (4) Priključek za vod skupnega tlaka (p+q) in priključek za morebitni kompenzacijski tlak (p-q).

K-0079. Katere podatke mora pilot obvezno nastaviti na električni variometer totalne energije v SC modu?

- (1) Nobenih.
- (2) Veter in jakost dviganj.
- (3) Minimalno dušenje in jakost dviganj.
- (4) Jakost dviganj in maso jadralnega letala oziroma obtežbo kril.

K-0080. Ali ima jadvovina 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-0081. Kaj od navedenega najbolj škodi sintetični tkanini dacron?

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

K-0082. 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-0083. 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-0084. 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-0085. 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-0086. Tekočina v magnetnem kompasu služi

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

K-0087. 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.

K-0088. 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-0089. 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-0090. 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-0091. Kardansko obešen žiroskop s tremi prostimi osmi

- (1) ne more zadržati svoje lege v prostoru.
- (2) poravnava svojo os z osjo rotacije zemlje.
- (3) sledi s svojo osjo rotaciji zemlje.
- (4) ohranja svojo lego v prostoru.

K-0092. Kateri od navedenih žiroskopskih instrumentov kaže(jo) kotno hitrost zrakoplova okoli navpične osi?

- (1) Umetni horizont.
- (2) Žiroskopski kompas.
- (3) Kontrolnik leta in koordinator zavoja.

K-0093. Razen po občutku prepoznamo bočno drsenje zrakoplova tudi po

- (1) odklonu kazalca kontrolnika leta.
- (2) odklonu kroglice kontrolnika leta.
- (3) nagibu umetnega horizonta.
- (4) vrtenju kompasa.

K-0094. Kaj pomeni kazanje kontrolnika leta, če sta kazalec in kroglica oba odklonjena v desno, kot to kaže slika B?

(glej prilogo 5!)

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

K-0095. Kaj pomeni kazanje kontrolnika leta, če je kazalec odklonjen v levo, kroglica pa v desno, kot to kaže slika C?

(glej prilogo 5!)

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

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. 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-0003. Kaj pomeni rumena trikotna označba na skali brzinomera jadralnega letala?

- (1) Minimalno hitrost pri največji masi.
- (2) Priporočljivo hitrost doleta za pristanek pri največji masi.
- (3) Najvišjo dovoljeno hitrost za spuščanje zakrilc.
- (4) Manevrno hitrost.

G-0004. 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-0005. 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-0006. 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-0007. 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-0008. 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-0009. 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-0010. 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-0011. 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) Pnevmski kontrolnik leta.

G-0012. 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-0013. 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-0014. Kakšna je osnovna konstrukcijska razlika med membransko škatlico v brzino­meru in membransko škatlico v višino­meru? Membranska škatlica v brzino­meru je

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

G-0015. 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-0016. Vsak brzino­mer zrakoplova potrebuje za svoje delovanje

- (1) statični tlak, ki ga dobiva s statičnih odprtih na trupu.
- (2) skupni tlak, ki ga dobiva z ustja pitotove cevi.
- (3) Odgovora 1 in 2 sta oba pravilna, s tem, da sta voda tlakov priključena na instrument vsak na svojem priključku.
- (4) Odgovora 1 in 2 sta oba pravilna, s tem, da sta voda tlakov priključena na instrument na skupnem priključku.

G-0017. Pnev­matski višino­mer zrakoplova kaže vedno višino nad

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

G-0018. 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-0019. 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-0020. Kdaj je potrebno nastavljati vrednost tlaka na pomožni barometriški skali višinomera zrakoplova?

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

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. 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-0025. 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-0026. Kaj bo kazal višinomer zrakoplova po pristanku, če ga nastavimo na QFE istega letališča?

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

G-0027. 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-0028. 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-0029. 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.

G-0030. 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-0031. Višinomer zrakoplova kaže pri nespremenjeni nastavitvi preveč, če

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

G-0032. 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.

G-0033. 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.

G-0034. 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-0035. 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-0036. 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 sprotni 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-0037. 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-0038. 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-0039. Katera izvedba variometra za svoje delovanje ne potrebuje izravnalne posode?

- (1) Klasični variometer s krilcem.
- (2) Električni variometer s pretočno sondo brez dajalca hitrosti preskoka.
- (3) Električni variometer s pretočno sondo in dajalcem hitrosti preskoka.
- (4) Električni variometer s tlačno sondo.

G-0040. Kaj dosežemo s priključitvijo variometra na kompenzacijsko cevko?

- (1) Variometer ne kaže navpičnih gibanj, ki so posledica spreminjanja višine zaradi spreminjanja hitrosti ("palična termika").
- (2) Hitrejše reagiranje variometra.
- (3) Dušenje kazanja variometra.
- (4) Povečano območje kazanja skale variometra.

G-0041. Variometer s kompenzacijo na principu totalne energije kaže v drsnem letu z ustaljeno hitrostjo navpično gibanje

- (1) jadralnega letala glede na zrak.
- (2) zračne mase.
- (3) jadralnega letala glede na točko na tleh minus navpična hitrost zračne mase.
- (4) jadralnega letala glede na točko na tleh.

G-0042. Kaj kaže variometer totalne energije, ko prileti jadralno letalo v vzgornik in prične pilot zmanjševati hitrost?

- (1) Hitrost vzgornika.
- (2) Hitrost vzgornika minus lastno padanje jadralnega letala.
- (3) Ničlo.
- (4) Navpično hitrost jadralnega letala glede na točko na tleh.

G-0043. Klasični pnevmatski variometer s totalno kompenzacijo s cevko je razen na kompenzacijski tlak ($p-q$) potrebno priključiti še na

- (1) izravnalno posodo.
- (2) statični tlak (p) in na izravnalno posodo.
- (3) skupni tlak ($p+q$) in statični tlak (p), priključek na izravnalno posodo pa ni potreben.
- (4) skupni tlak ($p+q$) in na izravnalno posodo.

G-0044. Pri klasičnem variometru priključimo pnevmatsko cevko totalne kompenzacije ($p-q$) na

- (1) tretji priključek, označen s ($p-q$).
- (2) statični priključek, sam statični vod pa blindiramo.
- (3) priključek za izravnalno posodo, ki pa jo je potrebno odstraniti.
- (4) med izravnalno posodo in variometer.

G-0045. Katero napako skušamo odpraviti s kompenzacijo magnetnega kompasa?

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

G-0046. 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-0047. Zavojna napaka magnetnega kompasa je posledica

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

G-0048. Zavojna napaka pri magnetnem kompasu zrakoplova je največja v smereh

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

G-0049. 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-0050. 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-0051. Os žiroskopa pri kontrolniku leta je vodoravna.

- (1) Pravilno.
- (2) Napačno.

G-0052. S kontrolnikom leta nadzira pilot gibanje zrakoplova okoli

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

G-0053. 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-0054. 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-0055. 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-0056. 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-0057. Kako popravimo nekoordinirani desni zavo, 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.

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. 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-0004. 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-0005. Zemljina tirnica je

- (1) krožnica s soncem v središču.
- (2) elipsa s soncem v enem od gorišč.
- (3) elipsa s soncem v različnih točkah znotraj nje.
- (4) krožnica, okoli katere kroži sonce.

N-0006. Letni časi so posledica

- (1) neenakomernega gibanja zemlje okoli sonca.
- (2) neenakih temperatur v vesolju.
- (3) oblike zemljine tirnice.
- (4) nagiba zemljine osi.

N-0007. Najkrajšo razdaljo med dvema točkama na zemljini obli imenujemo

- (1) loksodroma.
- (2) ortodroma.
- (3) lambdodroma.
- (4) mali krog.

N-0008. 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-0009. 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-0010. 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-0011. Ekvator je veliki krog, čigar ravnina

- (1) deli zemljino oblo na vzhodno in zahodno poloblo.
- (2) je vzporedna z zemljino osjo.
- (3) deli zemljino oblo na severno in južno poloblo.

N-0012. Koliko velikih krogov (ortodrom) je mogoče določiti na zemljini obli?

- (1) 90.
- (2) 180.
- (3) 360.
- (4) nešteto.

N-0013. Kateri od navedenih krogov na zemljini obli nima središča v središču zemlje?

- (1) Ortodroma.
- (2) Mali krog.
- (3) Veliki krog.
- (4) Ekvator.

N-0014. 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-0015. Kateri krogi iz zemljepisne mreže so hkrati ortodrome in loksodrome?

- (1) Samo vzporedniki.
- (2) Poldnevniko in ekvator.
- (3) Samo poldnevniko.
- (4) Samo ekvator.

N-0016. 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-0017. Koordinirani svetovni čas (UTC) je

- (1) krajevni čas.
- (2) zonski čas.
- (3) čas na zemljepisni dolžini 0 stopinj.
- (4) standardni čas.

N-0018. Zemljepisna širina je razdalja točke na zemeljski obli od

- (1) ekvatorja, merjena v statutnih miljah.
- (2) ekvatorja, merjena v ločnih stopinjah.
- (3) ničelnega poldnevniko, merjena v ločnih stopinjah.
- (4) ničelnega poldnevniko, merjena v geografskih miljah.

N-0019. Koliko znaša zemljepisna širina točke na ekvatorju?

- (1) 0°.
- (2) 90°N.
- (3) 180°S.
- (4) 90°S.

N-0020. 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-0021. 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-0022. 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-0023. 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-0024. Zemljepisni koordinati točke A na karti sta

(glej prilogo 6!)

- (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-0025. Kateri navigacijski orientir s karte se nahaja na poziciji z zemljepisnima koordinatama N 50° 19,0' in E 21° 04,2'?

(glej prilogo 6!)

- (1) Točka C.
- (2) Železniški most na reki Visli.
- (3) Mesto Mielec.
- (4) Naselje Stopnica.

N-0026. Koliko sta zemljepisni koordinati točke B na karti?

(glej prilogo 6!)

- (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-0027. Zemljepisni koordinati točke D na karti sta

(glej prilogo 7!)

- (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-0028. Katero vzletišče na karti ima zemljepisni koordinati N 44° 43,7' in W 78° 54,8'?

(glej prilogo 7!)

- (1) Vojaško letališče Greenbank.
- (2) Letališče Lindsay.
- (3) Hidrodrom Head Lake.
- (4) Hidrodrom Balsam Lake.

N-0029. Zemljepisni koordinati vojaškega letališča Greenbank na karti sta

(glej prilogo 7!)

- (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-0030. 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-0031. Dolžina ene navtične milje je

- (1) 1.111 m.
- (2) 1.432 m.
- (3) 1.609 m.
- (4) 1.852 m.

N-0032. 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-0033. 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-0034. 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-0035. 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-0036. 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-0037. Koliko znaša razdalja med točkama A in B na karti?

(glej prilogo 6!)

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

N-0038. Dolžina rutnega segmenta B-C na karti je

(glej prilogo 6!)

- (1) 61 km.
- (2) 52 NM.
- (3) 33 SM.
- (4) 54 km.

N-0039. Razdalja med točkama C in A na karti je

(glej prilogo 6!)

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

N-0040. Dolžina rute D-E na karti je

(glej prilogo 7!)

- (1) 30 NM.
- (2) 33 NM.
- (3) 39 NM.
- (4) 42 NM.

N-0041. Razdalja med točkama E in F na karti je

(glej prilogo 7!)

- (1) 42 NM.
- (2) 38 NM.
- (3) 34 NM.
- (4) 30 NM.

