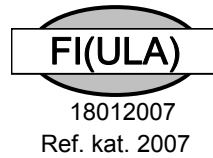


MINISTRSTVO ZA PROMET
REPUBLIKE SLOVENIJE



KATALOG

PISNIH IZPITNIH VPRAŠANJ

RATING
Inštruktor letenja z ultralahkimi letali - FI(ULA)

OSNOVE TEORIJE LETENJA (A)

A-0001. Kot med smerjo zračnega toka in tetivo profila je

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

A-0002. Kritični vpadni kot krila motornega zrakoplova

- (1) je večji pri večji moči motorja.
- (2) je neodvisen od mase zrakoplova.
- (3) je odvisen od mase zrakoplova in standardne višine.

A-0003. Vpadni kot krila zrakoplova, pri katerem pride do zloma vzgona, je odvisen od

- (1) mase zrakoplova.
- (2) konfiguracije krila.
- (3) položaja nosa zrakoplova glede na horizont in hitrosti.

A-0004. Kaj pomeni izraz "mejna plast"?

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

A-0005. 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-0006. Kateri je tisti vpadni kot krila, pri katerem lahko na splošno pričakujemo zlom vzgona?

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

A-0007. Pri ničelnem vpadnem kotu je tlak nad zgornjo površino profila

- (1) enak atmosferskemu tlaku.
- (2) manjši od atmosferskega tlaka.
- (3) večji od atmosferskega tlaka.

A-0008. Kritični vpadni kot

- (1) je odvisen od nagiba zavoja.
- (2) je odvisen od hitrosti obtekanja krila.
- (3) ni odvisen od hitrosti obtekanja krila.

A-0009. 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-0010. Na zrakoplovu pride do zloma vzgona vedno pri istem

- (1) konstruktivnem kotu.
- (2) vpadnem kotu.
- (3) drsnem kotu.
- (4) položaju nosa zrakoplova glede na horizont.

A-0011. Kritični vpadni kot krila ni odvisen od

- (1) mase zrakoplova, dinamičnega tlaka, nagiba in položaja nosa zrakoplova glede na horizont.
- (2) dinamičnega tlaka, spreminja pa se z maso zrakoplova, nagibom in položaja nosa zrakoplova glede na horizont.
- (3) mase zrakoplova in položaja nosa zrakoplova glede na horizont, spreminja pa se z dinamičnim tlakom in nagibom.

A-0012. Vpadni kot krila neposredno vpliva na

- (1) konstrukcijski kot krila.
- (2) količino zračnega toka nad in pod krilom.
- (3) razporeditev nadtlaka in podtlaka, ki delujeta na krilo.

A-0013. 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-0014. Če vpadni kot krila preseže kritični vpadni kot, pride do zloma vzgona,

- (1) ne glede na hitrost in položaj nosa zrakoplova glede na horizont.
- (2) razen če je hitrost zrakoplova večja od normalne hitrosti zloma vzgona.
- (3) razen če je nos zrakoplova na ali pod horizontom.

A-0015. Vpadni kot, pri katerem pride do zloma vzgona na profilu zrakoplova

- (1) se povečuje s pomikanjem masnega središča naprej.
- (2) ostaja enak ne glede na maso.
- (3) se spreminja z maso.

A-0016. Za vpadni kot najmanjšega padanja je značilno, da je

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

A-0017. 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-0018. 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-0019. Aerodinamični center je točka na profilu krila,

- (1) za katero velja, da je količnik momenta aerodinamične rezultante okoli nje neodvisen od vpadnega kota.
- (2) v kateri prejema aerodinamična sila.
- (3) ki omejuje skrajno prednjo lego masnega središča zrakoplova.
- (4) ki omejuje skrajno zadnjo lego masnega središča zrakoplova.

A-0020. Sile, ki delujejo na zrakoplov v letu, algebrajsko seštevamo v smeri in pravokotno na

- (1) trajektorijo leta.
- (2) navpično os.
- (3) vzdolžno os.
- (4) vodoravno os.

A-0021. Pri stalni hitrosti zračnega toka ima krilo večje vitkosti v primerjavi s krilom manjše vitkosti

- (1) večji upor, še posebej pri majhnih vpadnih kotih.
- (2) manjši upor, še posebej pri velikih vpadnih kotih.
- (3) večji upor, še posebej pri velikih vpadnih kotih.

A-0022. Točka na profilu, v kateri prijemlje sila vzgona, je

- (1) masno središče.
- (2) center potiska.
- (3) razpolovišče tetive.

A-0023. Kako vpliva povečanje gostote zraka pri stalni hitrosti na aerodinamični komponenti?

- (1) Vzgon in upor se povečata.
- (2) Vzgon se poveča, upor se pa zmanjša.
- (3) Vzgon in upor se zmanjšata.

A-0024. 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-0025. 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-0026. 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-0027. 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-0028. Del skupnega upora zrakoplova, ki je posledica tvorbe vzgona, imenujemo

- (1) inducirani upor in ni odvisen od hitrosti.
- (2) inducirani upor in je v veliki meri odvisen od hitrosti.
- (3) parazitni upor in je v veliki meri odvisen od hitrosti.

A-0029. Upor, ki nastaja zaradi izenačevanja tlakov na konceh krila, imenujemo

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

A-0030. Kako imenujemo tisti del zračnega upora kot trenja na površini telesa, ki je posledica viskoznosti zraka, ki obteka telo?

- (1) Oblikovni upor.
- (2) Profilni upor.
- (3) Parazitni upor.

A-0031. V katero smer rotirajo vrtinci na konceh krila?

- (1) Sournu na levem in protiurno na desnem vrhu krila, gledano v smeri leta.
- (2) Protiurno na levem in sournu 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-0032. Kje nastaja na zrakoplovu največji del upora interference?

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

A-0033. Kaj na motornem zmaju povzroča največji upor?

- (1) Krilo.
- (2) Pilot.
- (3) Motor.
- (4) Propeler.

A-0034. Kaj je vzrok nastajanja vrtincev na konceh 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 konceh kril.

A-0035. Če v letu naravnost zmanjšujemo hitrost, skupni upor zrakoplova naraste preko vrednosti, ki bi jo imel pri hitrosti, kateri ustreza največje razmerje vzgon/upor. Vzrok temu je

- (1) zmanjšanje inducirane upor.
- (2) povečanje inducirane upor.
- (3) povečanje parazitne upor.

A-0036. 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

- (1) parazitni upor večji.
- (2) drsno število večje.
- (3) skupni upor na enoto vzgona večji.

A-0037. Kako vpliva povečanje hitrosti v vodoravnem letu danega letala na parazitni in inducirani upor zrakoplova? Parazitni upor

- (1) in inducirani upor se oba povečata.
- (2) in inducirani upor se oba zmanjšata.
- (3) se poveča, inducirani upor pa zmanjša.
- (4) se zmanjša, inducirani upor po poveča.

A-0038. Pri podvojitvi hitrosti obtekanja se količnik zračnega upora telesa

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

A-0039. Zrakoplov preleti brez motorja z dane višine največjo možno razdaljo pri tistem vpadnem kotu krila, kjer

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

A-0040. Kako vpliva povečanje hitrosti na parazitni in inducirani upor zrakoplova?

- (1) Oba se povečata.
- (2) Oba se zmanjšata.
- (3) Parazitni upor se poveča, inducirani upor se zmanjša.
- (4) Parazitni upor se zmanjša, inducirani upor se poveča.

