

**JAVNA AGENCIJA ZA CIVILNO LETALSTVO  
REPUBLIKE SLOVENIJE**



**VZOREC  
PISNIH IZPITNIH VPRAŠANJ**

**UČITELJ LETENJA Z MOTORNIMI ZMAJI**

December 2018



## OSNOVE TEORIJE LETENJA (A)

### A-01 Kaj pomeni izraz "mejna plast"?

- a) Vrtinčenje, ki nastaja ob spojnih mestih sestavnih delov zrakoplova.
- b) Sloj zraka neposredno ob telesu, v katerem hitrost obtekanja naraste od ničelne do polne vrednosti.
- c) Vpliv cirkulacije na obtekanje krila.
- d) Molekule zraka, ki se vrtinčijo za pretvorno točko.

### A-02 Kot med smerjo zračnega toka in tetivo profila je:

- a) konstrukcijski kot.
- b) vpadni kot.
- c) drsni kot.
- d) kot vzpenjanja.

### A-03 Kritični vpadni kot krila zrakoplova:

- a) se poveča, če se masno središče zrakoplova pomakne naprej.
- b) se spremeni, če se spremeni masa zrakoplova.
- c) ni odvisen od mase zrakoplova.
- d) se zmanjša, če se masno središče zrakoplova pomakne nazaj.

### A-04 Točka na profilu, v kateri prejme sila vzgona, je:

- a) masno središče.
- b) center potiska.
- c) razpolovišče tetive.

### A-05 Štiri sile, ki delujejo na zrakoplov, so v ravnotežju, ko le-ta:

- a) stoji na tleh.
- b) leti s stalno hitrostjo.
- c) pospešuje.

### A-06 Kako imenujemo tisti del zračnega upora kot trenja na površini telesa, ki je posledica viskoznosti zraka, ki obteka telo?

- a) Oblikovni upor.
- b) Profilni upor.
- c) Parazitni upor.

### A-07 Katera od trditev, ki zadevajo let krila zrakoplova na različnih vpadnih kotih, je pravilna? Pri vseh vpadnih kotih, kjer vrednost $Y/X$ ni maksimalna, je:

- a) parazitni upor večji.
- b) drsno število večje.
- c) skupni upor na enoto vzgona večji.

**A-08 Katera oblika krila ima najmanjši inducirani upor?**

- a) Pravokotna.
- b) Trapezna.
- c) Eliptična.
- d) Dvojni trapez.

**A-09 Ko zrakoplov pride iz območja talnega učinka,**

- a) je potrebna vlečna sila večja.
- b) postane manj stabilen in pojavi se moment, ki dviga nos.
- c) je za isti vzgonski količnik potrebni vpadni kot manjši.

**A-10 Katera od navedenih trditev, ki zadevajo brazdno turbulenco, je pravilna?**

- a) Tvorba vrtincev se prične takoj, ko pilot doda plin z namenom vzletanja.
- b) Največjo nevarnost pomeni izguba kontrole nad zrakoplovom zaradi nagibanja, ki je posledica vpliva induciranih vrtincev.
- c) Najmočnejši vrtinci se tvorijo za težkimi letali pri veliki hitrosti in z uvlečenimi zakrilci.

**A-11 Če se pri nespremenjeni hitrosti gostota zraka povečuje, zračni vzgon na krilu:**

- a) pada.
- b) raste.
- c) pada s kvadratom gostote.
- d) ostaja nespremenjen.

**A-12 Drсно število ali finesa zrakoplova, ki pripada danemu vpadnemu kotu krila:**

- a) je odvisna od mase zrakoplova.
- b) je neodvisna od hitrosti.
- c) je stalna vrednost, ki ni odvisna od mase zrakoplova.

**A-13 V primeru solo letenja na motornem zrakoplovu je glede na letenje s potniki na krovu potrebno upoštevati, da:**

- a) je hitrost zloma vzgona manjša.
- b) je kritični vpadni kot ugodnejši, to je večji.
- c) je maksimalna finesa boljša v primeru odpovedi motorja.
- d) je hitrost zloma vzgona večja.

**A-14 Ali je mogoče, da pade zrakoplov v vriji, ne da bi pri tem prišlo na krilu do zloma vzgona?**

- a) Da, pri hitrostih, večjih od hitrosti zloma vzgona.
- b) Da, če je masno središče zrakoplova v zadnji legi.
- c) Ne, ker je vrija posledica oziroma nadaljevanje zloma vzgona.

**A-15 Neposredni vzrok vsakega zloma vzgona je:**

- a) prevelik vpadni kot.
- b) prevelika standardna višina (Density Altitude).
- c) navpična hitrost v smeri navzgor.

**A-16 Kam je potrebno najprej premakniti triangel pri izravnavanju motornega zraja iz nepravilnega položaja, potem ko je zrakoplov zaradi premajhne hitrosti zdrsnil na levo krilo in pričel hitro izgubljati višino?**

- a) V levo.
- b) Od sebe.
- c) V desno in na sebe.
- d) Nikamor, ker se v takšnih primerih zrakoplov sam stabilizira v nekaj sekundah.

**A-17 Hitrost zloma vzgona zrakoplova v zavoju:**

- a) pada s povečevanjem nagiba.
- b) raste s povečevanjem nagiba.
- c) pada z zmanjševanjem polmera.
- d) ni odvisna od nagiba in polmera.

**A-18 Kakšno je povečanje količnika preobremenitve zrakoplova, če pilot poveča nagib zavoja s  $60^\circ$  na  $80^\circ$ ?**

- a) 2 G.
- b) 3 G.
- c) 4 G.

**A-19 Količnik preobremenitve zrakoplova v zavoju z nagibom  $60^\circ$  znaša: (glej prilogo 4!)**

- a) 1,5 G.
- b) 2,0 G.
- c) 0,5 G.
- d) 1,0 G.

**A-20 Pri pristajanju na letališče z veliko nadmorsko višino je dejanska zračna hitrost (TAS) zrakoplova višja od normalne. Kakšno indicirano hitrost (IAS) vzdržujemo v takšnem primeru?**

- a) Nižjo od normalne.
- b) Višjo od normalne.
- c) Normalno.
- d) Povečamo jo za 5 kt za vsakih 1.000 ft nadmorske višine letališča.

**A-21 Kako imenujemo stabilnost zrakoplova okoli vzdolžne osi?**

- a) Vzdolžna stabilnost.
- b) Prečna stabilnost.
- c) Smerna stabilnost.