N-0042. Kolika je dolžina rutnega segmenta F-D na karti?

(glej prilogo 7!)

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

N-0043. Katera oznaka v trikotniku vetra na sliki pomeni pravi potni kot?

(glej prilogo 8!)

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

N-0044. Katera oznaka v trikotniku vetra na sliki pomeni pravi kurz?

(glej prilogo 8!)

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

N-0045. Katera oznaka v trikotniku vetra na sliki pomeni magnetni kurz?

(glej prilogo 8!)

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

N-0046. Katera oznaka v trikotniku vetra na sliki pomeni kompasni kurz?

(glej prilogo 8!)

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

N-0047. Katera oznaka v trikotniku vetra na sliki pomeni kot popravka zaradi vetra?

(glej prilogo 8!)

- (1) oznaka 2.
- (2) oznaka 3.
- (3) oznaka 4.
- (4) oznaka 5.

N-0048. Katera oznaka v trikotniku vetra na sliki pomeni magnetno deklinacijo?

(glej prilogo 8!)

- (1) oznaka 3.
- (2) oznaka 5.
- (3) oznaka 9.
- (4) oznaka 10.

N-0049. Katera oznaka v trikotniku vetra na sliki pomeni deviacijo kompasa?

(glej prilogo 8!)

- (1) oznaka 5.
- (2) oznaka 8.
- (3) oznaka 9.
- (4) oznaka 10.

N-0050. Katera oznaka v trikotniku vetra na sliki pomeni dejansko zračno hitrost (TAS) zrakoplova?

(glej prilogo 8!)

- (1) oznaka 5.
- (2) oznaka 6.
- (3) oznaka 7.
- (4) oznaka 8.

N-0051. Katera oznaka v trikotniku vetra na sliki pomeni potno hitrost zrakoplova (GS)?

(glej prilogo 8!)

- (1) oznaka 5.
- (2) oznaka 6.
- (3) oznaka 7.
- (4) oznaka 8.

N-0052. Katera oznaka v trikotniku vetra na sliki pomeni vektor vetra?

(glej prilogo 8!)

- (1) oznaka 5.
- (2) oznaka 6.
- (3) oznaka 7.
- (4) oznaka 8.

N-0053. Katera vrednost je vračunana v magnetnem potnem kotu?

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

N-0054. Kako imenujemo kot med smerjo proti geografskemu in smerjo proti magnetnemu severu?

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

N-0055. 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-0056. Kako imenujemo linije na geografskih kartah, ki povezujejo točke z enako magnetno deklinacijo?

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

N-0057. Linije na geografskih kartah, ki povezujejo točke z ničelno magnetno deklinacijo, imenujemo

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

N-0058. Koliko znaša magnetna deklinacija področja, ki ga prikazuje karta?

(glej prilogo 6!)

- (1) $50^{\circ} 30' W$.
- (2) $21^{\circ} E$.
- (3) $50^{\circ} W$.
- (4) $15^{\circ} E$.

N-0059. Magnetna deklinacija področja na karti je

(glej prilogo 7!)

- (1) $44^{\circ} 30' E$.
- (2) $11^{\circ} W$.
- (3) $1,7^{\circ} W$.
- (4) $79^{\circ} E$.

N-0060. 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-0061. V enačbi za preračunavanje magnetne smeri iz dane prave smeri se zahodna deklinacija

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

N-0062. Pri preračunavanju magnetnega kurza iz pravega potnega kota je potrebno

- (1) odšteti vzhodno deklinacijo in desni kot poprave v veter.
- (2) prišteti zahodno deklinacijo in odšteti levi kot poprave v veter.
- (3) odšteti zahodno deklinacijo in prišteti desni kot poprave v veter.

N-0063. Pri preračunavanju pravega potnega kota v magnetni kurz moramo

- (1) odšteti vzhodno magnetno deklinacijo in desni popravek v veter.
- (2) prišteti zahodno magnetno deklinacijo in odšteti levi popravek v veter.
- (3) odšteti zahodno magnetno deklinacijo in prišteti desni popravek v veter.

N-0064. Pri pretvarjanju magnetnega potnega kota v pravi potni kot mora pilot

- (1) prišteti vzhodno magnetno deklinacijo, ne glede na veter.
- (2) prišteti zahodno magnetno deklinacijo, ne glede na veter.
- (3) odšteti vzhodno magnetno deklinacijo, če je kurz zrakoplova 360°.

N-0065. Koliko znaša magnetni potni kot rutnega segmenta A-B?

(glej prilogo 6!)

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

N-0066. Magnetni potni kot za let od točke B do točke C je

(glej prilogo 6!)

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

N-0067. Kolikšen je magnetni potni kot od točke C proti točki A?

(glej prilogo 6!)

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

N-0068. Magnetni potni kot rutnega odseka D-E je

(glej prilogo 7!)

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

N-0069. Določite magnetni potni kot za let od točke E do točke F!

(glej prilogo 7!)

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

N-0070. Magnetni potni kot rute F-D na karti znaša

(glej prilogo 7!)

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

N-0071. 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-0072. 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-0073. Kot popravka zaradi vetra je kotna razlika med

- (1) pravim kurzom in zadanim pravim potnim kotom.
- (2) zadanim pravim potnim kotom in zadanim magnetnim potnim kotom.
- (3) pravim kurzom in magnetnim kurzom.
- (4) magnetnim kurzom in kompasnim kurzom brez vetra.

N-0074. Kaj pomeni pojem magnetna inklinacija?

- (1) Kot med smerjo proti magnetnemu in smerjo proti geografskemu severu.
- (2) Kot med vzdolžno osjo zrakoplova in smerjo proti geografskemu severu.
- (3) Kot med smerjo magnetnih silnic in horizontalo.
- (4) Odklon kovanja kompasa zaradi električnih polj.

N-0075. Kje ima inklinacija vrednost 90° ?

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

N-0076. Inklinacija ima ničelno vrednost

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

N-0077. Deviacija kompasa je

- (1) kot med vzdolžno osjo zrakoplova in linijo kurza.
- (2) odklon v kazanju kompasa zaradi spreminjanja hitrosti.
- (3) odklon v kazanju kompasa zaradi vpliva kovinskih delov in elektromagnetnih polj v zrakoplovu.
- (4) popravek kurza zaradi bočnega vetra.

N-0078. Napaka magnetnega kompasa, ki je posledica vpliva kovinskih delov v zrakoplovu, je

- (1) deviacija kompasa.
- (2) zavojna napaka kompasa.
- (3) magnetna inklinacija.
- (4) magnetna deklinacija.

N-0079. Pri izvajanju zavojev z zrakoplovom na severni polobli je potrebno upoštevati, da magnetni kompas v južnih smereh

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

N-0080. Pri izravnavanju iz zavoja z zrakoplovom na severni polobli magnetni kompas v severnih kurzih

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

N-0081. 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-0082. Z levim nagibom 15° zavijate iz smeri 070° v smer 360°. Kateri je tisti kompasni kurz, pri katerem boste pričeli izravnovati zrakoplov iz zavoja?

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

N-0083. 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-0084. Z levim nagibom 15° zavijate iz smeri 270° v smer 180°. Kateri je tisti kompasni kurz, pri katerem boste pričeli izravnovati zrakoplov iz zavoja?

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

N-0085. Kaj pomeni merska enota vozela (kt), ki se uporablja v letalstvu?

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

N-0086. Hitrost vetra 10 m/sec je približno

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

N-0087. Hitrost 120 km/h, izražena v vozlih je

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

N-0088. Hitrost vetra 5 kt pomeni približno

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

N-0089. 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-0090. 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-0091. 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-0092. 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-0093. 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-0094. Približno koliko znaša dejanska zračna hitrost (TAS) jadralnega letala na nadmorski višini 4.000 m pri standardnih pogojih, če pilot čita na brzinomeru 100 km/h?

- (1) 120 km/h.
- (2) 110 km/h.
- (3) 100 km/h.
- (4) 90 km/h.

N-0095. Osnova navigacije s pomočjo GPS je

- (1) geografska pozicija začetne točke, ki jo mora pilot vnesti v sistem ročno.
- (2) trenutna geografska pozicija, ki jo sistem samodejno določa s pomočjo radijskih signalov posebnih navigacijskih radijskih postaj, strateško razporejenih po zemeljski obli.
- (3) merjenje pospeškov v kardinalnih smereh.
- (4) trenutna geografska pozicija, ki jo sistem samodejno določa s pomočjo posebnih satelitov.

N-0096. Za uspešno določitev pozicije mora GPS sprejemati zanesljiv signal najmanj

- (1) štirih satelitov.
- (2) treh satelitov.
- (3) dveh satelitov.
- (4) enega satelita.

N-0097. Najmanj koliko satelitov mora sprejemati GPS, da lahko daje poziciji in višino?

- (1) Štiri.
- (2) Troje.
- (3) Dvoje.
- (4) Enega.

N-0098. Katera od navedenih trditev, ki zadevajo delo z GPS, je pravilna?

- (1) Sprejem signala GPS je v največji meri odvisen od višine leta.
- (2) Velika prednost sistema GPS je v tem, da sprejem signala ni odvisen od višine leta.
- (3) Napaka pri določanju pozicije s pomočjo GPS narašča z dolžino rute.

N-0099. Katero izhodiščno referenčno ravnino je potrebno selektirati pri začetni nastavitvi GPS?

- (1) EUROPE.
- (2) NAD83.
- (3) WGS72.
- (4) WGS84.

N-0100. Katere smeri normalno selektiramo pri osnovni nastavitvi GPS?

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

N-0101. GPS vodi zrakoplov med točkama po

- (1) loksodromi.
- (2) lambdodromi.
- (3) izogoni.
- (4) ortodromi.

N-0102. Sprejem signala GPS je lahko moten, če oddajamo na VHF frekvencah

- (1) 121,15 MHz 121,17 MHz 212,20 MHz.
- (2) 131,25 MHz 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. Koliko znašata standardna temperatura in standardni zračni tlak na morskem nivoju?

- (1) 15°C in 1013,2 hPa.
- (2) 0°C in 1013,2 hPa.
- (3) 0°C in 760 hPa.

M-0008. Padec temperature zraka z višino v Mednarodni standardni atmosferi (ICAO) znaša

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

M-0009. Koliko znaša temperatura zraka na višini 2.500 m, če je temperatura zraka na nadmorski višini 500 m 15°C in če prepostavimo, da velja navpični termični gradient Mednarodne standardne atmosfere (ICAO)?

- (1) +4°C.
- (2) +2°C.
- (3) 0°C.
- (4) -2°C.

M-0010. 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-0011. Značilnost temperaturne inverzije je

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

M-0012. Kateri pojav je povezan s temperaturno inverzijo?

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

M-0013. 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-0014. 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-0015. 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-0016. 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 stratusne oblačnosti v metrih.
- (4) Spodnjo bazo kumulusne oblačnosti v metrih.

M-0017. 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-0018. 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-0019. 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-0020. Kaj od navedenega je merilo stabilnosti atmosfere?

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

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. Enota za podajanje zračnega tlaka v letalstvu je

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

M-0023. 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-0024. 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-0025. 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-0026. 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-0027. Katero vrednost ima gostota zraka po Mednarodni standardni atmosferi (ICAO)?

- (1) 1,239 g/L.
- (2) 1,226 g/m³.
- (3) 0,001293 g/m³.
- (4) 1,226 kg/m³.