A-0041. Če v letu brez nagiba povečamo hitrost nad vrednost hitrosti, pri kateri je največje razmerje med vzgonom in uporom, se skupni upor zrakoplova poveča zaradi

- (1) povečanja inducirane upor.
- (2) zmanjšanja inducirane upor.
- (3) povečanja parazitne upor.

A-0042. Če pilot zrakoplova v ustaljenem vodoravnem letu vzdržuje hitrost, ki ustreza točki B, je

- (1) vzgonski količnik največji.
- (2) vzgonski količnik najmanjši.
- (3) drsni dolet v mirnem ozračju najboljši.

(glej prilogo 2!)

A-0043. Če v letu brez nagiba zmanjšamo hitrost pod vrednost hitrosti, pri kateri je največje razmerje med vzgonom in uporom, se skupni upor zrakoplova poveča zaradi

- (1) zmanjšanja inducirane upora.
- (2) povečanja inducirane upora.
- (3) povečanja parazitnega upora.

A-0044. Katera od navedenih trditev, ki zadevajo odnos med uporom in hitrostjo, je pravilna?

- (1) Inducirani upor je premo sorazmeren s kvadratom hitrosti.
- (2) Inducirani upor je obratno sorazmeren s kvadratom hitrosti.
- (3) Torni upor je obratno sorazmeren s kvadratom hitrosti.

A-0045. Kaj je značilnost točke A v vodoravnem letu s stalno hitrostjo?

- (1) Maksimalno razmerje vzgon/upor.
- (2) Minimalno razmerje vzgon/upor.
- (3) Maksimalni vzgonski količnik.

(glej prilogo 2!)

A-0046. Katera oblika krila ima najmanjši inducirani upor?

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

A-0047. Katera oblika krila ima največji inducirani upor?

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

A-0048. 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-0049. 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-0050. Nasprotnosmiselno zavijanje po smeri pri uvajanju v zavoj je posledica

- (1) povečanja inducirane upora na spuščnem krilu in zmanjšanja inducirane upora na dvignjenem krilu.
- (2) zmanjšanja inducirane upora na spuščnem krilu in povečanja inducirane upora na dvignjenem krilu.
- (3) povečanja parazitnega upora na dvignjenem krilu in zmanjšanja parazitnega upora na spuščnem krilu.

A-0051. Na kaj mora biti pilot pozoren pri letenju v območju talnega učinka?

- (1) Vrtinci okoli vrhov kril so pojačani, kar pomeni težavo v zvezi z brazdno turbulenco zrakoplovom, ki pristajajo in vzletajo.
- (2) Inducirani upor je manjši, zato lahko pride zaradi presežka hitrosti v točki ravnanja do znatnega "plavanja".
- (3) Pristajanje na kritičnem vpadnem kotu zahteva manj odklona višinskega krmila navzgor, kot pa v primeru letenja na kritičnem vpadnem kotu brez talnega učinka.

A-0052. Inducirani upor pri hitrosti 60 km/h je glede na inducirani upor pri hitrosti 120 km/h

- (1) štirikrat manjši.
- (2) dvakrat večji.
- (3) štirikrat večji.

A-0053. Kaj se dogaja z induciranim uporom med vzletanjem po odlepitvi od tal, ko se zrakoplov prične dvigati in se vpliv talnega efekta zmanjšuje?

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

A-0054. Pri istem vpadnem kotu krila je vzgon, ko zrakoplov leti v pogojih talnega učinka, v primerjavi z razmerami, ko tega ni

- (1) večji, inducirani upor pa manjši.
- (2) manjši, parazitni upor pa večji.
- (3) manjši, kakor tudi parazitni upor.

A-0055. Ko zrakoplov pride iz območja talnega učinka,

- (1) je potrebna vlečna sila večja.
- (2) postane manj stabilen in pojavi se moment, ki dviga nos.
- (3) je za isti vzgonski količnik potrebni vpadni kot manjši.

A-0056. Vrtinci na konceh kril se pojavljajo samo v primeru,

- (1) ko zrakoplov leti z veliko hitrostjo.
- (2) ko je zrakoplov težko naložen.
- (3) ko zrakoplov tvori vzgon.

A-0057. Kaj je najbolj pogost vzrok za nevarno brazdno turbulenco, ki se pojavlja za težkimi letali?

- (1) Tok za propelerjem.
- (2) Reakcijski curek.
- (3) Vrtinci na konceh kril.

A-0058. Katera od navedenih trditev, ki zadevajo brazdno turbulenco, je pravilna?

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

A-0059. Ali lahko spuščajoči zračni tok, ki je posledica vrtincev na konceh kril težkega zrakoplova, izniči zmožnost vzpenjanja lahkega zrakoplova?

- (1) Da, še posebej za težkim transportnim zrakoplovom.
- (2) Normalno ne.
- (3) Tu in tam, še posebej v bližini brezračnih prostorov.

A-0060. Koliko časa po prehodu velikega letala ostanejo v zraku vrtinci brazdne turbulence?

- (1) Dve minuti.
- (2) Tri minute.
- (3) Pet minut ali več; ATC zagotavlja pri vzletanju lahkega letala za velikim letalom dve do tri minute razdvajanja.

A-0061. Kako bi se v zraku izognili vlečki nevarnih vrtincem za težkim letalom, ki vam prečka pot z leve proti desni na razdalji približno ene milje?

- (1) Letim tako, da sem zagotovo nad njegovo trajektorijo.
- (2) Zmanjšam hitrost pod V_A in zadržim višino in smer.
- (3) Letim tako, da sem ves čas nekoliko pod njegovo njegovo trajektorijo in pravokotno na njegovo smer leta.

A-0062. Pravilen način izogibanja brazdni turbulenci pri pristajanju za težkim letalom je

- (1) leteti nad ravnino spuščanja težkega letala in pristati naprej od točke dotika težkega letala.
- (2) leteti in pristati bočno od trajektorije težkega letala.
- (3) pristati še pred točko dotika težkega letala.

A-0063. Najboljši način, da se pri vzletanju za težkim reaktivcem izognemo nevarnim induciranim vrtincem, je

- (1) odlepiti se še pred točko odlepitve reaktivca, in nato v zraku zaviti v stran, da ne vletimo v njegovo trajektorijo.
- (2) med vzletanjem in vzpenjanjem leteti s povečano hitrostjo.
- (3) ne odlepiti, dokler ne prevozimo in se zadosti ne oddaljimo od točke odlepitve reaktivca.

A-0064. Vzgon na profilu je komponenta aerodinamične sile, ki je pravokotna na

- (1) tetivo.
- (2) smer zračnega toka.
- (3) vzdolžno os zrakoplova.

A-0065. 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-0066. Katera dva pogoja normalno povečata vzgon?

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

A-0067. Kako se vede vzgonski količnik, če pilot z vlečenjem krmilne palice oz. volana proti sebi povečuje vpadni kot krila?

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

A-0068. Sprememba vzgonskega količnika profila krila je posledica spremembe

- (1) površine krila.
- (2) gostote zraka.
- (3) vpadnega kota.
- (4) razpona krila.

A-0069. Če se pri nespremenjeni hitrosti gostota zraka povečuje, zračni vzgon na krilu

- (1) pada.
- (2) raste.
- (3) pada s kvadratom gostote.
- (4) ostaja nespremenjen.

A-0070. Katere so štiri sile, ki delujejo na zrakoplov v letu?

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

A-0071. Štiri sile, ki delujejo na zrakoplov, so v ravnotežju, ko le-ta

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

A-0072. V kakšnem medsebojnem odnosu so si v vodoravnem letu naravnost s stalno hitrostjo vzgon, upor, vlečna sila in teža zrakoplova?