**A-22 Hitrost najboljšega vzpenjanja (VY) vzdržujemo z letalom oz. motornim zmajem takrat, ko:**

- a) preletavamo oviro.
- b) se bližamo visokim planinam.
- c) želimo zmanjšati visok položaj nosa med vzpenjanjem.
- d) želimo hitro doseči višino križarjenja.

**A-23 Najbolj kritična kombinacija vplivov na vzletne zmogljivosti je kombinacija velike mase, višine, temperature in:**

- a) neugodnega vetra.
- b) ovir okoli steze.
- c) pogona.

**A-23 Hitrost najboljše finese je tista hitrost, pri kateri preleti zrakoplov v drsnem letu največjo razdaljo glede na dano:**

- a) višino.
- b) količino goriva.
- c) velikost sile upora.

**A-24 Kaj je posledica nabiranja vodnih kapljic na zgornji površini krila zrakoplova?**

- a) Večja nosilnost zrakoplova.
- b) Večja dolžina vzletanja in višja hitrost zloma vzgona.
- c) Nižja hitrost zloma vzgona.
- d) Večji nadtlak nad krilom.

**A-25 Kako se spreminja rezerva vzdolžne stabilnosti danega zmaja v letu, ko pilot s potiskanjem naprej oz. vlečenjem trikotnika proti sebi spreminja hitrost zrakoplova?**

- a) Narašča z zmanjševanjem hitrosti.
- b) Ostaja stalna in neodvisna od hitrosti.
- c) Pada z zmanjševanjem hitrosti.

**A-26 Zrakoplov ima tendenco k dviganju nosa in teži k zlomu vzgona, če je center potiska:**

- a) pod masnim središčem.
- b) za masnim središčem.
- c) pred masnim središčem.

**A-27 Kako imenujemo lastnost zrakoplova, da se v primeru motnje, ki ga spravi iz položaja ustaljenega leta, pojavijo sile, ki ta odklik še povečujejo?**

- a) statična nestabilnost.
- b) dinamična nestabilnost.
- c) pozitivna statična stabilnost.

**LETALSKA METEOROLOGIJA (M)****M-01 V katerem delu atmosfere se dogajajo vremenski pojavi?**

- a) V tropopavzi.
- b) V mezosferi.
- c) V stratosferi.
- d) V troposferi.

**M-02 Kateri pojav je povezan s temperaturno inverzijo?**

- a) Stabilni sloj zraka.
- b) Nestabilni sloj zraka.
- c) Pobočni vzdolnik.
- d) Nevihte zračnih mas.

**M-03 Temperatura rosišča zračne mase:**

- a) je vedno višja od temperature zračne mase.
- b) je lahko tudi višja od temperature zračne mase.
- c) lahko skupaj s temperaturo zraka služi za ocenitev stopnje zasičenosti oziroma relativne vlažnosti zraka.
- d) ne omogoča ocenitve zasičenosti oziroma relativne vlažnosti zraka.

**M-04 Vlažnoadiabatsko gibanje zraka imenujemo tisto navpično gibanje zraka, ko se:**

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

**M-05 Kako se spreminja zračni tlak z rastočo višino?**

- a) Ostaja nespremenjen.
- b) Pada konstantno po vsej višini za 1 hPa na vsakih 8 km.
- c) Pade na približno polovično vrednost na višini 5.500 m.
- d) Pade na polovično vrednost na višini približno 11.000 m.

**M-06 Kaj je lahko vzrok temu, da višinomer parkiranega zrakoplova kaže zvečer n.pr. 350 ft, drugo jutro pa 400 ft?**

- a) Ponoči je zračni tlak padel.
- b) Višinomer ni več natančen in ga je potrebno poslati na testiranje.
- c) Višinomer je pokvarjen.
- d) Ponoči je zračni tlak narastel.



**M-07 Količina vodnih hlapov, ki jo lahko vsebuje zrak, je v glavnem odvisna od:**

- a) rosišča.
- b) temperature.
- c) stabilnosti zraka.
- d) relativne vlažnosti.

**M-08 Je toča nevarna jadralnim letalom?**

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

**M-09 Kakšen veter pomeni znak na meteoroloških kartah?**

*(glej prilogo 12!)*

- a) Severnik jakosti 60 vozlov.
- b) Zahodnik jakosti 60 vozlov.
- c) Jug jakosti 15 vozlov.
- d) Vzhodnik jakosti 15 vozlov.

**M-10 Mesta valovnih dviganj za gorskimi hrbti lahko označujejo oblaki lečaste oblike, ki jih imenujemo:**

- a) mamatusi.
- b) stacionarni lentikularisi.
- c) trombasti oblaki.
- d) rotni oblaki.

**M-11 Katera vrsta oblakov nastane pomladi in poleti na čistem nebu kot posledica močnega segrevanja tal?**

- a) Stratusi.
- b) Kumulusi.
- c) Nimbostratusi.
- d) Cirrostratusi.

**M-12 Kako se vede veter po prehodu hladne fronte idealnega ciklona ? Smer vetra se:**

- a) ne spremeni, hitrost se poveča.
- b) ne spremeni, hitrost pade.
- c) spremeni od SW na NW, hitrost močno pade.
- d) spremeni od SW na NW, hitrost se poveča.

**M-13 Obsežno spuščanje zraka v področju visokega zračnega tlaka imenujemo:**

- a) subsidenca.
- b) inverzija.
- c) adiabata.
- d) advekcija.

**M-14 Kateri vremenski pojavi so značilni za prehod ciklona in v katerem vrstnem redu se pojavljajo?**

- a) Razvedritve po daljšem deževju, kumulusni oblaki, padec zračnega tlaka, verjetnost ploh.
- b) Visoka oblačnost, naraščanje zračnega tlaka, sunkovit zahodni veter, plohe.
- c) Naraščajoča količina oblačnosti, padec zračnega tlaka, padavine, razpadanje oblačnosti, naraščanje zračnega tlaka s spremembo smeri vetra, kumulusna oblačnost.
- d) Naraščajoča količina oblačnosti, padec temperature, padavine, razvedritev, plohe.

**M-15 Kolikšna je bila količina oblačnosti v najnižji plasti oblakov nad letališčem v času opazovanja vremena?**

METAR LSZH 131630Z 24008KT 0600 R16/1000U FG DZ FEW003 SCT010 OVC020 17/16 Q1018  
BECMG TL1700 0800 FG BECMG AT1800 9999 NSW=

- a) 8/8.
- b) 5/8 do 7/8. (3) 1/8 do 2/8.
- c) Manj kot 1/8.