M-0028. 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-0029. 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-0030. Katera sestavina zraka ima glavno vlogo pri meteoroloških pojavih?

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

M-0031. Količina vodnih hlapov, ki jo lahko vsebuje zrak, je v glavnem odvisna od

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

M-0032. 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-0033. Relativna vlažnost spuščajočega zraka v prosti atmosferi

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

M-0034. Kakšne vrednosti imajo v primeru megle temperatura zraka, rosišče, "spread" in relativna vlažnost?

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

M-0035. Posledica pomikanja toplega morskega zraka preko hladnih tal je

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

M-0036. 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 pobožjih navzgor.

M-0037. 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-0038. Kateri so tisti oblaki, iz katerih ni pričakovati padavin?

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

M-0039. Padavine v obliki ploh v glavnem padajo iz oblakov tipa

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

M-0040. Pri kateri vrsti oblakov lahko pričakujemo padavine v obliki ploh?

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

M-0041. Kateri so tisti oblaki, pod katerimi lahko naletimo na intenzivne padavine v obliki ploh?

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

M-0042. Je toča nevarna jadralnim letalom?

- (1) Ne, v nobenem primeru.
- (2) Da, ker se lahko zrna toče prilepijo na profil in tako pokvarijo obtekanje krila.
- (3) Da, vendar samo če gre za starejša lesena jadralna letala.
- (4) Da, v vsakem primeru, ker lahko hudo poškoduje vsak zrakoplov.

M-0043. Pri dobrem termičnem dnevu piha veter v zaprtih alpskih dolinah

- (1) odvisno od prevladujočega vetra na višini.
- (2) prečno na os doline.
- (3) po dolini navzdol.
- (4) po dolini navzgor.

M-0044. Kakšen veter pomeni znak na meteoroloških kartah?

(glej prilogo 9!)

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

M-0045. Kakšen veter piha v naših krajih pred prihodom oblačne fronte z zahoda?

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

M-0046. Kakšen veter lahko pričakujemo po prehodu hladne fronte, ki se Sloveniji približuje z zahoda?

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

M-0047. 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-0048. 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-0049. 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-0050. 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-0051. Kateri je najbolj nevaren pojav pri letenju v bližini nevihte?

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

M-0052. Kateri od navedenih oblakov so vedno sestavljeni iz ledenih kristalov?

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

M-0053. Oblaki, ki se pojavljajo na srednjih višinah, so

- (1) stratus, stratokumulus, kumulus.
- (2) cirostratus, cirokumulus.
- (3) altokumulus, altostratus, nimbostratus.

M-0054. Kateri oblaki že zgodaj dopoldne oznanjajo verjetnost nastanka neviht?

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

M-0055. 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-0056. Katera od naslednjih vrst oblakov se razteza skozi vsaj tri nivoje oblakov?

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

M-0057. Katera od naslednjih vrst oblakov se razteza skozi vsaj dva nivoja oblakov?

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

M-0058. Katera vrsta oblakov je značilna za stabilno atmosfero?

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

M-0059. Katera vrsta oblakov je značilna za labilno atmosfero?

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

M-0060. Kateri oblaki so posledica termične konvekcije?

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

M-0061. Oblaki z najbolj razvito turbulenco so

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

M-0062. Katera vrsta oblakov nastane pomladi in poleti na čistem nebu kot posledica močnega segrevanja tal?

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

M-0063. 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 cirostratusi in altostratusi in razpad kumulusov.

M-0064. Obsežno spuščanje zraka v področju visokega zračnega tlaka imenujemo

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

M-0065. 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-0066. Kateri neugodni vremenski pogoji so značilni za zimski anticiklon?

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

M-0067. 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-0068. 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-0069. V kateri smeri rotirajo na severni polobli področja nizkega in v kateri smeri področja visokega zračnega tlaka?

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

M-0070. 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-0071. 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-0072. 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-0073. 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-0074. 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-0075. 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-0076. Kateri vremenski pojav je poleti najbolj značilen za hladno fronto?

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

M-0077. 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-0078. Kateri oblaki so značilni za hladno fronto?

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

M-0079. 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-0080. 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-0081. 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-0082. 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-0083. Pojav cirusne oblačnosti na splošno pomeni prihod

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

M-0084. 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-0085. 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-0086. Kateri oblaki so značilni za vlažen in stabilen zrak oblačne fronte?

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

M-0087. Jakost termičnega vzgornika je odvisna od

- (1) začetne temperaturne razlike in termičnega gradienta.
- (2) dnevne vrednosti suhoadiabatskega gradienta.
- (3) začetne temperaturne razlike in dnevne vrednosti suhoadiabatskega gradienta.
- (4) dnevnih vrednosti suhoadiabatskega in vlažnoadiabatskega gradienta.

M-0088. S čelnim vetrom planirate pod kumulus in priletite na dokaj majhni višini točno pod oblak, variometer pa ne pokaže dviganja, ampak povečano padanje. Kaj boste storili, da najdete dviganje?

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

M-0089. Pilot, ki je v pogojih močnega vetra padel iz sicer natančno centriranega termičnega vzgornika, bo verjetno našel isto dviganje

- (1) v smeri proti vetru.
- (2) v smeri z vetrom.
- (3) točno pod oblakom.
- (4) pod sončno stranjo oblaka.

POSTOPKI V SILI IN PRVA POMOČ (F)

F-0001. Kaj ukrenemo kot pilot jadralnega letala v aerzapregi, če je vlečno letalo še na tleh, jadralno pa se je že odlepilo od tal in ga bočni veter zanaša v levo?

- (1) Usmerimo nos jadralnega letala v veter za toliko, da letimo točno za vlečnim letalom.
- (2) Nagnemo jadralno letalo v desno in tako z drsenjem v desno ostajamo v smeri leta vlečnega letala.
- (3) Počakamo, da se vlečno letalo odlepi od tal in šele potem pričnemo s s postopkom korekcije zanosa zaradi vetra.

F-0002. Kaj ukrenemo, če se je v aerzapregi vlečna vrv preveč povescila?

- (1) Dvignemo nos jadralnega letala, da se vrv ponovno napne.
- (2) Izvedemo koordinirani zavoj v stran.
- (3) Pritisnemo nogo in pri tem s krilci vzdržujemo isti nagib, kot ga ima vlečno letalo.

F-0003. Kaj je lahko posledica odpenjanja vlečne vrvi pri nizkem spremljanju v aerzapregi?

- (1) Nos jadralnega letala se lahko hitro dvigne.
- (2) Obroček na vlečni vrvi lahko poškoduje jadralno letalo.
- (3) Jadralno letalo lahko zaide v brazdo vrtincev za vlečnim letalom.

F-0004. V primeru, ko pride med vzletanjem na vitel do oscilacij nosa jadralnega letala gor-dol, moramo

- (1) še bolj povleči palico na sebe in povečati strmino vzpenjanja.
- (2) popustiti palico in zmanjšati strmino vzpenjanja.
- (3) nekajkrat odpreti in zapreti zračne zavore, da oscilacije prenehajo.

F-0005. Kaj je potrebno storiti v primeru pretrganja vlečne pletene žice pri vzletanju na vitel?

- (1) Manj vleči palico na sebe, da ne bi izgubili preveč višine.
- (2) Potisniti palico naprej in jo tako držati, da prenehajo vibracije zaradi udarjanja vrtincev ob repne ploskve.
- (3) Potisniti palico do konca naprej in jo tako držati, dokler se nos jadralnega letala ne spusti pod horizont.

F-0006. Kaj je najbolj verjeten vzrok vijuganju jadralnega letala v aerzapregi?

- (1) Spreminjanje smeri vlečnega letala.
- (2) Vpliv vrtincev na konceh krila vlečnega letala.
- (3) Prenizko spremljanje in nezadostni ali pa neustrezni odkloni smernega krmila.

F-0007. V katero stran praviloma zavijemo z jadralnim letalom v primeru odpenjanja vlečne vrvi pri vzletanju v aeropregi oziroma prekinjenega vzletanja pri letenju na vitel, z namenom izvesti kapljasti zavoj in pristati v nasprotni smeri od smeri vzletanja, če piha bočno-čelni veter?

- (1) V veter.
- (2) Z vetrom.

F-0008. Najbolj pomembna stvar pri izvenletališkem pristanku z jadralnim letalom je

- (1) odločiti se za pristanek do višine 200 m nad terenom.
- (2) izbrati teren za pristanek v bližini naselja.
- (3) pravočasno se odločiti za pristanek.
- (4) izbrati teren za pristanek z dobrim dovozom za transportni voz.

F-0009. Pri izvenletališkem pristanku z zrakoplovom ocenimo smer vetra pri tleh po

- (1) gibanju senc oblakov.
- (2) relativnem gibanju oblakov glede na zrakoplov.
- (3) potni hitrosti zrakoplova.
- (4) dimu, po tem, na kateri strani krošenj dreves se beli spodnja stran listov, in po valovanju trave in posevkov.

F-0010. Kateri od navedenih postopkov je pravilen v primeru, če na preletu izgubimo višino?

- (1) Planiramo naravnost proti vetru in izvedemo direkten pristanek.
- (2) Izberemo primerno področje za izvenletališki pristanek do višine 600 m, sam teren za pristanek pa do višine 450 m.
- (3) Planiramo po kurzu do višine 150 m, izberemo teren za pristanek in poizkusimo poiskati termiko tako, da smo vedno v drsnem doletu kraka z vetrom šolskega kroga.

F-0011. Potem, ko ste na preletu v ravnici izbrali teren za pristanek, ga nadleteli in si ga dobro ogledali, se odločite še za zadnji poizkus jadriranja v bližini terena. Kje boste praviloma iskali termično dviganje?

- (1) Na privetrni strani terena.
- (2) Kjerkoli, ne glede na veter.
- (3) Na odvetrni strani terena, če tam ni visokih ovir.
- (4) V osi terena, da lahko pristanem direktno.

F-0012. Prioriteta terenov za izvenletališki pristanek z jadralnim letalom je:

- (1) pobranana njiva brez posevkov, njiva z nizkimi posevki, travnik.
- (2) travnik, njiva z nizkimi posevki, pobranana njiva brez posevkov.
- (3) pobranana njiva brez posevkov, travnik, njiva z nizkimi posevki.
- (4) travnik, pobranana njiva brez posevkov, njiva z nizkimi posevki.

F-0013. Kateri od navedenih terenov je praviloma najbolj primeren za izvenletališki pristanek z jadralnim letalom?

- (1) Velika, sveže zorana njiva, brez ovir in z vzdolžnim vzponom.
- (2) Visoko žito, kjer se jadralno letalo hitro zaustavi.
- (3) Teren ob cesti, po možnosti travnik, s telefonom v bližini.
- (4) Velik, raven teren, ki se razprostira v smeri vetra, brez ovir v doletu.

F-0014. Izvenletališki pristanek z jadralnim letalom praviloma izvedemo

- (1) na pašnik, ker je neobdelan.
- (2) navkreber, če je mogoče, ne glede na smer vetra.
- (3) na obdelano polje, kjer posevek še ni požet.

F-0015. Katera od navedenih trditev, ki zadevajo izvenletališki pristanek z jadralnim letalom, je pravilna?

- (1) Priporočljivo je pristajati na pašnik.
- (2) Vedno pristajati proti vetru, ne glede na to, če se teren spušča.
- (3) Če ima teren vzdolžni nagib, je praviloma bolje pristajati navkreber, ne glede na morebitni hrbtni veter.