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

A-0073. Vzgon na krilu zrakoplova je posledica

- (1) podtlaka pod krilom in nadtlaka nad krilom.
- (2) nadtlaka pod krilom in podtlaka nad krilom.
- (3) večjega tlačnega centra nad krilom in manjšega tlačnega centra pod kriloma.

A-0074. Zakaj z naraščanjem hitrosti raste tudi vrednost vzgona?

- (1) Povečana hitrost zračnega toka se izenači s povečanim uporom.
- (2) Zaradi večjega pritiska zračnega toka na spodnjo stran profila se poveča količina zraka, ki se odklanja navzdol.
- (3) Zaradi večje hitrosti zračnega toka se tlak nad zgornjo stranjo profila poveča, zato pride do večje razlike v tlakih med zgornjo in spodnjo stranjo profila.

A-0075. Razlog za zakrilca na lahkih letalih je

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

A-0076. 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-0077. 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-0078. 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-0079. Glavna prednost uporabe zakrilc med doletom in med pristajanjem je

- (1) zmanjšanje kota spuščanja brez povečanja hitrosti.
- (2) zagotavljanje iste vrednosti sile vzgona pri manjših hitrostih.
- (3) zmanjšanje sile vzgona in tako omogočanje bolj strmega doleta.

A-0080. Katera od navedenih trditev, ki zadevajo uporabo zakrilc v zavoju, je pravilna? Če v zavoju

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

A-0081. Kako vplivajo na let zrakoplova zakrilca s špranjo?

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

A-0082. 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-0083. 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-0084. 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-0085. 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-0086. Drsno število ali finesa zrakoplova, ki pripada danemu vpadnemu kotu krila

- (1) je odvisna od mase zrakoplova.
- (2) je neodvisna od hitrosti.
- (3) je stalna vrednost, ki ni odvisna od mase zrakoplova.

A-0087. 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-0088. Najboljša finesa zrakoplova je pri tistem vpadnem kotu, pri katerem je parazitni upor

- (1) enak skupnemu uporu.
- (2) enak induciranemu uporu.
- (3) manjši od induciranega upora.

A-0089. 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-0090. Koliko višine izgubi zrakoplov v drsnem letu po preleteni razdalji 1 statute milje, če leti pri vpadnem kotu 10° ?

(glej prilogo 3!)

- (1) 240 ft.
- (2) 480 ft.
- (3) 960 ft.

A-0091. Koliko višine izgubi zrakoplov v drsnem letu po preleteni razdalji 3 statute milje, če leti na vpadnem kotu 8° ?

(glej prilogo 3!)

- (1) 440 ft.
- (2) 880 ft.
- (3) 1.320 ft.

A-0092. Drсно število ali finesa pri vpadnem kotu 2° je približno enaka tisti pri vpadnem kotu

(glej prilogo 3!)

- (1) $9,75^\circ$.
- (2) $10,5^\circ$.
- (3) $16,5^\circ$.

A-0093. Do zloma vzgona pride, če

- (1) letimo s premajhno hitrostjo.
- (2) dvignemo nos zrakoplova previsoko.
- (3) presežemo kritični vpadni kot.

A-0094. Katera od navedenih trditev, ki zadevajo aerodinamične pogoje po padcu v vriji, je pravilna?

- (1) Po popolnem zlomu vzgona ostane zračni tok odtrgan na obeh krilih ves čas trajanja vrija.
- (2) Po delnem zlomu vzgona ostane zračni tok odtrgan na spuščnem krilu, na dvignjenem krilu pa se obtekanje obnovi, z njim pa tudi vzgon, kar povzroča vrtenje.
- (3) Po popolnem zlomu vzgona ostane zračni tok odtrgan na spuščnem krilu, na dvignjenem krilu pa se obtekanje obnovi, z njim pa tudi delno vzgon, kar povzroča vrtenje.

A-0095. Neposredni vzrok vsakega zloma vzgona je

- (1) prevelik vpadni kot.
- (2) prevelika standardna višina (Density Altitude).
- (3) navpična hitrost v smeri navzgor.

A-0096. Kaj se zgodi z zrakoplovom, če pride v ostrem zavoju do dinamičnega zloma vzgona?

- (1) Do zloma vzgona pride najprej na notranjem krilu, ker leti na večjem vpadnem kotu.
- (2) Do zloma vzgona pride najprej na zunanem krilu, ker leti na večjem vpadnem kotu.
- (3) Pri drsenju navzven pride do zloma vzgona najprej na dvignjenem krilu; pri drsenju navznoter pride do zloma vzgona najprej na spuščnem krilu; pri koordiniranem letu pride do zloma vzgona na obeh krilih hkrati.

A-0097. Dopustna obremenitev kril danega zrakoplova v letu je odvisna od

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

A-0098. 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-0099. V primeru solo letenja na motornem zrakoplovu je glede na letenje s potniki na krovu potrebno upoštevati, da

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

A-0100. Približno koliko znaša povečanje minimalne hitrosti zrakoplova, če mu povečamo maso za 40%?

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

A-0101. Pri povečanju obtežbe kril za 20% se minimalna hitrost zrakoplova poveča za približno

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

A-0102. Pri spreminjanju lege masnega središča postaja izvlečenje iz zloma vzgona postopno

- (1) lažje, če se masno središče premakne nazaj.
- (2) težje, če se masno središče premakne nazaj.
- (3) težje, če se masno središče premakne naprej ali nazaj.

A-0103. Kam je potrebno najprej premakniti triangel pri izravnavanju motornega zmaja iz nepravilnega položaja, potem ko je zrakoplov zaradi premajhne hitrosti zdrsnil na levo krilo in pričel hitro izgubljati višino?

- (1) V levo.
- (2) Od sebe.
- (3) V desno in na sebe.
- (4) Nikamor, ker se v takšnih primerih zrakoplov sam stabilizira v nekaj sekundah.

A-0104. Kako vpliva lega masnega središča na vrij zrakoplova?

- (1) Če je masno središče preveč zadaj, lahko vrij preide v ploščati vrij.
- (2) Če je masno središče preveč spredaj, je zrakoplov težje uvesti v vrij.
- (3) Če je masno središče preveč zadaj, lahko vrij preide v strmo spiralo.

A-0105. Zrakoplov je naložen tako, da je masno središče za dopustno zadnjo lego. Kako to vpliva na upravljivost?

- (1) Izvlečenje iz zloma vzgona in iz vrija je lahko otežkočeno ali nemogoče.
- (2) Do zloma vzgona pride pri nižji hitrosti, vendar je izvlečenje lažje zaradi zmanjšane obtežbe krila.
- (3) Do zloma vzgona pride pri višji hitrosti zaradi večjega nizgona na vodoravnem repu.

A-0106. Kdaj lahko pride na krilu zrakoplovu do zloma vzgona?

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

A-0107. 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-0108. Do zloma vzgona na krilu motornega zrakoplova pride, če

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

A-0109. Ali je mogoče, da pade zrakoplov v vriji, 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 vriji posledica oziroma nadaljevanje zloma vzgona.

A-0110. Hitrost zloma vzgona je odvisna od

- (1) mase zrakoplova, količnika preobremenitve in moči motorja.
- (2) količnika preobremenitve, vpadnega kota in moči motorja.
- (3) vpadnega kota, mase zrakoplova in gostote zraka.