**M-16 Kateri nevaren vremenski pojav je napovedan nad letališčem med 06:00 in 08:00 UTC?**

TAF EDDM 160000Z 160624 13010KT 9000 BKN020 BECMG 0608 SCT015CB BKN020 TEMPO 0812  
17012G22KT 1000 TSRA SCT010CB BKN020 FM12 15006KT 9999 BKN020 BKN100=

- a) Orkanski veter.
- b) Podhlajen dež.
- c) Kumulonimbusi.
- d) Toča.

**M-17 V katerem časovnem obdobju lahko računate na letališču na vremenske razmere, primerne za vizuelno letenje?**

TAF EDDM 160000Z 160624 13010KT 9000 BKN020 BECMG 0608 SCT015CB BKN020 TEMPO 0812  
17012G22KT 1000 TSRA SCT010CB BKN020 FM12 15006KT 9999 BKN020 BKN100=

- a) Ves čas veljavnosti vremenske napovedi.
- b) Šele po 12:00 UTC.
- c) Samo med 08:00 UTC in 12:00 UTC.
- d) Med 06:00 UTC in 08:00 UTC ter po 12:00 UTC.



**M-18 Poletnega dne je meteorološka postaja na letališču zabeležila naslednji zaporedni razvoj vremena:**

260450Z 24009KT 7000 SCT040 SCT120 15/12 Q1024 NOSIG=  
260650Z 24010KT 6000 SCT040 SCT120 17/13 Q1014 NOSIG=  
260850Z 23014KT 8000 BKN100 19/13 Q1009 BECMG 26020G35KT TS=  
261050Z 28022G33KT 4000 TS SCT015 SCT050CB OVC080 16/14 Q1006 BECMG NSW=  
261250Z 31016 KT 9999 SCT025 BKN030 13/09 Q1009 NOSIG=  
261450Z 30012KT 9999 -SHRA OVC020 14/10 Q1011 NOSIG=  
261650Z 30009 9999 SCT025TCU SCT035 13/10 Q1013 RERA NOSIG=  
261850Z 28006KT 9999 FEW040 11/09 Q1014 NOSIG=  
262050Z 26004KT CAVOK 10/08 Q1015 NOSIG=

**Iz tega lahko sklepamo, da je dopoldne postajo prešla:**

- a) topla fronta, popoldne pa hladna fronta.
- b) hladna fronta, popoldne pa topla fronta.
- c) hladna fronta, popoldne pa je prevladovalo vreme toplega sektorja.
- d) hladna fronta, popoldne pa je prevladovalo postfrontalno vreme.

**POGONSKA SKUPINA (E)**

**E-01 Katero temperaturo moramo upoštevati pri določanju zmogljivosti batnega motorja?**

- a) Temperaturo v kabini.
- b) Zunanjo temperaturo oz. temperaturo v uplinjaču.
- c) Standardno temperaturo.
- d) Temperaturo pri tleh.

**E-02 Kateri meteorološki dejavnik pri tleh najbolj vpliva na vzletne zmogljivosti zrakoplova?**

- a) Vlažnost zraka.
- b) Rahel dež.
- c) Zračni tlak.
- d) Temperatura zraka.

**E-03 V primeru, da se motor zrakoplova nenadoma ustavi s kovinskim zvokom in če se pri tem propeler preneha vrteti, je najbolj verjeten vzrok za to:**

- a) pomanjkanje goriva.
- b) okvara magneta.
- c) počen valj ali pa zlomljen ventil.

**E-04 Katera dela batnega motorja povezuje ojnica?**

- a) Bat valja in odmično gred.
- b) Dvižni drog in nihalko ventila.
- c) Nihalko ventila in telo ventila.
- d) Bat valja in glavno gred.

**E-05 Potem ko štiritaktni motor zrakoplova steče, mora pilot opazovati tlak olja. Če je bil motor hladen, ga je potrebno:**

- a) ugasniti, če tlak olja takoj ne doseže normalno vrednost.
- b) ugasniti, če tlak olja ne doseže normalno vrednost v času 30 sekund po vžigu.
- c) ugasniti, če tlak olja ne doseže normalno vrednost v času, ko je zrakoplov pripravljen na vzlet.
- d) pustiti teči, ker lahko traja tudi do 10 minut, da tlak olja doseže normalno vrednost.

**E-06 Zračno hlajeni motorji odvajajo toploto:**

- a) preko hladilnih reber glave valja.
- b) s pomočjo zraka, ki teče skozi rebra hladilnika.
- c) preko tipala merilca temperature glav valjev.

**E-07 Kaj od navedenega je lahko vzrok previsokih temperatur olja in glav valjev batnega štiritaktnega motorja?**

- a) Zmes je presiromašna glede na nastavljeno veliko moč motorja.
- b) Prebogato naravnana zmes.
- c) Tlak olja, višji od normalnega.

**E-08 Kaj je lahko najbolj verjeten vzrok temu, da se batni motor zrakoplova nenadoma ustavi, pri tem pa ni bilo slišati kovinskega zvoka in propeler se prosto vrti?**

- a) Zmanjkalo je goriva.
- b) Okvara magneteta.
- c) Počen valj ali zlomljen ventil.

**E-09 Do kakšnih sprememb pride v sestavi zmesi po vključitvi gretja uplinjača?**

- a) Zmes se osiromaši, zato vrtljaji motorja padejo.
- b) Zmes se obogati.
- c) Zmes se osiromaši.

**E-10 Kaj je začetni znak zaledenitve uplinjača pri motorju s propelerjem stalnega koraka in z uplinjačem s plovcem?**

- a) Nenadno povečanje števila vrtljajev.
- b) Zmeren padec števila vrtljajev.
- c) Visoka poraba goriva.
- d) Trenutna odpoved motorja.

**E-11 Med križarjenjem z zrakoplovom, opremljenim s propelerjem fiksne koraka, vključite polno gretje uplinjača. Kakšno začetno spremembo v delovanju motorja morate normalno pričakovati?**

- a) Navedeni postopek nima nobenega vpliva na delovanje motorja.
- b) Vrtljaji nekoliko narastejo zaradi dotoka bolj vročega zraka v motor.
- c) Vrtljaji nekoliko padejo zaradi spremenjene sestave zmesi.
- d) Vrtljaji pričnejo nihati zaradi neenakomerne sestave zmesi.

**E-12 Kateri tip svečk je predpisan za dvotaktne motorje Rotax?**

- a) NGK 6 BS.
- b) Bosch 12.
- c) NGK 8 BES z navojem na vrhu.
- d) NGK 8 BES brez navoja na vrhu.