F-0016. Kako bi na preletu pristali z jadralnim letalom na travnik, ki ima na privetrnem koncu dovozno cesto, primerno za dostop s transportnim vozom?

- (1) Pristanem na začetek terena in zaviram.
- (2) Pristanem na začetek terena, zapeljem po tleh na drugi konec terena in začnem pravočasno zavirati, da se lahko varno ustavim na zadostni razdalji pred koncem terena.
- (3) Načrtujem "dolg" pristanek, tako da se dotaknem tal na varno razdalji pred koncem terena in zaviram.
- (4) Načrtujem pristanek na začetek terena, nato pa nizko nad tlemi zaprem zračne zavore in planiram na mali višini na drugi konec terena, tam pristanem in močno zaviram.

F-0017. Pilot jadralnega letala na preletu spravlja sebe in druge v nevarnost, če

- (1) išče termiko na premajhni višini.
- (2) se pravočasno ne odloči za izvenletališki pristanek.
- (3) pri izbiri terena na upošteva smeri vetra.
- (4) Vsi gornji odgovori so pravilni.

F-0018. Z jadralnim letalom pristajamo na teren izven letališča

- (1) z običajno hitrostjo in iz šolskega kroga standardnih dimenzij, če konfiguracija terena to dopušča.
- (2) s povečano hitrostjo in vedno iz zoženega šolskega kroga.
- (3) z zmanjšano hitrostjo in vedno iz zoženega šolskega kroga.
- (4) iz tako načrtovanega šolskega kroga, da dosežemo teren skoraj brez uporabe zračnih zavor.

F-0019. S kakšno hitrostjo pristajamo pri izvenletališkem pristanku na teren z izrazitim vzdolžnim vzponom?

- (1) Z normalno hitrostjo doleta.
- (2) Z zmanjšano hitrostjo doleta.
- (3) S povečano hitrostjo doleta.
- (4) S hitrostjo najmanjšega padanja.

F-0020. Faza leta, pri kateri je največja možnost, da na jadralnem letalu pride do zloma vzgona zaradi striženja vetra, je

- (1) dolet za pristanek.
- (2) kroženje v termičnem vzgorniku na veliki višini.
- (3) vzletanje in vzpenjanje v aeropregi.

F-0021. Ali med doletom za pristanek v pogojih rafalnega vetra letimo z zrakoplovom z normalno doletno hitrostjo?

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

F-0022. V kateri smeri pristajamo z jadralnim letalom pri izvenletališkem pristanku na teren z izrazitim vzdolžnim nagibom?

- (1) Vedno navzgor, ne glede na veter.
- (2) Navzgor, če je pri tem veter v čelo.
- (3) Navzdol, če je pri tem veter v čelo.
- (4) Na teren z vzdolžnim nagibom ni varno pristajati.

F-0023. Izvenletališki pristanek z jadralnim letalom, ki ima uvlačljivo podvozje, normalno izvajamo

- (1) z izvlečenim kolesom.
- (2) na trebuh.
- (3) na trebuh in z vetrom v hrbet.
- (4) z izvlečenim kolesom ali pa na trebuh, odvisno od kvalitete terena.

F-0024. Dotik tal pri izvenletališkem pristanku z zrakoplovom mora biti normalno izveden

- (1) z nekoliko povečano hitrostjo.
- (2) z malo višjim ravnanjem.
- (3) s palico do konca "na sebe".
- (4) s koliko je mogoče majhno hitrostjo.

F-0025. Kateri od navedenih postopkov je pravilen v primeru, če pri pristajanju jadralno letalo z odprtimi zračnimi zavorami izravnamo previsoko nad tlemi?

- (1) Pustimo zračne zavore odprte in malo spustimo nos.
- (2) Zapremo zračne zavore in jih pustimo zaprte, dokler se jadralno letalo ne dotakne tal.
- (3) Zapremo zračne zavore in jih pustimo zaprte do ponovnega izravnavanja nad tlemi, potem pa jih ponovno odpremo.

F-0026. Najbolj pogost vzrok za "predolg" pristanek pri izvenletališkem pristanku z jadralnim letalom je

- (1) preozek šolski krog.
- (2) vzdrževanje varne hitrosti doleta.
- (3) prezgodnje odprtje zračnih zavor ali izvlečenje zakrilc.
- (4) šolsko nadletanje pozicije "z vetrom".

F-0027. 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-0028. Pilot jadralnega letala, ki je primoran izvenletališko pristati v visoko žito, mora

- (1) pristati proti vetru s povečano hitrostjo in ravnati zrakoplov, kot da so tla vrh žita.
- (2) pristati proti vetru z minimalno hitrostjo in ravnati zrakoplov, kot da so tla vrh žita.
- (3) na višini približno 1 meter nad tlemi zmanjšati hitrost zrakoplova na najmanjšo mogočo in povleči palico "na sebe".
- (4) izrabiti upor žita za skrajšanje poti ustavljanja in zato pristati s hrbtnim vetrom.

F-0029. Kaj bi kot pilot jadralnega letala ukrenili, če bi pri izvenletališkem pristanku v končnem doletu nenadoma zagledali pravokotno na smer leta vod visoke napetosti?

- (1) Na vsak način bi poizkusil preskočiti žice.
- (2) V vsakem primeru bi preletel pod žicami, po možnosti blizu stebra.
- (3) Približal bi se žicam z malo hitrostjo, da bi bil drsni kot boljši.
- (4) Preletel bi pod žicami, če se jih ne bi dalo več preskočiti, in če je glede na višino žic od tal to mogoče izvesti brez nevarnosti.

F-0030. Kaj ukrenemo, če pri izvenletališkem pristajanju z jadralnim letalom v končnem doletu nepričakovano zagledamo visoko oviro, n.pr. drevored?

- (1) Ostro zavijemo proč od ovire za najmanj 90°.
- (2) Povečamo hitrost, pred oviro povlečemo palico, da jo preskočimo na zadostni višini, nato pa popustimo palico naprej in pristanemo.
- (3) Letimo počasi proti oviri, da je drsni kot večji, jo preletimo in pristanemo.
- (4) Letimo proti oviri s hitrostjo najmanjšega padanja, jo preskočimo s potegom palice "na sebe", nato pa potisnemo palico naprej in pristanemo.

F-0031. Kako z jadralnim letalom izvenletališko pristanemo v primeru, če neposredno pred dotikom tal ugotovimo, da je teren zelo neraven?

- (1) Sedemo na trebuh, da zmanjšamo pot ustavljanja.
- (2) Po dotiku tal se skušamo izogibati neravninam z odklanjanjem krilc.
- (3) Po dotiku tal poskušamo preskočiti naravnine z odklanjanjem višinskega krmila.
- (4) Dodatno se tal z najmanjšo mogočo hitrostjo, držimo palico do konca "na sebe" in zaviramo s kolesno zavoro.

F-0032. Kako pristajamo z jadralnim letalom v sili na teren pod visokim rastlinjem (visoka trava ali žito)?

- (1) Vrh rastlinja upoštevamo kot tla in pristanemo z najmanjšo mogočo hitrostjo.
- (2) Vrh rastlinja upoštevamo kot tla in pristanemo s povečano hitrostjo in odprtimi zračnimi zavorami.
- (3) Izrabimo upor rastlinja za skrajšanje poti ustavljanja in zato pristajamo z nekoliko povečano hitrostjo.
- (4) Ko se jadralno letalo dotakne rastlinja, potegnemo palico do konca "na sebe", tako da zrakoplov zaradi zloma vzgona pade v travo ali žito.

F-0033. 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-0034. Z jadralnim letalom pristajamo na kratek in moker teren

- (1) na trebuh, da je trenje večje.
- (2) z minimalno hitrostjo, brez uporabe zračnih zavor in brez zaviranja s kolesno zavoro.
- (3) z minimalno hitrostjo in z do konca odprtimi zračnimi zavorami in previdno zaviramo s kolesno zavoro.
- (4) z odprtimi zračnimi zavorami in z do konca zategnjeno kolesno zavoro.

F-0035. Kako pristajamo z jadralnim letalom na razmočeno njivo?

- (1) Zategnemo vezi, povečamo hitrost in pristanemo tako, da se dotaknemo tal s palico nekoliko "na sebe".
- (2) Zategnemo vezi, se dotaknemo tal z minimalno hitrostjo, držimo palico do konca "na sebe" in se pripravimo na to, da se lahko jadralno letalo prekucne.
- (3) Tal se dotaknemo z minimalno hitrostjo in računamo na to, da se jadralno letalo lahko prekucne, zato se neposredno pred pristankom odvežemo in odvržemo pokrov kabine.
- (4) Po pristanku močno zaviramo s kolesno zavoro.

F-0036. Kako bi v sili pristali z jadralnim letalom na vodo?

- (1) Brez zračnih zavor in z minimalno hitrostjo.
- (2) Iz blagega drsnega leta in s povečano hitrostjo.
- (3) Neposredno pred dotikom vodne gladine povlečemo palico "na sebe", da se najprej potopi v vodo rep zrakoplova.
- (4) V klisadi, da krilo zrakoplova prvo prestreže udarec.

F-0037. Kateri od navedenih postopkov pri pristajanju v sili z jadralnim letalom na vodo je pravilen?

- (1) Zategnem vezi, pristajam z uvlečenim kolesom in brez zračnih zavor ter sedem na gladino z minimalno hitrostjo.
- (2) Zategnem vezi, zaprem ventilacijo in sedem na gladino pod blagim kotom in z nekoliko povečano hitrostjo.
- (3) Odpnem vezi, odprem bočno okence in sedem na gladino v klisadi.
- (4) Zategnem vezi in zadržujem zrakoplov nad gladino tako dolgo, da zaradi zloma vzgona pade v vodo.

F-0038. Kako bi z jadralnim letalom v sili pristajali v obrežno plitvino jezera, če teren na obali ne bi bil primeren za zasilni pristanek?

- (1) V smeri proč od obale.
- (2) V smeri proti obali.
- (3) Vzporedno z obalo.
- (4) Proti toku, ker je tako upor večji.

F-0039. Kateri od navedenih postopkov je pravilen v primeru, če je pri izvenletališkem pristanku z jadralnim letalom po dotiku tal očitno, da je teren prekratek in da se bomo zaleteli v ovire na koncu na koncu terena?

- (1) Usmerimo nos jadralnega letala naravnost v oviro.
- (2) Potisnemo in držimo palico do konca naprej in zapremo zračne zavore.
- (3) Odpnemo vezi in odvržemo pokrov kabine.
- (4) Po možnosti usmerimo nos jadralnega letala med oviri, da udarec pri trčenju prestrežeta krili.

F-0040. Kako izvedemo izvenletališki pristanek z jadralnim letalom, če je na voljo samo prekratek teren z ovirami na izteku?

- (1) Izvedemo klisado do tal in pristanemo naravnost naprej.
- (2) Po dotiku tal z vijuganjem skrajšamo pot ustavljanja.
- (3) Sedemo na tla z minimalno hitrostjo in z odprtimi zračnimi zavorami in zakrilci, pred oviro pa spustimo krilo na tla in izvedemo vrtiljak.
- (4) Skrajšamo pot ustavljanja z vijugavim letenjem pred terenom.