A-0111. Hitrost zloma vzgona je večja, če je zrakoplov

- (1) težko naložen in če je masno središče zadaj.
- (2) malo naložen in če je masno središče spredaj.
- (3) težko naložen in če je masno središče spredaj.

A-0112. Indicirana hitrost zloma vzgona (indicirana minimalna hitrost) z rastočo višino

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

A-0113. Z rastočo višino se dejanska zračna hitrost (TAS) zloma vzgona

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

A-0114. Pri izravnavanju zrakoplova iz pikiranja je hitrost zloma vzgona zaradi povečanega količnika preobremenitve

- (1) večja.
- (2) manjša.
- (3) nespremenjena.

A-0115. Pilot zrakoplova, katerega normalna hitrost zloma vzgona je 60 MPH, dinamično prevleče zrakoplov pri hitrosti 120 MPH. Kolikšen količnik preobremenitve je deloval na zrakoplov med tem manevrom?

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

A-0116. Kateri je tisti položaj v letu, pri katerem pade letalo oz. motorni zmaj najhitreje v vrti?

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

A-0117. Ali lahko pride do zloma vzgona na krilu zrakoplova med križarjenjem v vodoravnem letu naravnost?

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

A-0118. Kako preprečimo, da zrakoplov po odtrganju zračnega toka na eni polovici krila in zdrsu na krilo na pade v vrti?

- (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-0119. Strmi vrij se razlikuje od ploščatega po tem, da je

- (1) negativni kot med vzdolžno osjo zrakoplova in horizontom večji.
- (2) vpadni kot krila večji.
- (3) hitrost padanja manjša.
- (4) masno središče zrakoplova pomaknjeno bolj nazaj.

A-0120. Kakšna je razlika med vrijem in strmo spiralo?

- (1) V vriju zračni tok normalno obteka krilo, medtem ko je pri strmi spirali odtrgan.
- (2) Vrij je zelo nevaren, medtem ko je zrakoplov iz strme spirale lahko izvleči in zato ni nevarna.
- (3) V vriju je zračni tok odtrgan od krila, hitrost pa je sorazmerno stalna, medtem ko pri strmi spirali zračni tok sledi profilu krila, hitrost pa hitro narašča.
- (4) Oba prepoznamo po istih znakih.

A-0121. Strmina pri vriju se povečuje, če je

- (1) masno središče zrakoplova preveč spredaj.
- (2) zrakoplov natriman "na nos".
- (3) masno središče zrakoplova preveč zadaj.
- (4) zrakoplov natriman "na rep".

A-0122. Kaj se dogaja s krmili in kaj s hitrostjo letala oz. jadralnega letala v vriju?

- (1) Krmila so trda, hitrost hitro narašča.
- (2) Krilci sta "prazni", hitrost je sorazmerno stalna.
- (3) Krmila so trda, hitrost je stalna.
- (4) Krilci sta mehki, hitrost hitro narašča.

A-0123. 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 sorazmerno stalna.
- (3) Krmila so trda, hitrost je stalna.
- (4) Krilci sta mehki, hitrost hitro narašča.

A-0124. Katera od značilnosti vrija ni značilna za strmo spiralo?

- (1) Zlom vzgona na krilu.
- (2) Hitro vrtenje.
- (3) Hitra izguba višine.

A-0125. 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-0126. Vaše letalo je v vrjui in se s spuščnim nosom hitro vrti proti zemlji. Kateri bo vaš naslednji ukrep, potem ko ste odvzeli plin in postavili krilci v sredino?

- (1) Dam polno nasprotno nogo od smeri vrtenja, popustim krmilni volan naprej, da zlom vzgona preneha, in z občutkom izvlečem zrakoplov iz nastalega pikiranja.
- (2) Odklonim krilci v nasprotno stran, popustim krmilni volan naprej in z občutkom izvlečem zrakoplov iz nastalega pikiranja.
- (3) Izravnam nagib s krilci in z občutkom izvlečem zrakoplov iz nastalega pikiranja.

A-0127. Kako bi izvlekli letalo oziroma jadralno letalo iz strme spirale?

- (1) Dam polno nasprotno nogo od smeri vrtenja, popustim palico naprej, da zlom vzgona preneha, in z občutkom izvlečem zrakoplov iz pikiranja.
- (2) Odklonim krilci v nasprotno stran, popustim palico naprej in z občutkom izvlečem zrakoplov iz pikiranja.
- (3) Izravnam nagib s krilci in z občutkom izvlečem zrakoplov iz pikiranja.

A-0128. 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-0129. Katera od trditev, ki zadevajo uporabo zakrilc v zavoju, je pravilna?

- (1) Če spustimo zakrilca, se hitrost zloma vzgona poveča.
- (2) Če dvignemo zakrilca, se hitrost zloma vzgona poveča.
- (3) Pri dviganju zakrilc je potrebno palico oziroma volan potisniti naprej.

A-0130. 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-0131. Kako vpliva povečanje hitrosti zrakoplova na kotno hitrost in polmer zavoja s stalnim nagibom?

- (1) Kotna hitrost zavoja se poveča, polmer se pa zmanjša.
- (2) Kotna hitrost zavoja in polmer se oba zmanjšata.
- (3) Kotna hitrost zavoja se zmanjša, polmer se pa poveča.

A-0132. 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-0133. 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-0134. Pri istem vpadnem kotu krila je hitrost zrakoplova v zavoju v primerjavi s hitrostjo v letu naravnost povečana, to je pomnožena s faktorjem

- (1) \sqrt{n} .
- (2) n^2 .
- (3) n^3 .
- (4) $\sqrt{n^3}$.

A-0135. Koliko znaša nagib zavoja, pri katerem je rezultanta med silo teže in centrifugalno silo dvakrat večja od sile teže zrakoplova?

- (1) 30°.
- (2) 45°.
- (3) 60°.
- (4) 75°.

A-0136. Polmer zavoja zrakoplova v kroženju z danim nagibom in pri hitrosti 65 km/h znaša 55m; koliko bi bil polmer zavoja v kroženju z enakim nagibom in pri hitrosti 130 km/h?

- (1) 110 m.
- (2) 165 m.
- (3) 220 m.

A-0137. Če v koordiniranem zavoju s stalnim nagibom povečamo hitrost in zadržimo višino, se kotna hitrost zrakoplova v zavoju

- (1) zmanjša, kakor tudi količnik preobremenitve.
- (2) zmanjša, količnik preobremenitve se pa ne spremeni.
- (3) poveča, količnik preobremenitve se pa ne spremeni.

A-0138. Če pilot v koordiniranem zavoju s stalnim nagibom spreminja kotno hitrost zavoja, se količnik preobremenitve

- (1) ne spreminja, ne glede na gostoto zraka in velikost rezultante sile vzgona.
- (2) spreminja glede na hitrost in gostoto zraka, pod pogojem, da se rezultanta sile vzgona zvezno spreminja.
- (3) spreminja glede na velikost rezultante sile vzgona.

A-0139. Kako imenujemo razmerje med trenutno silo vzgona na krilih in silo teže zrakoplova?

- (1) Količnik preobremenitve; neposredno vpliva na hitrost zloma vzgona.
- (2) Obremenitev vitkosti; neposredno vpliva na hitrost zloma vzgona.
- (3) Količnik preobremenitve; nima nobenega vpliva na hitrost zloma vzgona.

A-0140. Kateri od osnovnih elementov leta poveča količnik preobremenitve zrakoplova?

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

A-0141. Kakšno je povečanje količnika preobremenitve zrakoplova, če pilot poveča nagib zavoja s 60° na 80° ?