**E-13 Stikalo za hitro ugašanje motorja deluje tako, da:**

- a) prekine dovod goriva do uplinjača.
- b) stakne glavni vodnik vžigalne tuljave z maso, zaradi česar motor ugasne.
- c) stakne akumulator z maso in s tem prekine električni tok do sistema vžiga.



**E-14 Kako vpliva v primerjavi z malo standardno višino velika standardna višina na učinek propelerja, in zakaj?**

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

**E-15 Kaj je lahko posledica prekoračitve najvišjih dovoljenih vrtljajev motorja?**

- a) Motenje v dotoku goriva.
- b) Popustitev vijakov pritrditve okrova motorja.
- c) Notranje poškodbe motorja.
- d) Ni posledic, če vrtljaji niso preseženi za več kot 50% dovoljenih.

**LETALSKA NAVIGACIJA (N)****N-01 Ekvator je veliki krog, čigar ravnina:**

- a) deli zemljino oblo na vzhodno in zahodno poloblo.
- b) je vzporedna z zemljino osjo.
- c) deli zemljino oblo na severno in južno poloblo.

**N-02 Premera zemljine oble na ekvatorju in na polih znašata:**

- a) 40.076,594 km in 4.009,153 km.
- b) 6.378,388 km in 6.356,912 km.
- c) 12.757 km in 12.714 km.
- d) 6.356,912 km in 6.378,388 km.

**N-03 Koordinirani svetovni čas (UTC) je:**

- a) krajevni čas.
- b) zonski čas.
- c) čas na zemljepisni dolžini 0 stopinj.
- d) standardni čas.

**N-04 Koliko znaša zemljepisna širina točke točke B, ki leži 240 NM severno od točke A z zemljepisno širino  $62^{\circ} 33' 00'' N$ ?**

- a)  $58^{\circ} 33' 00'' N$ .
- b)  $86^{\circ} 33' 00'' N$ .
- c)  $66^{\circ} 33' 00'' N$ .
- d)  $64^{\circ} 33' 00'' N$ .

**N-05 Dolžina ene statutne milje je:**

- a) 1.852 m.
- b) 1.609 m.
- c) 1.432 m.
- d) 1.111 m.

**N-06 Dolžina rutnega segmenta B-C na karti je:**

*(glej prilogo 5!)*

- a) 61 km.
- b) 52 NM.
- c) 33 SM.
- d) 54 km.

**N-07 Kakšno razdaljo preleti zrakoplov z 27 gal uporabnega goriva v rezervoarjih in pri povprečni porabi 6,8 gal/h pri potovalni hitrosti 93 kt in če upoštevamo, da mora imeti na koncu leta rezervo goriva 6 gal?**

- a) 287 NM.
- b) 292 NM.
- c) 301 NM.
- d) 308 NM.

**N-08 Kdaj je barometriška višina (Pressure Altitude) enaka pravi višini?**

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

**N-09 Osnovni razlog za določanje standardne višine (Density Altitude) je določanje:**

- a) barometriške višine (Pressure Altitude).
- b) zmogljivosti zrakoplova.
- c) nivojev leta nad prehodno absolutno višino.
- d) varne višine križarjenja nad hribovitim terenom.

**N-10 Približno koliko znaša standardna višina (Density Altitude) letališča, kjer kaže višinomer pri standardni temperaturi in nastavitvi 1011 hPa višino 1.300 ft?**

- a) 1.240 ft.
- b) 1.300 ft.
- c) 1.360 ft.
- d) 1.400 ft.

**N-11 Določite hitrost TAS zrakoplova na barometriški višini (Pressure Altitude) 16.000 ft in pri zunanji temperaturi -20°C, če pilot vzdržuje hitrost CAS 190 kt!**

- a) 240 kt.
- b) 235 kt.
- c) 222 kt.

**N-12 Brzinomer zrakoplova bi na barometriški višini (Pressure Altitude) 3.000 ft kazal več, kot je dejanska zračna hitrost (TAS), pri zunanji temperaturah:**

- a) nad +15°C.
- b) pod +15°C.
- c) nad -15°C.
- d) pod -15°C.

**N-13 Kako imenujemo kot med smerjo proti geografskemu in smerjo proti magnetnemu severu?**

- a) Deviacija kompasa.
- b) Deklinacija.
- c) Inklinacija.
- d) Konvergenca meridianov.



**N-14 Katera oznaka v trikotniku vetra na sliki pomeni magnetno deklinacijo?** *(glej prilogo 7!)*

- a) oznaka 3.
- b) oznaka 5.
- c) oznaka 9.
- d) oznaka 10.

**N-15 Pri preračunavanju magnetnega kurza iz pravega potnega kota je potrebno:**

- a) odšteti vzhodno deklinacijo in desni kot poprave v veter.
- b) prišteti zahodno deklinacijo in odšteti levi kot poprave v veter.
- c) odšteti zahodno deklinacijo in prišteti desni kot poprave v veter.

**N-16 Ali lahko obstajajo takšne razmere, da bi imeli zadani pravi potni kot, pravi kurz in dejanski pravi potni kot isto vrednost?**

- a) Ne, v nobenem primeru.
- b) Da.
- c) Da, ker so te vrednosti vedno med seboj enake.
- d) To je mogoče samo v primeru leta v severni ali v južni smeri.

**N-17 Pri izvajanju zavojev z zrakoplovom na severni polobli je potrebno upoštevati, da magnetni kompas v severnih smereh:**

- a) kaže točno.
- b) prehiteva, ne glede na smer zavijanja.
- c) prehiteva v levem in zaostaja v desnem zavoju.
- d) prehiteva v desnem in zaostaja v levem zavoju.
- e) zaostaja, ne glede na smer zavijanja.

**N-18 Kaj pomeni pojem magnetna inklinacija?**

- a) Kot med smerjo proti magnetnemu in smerjo proti geografskemu severu.
- b) Kot med vzdolžno osjo zrakoplova in smerjo proti geografskemu severu.
- c) Kot med smerjo magnetnih silnic in horizontalo.
- d) Odklon kazanja kompasa zaradi električnih polj.

**N-19 Kaj pokaže magnetni kompas zrakoplova v primeru povečevanja hitrosti v zahodnih kurzih na severni polobli?**

- a) zavoj v levo, t.j. proti jugu.
- b) zavoj v desno, t.j. proti severu.
- c) točno smer.

**N-20 Magnetni potni kot rute F-D na karti znaša:** *(glej prilogo 6!)*

- a) 087°.
- b) 187°.
- c) 198°.
- d) 209°.