F-0041. Najboljši način za zaustavitev "vrtiljaka" v levo z jadralnim letalom na pristanku je

- (1) spustiti na tla desno krilo, da premaknemo masno središče jadralnega letala.
- (2) spustiti na tla levo krilo, da kompenziramo bočni veter.
- (3) pritisniti ob tla nos jadralnega letala in močno zavirati s kolesno zavoro.

F-0042. Potrebna višina za odprtje reševalnega padala pri običajnih hitrostih je

- (1) 20-70 m.
- (2) 70-80 m.
- (3) 80-150 m.
- (4) 150-200 m.

F-0043. Katera metoda je najprimernejša za zalušanje jadrlnega letala s padalom na malih višinah in pri hitrostih do 150 km/h?

- (1) Samoizmetavanje.
- (2) Iz hrbtnega leta.
- (3) Predčasno odpiranje.
- (4) Izvlek.

F-0044. Pri zalušanju jadrlnega letala s padalom iz pikiranja mora pilot

- (1) če je mogoče po izskoku počakati z odpiranjem padala, da se hitrost padanja zmanjša.
- (2) v vsakem primeru takoj odpreti padalo, ker se zemlja hitro bliža.
- (3) uporabiti metodo izvlečenja.
- (4) poizkusiti z metodo zalušanja zrakoplova iz hrbtnega leta.

F-0045. Pravilni postopek zalušanja jadrlnega letala s padalom je:

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

F-0046. Jadrlno letalo v vrju praviloma zaluščamo

- (1) na notranjo stran.
- (2) z izvlečenjem.
- (3) na zunanjo stran.
- (4) z zmetavanjem.

F-0047. Stabilnost padanja med aktiviranjem padala zagotovimo s tem, da

- (1) premikamo obe roki simetrično, tako da prosta roka sledi gibom roke, ki seže in povleče ročico za aktiviranje padala.
- (2) ves čas držimo prosto roko iztegnjeno.
- (3) ves čas držimo prosto roko skrčeno.
- (4) do konca odročimo prosto roko in močno razpremo obe nogi.

F-0048. Kaj je potrebno storiti pri prostem padanju s hrptom navzdol?

- (1) Iztegniti od telesa eno roko, drugo pa skrčiti.
- (2) Takoj aktivirati padalo.
- (3) Paziti na to, da sta obe roki tesno pritisnjeni ob telo.
- (4) Pokrčiti obe nogi in roki tesno pritisniti ob telo.

F-0049. Prva naloga pilota po odprtju kupole padala je

- (1) namestiti se v vezeh.
- (2) orientirati se v prostoru in ugotoviti, kam ga nese veter.
- (3) določiti smer vetra.
- (4) prekontrolirati, če se je kupola padala v celoti odprla.

F-0050. V izogib poškodbam je potrebno doskočiti s padalom

- (1) z razmaknjenima nogama in močno pokrčenimi kolena.
- (2) s stisnjenima nogama in nekoliko pokrčenimi kolena.
- (3) z iztegnjenima nogama, z rokama pred obrazom in s počepom ublažiti udarec pri doskoku.
- (4) tako, da z rokama objamemo močno pokrčeni nogi, da lahko kar najbolje ublažimo udarec pri doskoku.

F-0051. Doskok s padalom brez izreza mora biti vedno izveden z vetrom v

- (1) hrbet.
- (2) bok.
- (3) čelo.

F-0052. Pri doskoku s padalom na žice je potrebno paziti na to, da

- (1) sta nogi pokrčeni v večji meri, kot pri doskoku na tla.
- (2) sta nogi nekoliko razmaknjeni.
- (3) smo vedno obrnjeni tako, da gledamo vzdolž žic.
- (4) smo vedno obrnjeni tako, da gledamo pravokotno na žice in da sta nogi tesno stisnjeni druga ob drugo.

F-0053. Kako pri doskoku s padalom na vodo zagotovimo, da ne bi prezgodaj skočili iz vezi in se poškodovali pri udarcu ob vodno gladino?

- (1) Iz vezi skočimo na zadosti majhni višini, ki jo ocenimo po velikosti valov na vodni gladini.
- (2) Med približevanjem vodni gladini gledamo horizont in tako ocenimo primerno višino za skok iz vezi.
- (3) Iz vezi skočimo šele potem, ko začutimo, da smo se z nogama dotaknili vodne gladine.
- (4) Vezi zapustimo, ko po doskoku na vodno gladino izplavamo na površje.

F-0054. Kaj storimo, če nas po doskoku s padalom zaradi močnega nevihtnega vetra kupola vleče po tleh?

- (1) Odpnemo karabine vezi in se rešimo kupole.
- (2) Zaščitimo si glavo z rokama in počakamo, da se kupola sama izprazni.
- (3) Poizkusimo obteči kupolo na odvetrno stran.
- (4) Zaviramo z iztegnjenima rokama.

F-0055. Kakšen je priporočeni postopek, če pilot zrakoplova sprejme signal ELT?

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

F-0056. 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-0057. 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-0058. 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-0059. 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-0060. Poškodovanemu v nesreči

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

F-0061. Kakšne barve so koža in ustnice ponesrečenca, ki je izgubil veliko krvi?

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

F-0062. Kako hitro lahko poškodovani izkrvavi iz hudo krvaveče rane?

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

F-0063. 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-0064. 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-0065. Katera od navedenih poškodb ima prioriteto pri nujenju prve pomoči?

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

F-0066. 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-0067. 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-0068. 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-0069. 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-0070. 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-0071. 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-0072. 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-0073. 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-0074. 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-0075. 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-0076. 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-0077. 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-0078. Kakšna je barva kože in ustnic poškodovanca, ki se duši?

- (1) Bleda.
- (2) Rožnata.
- (3) Pomodrela.

F-0079. Kaj pomeni pomodrela koža pri nezavestnem poškodovancu?

- (1) Hudo izgubo krvi.
- (2) Dušenje.
- (3) Zastrupitev z ogljikovim monoksidom oziroma z izpušnimi plini.

F-0080. Kaj pomenita sunkovito dihanje in pomodrelost poškodovanega?

- (1) Hudo notranjo krvavitev.
- (2) Motnje v dihanju.
- (3) Poškodbo trebušnih organov.

F-0081. 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-0082. 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-0083. 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-0084. Kateremu poškodovanemu moramo najprej pomagati?

- (1) Nezavestnemu, ki se duši.
- (2) Hudo opečenemu.
- (3) Tistemu z odprtim prelomom goleni.

F-0085. Kakšen je pravilen položaj za nezavestnega poškodovanca, ki diha in mu utripa srce?

- (1) Na hrbtu z dvignjenim zglavjem.
- (2) Na hrbtu s podloženimi koleno.
- (3) Na boku z obrazom proti tlom.

F-0086. 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-0087. 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-0088. 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-0089. V kakšnem položaju mora biti glava poškodovanega pri umetnem dihanju z usti?

- (1) Upognjena naprej.
- (2) Upognjena močno nazaj.
- (3) V vodoravnem položaju.

F-0090. 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-0091. 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-0092. 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-0093. 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-0094. 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-0095. 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-0096. 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-0097. 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-0098. 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-0099. 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-0100. 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-0101. Za kaj so predvsem namenjeni prvi povoji?

- (1) Za obveze ran.
- (2) Za imobilizacije.
- (3) Za preveze udov.

F-0102. 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-0103. Kateri del telesa oskrbimo najprej, ko pomagamo hudo opečenemu?

- (1) Oči.
- (2) Roko in prste.
- (3) Trup.

F-0104. Kako oskrbimo obsežnejšo opekline na obrazu?

- (1) Namažemo jo z oljem.
- (2) Na opekline ne dajemo ničesar.
- (3) Opekline sterilno obvežemo.

F-0105. Kako praviloma obvežemo opečeno roko in prste?

- (1) Vse prste skupaj.
- (2) Vsak prst posebej.
- (3) Ni važno, kako obvežemo.

F-0106. 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-0107. Kaj smemo dati piti poškodovanemu, pri katerem sumimo na poškodbe v trebuhu?

- (1) Mleko.
- (2) Čaj z limono.
- (3) Ničesar.

F-0108. Kakšen je pravilen položaj za ponesrečenca, ki ima hudo poškodovan prsni koš?

- (1) Napol sedeč.
- (2) Vodoraven.
- (3) Na boku.

F-0109. 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-0110. Ali prste pri imobilizaciji podlahti tudi obvežemo?

- (1) Da, lahko.
- (2) Ne, prsti morajo ostati prosti.
- (3) Ni pomembno.

F-0111. 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-0112. 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-0113. Po kakšnem vrstnem redu ukrepamo pri nudenju 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-0114. Kateri od navedenih postopkov je pravilen pri odprtem prelomu stegenice?

- (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-0115. 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-0116. 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-0117. 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-0118. 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-0119. Najmaj koliko oseb mora sodelovati pri imobilizaciji poškodovane hrbtenice?

- (1) Dve.
- (2) Štiri.
- (3) Šest.

F-0120. Zakaj je potrebno posebno previdno prenašati poškodovanega, pri katerem sumimo, da ima poškodovano hrbtenico?

- (1) Da mu ne bi poškodovali hrbtne možgane.
- (2) Da mu ne bi povzročali dodatne bolečine.
- (3) Da ne bi izkravel.

F-0121. Kako ravnamo s poškodovanim, za katerega domnevamo, da ima poškodovano hrbtenico, v bližini pa ni primerne deske?

- (1) Pomagamo mu previdno sestati, 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-0122. V katerega od navedenih položajev namestimo imobilizirani spodnji ud?

- (1) V vodoraven položaj.
- (2) V nekoliko dvignjen položaj.
- (3) Položaj ni pomemben.

F-0123. 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-0124. 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-0125. 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 goleni.

F-0126. 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. Pilot jadralnega letala OE-5624 začne prvi kontakt s kontrolnim stolpom letališča Ljubljana z

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

R-0002. Jadralno letalo S5-3002 začne prvi radijski kontakt z vodjo letenja na letališču Ptuj s frazo

- (1) DOBER DAN, THIS IS SIERRA-THREE-TWO.
- (2) SIERRA-FIVE-THREE-ZERO-ZERO-TWO, PTUJ, DOBER DAN.
- (3) PTUJ, SIERRA-FIVE-THREE-ZERO-ZERO-TWO, DOBER DAN.
- (4) PTUJ, SIERRA-FIVE-THREE-NUL-NULL-TWO, DOBER DAN.

R-0003. Pilot jadralnega letala S5-4321 začne prvi kontakt s kontrolnim stolpom letališča Maribor s standardno frazo

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

R-0004. 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-0005. 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-0006. Izraz "ALTITUDE" pomeni

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

R-0007. 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).

R-0008. 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-0009. 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-0010. 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-0011. 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-0012. 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-0013. 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-0014. 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-0015. Številka 600 se v radijski depeši izgovori kot

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

R-0016. 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-0017. 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-0018. 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-0019. 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-0020. 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-0021. Točka A na letališču je

(glej prilogo 11!)

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

R-0022. Točka B na stezi za vožnjo letališča neposredno pred stezo se imenuje

(glej prilogo 11!)

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

R-0023. Točko C na vzletni stezi imenujemo

(glej prilogo 11!)

- (1) START-UP POSITION.
- (2) APRON.
- (3) BASE LEG.
- (4) LINE-UP POSITION.

R-0024. Pozicija zrakoplova v letališkem krogu, označena na sliki z E, se imenuje

(glej prilogo 11!)