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

A-0142. Količnik preobremenitve zrakoplova v koordiniranem zavoju brez izgube višine je

- (1) odvisen od nagiba, hitrost zloma vzgona pa je v primerjavi z letom brez nagiba večja.
- (2) odvisen od kotne hitrosti v zavoju.
- (3) neodvisen od nagiba, hitrost zloma vzgona pa je v primerjavi z letom brez nagiba manjša.

A-0143. Količnik preobremenitve zrakoplova v koordiniranem zavoju brez izgube višine v mirnem ozračju je odvisen od

- (1) kotne hitrosti v zavoju.
- (2) nagiba zavoja.
- (3) dejanske zračne hitrosti.

A-0144. 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-0145. V zavoju nagiba 55° brez izgube višine morajo krila 2.300 lb težkega zrakoplova tvoriti silo vzgona v iznosu

(glej prilogo 4!)

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

A-0146. Približno koliko vzgona morajo tvoriti krila 3.300 lb težkega zrakoplova v zavoju z nagibom 20° brez izgube višine?

(glej prilogo 4!)

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

A-0147. Krila 4.600 lb težkega zrakoplova morajo tvoriti v zavoju z nagibom 50° brez izgube višine silo vzgona v iznosu

(glej prilogo 4!)

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

A-0148. 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-0149. Največji dopustni nagib zavoja, ki ga smemo izvajati z zrakoplovom, katerega največji dovoljeni količnik preobremenitve znaša $+2,5 G$, je

(glej prilogo 4!)

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

A-0150. Kakšen je največji dopustni nagib zavoja, ki ga smemo izvajati z zrakoplovom, katerega največji dopustni količnik preobremenitve je $+3,8 G$?

(glej prilogo 4!)

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

A-0151. Koliko bi moral znašati nagib zavoja, da bi se hitrost zloma vzgona povečala za 70 odstotkov hitrosti vzgona v letu brez nagiba?

- (1) 67° .
- (2) 70° .
- (3) 83° .

(glej prilogo 4!)

A-0152. Katera hitrost zrakoplova ustreza točki D na grafikonu "V-n"?

(glej prilogo 5!)

- (1) V_A .
- (2) V_{NE} .
- (3) V_{NO} .

A-0153. Katera hitrost zrakoplova ustreza točki C na grafikonu "V-n"?

(glej prilogo 5!)

- (1) V_A .
- (2) V_{NE} .
- (3) V_{NO} .

A-0154. Katera hitrost zrakoplova ustreza točki B na grafikonu "V-n"?

(glej prilogo 5!)

- (1) V_A.
- (2) V_{NE}.
- (3) V_{NO}.

A-0155. Približno koliko znaša manevrna hitrost zrakoplova (V_A) zrakoplova?

(glej prilogo 5!)

- (1) 65 MPH.
- (2) 127 MPH.
- (3) 160 MPH.
- (4) 195 MPH.

A-0156. Če bi pri hitrosti 140 MPH deloval na zrakoplov količnik preobremenitve 4 G,

(glej prilogo 5!)

- (1) bi prišlo do zloma vzgona.
- (2) bi se zrakoplov zlomil v zraku.
- (3) bi na zrakoplovu prišlo do strukturalnih poškodb.

A-0157. Kolikšen količnik preobremenitve bi deloval na zrakoplov, če bi le-ta pri hitrosti 130 MPH naletel na navpični zračni tok jakosti 30 ft/sec?

(glej prilogo 5!)

- (1) 3,8 G.
- (2) 3,0 G.
- (3) 2,0 G.

A-0158. Pri vletu v področje z močno turbulenco je potrebno hitrost zrakoplova zmanjšati na

- (1) manevrno hitrost.
- (2) hitrost normalnega križarjenja.
- (3) minimalno hitrost pri pristajalni konfiguraciji.

A-0159. Vodoravna črta, ki povezuje točki B in D, pomeni

(glej prilogo 5!)

- (1) pogojni količnik preobremenitve.
- (2) največji dovoljeni pozitivni količnik preobremenitve.
- (3) razpon hitrosti za normalno uporabo.

A-0160. Hitrost, ki jo označuje točka D, je na brzinomerju zrakoplova

(glej prilogo 5!)

- (1) na hitrejšem koncu rumenega loka.
- (2) na hitrejšem koncu zelenega loka.
- (3) modra črta.

A-0161. Točka C pomeni na brzinomeru zrakoplova omejitev hitrosti, ki jo čitamo na hitrejšem koncu

(glej prilogo 5!)

- (1) zelenega loka.
- (2) rumenega loka.
- (3) belega loka.

A-0162. Zmogljivost vzpenjanja je odvisna od

- (1) presežka moči oziroma vlečne sile.
- (2) največjega iznosa razmerja vzgon/upor.
- (3) nastavitve moči v križarjenju.

A-0163. Maksimalna strukturalna hitrost križarjenja je tista največja hitrost zrakoplova, katere pilot ne sme preseči

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

A-0164. Največja dovoljena hitrost (V_{NE}), 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.

A-0165. Zakaj z zrakoplovom ni dovoljeno leteti s hitrostjo, večjo od V_{NE} ?

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

A-0166. Manevrna hitrost zrakoplova (V_A) je tista največja hitrost, pri kateri pilot tudi s hipnim polnim odklonom višinskega krmila navzgor ne more prekoračiti

- (1) količnika preobremenitve 1G.
- (2) dovoljene negativne vrednosti količnika preobremenitve.
- (3) dovoljene pozitivne vrednosti količnika preobremenitve.
- (4) hitrosti, ki se je nikoli ne sme prekoračiti (V_{NE}).

A-0167. Kateri od navedenih načinov za letenje v izrazito turbulentnem ozračju je pravilen?

- (1) Vzdrževati višino in hitrost.
- (2) Spremeniti hitrost na vrednost, ki je priporočena za letenje v turbulentnem ozračju.
- (3) Začeti z blagim spuščanjem ali vzpenjanjem z manevrno hitrostjo.

A-0168. Če pilot zrakoplova v letu naleti na močno turbulenco, mora zmanjšati hitrost na vrednost

- (1) minimalne hitrosti, pri kateri je zrakoplov upravljiv.
- (2) manevrne hitrosti.
- (3) maksimalne strukturalne hitrosti križarjenja.

A-0169. Hitrost, pri kateri pilot s hipnim odklonom višinskega krmila navzgor še ne more preobremeniti ogrođa zrakoplova, je

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

A-0170. Najbolj kritična kombinacija vplivov na vzletne zmogljivosti je kombinacija velike mase, višine, temperature in

- (1) neugodnega vetra.
- (2) ovir okoli steze.
- (3) pogona.

A-0171. Med IFR rutnim letom se na sprednjem robu krila vašem zrakoplovu nabere približno 12 mm ivja. Sedaj letite pod oblaki na višini 2.000 čevljev AGL in ste v VFR doletu proti letališču. Vidljivost pod oblaki je več kot 15 km, veter na namembnem letališču je jakosti 8 vozlov in piha vzdolž steze, temperatura pri tleh pa je 3°C. Kaj boste ukrenili?

- (1) Dolet in na pristanek izvedem s povečano hitrostjo.
- (2) Dolet in pristanek izvedem z normalno hitrostjo, ker debelina ledu ni tolikšna, da bi lahko to opazno vplivalo na let.
- (3) Dolet odletim s hitrostjo, nižjo od normalne, da zmanjšam "chill efekt" in tako odstranim led.