**N-21** Koliko goriva potrebuje zrakoplov za prelet razdalje 457 NM pri potni hitrosti 168 kts in urni porabi 91 lbs/h?

- a) 291 lbs.
- b) 265 lbs.
- c) 248 lbs.

**N-22** Pozicija zrakoplova po preletenih 141 miljah je 11 milj bočno od zadane linije poti. Približno koliko znaša popravek kurza za izhod na naslednjo točko rute, ki je oddaljena 71 milj?

- a) 8°.
- b) 11°.
- c) 14°.

**N-23** Podano je:

razdalja ..... 340 SM  
 pravi potni kot ..... 260°  
 veter ..... 245°/45 kt  
 dejanska zračna hitrost ..... 135 MPH  
 urna poraba goriva ..... 12,7 gal/h

**Koliko znaša potna hitrost in količina porabljenega goriva?**

*(glej prilogo 9!)*

- a) 74 kts; 50,1 gal.
- b) 84 MPH; 51,2 gal.
- c) 90 MPH; 47,3 gal.

**N-24** Koliko znašata vzdolžna in bočna komponenta vetra 030°/10 kt na stezi, katere magnetna smer je 330°? *(glej prilogo 9!)*

- a) 5 kt v čelo in 8 kt v bok.
- b) 10 kt v čelo in 8 kt v bok.
- c) 8 kt v čelo in 4 kt v bok.
- d) 8 kt v čelo in 8 kt v bok.

**N-25** Določite največji dopustni veter, ki sme pihati pod kotom 30° na smer pristajanja, če je največja dopustna bočna komponenta vetra pri pristajanju za dani zrakoplov 10 kt? *(glej prilogo 9!)*

- a) 13 kt.
- b) 16 kt.
- c) 18 kt.
- d) 20 kt.

**N-26** Katere smeri normalno izberemo pri prednastavitvi GPS?

- a) Prave.
- b) Kompasne.
- c) Magnetne.





**N-27 Pri delu z GPS moramo vedeti, da:**

- a) je pred poletom potrebno obvezno ročno vnesti zemljepisne koordinate zrakoplova na parkirnem mestu.
- b) naprava samodejno določa trenutno pozicijo zrakoplova v zemljepisnih koordinatah.
- c) naprava lahko določa navigacijske elemente samo glede na tiste točke, ki so v teoretičnem vidnem polju.

**N-28 Katero geodetsko izhodišče (Map Datum) selektiramo pri začetni nastavitvi GPS?**

- a) EUROPE.
- b) NAD83.
- c) WGS84.

**VZDRŽEVANJE (D)****D-01 Izraz "obtežba krila" pomeni:**

- a) največjo maso, ki jo zrakoplov lahko prenese.
- b) največjo vzletno maso.
- c) silo teže zrakoplova, deljeno s površino kril.
- d) silo teže zraka, ki jo zrakoplov izpodriva.

**D-02 Neugodna posledica vgraditve ukrivljene spodnje cevi trikotnika, imenovane "speed-barr", na motorni zmaj, je:**

- a) slabša krmarljivost
- b) nižja hitrost zloma vzgona.
- c) nižja maksimalna hitrost.

**D-03 Kateri del motornega ultralahkega zrakoplova je potrebno pregledati po trdem pristanku?**

- a) Samo vpetje sedeža.
- b) Samo spodnje stranske pletenice.
- c) Samo propeler.
- d) Vse dele.

**D-04 Kaj storimo, če moramo na terenu na ultralahkem zrakoplovu zamenjati vijak z vijakom iste kvalitete in premera, le del brez navoja je predolg?**

- a) Z ustrezno navojno čeljustjo podaljšamo navoj tako, da del brez navoja ustreza debelini cevi.
- b) Uporabimo več podložk.
- c) Matico privijemo le do konca navoja.
- d) Vijaka ne zamenjamo.

**D-05 Katera od navedenih trditev, ki zadevajo zaščito zunanosti in notranosti cevi ultralahkih zrakoplovov pri večini vrst zaščite površine (barvanje, galvaniziranje, cinkanje), je pravilna? Cevi so:**

- a) zunaj in znotraj enako zaščitene.
- b) znotraj bolje zaščitene kot zunaj.
- c) znotraj slabše zaščitene zunaj.
- d) zaščitene le zunaj.

**D-06 Kako po poškodbi krila ultralahkega zrakoplova iz dakrona popravimo raztrganino, ki je nastala zaradi preobremenitve materiala?**

- a) Raztrganino zašijemo.
- b) Preko raztrganine damo sloj novega enakega materiala in zašijemo.
- c) Najprej damo platno na šablono, da ugotovimo, če ni pretegnjeno in če je popravilo sploh mogoče.
- d) Preko raztrganine prilepimo samolepilno nalepko.

**D-07 Klasični svinčev akumulator vsebuje:**

- a) razredčeno solno kislino.
- b) samo destilirano vodo.
- c) nerazredčeno solno kislino.
- d) razredčeno žvepleno kislino.

**D-08 S čim bi očistili olje z vetrobranskega stekla vašega zrakoplova?**

- a) Z alkoholom.
- b) Z vodo z dodatkom blagega tekočega detergenta.
- c) Z acetonom.
- d) Z bencinom ali s kerozinom.

**D-09 Namen sistema odzračevanja gorivnega rezervoarja je:**

- a) odstranjevanje nevarnih hlapov z zrakoplova in preprečevanje eksplozije.
- b) zagotavljanje pretoka zraka v rezervoar pri porabljanju goriva.
- c) zagotavljanje pravilnega razmerja gorivo/zrak.

**D-10 Na kateri izvor električnega toka je priključen starter motorja zrakoplova?**

- a) Neposredno na akumulator.
- b) Samo na zunanji izvor električne energije.
- c) Na alternator oziroma dinamo.
- d) Odvisno od tipa zrakoplova.

**D-11 Za vzbujanje alternatorja je potreben začetni tok, ki ga daje:**

- a) magnet.
- b) vžigalna tuljava.
- c) razdelilec toka.
- d) akumulator.

**D-12 Zamašitev voda statičnega tlaka:**

- a) ne vpliva na točnost kazanja brzinomera.
- b) vpliva samo na točnost kazanja variometra.
- c) vpliva samo na točnost kazanja višinomera.
- d) vpliva na točnost kazanja višinomera, variometra in brzinomera.

**D-13 Katere višine kaže višinomer zrakoplova, če je nastavljen na tlak QNH?**

- a) Absolutne višine.
- b) Relativne višine.
- c) Dejanske višine nad terenom.
- d) Nivoje leta.