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

R-0025. Kateri del letališkega kroga imenujemo "BASE LEG"?

(glej prilogo 11!)

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

R-0026. Katera oznaka na sliki označuje del letališkega kroga, imenovan "FINAL LEG"?

(glej prilogo 11!)

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

R-0027. Pilot jadralnega letala planira pri slabi vidljivosti proti kontroliranemu letališču, ki ga ne vidi, zato zaprosi kontrolo letenja za pomoč in dobi odgovor "VAŠ QDM JE 115". Kaj v tem primeru ukrene pilot?

- (1) Obrne v magnetni kurz 115°.
- (2) Nastavi na radijsko postajo frekvenco 115,0 MHz.
- (3) Nadaljuje let in upošteva, da ima do letališča še 11,5 minut leta.
- (4) Nadaljuje let in upošteva, da bo steza prosta za pristajanje ob 11:05 UTC.

R-0028. Kaj je dolžan storiti pilot jadralnega letala, če mu kontrolor letenja javi "QNH ONE-ZERO-TWO-ZERO HEKTOPASCALS"?

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

R-0029. 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-0030. Mednarodna radiotelefonska okrajšava QNH pomeni

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

R-0031. Standardna radijska postaja v zrakoplovu deluje na frekvenčnem območju

- (1) UHF.
- (2) VHF.
- (3) HF.
- (4) LF.

R-0032. Frekvenčno območje VHF COMM zrakoplovne radijske postaje je

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

R-0033. Moč oddajanja standardne VHF COMM radijske postaje v jadralnem letalu

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

R-0034. 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-0035. Standardna radijska postaja za jadralna letala potrebuje akumulator napetosti

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

R-0036. Kaj nastavljam z gumbom VOL na radijski postaji v zrakoplovu?

- (1) Moč sprejemanja.
- (2) Moč oddajanja.
- (3) Frekvenco.
- (4) Glasnost zvočnika oziroma slušalk.

R-0037. 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-0038. 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.

R-0039. Oddajnik pozicije za primer sile (Emergency Locator Transmitter-ELT)

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

R-0040. 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-0041. 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-0042. Pri preletanju odročnega gozdnatega področja zagledate na krošnjah dreves jadrnega 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-0043. 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-0044. 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-0045. 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-0046. Medtem ko ste jadrli na valovih nad goratim predelom, se je pod vami pojavila kompaktna oblačnost. Ker letalo, ki leti na ruti pod vami, javlja, da so vrhovi planin v oblakih, ste primorani izskočiti s padalom. Vaše radijsko sporočilo na letališče boste začeli z mednarodno radiotelefonsko frazo

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

R-0047. 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-0048. 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-0049. 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-0050. 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-0051. 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-0052. 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-0053. 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-0054. 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.

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 naleta 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. Kdaj je potrebno vpisati kandidata za pilota ultralahkega zrakoplova v register učencev letalske šole?

- (1) Pred pričetkom usposabljanja.
- (2) Po uspešno opravljenem internem teoretičnem izpitu.
- (3) Pred pričetkom praktičnega usposabljanja.
- (4) Do izdaje pilotske licence.

Z-0005. Katera je tista zgornja starostna meja, do katere mora oseba, ki se želi usposabljanje za pilota ultralahkega zrakoplova, priložiti pisno soglasje staršev ali skrbnika?

- (1) 19 let.
- (2) 18 let.
- (3) 17 let.
- (4) 16 let.

Z-0006. Kateri je tisti dokument oziroma podatek, ki ga je kandidat za opravljanje izpita za vsako pilotsko licenco ali dovoljenje poleg potrdila o naletu 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-0007. Kateri zdravstveni kriterij mora izpolnjevati kandidat za polaganje dovoljenja pilota ultralahkega zrakoplova?

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

Z-0008. Koliko traja veljavnost dovoljenja pilota ultralahkega zrakoplova?

- (1) 1 leto.
- (2) 2 leti.
- (3) 3 leta.
- (4) 4 leta.

Z-0009. 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-0010. 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-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. 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-0013. 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-0014. 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-0015. 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-0016. 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-0017. 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-0018. 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-0019. Kdo je neposredno odgovoren za to, da je zrakoplov sposoben za varno letenje?

- (1) Lastnik oziroma upravljalec.
- (2) Pooblaščen mehanik.
- (3) Vodja zrakoplova.

Z-0020. Kdo izdaja predpisano dovoljenje za uporabo reševalnega padala?

- (1) Padalska komisija pri Letalski zvezi Slovenije.
- (2) Občinska uprava za notranje zadeve.
- (3) Svet letalske šole področnega Aerokluba.
- (4) Ministrstvo za promet Republike Slovenije.

Z-0021. 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-0022. Koliko časa velja dovoljenje za uporabo reševalnega padala?

- (1) 2 leti.
- (2) 1 leto.
- (3) 6 mesecev.
- (4) 3 mesece.

Z-0023. 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-0024. 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-0025. 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-0026. 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-0027. 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-0028. 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-0029. 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-0030. 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-0031. 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-0032. 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-0033. 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-0034. 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-0035. Kolikšna je omejitev največje mase praznega ultralahkega jadralnega letala brez instrumentov?

- (1) 100 kg.
- (2) 125 kg.
- (3) 150 kg.

Z-0036. Kateri so obvezni inštrumenti, ki morajo biti vgrajeni v ultralahko jadralno letalo?

- (1) Višinomer, brzinomer, variometer in kompas.
- (2) Višinomer, brzinomer in variometer.
- (3) Višinomer in brzinomer.

Z-0037. Predpisani redni rok za prepakiranje reševalnega osebnega padala znaša

- (1) 3 mesece.
- (2) 4 mesece.
- (3) 6 mesecev.
- (4) 12 mesecev.

Z-0038. Uporaba padal reševalnega sistema, ki so predvidena za enosede ultralahke zrakoplove, je pri dvosedah

- (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-0039. 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-0040. 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.

Z-0041. 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-0042. 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-0043. 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-0044. Registrska oznaka jadralnega letala, registriranega v Republiki Sloveniji, je

- (1) določena štirimestna kombinacija števil.
- (2) določena kombinacija črk in števil.
- (3) oznaka **S5**.
- (4) določena kombinacija treh črk.

Z-0045. 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-0046. Kakšna je predpisana minimalna višina črk registrske oznake na ultralahkem zrakoplovu?

- (1) 30 cm.
- (2) 40 cm.
- (3) 50 cm.
- (4) 60 cm.

Z-0047. 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-0048. 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-0049. 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-0050. 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-0051. 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-0052. 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-0053. 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-0054. 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-0055. 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-0056. 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-0057. 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-0058. 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-0059. 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-0060. 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-0061. 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-0062. 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-0063. 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-0064. Pri katerih vremenskih pogojih vzletanje jadralnih letal ni dovoljeno?

- (1) Takrat, ko na letališču dežuje.
- (2) Takrat, ko na letališču dežuje ali pa je pod meglo.
- (3) Med nevihto in takrat, ko je na letališču megla.
- (4) Pri burji, med nevihto, v snežni plohi, metežu, megli ali pa če na letališču dežuje.

Z-0065. 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-0066. 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-0067. Najmanjša dovoljena višina nad tlemi za kroženje z jadralnim letalom v termičnem vzgorniku je

- (1) 50 m.
- (2) 100 m.
- (3) 150 m.
- (4) 300 m.

Z-0068. Najmanjša višina za vstop jadralnega letala v letališki krog je

- (1) 80 m.
- (2) 100 m.
- (3) 120 m.
- (4) 150 m.

Z-0069. 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-0070. 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-0071. 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-0072. Kaj sta dolžna storiti pilota zrakoplovov, ki se v letu približujeta v čelo in pri tem obstaja nevarnost trčenja? Oba morata

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

Z-0073. Kaj mora storiti pilot letala in kaj pilot jadralnega letala, če si letita v čelo na isti višini?

- (1) Pilot letala se mora izogniti jadralnemu letalu, ker ima le-to prednost.
- (2) Pilot letala se mora izogniti jadralnemu letalu, ker je njegov zrakoplov bolj krmarljiv.
- (3) Oba pilota se izogneta drug drugemu v svojo desno stran.
- (4) Pilot jadralnega letala se mora izogniti letalu, ker je jadralno letalo bolj krmarljivo od letala.

Z-0074. Kaj je dolžan storiti pilot jadralnega letala, če se mu v letu približuje v čelo dvomotorna Cessna?

- (1) Zaviti mora v levo in dati prednost letalu.
- (2) Zaviti mora v desno.
- (3) Takoj mora odpreti zračne zavore in hitro zmanjšati višino, ker ima večmotorno letalo prednost.
- (4) Zadržati sme smer in hitrost, mora pa povečati pozornost, ker ima jadralno letalo vedno prednost pred zrakoplovom na motorni pogon.

Z-0075. Na preletu z jadralnim letalom se vam v bližini športnega letališča v čelo bliža vlečno letalo, ki vleče drugo jadralno letalo. Kaj boste storili?

- (1) Umaknem se v desno in enako pričakujem tudi od pilota vlečnega letala.
- (2) Zadržim smer in povečam pozornost, ker ima jadralno letalo prednost pred motornim zrakoplovom.
- (3) Umaknem se v levo ali v desno, ker ima zrakoplov, ki vleče drugi zrakoplov ali predmet, prednost pred vsemi drugimi zrakoplovi.
- (4) Umaknem se v levo in enako pričakujem tudi od pilota vlečnega letala.

Z-0076. Katero jadralno letalo ima prednost na pobočnem jadraniu?

- (1) Tisto, ki ji veter piha v desni bok.
- (2) Tisto, ki ji veter piha v levi bok.
- (3) Tisto, ki ima pobočje na svoji levi.
- (4) Dvosed, oziroma tisto s slabšimi zmogljivostmi.

Z-0077. Na pobočju jadrajo jadralni zmaj, jadralno padalo in jadralno letalo. Katera od navedb, ki zadevajo let v čelo, je pravilna?

- (1) Prednost imata jadralni zmaj in jadralno padalo, zato mora dati jadralno letalo prednost tako, da se jima umakne od pobočja.
- (2) Jadralno letalo mora dati prednost jadralnemu zmaju in jadralnemu padalu, jadralni zmaj mora dati prednost jadralnemu padalu.
- (3) Tisti zrakoplov, ki ima pobočje na svoji desni, ima prednost.

Z-0078. V katero stran je potrebno krožiti z jadralnim letalom, jadralnim zmajem oziroma jadralnim padalom v termičnem vzgorniku, ki ga izrablja več zrakoplovov?

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

Z-0079. 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-0080. Kako pri termičnem jadraniu prehitimo drugo jadralno letalo?

- (1) Po levi strani.
- (2) Po desni strani.
- (3) Povečamo hitrost in ga prehitimo z letom pod njim.

Z-0081. Katera od navedenih trditev, ki zadevajo obračanje jadralnih letal na koncu pobočja pri pobočnem jadraniu, je pravilna?

- (1) Zavoj je potrebno izvesti v levo.
- (2) Zavoj je potrebno izvesti v veter, proč od pobočja.
- (3) Zavoj v veter se izvaja v levo, zavoj z vetrom pa v desno.

Z-0082. Katera od trditev, ki zadevajo prednost zrakoplovov pri pristajanju, je pravilna?

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

Z-0083. Katera od navedb, ki zadeva prednosti pri križanju poti v zraku, je pravilna?