A-0172. Pri pristajanju na letališče z veliko nadmorsko višino je dejanska zračna hitrost (TAS) zrakoplova višja od normalne. Kakšno indicirano hitrost (IAS) vzdržujemo v takšnem primeru?

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

A-0173. Ali med doletom za pristanek v pogojih rafalnega vetra letimo z zrakoplovom z normalno doletno hitrostjo?

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

A-0174. Kako se vede indicirana hitrost, če je masno središče v skrajni dovoljeni sprednji legi in če vzdržujemo stalno moč in višino leta?

- (1) Med lego masnega središča in indicirano hitrostjo ni nobene povezave.
- (2) Indicirana hitrost je manjša, kot bi bila v primeru, če bi bilo masno središče v skrajni dovoljeni zadnji legi.
- (3) Indicirana hitrost je večja, kot bi bila v primeru, če bi bilo masno središče v skrajni dovoljeni sprednji legi.

A-0175. Hitrost najmanjšega padanja zrakoplova je glede na hitrost najboljše finese

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

A-0176. S katero hitrostjo letimo z letalom oz. motornim zmajem do ovire pri vzletanju s kratkega terena?

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

A-0177. Kako vpliva premik masnega središča zrakoplova s skrajne zadnje pred skrajno sprednjo lego na hitrost križarjenja in hitrost zloma vzgona?

- (1) Obe hitrosti se povečata.
- (2) Obe hitrosti se zmanjšata.
- (3) Hitrost križarjenja se zmanjša, hitrost zloma vzgona se poveča.

A-0178. S hitrostjo najboljšega kota vzpenjanja (V_X) letimo z letalom oz. motornim zmajem takrat, ko

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

A-0179. Navpična hitrost zrakoplova med ustaljenim vzpenjanjem je odvisna od

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

A-0180. Hitrost najboljše finese je tista hitrost, pri kateri preleti zrakoplov v drsnem letu največjo razdaljo glede na dano

- (1) višino.
- (2) količino goriva.
- (3) velikost sile upora.

A-0181. Kot vzpenjanja zrakoplova med ustaljenim vzpenjanjem je odvisen od

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

A-0182. Kako vpliva veter na najboljši kot vzpenjanja letala oz. motornega zmaja?

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

A-0183. Zrakoplov s krili in s propelerskim pogonom ima največji dolet na režimu

- (1) najmanjšega upora.
- (2) najmanjše potrebne moči.
- (3) največjega razmerja vzgon/upor.

A-0184. Hitrost najboljšega vzpenjanja (V_V) vzdržujemo z letalom oz. motornim zmajem takrat, ko

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

A-0185. Najdaljše ostajanje zrakoplova v zraku se doseže pri režimu najmanjše moči, potrebne za

- (1) vzdrževanje ustaljenega leta na stalni višini.
- (2) vzdrževanje spuščanja z velikim doletom.
- (3) letenje najnižjo mogočo hitrostjo.

A-0186. Kako vpliva veter na navpično hitrost vzpenjanja zrakoplova?

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

A-0187. Kateri od faktorjev, ki zadevajo režim maksimalnega doleta, se zmanjšuje, ko se masa zrakoplova zmanjšuje?

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

A-0188. V primeru, ko s propellerskim zrakoplovom letimo s hitrostjo najdaljšega ostajanja v zraku

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

A-0189. Kako se z rastočo višino spreminja indicirana hitrost križarjenja zrakoplova pri stalnem položaju ročice plina?

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

A-0190. Katera je tista hitrost, katero normalno vzdržujemo po odpovedi motorja lahkega letala oz. motornega zmaja v letu?

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

A-0191. Kaj od navedenega je potrebno najprej storiti, če v letu odpove motor zrakoplova?

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

A-0192. Kaj je posledica nabiranja vodnih kapljic na zgornji površini krila zrakoplova?

- (1) Večja nosilnost zrakoplova.
- (2) Večja dolžina vzletanja in višja hitrost zloma vzgona.
- (3) Nižja hitrost zloma vzgona.
- (4) Večji nadtlak nad krilom.

A-0193. Kako vplivajo dežne kaplje na krilu na zmožnost letenja zrakoplova?

- (1) Hitrost zloma vzgona je manjša, zato je mogoče v doletu za pristaneč vzdrževati nižjo hitrost od normalne.
- (2) Voda na krilu na letenje ne vpliva.
- (3) Hitrost zloma vzgona je večja, zato je potrebno v doletu za pristaneč vzdrževati višjo hitrost od normalne.
- (4) Zaradi večje mase zrakoplova se drastično poveča navpična hitrost spuščanja.

A-0194. 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-0195. V primeru, ko odklonimo krmilno palico oziroma volan v levo, pride poleg nagibanja letala oz. jadralnega letala v levo še do sekundarnega učinka odklona krilc, ki ga opazimo kot

- (1) zavijanje v desno.
- (2) zavijanje v levo.
- (3) spuščanje nosa.
- (4) spuščanje nosa in zavijanje v desno.

A-0196. 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-0197. 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-0198. 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-0199. 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-0200. V primeru, da potem, ko motorni zmaj po vletu v termični vzgornik dvigne nos in mu hitrost pade, pilot ne posreduje s krmili, mora dobro načrtovan zrakoplov normalno

- (1) zadržati majhno hitrostjo, dokler ne posredujemo s komandami, če je dinamično stabilen.
- (2) povesti nos in se umiriti po nekaj oscilacijah.
- (3) nadaljevati let s stalnimi oscilacijami, če je vzdolžno stabilen.
- (4) povečati oscilacije, če je dinamično stabilen.

A-0201. Katera od naštetih kombinacij atmosferskih pogojev negativno vpliva na vzletne in pristajalne zmogljivosti zrakoplova?

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

A-0202. Standardna višina (Density Altitude) raste

- (1) samo s temperaturo.
- (2) z zračnim tlakom, temperaturo in vsebnostjo vlage v ozračju.
- (3) s temperaturo in vsebnostjo vlage v ozračju, pada pa z zračnim tlakom.

A-0203. S potiskanjem od sebe oz. vlečenjem trikotnika zmaja proti sebi krmarimo zrakoplov po

- (1) vzdolžni osi.
- (2) prečni osi.
- (3) vertikalni osi.
- (4) horizontu in smeri.

A-0204. Kaj povečuje standardno višino (Density Altitude) danega letališča?

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

A-0205. Kakšen vpliv ima vzdolžni vzpon vzletne steze na zmogljivosti vzletanja?

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

A-0206. Katera od navedenih lastnosti zrakoplova ustreza spiralni nestabilnosti?

- (1) Neizrazita statična smerna stabilnost in neizrazit učinek V-preloma.
- (2) Izrazita statična smerna stabilnost in neizrazit učinek V-preloma.
- (3) Neizrazita statična smerna stabilnost in izrazit učinek V-preloma.

A-0207. Katera od navedenih trditev, ki zadevajo vzletne zmogljivosti motornih zrakoplovov v odvisnosti od standardne višine (density altitude), je pravilna ? Pri večji standardni višini (density altitude)

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

A-0208. Kako se spreminja rezerva vzdolžne stabilnosti danega zrnja v letu, ko pilot s potiskanjem naprej oz. vlečenjem trikotnika proti sebi spreminja hitrost zrakoplova?

- (1) Narašča z zmanjševanjem hitrosti.
- (2) Ostaja stalna in neodvisna od hitrosti.
- (3) Pada z zmanjševanjem hitrosti.