**D-14 Izhodiščni nivo, od katerega meri višine pnevmatski višinomer zrakoplova, je:**

- a) srednja gladina morja.
- b) letališče.
- c) tlačna ploskev, katere vrednost je kot tlak nastavljena na pomožni barometrski skali višinomera.
- d) površje tal navpično pod zrakoplovom.

**D-15 Kdaj je dejanska višina leta manjša od tiste, ki jo čitamo na višinomeru zrakoplova?**

- a) Pri temperaturi, nižji od standardne.
- b) Pri zračnem tlaku, nižjem od standardnega.
- c) Pri temperaturi, višji od standardne.

**D-16 Katera od navedenih oznak pomeni odčitano hitrost zrakoplova, popravljen za instrumentalno in položajno napako?**

- a) CAS.
- b) IAS.
- c) TAS.
- d) EAS.

**D-17 Tekočina v magnetnem kompasu služi:**

- a) temperaturni kompenzaciji.
- b) dušenju nihanja kompasne rože.
- c) zmanjševanju magnetne inklinacije.
- d) lažjemu odčitavanju instrumenta, ker deluje kot povečevalno steklo.

**D-18 Kako po kazanju ampermetra z ničlo na levi ugotovimo, da alternator zrakoplova ne deluje? Odčitek na instrument:**

- a) je maksimalen.
- b) je nič in takšen ostane tudi po vključitvi značilnega električnega porabnika, n.pr. pristajalnega žarometa.
- c) močno naraste po vključitvi električnega porabnika.

**D-19 Z nastavitvijo 118,27 na VHF radijski postaji zrakoplova dejansko selektiramo:**

- a) frekvenco 118,270 MHz.
- b) frekvenčni obseg 118,270 MHz do 118,299 MHz.
- c) frekvenco 118,275 MHz.
- d) frekvenco 118,270 KHz.



## POSTOPKI V SILI IN PRVA POMOČ (F)

**F-01 Kaj bi ukrenili, če bi takoj po vzletanju z ultralahkim zrakoplovom opazili, da eden od instrumentov v kokpitu ni dobro pritrjen?**

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

**F-02 Kaj bi ukrenili, če bi takoj po vzletu z ultralahkim zrakoplovom s steze športnega letališča na višini 5 m opazili, da ste se pozabili privezati?**

- Prekinem vzletanje in pristanem.
- Poskusim se privezati med vzpenjanjem.
- Vzpnem se na varno višino in se potem privežem.
- Izvedem celoten polet neprivezan.

**F-03 Če smo v izrednih primerih primorani pristajati s hrbtnim vetrom, moramo računati na:**

- večjo dejansko zračno hitrost ob dotiku tal, daljši iztek po zemlji do ustavljanja in boljšo krmarljivost ves čas izteka.
- večjo potno hitrost ob dotiku tal, daljši iztek po zemlji do ustavljanja in veliko verjetnost preletanja željene točke dotika.
- večjo potno hitrost ob dotiku tal, krajši iztek po zemlji do ustavljanja in veliko verjetnost preletanja željene točke dotika.

**F-04 Kaj bi ukrenili v primeru, če se vam pri pristajanju z ultralahkim zrakoplovom pripeti, da ste zaradi termike na polovici steze še vedno na isti višini, kot je bila nad pragom steze?**

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

**F-05 Kaj bi storili, če na ruti z ultralahkim zrakoplovom zaradi močnega čelnega vetra ugotovite, da s preostankom goriva ne dosežete nobenega letališča?**

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



**F-06 Kako pristajamo z zrakoplovom pri izven letališkem pristanku na teren z izrazitim vzdolžnim naklonom?**

- a) V smeri padca terena.
- b) Vedno proti vetru.
- c) V smeri vzpona terena.
- d) Vzdolž plastnic.

**F-07 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?**

- a) Počakam na prihod reševalcev.
- b) Po radijski zvezi (če je na voljo) obvestim 113 in čakam pomoč.
- c) Čim prej skočim na tla, četudi tvegam poškodbo gležnja.
- d) Poskusim rešiti zrakoplov iz žic.

**F-08 Kje bi pristali z ultralahkim zrakoplovom, da bi najbolje pomagali ponesrečenemu pilotu zmaja, ki ste ga opazili viseti na drevju v gozdu?**

- a) Na najbližjem travniku.
- b) V najbližjem naselju, da lahko organiziram pomoč.
- c) Na najbližjem letališču.
- d) Po možnosti čim bližje mestu nesreče, tudi če pristanek ni najbolj varen.

**F-09 Kakšne barve so koža in ustnice ponesrečenca, ki je izgubil veliko krvi?**

- a) Rožnate.
- b) Blede.
- c) Pomodrele.

**F-10 kateri je tisti razlog, zaradi katerega poškodovanemu, ki hudo krvavi iz rane na vratu, ne moremo napraviti zanesljive kompresijske obveze?**

- a) Poškodovani je navadno vedno nemiren.
- b) Poškodovani bi se lahko zadušil.
- c) Zadostuje navaden povoj.

**F-11 Kako zaustavimo hudo krvavitev v dimljah?**

- a) S kompresijsko obvezo.
- b) S prvim povojem.
- c) S pritiskom na rano s prsti preko sterilne gaze ali čistega robca.

**F-12 Kako očistimo dihalne poti poškodovanemu, ki se duši?**

- a) Z dvema prstoma, zavitima v robec, mu sežemo v usta in jih očistimo.
- b) Poškodovanega damo čez kolena in ga potolčemo po hrbtu.
- c) Čiščenje dihalnih poti ni potrebno.



**F-13 Kaj je potrebno storiti, če je poškodovani nemiren, čeprav leži na boku, hrope in je pomodrel?**

- a) Ne čakamo več na reševalce, ampak ga sami odpeljemo s svojim osebnim avtomobilom.
- b) Poskusimo ga obuditi z rahlimi udarci po licih.
- c) Potisnemo mu spodnjo čeljust naprej, ker je morda jezik zdrknil navzad in mu maši dihalne poti.

**F-14 Kako oskrbimo hujšo rano?**

- a) Posujemo jo s praškom za rane in jo obvežemo.
- b) Polijemo jo z žganjem in jo obvežemo.
- c) Obvežemo jo s prvim povojem.

**F-15 Kako oskrbimo obsežnejšo opekline na obrazu?**

- a) Namažemo jo z oljem.
- b) Na opekline ne dajemo ničesar.
- c) Opekline sterilno obvežemo.