- (1) Jadralni zmaj oziroma jadralno padalo ima vedno prednost pred jadralnim letalom.
- (2) Jadralno letalo mora dati prednost jadralnemu zmaju in jadralnemu padalu, jadralni zmaj mora dati prednost jadralnemu padalu.
- (3) Jadralno letalo mora dati prednost jadralnemu zmaju in jadralnemu padalu, jadralni zmaj in jadralno padalo pa sta v smislu prednosti enakovredna, zato ima prednost desni zrakoplov.
- (4) V Pravilih letenja jadralni zmaj oziroma jadralno padalo glede prednosti nista eksplicitno navedena in se zato pri prednosti smiselno obravnavata kot jadralno letalo.

Z-0084. 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-0085. Katerim zrakoplovom je jadralno letalo v zraku v zračnem prostoru Republike Slovenije vedno dolžno dati prednost?

- (1) Samo 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-0086. 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-0087. 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-0088. Jadralnemu letalu v letu križa pot z desne motorno jadralno letalo z ugasnjenim motorjem. Kateri zrakoplovov mora dati prednost?

- (1) Motorno jadralno letalo jadralnemu letalu.
- (2) Jadralno letalo motornemu jadralnemu letalu.
- (3) Hitrejši zrakoplov počasnejšemu.
- (4) Oba zrakoplova morata spremeniti smer.

Z-0089. Kateri zrakoplov ima prednost, če se pri jadranju križata poti jadralnega letala in jadralnega zmaja oziroma jadralnega padala?

- (1) Tisti, ki ima drugi zrakoplov na svoji desni.
- (2) Tisti, ki ima drugi zrakoplov na svoji levi.
- (3) Jadralno letalo.
- (4) Jadralni zmaj oziroma jadralno padalo.

Z-0090. Pri jadranju z jadralnim letalom na termiki vam z leve križa pot jadralno padalo. Kaj ste dolžni storiti in zakaj?

- (1) Zavijem v levo in dam prednost, ker ima jadralno padalo prednost pred jadralnim letalom.
- (2) Odprem zračne zavore in zmanjšam višino, ker ima jadralno padalo prednost.
- (3) Zadržim smer in povečam pozornost, ker imam kot hitrejši prednost.
- (4) Zadržim smer in povečam pozornost, ker imam kot desni prednost.

Z-0091. Kateri zrakoplov mora dati prednost, če motornemu zmagu z ugasnjenim motorjem v drsnem letu z desne križa pot letalo?

- (1) Motorni zmaj.
- (2) Letalo.
- (3) Oba zrakoplova.
- (4) Hitrejši zrakoplov.

Z-0092. Med doletom proti letališču se jadralnemu letalu z leve strani približuje aeroxaprega. Kaj je dolžan storiti pilot jadralnega letala v prostem letu?

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

Z-0093. 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-0094. 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 12!)

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

Z-0095. Pomen znaka v obliki rdečega vodoravnega kvadrata z eno rumeno diagonalo (slika B), postavljenega v signalnem prostoru na letališču, je:

(glej prilogo 12!)

- (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-0096. Kaj pomeni znak v obliki rdečega vodoravnega kvadrata z dvema rumenima diagonalama (slika A), postavljen na signalnem prostoru na letališču?

(glej prilogo 12!)

- (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-0097. Znak v obliki belega križa (slika G), postavljen vodoravno na začetku steze za vožnjo, pomeni:

(glej prilogo 12!)

- (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-0098. Kaj pomeni dvojni beli križ (slika H), postavljen na signalnem prostoru na letališču?

(glej prilogo 12!)

- (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-0099. Kakšen pomen ima znak v obliki bele telovadne ročke (slika D), postavljen na signalnem prostoru na letališču?

(glej prilogo 12!)

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

Z-0100. 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 12!)

- (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-0101. Znak na sliki I, postavljen na signalnem prostoru na letališču, pomeni: (glej prilogo 12!)

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

Z-0102. Vodoravno postavljen znak v obliki črke T, bele ali oranžne barve (slika F), označuje oziroma pomeni: (glej prilogo 12!)

- (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-0103. 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-0104. Kateri je tisti signal z zastavami, s katerim javi pomočnik na startu vozniku vitla, da je jadralno letalo pripravljeno na vzlet?

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

Z-0105. S katerim signalom z zastavami javi pomočnik na startu vozniku vitla, da je vlečna žica napeta?

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

Z-0106. S katerim signalom z zastavami javi pomočnik na startu vozniku vitla, da se je jadralno letalo pričelo premikati?

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

Z-0107. S katerim signalom z zastavami javi pomočnik na startu vozniku vitla, da naj takoj preneha z vleko?

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

Z-0108. 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-0109. 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-0110. 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-0111. Istočasno mahanje z belo in z rdečo zastavo nad glavo na startu je signal, ki pomeni:

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

Z-0112. Posadka jadralnega letala mora uporabljati dodatni kisik za dihanje na višinah nad

- (1) 3.000 m MSL.
- (2) 3.600 m MSL.
- (3) 4.000 m MSL.
- (4) 4.500 m MSL.

Z-0113. 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-0114. Ob kateri uri morate najkasneje pristati z ultralahkim zrakoplovom, jadralnim zmajem oziroma jadralnim 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-0115. Skupna dolžina aeroxaprege sme biti največ

- (1) 80 m.
- (2) 100 m.
- (3) 125 m.
- (4) 150 m.

Z-0116. Koliko jadralnih letal sme istočasno vleči letalo?

- (1) Dve.
- (2) Tri.
- (3) Štiri.
- (4) Ni predpisano.

Z-0117. 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-0118. 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.

Z-0119. 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.

Z-0120. 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.

Z-0121. 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-0122. 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-0123. 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-0124. 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-0125. 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-0126. 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 = 4	A-0005 = 3	A-0006 = 3
A-0007 = 1	A-0008 = 3	A-0009 = 1	A-0010 = 2	A-0011 = 4	A-0012 = 3
A-0013 = 4	A-0014 = 3	A-0015 = 2	A-0016 = 4	A-0017 = 1	A-0018 = 3
A-0019 = 3	A-0020 = 1	A-0021 = 1	A-0022 = 4	A-0023 = 2	A-0024 = 3
A-0025 = 2	A-0026 = 4	A-0027 = 1	A-0028 = 3	A-0029 = 1	A-0030 = 1
A-0031 = 3	A-0032 = 2	A-0033 = 4	A-0034 = 3	A-0035 = 4	A-0036 = 4
A-0037 = 2	A-0038 = 3	A-0039 = 2	A-0040 = 2	A-0041 = 3	A-0042 = 4
A-0043 = 1	A-0044 = 2	A-0045 = 4	A-0046 = 3	A-0047 = 4	A-0048 = 2
A-0049 = 2	A-0050 = 1	A-0051 = 1	A-0052 = 2	A-0053 = 4	A-0054 = 4
A-0055 = 2	A-0056 = 3	A-0057 = 4	A-0058 = 2	A-0059 = 4	A-0060 = 3
A-0061 = 3	A-0062 = 2	A-0063 = 1	A-0064 = 1	A-0065 = 3	A-0066 = 4
A-0067 = 1	A-0068 = 1	A-0069 = 2	A-0070 = 4	A-0071 = 2	A-0072 = 1
A-0073 = 2	A-0074 = 4	A-0075 = 1	A-0076 = 1	A-0077 = 1	A-0078 = 2
A-0079 = 1	A-0080 = 1	A-0081 = 2	A-0082 = 1	A-0083 = 1	A-0084 = 2
A-0085 = 4	A-0086 = 1	A-0087 = 4	A-0088 = 1	A-0089 = 1	A-0090 = 1
A-0091 = 3	A-0092 = 4	A-0093 = 1	A-0094 = 1	A-0095 = 4	A-0096 = 3
A-0097 = 1	A-0098 = 2	A-0099 = 1	A-0100 = 1	A-0101 = 2	A-0102 = 1
A-0103 = 2	A-0104 = 3	A-0105 = 2	A-0106 = 3	A-0107 = 4	A-0108 = 2
A-0109 = 3	A-0110 = 3	A-0111 = 3	A-0112 = 1		

K-0001 = 1	K-0002 = 3	K-0003 = 3	K-0004 = 4	K-0005 = 3	K-0006 = 1
K-0007 = 3	K-0008 = 3	K-0009 = 2	K-0010 = 3	K-0011 = 1	K-0012 = 4
K-0013 = 3	K-0014 = 3	K-0015 = 4	K-0016 = 2	K-0017 = 3	K-0018 = 1
K-0019 = 1	K-0020 = 3	K-0021 = 1	K-0022 = 3	K-0023 = 3	K-0024 = 3
K-0025 = 2	K-0026 = 2	K-0027 = 3	K-0028 = 4	K-0029 = 2	K-0030 = 4
K-0031 = 4	K-0032 = 2	K-0033 = 1	K-0034 = 4	K-0035 = 2	K-0036 = 4
K-0037 = 2	K-0038 = 4	K-0039 = 2	K-0040 = 4	K-0041 = 1	K-0042 = 2
K-0043 = 4	K-0044 = 1	K-0045 = 4	K-0046 = 1	K-0047 = 4	K-0048 = 1
K-0049 = 1	K-0050 = 1	K-0051 = 1	K-0052 = 2	K-0053 = 3	K-0054 = 1
K-0055 = 2	K-0056 = 3	K-0057 = 2	K-0058 = 1	K-0059 = 1	K-0060 = 3
K-0061 = 2	K-0062 = 2	K-0063 = 3	K-0064 = 4	K-0065 = 1	K-0066 = 2
K-0067 = 3	K-0068 = 4	K-0069 = 1	K-0070 = 4	K-0071 = 4	K-0072 = 4
K-0073 = 2	K-0074 = 1	K-0075 = 3	K-0076 = 3	K-0077 = 1	K-0078 = 4
K-0079 = 4	K-0080 = 2	K-0081 = 3	K-0082 = 2	K-0083 = 4	K-0084 = 3
K-0085 = 3	K-0086 = 2	K-0087 = 1	K-0088 = 2	K-0089 = 3	K-0090 = 4
K-0091 = 4	K-0092 = 3	K-0093 = 2	K-0094 = 4	K-0095 = 1	

G-0001 = 3	G-0002 = 2	G-0003 = 2	G-0004 = 1	G-0005 = 4	G-0006 = 1
G-0007 = 4	G-0008 = 1	G-0009 = 3	G-0010 = 4	G-0011 = 4	G-0012 = 4
G-0013 = 2	G-0014 = 3	G-0015 = 2	G-0016 = 3	G-0017 = 4	G-0018 = 3
G-0019 = 4	G-0020 = 3	G-0021 = 2	G-0022 = 1	G-0023 = 4	G-0024 = 2
G-0025 = 1	G-0026 = 2	G-0027 = 2	G-0028 = 3	G-0029 = 1	G-0030 = 2
G-0031 = 1	G-0032 = 3	G-0033 = 3	G-0034 = 1	G-0035 = 2	G-0036 = 2
G-0037 = 4	G-0038 = 3	G-0039 = 4	G-0040 = 1	G-0041 = 4	G-0042 = 2
G-0043 = 1	G-0044 = 2	G-0045 = 4	G-0046 = 2	G-0047 = 2	G-0048 = 1
G-0049 = 4	G-0050 = 1	G-0051 = 1	G-0052 = 2	G-0053 = 2	G-0054 = 4
G-0055 = 2	G-0056 = 1	G-0057 = 1			