A-0209. Kako vpliva povečanje vlažnosti zraka na vzletne zmogljivosti zrakoplova? Vzletne razdalje so

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

A-0210. Kako imenujemo lastnost zrakoplova, ko se v primeru, ko potisnemo palico naprej in jo spustimo, nos hoče vrniti v začetno lego?

- (1) Pozitivna statična stabilnost.
- (2) Nevtralna dinamična stabilnost.
- (3) Negativna dinamična stabilnost.

A-0211. Kako vpliva povečana masa motornega zrakoplova na vzletne zmogljivosti?

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

A-0212. Katera od kombinacij navedenih dejavnikov vpliva na podaljšanje potrebne vzletne steze zrakoplova?

- 1) vzdolžni padec,
- 2) vzdolžni vzpon,
- 3) čelni veter,
- 4) hrbtni veter,
- 5) visoka temperatura,
- 6) nizka temperatura,
- 7) visok zračni tlak,
- 8) nizek zračni tlak.

- (1) 1, 4, 5, 8.
- (2) 2, 3, 5, 7.
- (3) 2, 4, 5, 8.
- (4) 2, 3, 5, 8.

A-0213. Katera od spodnjih trditev, ki zadevajo posledice žiroskopske precesije vrtečega se propelerja, je pravilna?

- (1) Premiki nosa gor-dol okoli prečne osi povzročajo moment nagibanja.
- (2) Premiki nosa levo-desno okoli navpične osi povzročajo moment dviganja-spuščanja nosa.
- (3) Premiki nosa gor-dol okoli vzdolžne osi povzročajo moment zavijanja po smeri.

A-0214. Namen V-preloma krila zrakoplova je povečanje

- (1) prečne stabilnosti.
- (2) vzdolžne stabilnosti.
- (3) vzgonskega količnika krila.

A-0215. Sprememba lege centra potiska krila zrakoplova vpliva na

- (1) razmerje vzgon/upor.
- (2) zmožnost tvorbe vzgona.
- (3) aerodinamično uravnoteženje in krmarljivost.

A-0216. Zrakoplov ima tendenco k dviganju nosa in teži k zlomu vzgona, če je center potiska

- (1) pod masnim središčem.
- (2) za masnim središčem.
- (3) pred masnim središčem.

A-0217. Kako imenujemo lastnost zrakoplova, da se v primeru motnje, ki ga spravi iz položaja ustaljenega leta, pojavijo sile, ki ta odmik še povečujejo?

- (1) statična nestabilnost.
- (2) dinamična nestabilnost.
- (3) pozitivna statična stabilnost.

A-0218. V primeru, ko nos zrakoplova ostane v novi legi glede na horizont, potem ko smo potisnili krmilno palico naprej in jo spustili, je naš zrakoplov

- (1) nevtrarno statično stabilen.
- (2) negativno statično stabilen.
- (3) pozitivno statično stabilen.

A-0219. Dviganje nosa zrakoplova pri dodajanju moči motorja je posledica tega, da

- (1) smer vlečne sile poteka pod masnim središčem.
- (2) se prijemališče vzgona nahaja pred masnim središčem.
- (3) se prijemališče vzgona in masno središče nahajata v isti točki.

A-0220. Določite dolžino potrebne vzletne steze letala pri naslednjih pogojih :

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

(glej prilogo 6!)

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

A-0221. Določite potrebno vzletno razdaljo letala preko ovire višine 50 ft pri naslednjih pogojih:

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

(glej prilogo 6!)

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

A-0222. Določite potrebno vzletno razdaljo letala preko ovire višine 50 ft pri naslednjih pogojih:

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

(glej prilogo 6!)

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

A-0223. Določite potrebno vzletno razdaljo letala preko ovire višine 50 ft pri naslednjih pogojih:

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

(glej prilogo 6!)

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

A-0224. Kakšno dolžino pristajalne steze potrebuje letalo pri naslednjih pogojih?

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

(glej prilogo 7!)

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

A-0225. Kakšno dolžino pristajalne steze potrebuje letalo pri naslednjih pogojih?

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

(glej prilogo 7!)

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

A-0226. Določite dolžino potrebne pristajalne steze letala pri naslednjih pogojih:

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

(glej prilogo 7!)

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

A-0227. Določite dolžino potrebne pristajalne steze letala pri naslednjih pogojih:

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

(glej prilogo 7!)

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

A-0228. Določite potrebno pristajalno razdaljo letala preko ovire višine 50 ft pri naslednjih pogojih:

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

(glej prilogo 7!)

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

A-0229. Koliko znaša potrebna pristajalna razdalja letala preko ovire višine 50 ft pri naslednjih pogojih?

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

(glej prilogo 7!)

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

A-0230. Določite potrebno pristajalno razdaljo letala preko ovire višine 50 ft pri naslednjih pogojih:

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

(glej prilogo 7!)

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

A-0231. Koliko goriva porabi letalo v križarjenju za prelet razdalje 250 NM pri naslednjih pogojih?

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

(glej prilogo 8!)

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

A-0232. Koliko goriva porabi letalo v križarjenju za prelet razdalje 350 NM pri naslednjih pogojih?

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

(glej prilogo 8!)

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

A-0233. Kakšna je poraba goriva letala pri naslednjih pogojih?

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

(glej prilogo 8!)

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

A-0234. Kakšni morajo biti vrtljaji motorja letala v križarjenju, da bo na barometrski višini 2.000 ft in pri standardni temperaturi na tej višini razvijal 60% moči?

(glej prilogo 8!)

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

A-0235. Kakšno hitrost doseže letalo v vodoravnem letu pri naslednjih pogojih?

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

(glej prilogo 8!)

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

A-0236. Osi, okoli katerih se giblje zrakoplov, se sekajo v

- (1) masnem središču.
- (2) centru potiska.
- (3) razpolovišču srednje tetive.

A-0237. 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-0238. Kaj pogojuje vzdolžno stabilnost danega letala?

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

A-0239. 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-0240. Kako imenujemo stabilnost zrakoplova okoli vzdolžne osi?

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

A-0241. 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-0242. Letalo oziroma jadralno letalo krmarimo okoli prečne osi

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

A-0243. 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-0244. 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-0245. 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-0246. Takoj potem, ko vpadni kot profila krila preseže kritični vpadni kot, se center potiska pomakne

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

A-0247. Lego masnega središča letala oziroma jadralnega letala določamo vzdolž

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

A-0248. Lega masnega središča zrakoplova se izračuna tako, da se

- (1) vsota ročic deli z vsoto momentov.
- (2) vsota momentov deli s skupno maso.
- (3) vsota ročic množi s skupno maso.

A-0249. Prednja lega masnega središča zrakoplova je najbolj kritična

- (1) pri vzletanju.
- (2) med pristajanjem.
- (3) v nepravilnih položajih v letu.

A-0250. Kako vpliva prednja lega masnega središča na zmogljivosti zrakoplova?

- (1) Zmogljivosti so boljše zaradi manjšega induciranelega upora.
- (2) Hitrost zloma vzgona je višja in zrakoplov je bolj vzdolžno stabilen.
- (3) Sile, potrebne za premikanje višinskega krmila, so manjše, zato lahko pride do nehotene preobremenitve konstrukcije zrakoplova.

A-0251. Kakšna je potrebna sila na palici med ravnanjem letala oziroma jadralnega letala med pristankom, če je zrakoplov nepravilno naložen in je zato masno središče pred normalno lego?

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

A-0252. 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-0253. Kaj lahko pričakuje pilot v primeru, ko je masno središče letala za skrajno zadnjo lego?