**F-16 Ali prste pri imobilizaciji podlahti tudi obvežemo?**

- a) Da, lahko.
- b) Ne, prsti morajo ostati prosti.
- c) Ni pomembno.

**F-17 Kako oskrbimo poškodovan gleženj?**

- a) Imobiliziramo ga od srede prstov do kolena.
- b) Nanj dajemo tople obkladke.
- c) Ne storimo ničesar, ker bi prvo pomoč dal zdravnik.

**F-18 V katerega od navedenih položajev namestimo imobilizirani spodnji ud?**

- a) V vodoraven položaj.
- b) V nekoliko dvignjen položaj.
- c) Položaj ni pomemben.

**RADIOFONIJA (R)****R-01 Kdaj sme pilot uporabljati okrajšani pozivni znak zrakoplova?**

- a) Potem, ko je opravljen prvi radijski kontakt.
- b) Nikoli.
- c) Kadarkoli, po svoji odločitvi.
- d) Samo potem, ko je postaja na zemlji uporabila okrajšani pozivni znak.

**R-02 Začetek radijske depeše, s katero se pilot zrakoplova S5CAF prvič javi Vienna Ground, je:**

- a) VEINNA GROUND S5CAF GOOD AFTERNOON.
- b) VIENNA GROUND THIS IS S5CAF GOOD AFTERNOON.
- c) S5CAF VIENNA GROUND OVER.
- d) VIENNA GROUND S5CAF GO AHEAD.

**R-03 Kaj pomeni fraza "MONITOR"?**

- a) Vzpostavite radijsko zvezo z ...
- b) Ponavljam zaradi jasnosti in pomembnosti.
- c) Poslušajte na (frekvenca).
- d) Glejte instrumente.

**R-04 Kaj pomeni izraz "VERIFY"?**

- a) Oznanjam ločitev delov sporočila.
- b) Preverite in dobite potrditev pri pošiljatelju sporočila.
- c) Ne, oziroma zahteva ni odobrena, oziroma nepravilno.
- d) Ponovite vse ali naslednje dele vašega zadnjega sporočila.

**R-05 Kako se pravilno glasi ponovitev naslednjega odobrenja za odhod?****ATC: S-AA cleared to Portorož, after departure climb to altitude 3,000 feet, turn right to S2, QNH 1002.**

- a) ACFT: S-AA cleared to Portorož, turn right to S2, after departure climb to altitude 3,000 feet.
- b) ACFT: S-AA cleared to Portorož, after departure climb to 3,000 feet, turn right to S2, S-AA.
- c) ACFT: S-AA cleared to Portorož, after departure climb to altitude 3,000 feet, turn right to S2, QNH 1002, S-AA.
- d) ACFT: S-AA cleared to Portorož, QNH 1002, S-AA.

**R-06 V primeru, ko informacije ATIS niso na voljo, zahteva pilot informacije o odhodu z uporabo fraze:**

- a) REQUEST DEPARTURE INSTRUCTIONS.
- b) REQUEST DEPARTURE INFORMATION.
- c) I WOULD LIKE DEPARTURE INFORMATION.
- d) REPORT DEPARTURE INFORMATION.





**R-07 Potem, ko ste ravnokar pristali na letališču, kjer deluje kontrola letenja, vam stolp ukaže, da se javite frekvenci ground-a, ko boste zapustili vzletno-pristajalne steze. Računa se, da je zrakoplov zapustil vzletno-pristajalno stezo, ko:**

- a) pridejo vsi deli zrakoplova preko linije čakanja.
- b) pride kokpit zrakoplova preko linije čakanja.
- c) pride rep je zrakoplova izven roba vzletno-pristajalne steze.

**R-08 V radijski depeši se številka 583 izgovori kot:**

- a) FIVE-EIGHT-THREE.
- b) FIVE HUNDRED EIGHTY THREE.
- c) FIFTY EIGHT-THREE.
- d) FIVE HUNDRED EIGHT THREE.

**R-09 COMM frekvenca 118,125 MHz se v radijskih depešah izgovarja kot:**

- a) ONE-ONE-EIGHT DECIMAL ONE-TWO-FIVE.
- b) ONE-ONE-EIGHT-ONE-TWO-FIVE.
- c) ONE-ONE-EIGHT DECIMAL ONE-TWO.
- d) ONE-ONE-EIGHT POINT ONE-TWO-FIVE.

**R-10 V primeru, ko pilot namerava oddati po radijski zvezi nujno sporočilo, ki zadeva varnost drugega zrakoplova, je dolžan začeti oddajo z:**

- a) izgovorjeno besedo "PANPAN".
- b) izgovorjeno besedo "MAYDAY".
- c) morsejevo šifro "XXX".
- d) morsejevo šifro "MAYDAY".

**R-11 Točko C na vzletni stezi imenujemo:**

*(glej prilogo 8!)*

- a) START-UP POSITION.
- b) APRON.
- c) BASE LEG.
- d) LINE-UP POSITION.

**R-12 Frekvenca 121,5 MHz je:**

- a) mednarodna frekvenca za primer nevarnosti.
- b) regionalna prislušna frekvenca.
- c) regionalna frekvenca za primer sile.
- d) frekvenca za pogovore zrak-zrak.

**R-13 Pilot prestreženega zrakoplova javi pilotu zrakoplova prestreznika, da se je izgubil in da ni gotov v svojo pozicijo, z naslednjim mednarodnim radiotelefonskim izrazom:**

- a) WILCO.
- b) CAN NOT.
- c) MAYDAY.
- d) AM LOST.

**LETALSKI PREDPISI (Z)**

**Z-01 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?**

- a) Zdravniško spričevalo, ne starejše od mesec dni.
- b) Polica o osebnem nezgodnem zavarovanju.
- c) Davčna številka.
- d) Potrdilo inštruktorja o usposobljenosti s potrdilom letalske šole o uspešnem končanju programa usposabljanja.

**Z-02 Koliko ur methodskega naleta na vrsti in koliko na tipu ultralahkega zrakoplova, s katerim usposablja, mora imeti inštruktor letenja na ultralahkem zrakoplovu?**

- a) 10 ur oz. 5 ur.
- b) 20 ur oz. 3 ure.
- c) 20 ur oz. 5 ur.
- d) 10 ur oz. 3 ure.

**Z-03 Katero od navedenih opravil pilotu ultralahkega motornega zrakoplova ni dovoljeno izvajati?**

- a)
- b) Zamenjava pletene vrvi.
- c) 100 urni redni pregled na dvotaktnem motorju ROTAX.
- d) Vgraditev radiopostaje.
- e) 300 urni redni pregled na dvotaktnem motorju ROTAX.