N-0001 = 2	N-0002 = 2	N-0003 = 3	N-0004 = 3	N-0005 = 2	N-0006 = 4
N-0007 = 2	N-0008 = 3	N-0009 = 4	N-0010 = 2	N-0011 = 3	N-0012 = 4
N-0013 = 2	N-0014 = 3	N-0015 = 2	N-0016 = 1	N-0017 = 3	N-0018 = 2
N-0019 = 1	N-0020 = 1	N-0021 = 2	N-0022 = 3	N-0023 = 3	N-0024 = 4
N-0025 = 2	N-0026 = 1	N-0027 = 2	N-0028 = 3	N-0029 = 2	N-0030 = 1
N-0031 = 4	N-0032 = 4	N-0033 = 4	N-0034 = 2	N-0035 = 2	N-0036 = 3
N-0037 = 4	N-0038 = 1	N-0039 = 3	N-0040 = 1	N-0041 = 3	N-0042 = 2
N-0043 = 1	N-0044 = 2	N-0045 = 2	N-0046 = 1	N-0047 = 4	N-0048 = 3
N-0049 = 4	N-0050 = 4	N-0051 = 2	N-0052 = 3	N-0053 = 4	N-0054 = 2
N-0055 = 2	N-0056 = 1	N-0057 = 3	N-0058 = 4	N-0059 = 2	N-0060 = 2
N-0061 = 1	N-0062 = 2	N-0063 = 2	N-0064 = 1	N-0065 = 2	N-0066 = 1
N-0067 = 1	N-0068 = 3	N-0069 = 3	N-0070 = 4	N-0071 = 1	N-0072 = 2
N-0073 = 1	N-0074 = 3	N-0075 = 2	N-0076 = 4	N-0077 = 3	N-0078 = 1
N-0079 = 2	N-0080 = 2	N-0081 = 2	N-0082 = 1	N-0083 = 1	N-0084 = 2
N-0085 = 2	N-0086 = 2	N-0087 = 4	N-0088 = 1	N-0089 = 4	N-0090 = 3
N-0091 = 3	N-0092 = 3	N-0093 = 2	N-0094 = 1	N-0095 = 4	N-0096 = 2
N-0097 = 1	N-0098 = 2	N-0099 = 4	N-0100 = 3	N-0101 = 4	N-0102 = 3

M-0001 = 2	M-0002 = 3	M-0003 = 4	M-0004 = 1	M-0005 = 1	M-0006 = 2
M-0007 = 1	M-0008 = 2	M-0009 = 2	M-0010 = 3	M-0011 = 1	M-0012 = 1
M-0013 = 3	M-0014 = 1	M-0015 = 2	M-0016 = 4	M-0017 = 4	M-0018 = 2
M-0019 = 2	M-0020 = 2	M-0021 = 3	M-0022 = 4	M-0023 = 4	M-0024 = 3
M-0025 = 3	M-0026 = 1	M-0027 = 4	M-0028 = 4	M-0029 = 1	M-0030 = 4
M-0031 = 2	M-0032 = 2	M-0033 = 3	M-0034 = 3	M-0035 = 3	M-0036 = 1
M-0037 = 2	M-0038 = 2	M-0039 = 1	M-0040 = 4	M-0041 = 1	M-0042 = 4
M-0043 = 4	M-0044 = 2	M-0045 = 1	M-0046 = 4	M-0047 = 1	M-0048 = 3
M-0049 = 1	M-0050 = 4	M-0051 = 4	M-0052 = 2	M-0053 = 3	M-0054 = 2
M-0055 = 2	M-0056 = 4	M-0057 = 2	M-0058 = 4	M-0059 = 1	M-0060 = 3
M-0061 = 2	M-0062 = 2	M-0063 = 2	M-0064 = 1	M-0065 = 3	M-0066 = 1
M-0067 = 4	M-0068 = 1	M-0069 = 4	M-0070 = 1	M-0071 = 1	M-0072 = 3
M-0073 = 1	M-0074 = 1	M-0075 = 4	M-0076 = 2	M-0077 = 4	M-0078 = 1
M-0079 = 4	M-0080 = 4	M-0081 = 4	M-0082 = 4	M-0083 = 2	M-0084 = 4
M-0085 = 3	M-0086 = 1	M-0087 = 1	M-0088 = 4	M-0089 = 1	

F-0001 = 1	F-0002 = 3	F-0003 = 2	F-0004 = 2	F-0005 = 3	F-0006 = 3
F-0007 = 2	F-0008 = 3	F-0009 = 4	F-0010 = 2	F-0011 = 1	F-0012 = 1
F-0013 = 4	F-0014 = 2	F-0015 = 3	F-0016 = 1	F-0017 = 4	F-0018 = 1
F-0019 = 3	F-0020 = 1	F-0021 = 3	F-0022 = 1	F-0023 = 4	F-0024 = 4
F-0025 = 2	F-0026 = 1	F-0027 = 3	F-0028 = 2	F-0029 = 4	F-0030 = 2
F-0031 = 4	F-0032 = 1	F-0033 = 3	F-0034 = 3	F-0035 = 2	F-0036 = 1
F-0037 = 1	F-0038 = 3	F-0039 = 4	F-0040 = 3	F-0041 = 3	F-0042 = 2
F-0043 = 4	F-0044 = 1	F-0045 = 3	F-0046 = 3	F-0047 = 1	F-0048 = 1
F-0049 = 4	F-0050 = 2	F-0051 = 1	F-0052 = 4	F-0053 = 3	F-0054 = 1
F-0055 = 2	F-0056 = 4	F-0057 = 2	F-0058 = 1	F-0059 = 1	F-0060 = 3
F-0061 = 2	F-0062 = 1	F-0063 = 2	F-0064 = 2	F-0065 = 3	F-0066 = 2
F-0067 = 2	F-0068 = 2	F-0069 = 1	F-0070 = 1	F-0071 = 2	F-0072 = 1
F-0073 = 2	F-0074 = 3	F-0075 = 1	F-0076 = 2	F-0077 = 3	F-0078 = 3
F-0079 = 2	F-0080 = 2	F-0081 = 1	F-0082 = 2	F-0083 = 3	F-0084 = 1

F-0085 = 3	F-0086 = 2	F-0087 = 1	F-0088 = 2	F-0089 = 2	F-0090 = 2
F-0091 = 2	F-0092 = 1	F-0093 = 2	F-0094 = 2	F-0095 = 1	F-0096 = 1
F-0097 = 3	F-0098 = 2	F-0099 = 2	F-0100 = 1	F-0101 = 1	F-0102 = 1
F-0103 = 1	F-0104 = 2	F-0105 = 2	F-0106 = 1	F-0107 = 3	F-0108 = 1
F-0109 = 2	F-0110 = 2	F-0111 = 2	F-0112 = 3	F-0113 = 1	F-0114 = 1
F-0115 = 2	F-0116 = 3	F-0117 = 1	F-0118 = 1	F-0119 = 2	F-0120 = 1
F-0121 = 2	F-0122 = 2	F-0123 = 2	F-0124 = 1	F-0125 = 2	F-0126 = 2

R-0001 = 3	R-0002 = 3	R-0003 = 1	R-0004 = 4	R-0005 = 1	R-0006 = 1
R-0007 = 1	R-0008 = 3	R-0009 = 2	R-0010 = 4	R-0011 = 1	R-0012 = 4
R-0013 = 3	R-0014 = 1	R-0015 = 2	R-0016 = 2	R-0017 = 4	R-0018 = 3
R-0019 = 1	R-0020 = 3	R-0021 = 4	R-0022 = 1	R-0023 = 4	R-0024 = 2
R-0025 = 2	R-0026 = 3	R-0027 = 1	R-0028 = 4	R-0029 = 4	R-0030 = 3
R-0031 = 2	R-0032 = 1	R-0033 = 2	R-0034 = 3	R-0035 = 3	R-0036 = 4
R-0037 = 2	R-0038 = 2	R-0039 = 4	R-0040 = 4	R-0041 = 1	R-0042 = 4
R-0043 = 4	R-0044 = 1	R-0045 = 1	R-0046 = 3	R-0047 = 4	R-0048 = 2
R-0049 = 4	R-0050 = 2	R-0051 = 3	R-0052 = 3	R-0053 = 4	R-0054 = 3

Z-0001 = 4	Z-0002 = 3	Z-0003 = 2	Z-0004 = 1	Z-0005 = 3	Z-0006 = 4
Z-0007 = 3	Z-0008 = 4	Z-0009 = 3	Z-0010 = 3	Z-0011 = 2	Z-0012 = 4
Z-0013 = 4	Z-0014 = 2	Z-0015 = 4	Z-0016 = 2	Z-0017 = 3	Z-0018 = 2
Z-0019 = 3	Z-0020 = 4	Z-0021 = 1	Z-0022 = 2	Z-0023 = 3	Z-0024 = 4
Z-0025 = 2	Z-0026 = 4	Z-0027 = 3	Z-0028 = 3	Z-0029 = 2	Z-0030 = 2
Z-0031 = 2	Z-0032 = 1	Z-0033 = 3	Z-0034 = 3	Z-0035 = 1	Z-0036 = 3
Z-0037 = 1	Z-0038 = 4	Z-0039 = 1	Z-0040 = 4	Z-0041 = 2	Z-0042 = 2
Z-0043 = 4	Z-0044 = 1	Z-0045 = 1	Z-0046 = 3	Z-0047 = 4	Z-0048 = 1
Z-0049 = 3	Z-0050 = 4	Z-0051 = 2	Z-0052 = 2	Z-0053 = 1	Z-0054 = 1
Z-0055 = 2	Z-0056 = 3	Z-0057 = 4	Z-0058 = 2	Z-0059 = 2	Z-0060 = 3
Z-0061 = 4	Z-0062 = 3	Z-0063 = 3	Z-0064 = 4	Z-0065 = 3	Z-0066 = 4
Z-0067 = 3	Z-0068 = 4	Z-0069 = 4	Z-0070 = 4	Z-0071 = 1	Z-0072 = 2
Z-0073 = 3	Z-0074 = 2	Z-0075 = 1	Z-0076 = 2	Z-0077 = 3	Z-0078 = 4
Z-0079 = 2	Z-0080 = 2	Z-0081 = 2	Z-0082 = 1	Z-0083 = 4	Z-0084 = 3
Z-0085 = 3	Z-0086 = 1	Z-0087 = 2	Z-0088 = 2	Z-0089 = 2	Z-0090 = 4
Z-0091 = 2	Z-0092 = 4	Z-0093 = 1	Z-0094 = 4	Z-0095 = 2	Z-0096 = 4
Z-0097 = 1	Z-0098 = 4	Z-0099 = 3	Z-0100 = 4	Z-0101 = 4	Z-0102 = 1
Z-0103 = 3	Z-0104 = 4	Z-0105 = 1	Z-0106 = 2	Z-0107 = 2	Z-0108 = 2
Z-0109 = 4	Z-0110 = 2	Z-0111 = 4	Z-0112 = 3	Z-0113 = 4	Z-0114 = 3
Z-0115 = 4	Z-0116 = 1	Z-0117 = 2	Z-0118 = 4	Z-0119 = 1	Z-0120 = 1
Z-0121 = 4	Z-0122 = 3	Z-0123 = 2	Z-0124 = 4	Z-0125 = 1	Z-0126 = 4