**Z-04 Katere knjige oziroma dokumenti sestavljajo obvezno dokumentacijo ultralahkega zrakoplova, ki jo mora imeti lastnik zrakoplova?**

- a) Priročnik za letenje in vzdrževanje, knjiga zrakoplova, potrdilo o plovnosti, potrdilo o vpisu v register in polica o zavarovanju škode proti tretjim osebam.
- b) Priročnik za letenje in vzdrževanje, knjiga zrakoplova in dovoljenje za letenje.
- c) Priročnik za letenje in vzdrževanje, knjiga zrakoplova, dovoljenje za letenje in potrdilo o homologaciji.

**Z-05 Kdo sme biti vodja letenja na vzletišču?**

- a) Oseba, ki jo pooblasti predsednik kluba.
- b) Samo učitelj letenja.
- c) Oseba s pilotskim dovoljenjem.
- d) Predsednik kluba, ne glede na pilotske licence.



**Z-06 Katera je tista vrsta komercialnega letenja, ki jo je razen usposabljanja pilotov tudi dovoljeno izvajati z ultralahkim zrakoplovom?**

- a) Ekonomska propaganda in prevoz oseb ali stvari, če jo izvaja inštruktor letenja.
- b) Vsaka vrsta komercialnega letenja, če za to pilot ne dobi nobenega plačila ali povračila.
- c) Ambulantno letenje.
- d) Izključno samo ekonomska propaganda.

**Z-07 Kateri inštrumenti morajo biti obvezno vgrajeni v ultralahki zrakoplov z motornim pogonom?**

- a) Višinomer, brzinomer, kompas in merilec količine goriva oz. možnost optične kontrole količine goriva.
- b) Višinomer, brzinomer, kompas in merilec vrtljajev,.
- c) Brzinomer, variometer, kompas in merilec temperature glav motorja.
- d) Variometer, kompas, merilec temperature glav motorja, merilec količine goriva oz. možnost optične kontrole količine goriva.

**Z-08 Kakšna je predpisana minimalna višina črk registrske oznake na ultralahkem zrakoplovu?**

- a) 30 cm.
- b) 40 cm.
- c) 50 cm.
- d) 60 cm.

**Z-09 Kateri pogoj je, poleg pogoja o obvezni radijski postaji in usposobljenosti pilota, potrebno izpolniti za letenje ultralahkega zrakoplova v kontroliranem zračnem prostoru Republike Slovenije?**

- a) Pilot mora biti inštruktor letenja na ultralahkem zrakoplovu.
- b) Pridobitev posebnega dovoljenja URSCS.
- c) Zrakoplov mora biti opremljen za IFR letenje.

**Z-10 Za kakšne namene sme služba kontrole letenja izdati zrakoplovu dovoljenje za SVFR let?**

- a) Za vse vrste letenja v posebno urejeni zoni.
- b) Za prelet terminalnega območju.
- c) Samo za vstop v oziroma za zapuščanje kontrolne zone.
- d) Samo za letenje v letališkem krogu v kontrolni zoni.

**Z-11 Katera je tista višina, nad katero se mora VFR let motornega zrakoplova ravnati po objavljeni tabeli nivojev leta?**

- a) 3.000 ft GND.
- b) 2.200 ft GND.
- c) 700 ft MSL.
- d) 3.000 ft MSL.



**Z-12 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?**

- a) Vodoravna oddaljenost od oblakov mora biti vsaj 1.500 m, navpična pa 300 m (1.000 ft).
- b) Vodoravna oddaljenost od oblakov mora biti vsaj 5 km, navpična pa 1,5 km.
- c) Zrakoplov mora leteti izven oblakov in pilot mora ves čas videti tla.

**Z-13 Kateri zrakoplov mora dati prednost pri križanju poti dveh letal na isti višini?**

- a) Večje letalo.
- b) Desno letalo.
- c) Ultralahko letalo.
- d) Letalo, ki ima drugo letalo na svoji desni.

**Z-14 Kateri od navedenih zrakoplovov ima v letu prednost pred ostalimi naštetimi?**

- a) Jadrarno letalo.
- b) Zračna ladja.
- c) Zrakoplov, ki vleče drugi zrakoplov.
- d) Helikopter.

**Z-15 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 13!)**

- a) Pristajanje prepovedano za daljše obdobje!
- b) Pristajanje, vzletanje in vožnja po tleh obvezno samo na vzletno-pristajalni stezi in po stezah za vožnjo!
- c) Pozor, jadrarna letala letijo!
- d) Pristajanje in vzletanje obvezno samo na vzletno-pristajalni stezi, ostali manevri pa se lahko izvajajo tudi izven utrjenih površin!

**Z-16 Utripajoča bela luč, usmerjena s kontrolnega stolpa proti zrakoplovu na tleh, pomeni:**

- a) Vozite hitreje!
- b) Vožnja dovoljena samo po stezah za vožnjo - ne prečkajte vzletno-pristajalnih stez!
- c) Vrnite se na izhodiščno točko na letališču!
- d) Obstajajo instrumentalni pogoji!



**Z-17 Istočasno mahanje z belo in z rdečo zastavo nad glavo na startu je signal, ki pomeni:**

- a) STOP - prenehaj z vleko!
- b) Vlečna žica napeta!
- c) Jadralno letalo pripravljeno na vzlet, steza prosta!
- d) Konec letenja!

**Z-18 Katera je tista frekvenca, na kateri ste dolžni poslušati, če vzletate na teritoriju Republike Slovenije z letališča brez objavljene frekvence?**

- a) 123,2 MHz.
- b) 123,5 MHz.
- c) 122,8 MHz.
- d) 121,5 MHz.

**Z-19 V primeru, ko ga prestreže vojaški zrakoplov, mora pilot prestreženega zrakoplova poizkusiti dobiti radijsko zvezo z zrakoplovom prestreznikom na frekvenci:**

- a) 126,7 MHz.
- b) 122,8 MHz.
- c) 121,5 MHz.
- d) 123,5 MHz.

**Z-20 Kaj je dolžan storiti pilot VFR zrakoplova, ki ga prestreže vojaški zrakoplov?**

- a) Poskusiti mora dobiti radijsko zvezo z zrakoplovom prestreznikom na frekvenci 121,5 MHz in se ravnati s skladu s signali za prestrezanje.
- b) Na transponder mora nastaviti A 7700.
- c) Z ustreznimi signali mora potrjevati sprejem navodil zrakoplova prestreznika.
- d) Vsi gornji odgovori so pravilni.