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

A-0254. Če je masno središče zrakoplova preveč

- (1) zadaj, lahko pride do ploščatega vrija.
- (2) spredaj, se zrakoplova ne da spraviti v vrij.
- (3) zadaj, lahko vrij preide v strmo spiralo.

A-0255. PODANO JE:

Masa A120 lb; 15 in. za referenčno ravnino
Masa B200 lb; 117 in. za referenčno ravnino
Masa C75 lb; 195 in. za referenčno ravnino

Na kateri razdalji od referenčne ravnine je masno središče sistema točk?

- (1) 100,8 in.
- (2) 109,0 in.
- (3) 121,7 in.

A-0256. PODANO JE:

Masa D160 lb; 45 in. za referenčno ravnino
Masa E170 lb; 145 in. za referenčno ravnino
Masa F105 lb; 185 in. za referenčno ravnino

Na kateri razdalji od referenčne ravnine je masno središče sistema točk?

- (1) 86,0 in.
- (2) 117,8 in.
- (3) 125,0 in.

A-0257. PODANO JE:

Masa X130 lb; 17 in. za referenčno ravnino
Masa Y110 lb; 110 in. za referenčno ravnino
Masa Z75 lb; 210 in. za referenčno ravnino

Na kateri razdalji od referenčne ravnine je masno središče sistema točk?

- (1) 89,1 in.
- (2) 95,4 in.
- (3) 106,9 in.

A-0258. V katero smer in za koliko je potrebno premakniti 1000-kilogramsko utež na sliki A, da bi bil vzvod v ravnotežju?

(glej prilogo 9!)

- (1) Za 15 m v desno.
- (2) Za 5 m v desno.
- (3) Za 5 m v levo.

A-0259. V katero smer in za koliko je potrebno premakniti 500-kilogramsko utež na sliki A, da bi bil vzvod v ravnotežju?

(glej prilogo 9!)

- (1) Za 10 m v levo.
- (2) Za 10 m v desno.
- (3) Za 30 m v desno.

A-0260. V katero smer in za koliko je potrebno premakniti 250-kilogramsko utež na sliki B, da bi bil vzvod v ravnotežju?

(glej prilogo 9!)

- (1) Za 2 m v levo.
- (2) Za 2 m v desno.
- (3) Za 2,5 m v levo.

A-0261. V katero smer in za koliko je potrebno premakniti 500-kilogramsko utež na sliki C, da bi bil vzvod v ravnotežju?

(glej prilogo 9!)

- (1) Za 1 m v levo.
- (2) Za 1 m v desno.
- (3) Za 4,5 m v desno.

A-0262. V katero smer in za koliko je potrebno premakniti 250-kilogramsko utež na sliki C, da bi bil vzvod v ravnotežju?

(glej prilogo 9!)

- (1) Za 8,4 m v desno.
- (2) Za 2 m v desno.
- (3) Za 2 m v levo.

A-0263. Koliko mora biti masa uteži Y, da bi bil vzvod v ravnotežju, če je masa uteži X 50 kg, masa uteži Z pa 100 kg?

(glej prilogo 9!)

- (1) 30 kg.
- (2) 50 kg.
- (3) 300 kg.

A-0264. Koliko mora biti masa uteži Z, da bi bil vzvod v ravnotežju, če je masa uteži X 50 kg, masa uteži Y pa 100 kg?

(glej prilogo 9!)

- (1) 150 kg.
- (2) 100 kg.
- (3) 50 kg.

A-0265. Za koliko in v katero smer je potrebno premakniti utež Z, da bi bil vzvod v ravnotežju, če so mase uteži X, Y in Z po 50 kg?

(glej prilogo 9!)

- (1) Za 25 m v levo.
- (2) Za 2,5 m v levo.
- (3) Za 2,5 v desno.

A-0266. V katero smer in za koliko je potrebno premakniti 200-kilogramsko utež na sliki B, da bi bil vzvod v ravnotežju?

(glej prilogo 9!)

- (1) Za 2,5 m v levo.
- (2) Za 2 m v desno.
- (3) Za 2 m v levo.

A-0267. PODANO JE:

skupna masa zrakoplova 2900 lb
lega CG pozicija 115,0
dopustna zadnja lega CG pozicija 116,0

Kolikšno največjo maso je še mogoče namestiti na pozicijo 130, da bi lega masnega središča zrakoplova ostala v dopustnih mejah?

- (1) 14 lb.
- (2) 140 lb.
- (3) 207 lb.

A-0268. PODANO JE:

skupna masa zrakoplova 8300 lb
lega CG pozicija 90,0
dopustna zadnja lega CG pozicija 90,5

Kolikšno največjo maso je še mogoče namestiti na pozicijo 160, da bi lega masnega središča zrakoplova ostala v dopustnih mejah?

- (1) 59,7 lb.
- (2) 16,5 lb.
- (3) 13,9 lb.

A-0269. PODANO JE:

skupna masa zrakoplova 9500 lb
lega CG pozicija 90,0
dopustna zadnja lega CG pozicija 90,5

Kolikšno največjo maso je še mogoče namestiti na pozicijo 120, da bi lega masnega središča zrakoplova ostala v dopustnih mejah?

- (1) 61,0 lb.
- (2) 110,5 lb.
- (3) 161,0 lb.

A-0270. PODANO JE:

skupna masa zrakoplova 5000 lb
lega CG pozicija 80,0
dopustna zadnja lega CG pozicija 80,5

Kolikšno največjo maso je še mogoče namestiti na pozicijo 150, da bi lega masnega središča zrakoplova ostala v dopustnih mejah?

- (1) 70,0 lb.
- (2) 69,5 lb.
- (3) 35,9 lb.

A-0271. PODANO JE:

skupna masazrakoplova 6230 lb
lega CG pozicija 79

Na katero pozicijo se pomakne masno središče zrakoplova, če odstranimo s pozicije 140 maso 90 lb?

- (1) 79,9.
- (2) 78,1.
- (3) 77,9.

A-0272. PODANO JE:

skupna masa zrakoplova 2340 lb
lega CG pozicija 103,0

Na katero pozicijo se pomakne masno središče zrakoplova, če dodamo na pozicijo 109 maso 135 lb?

- (1) 103,3.
- (2) 104,2.
- (3) 109,3.

A-0273. PODANO JE:

skupna masa zrakoplova 7152 lb
lega CG pozicija 82

Na katero pozicijo se pomakne masno središče zrakoplova, če s pozicije 150 odstranimo maso 146 lb?

- (1) 83,4.
- (2) 81,3.
- (3) 80,6.

A-0274. PODANO JE:

skupna masa zrakoplova 8420 lb
lega CG pozicija 85

Na katero pozicijo se pomakne masno središče zrakoplova, če s pozicije 70 odstranimo maso 60 lb?

- (1) 85,1.
- (2) 84,9.
- (3) 84,1.

A-0275. PODANO JE:

skupna masa zrakoplova 7500 lb
lega CG pozicija 80,5
dopustna zadnja lega CG pozicija 79,5

Kolikšno maso je potrebno premestiti s pozicije 150 na pozicijo 30, da se masno središče zrakoplova premakne natančno v dopustno zadnjo lego?

- (1) 68,9 lb.
- (2) 65,8 lb.
- (3) 62,5 lb.

A-0276. PODANO JE:

skupna masa zrakoplova 2800 lb
lega CG pozicija 120,0
dopustna zadnja lega CG pozicija 117,0

Ali je mogoče premestiti maso 100 lb s pozicije 130 na pozicijo 30, ne da bi lega masnega središča prešla dopustno prednjo lego?

- (1) Ne, ker bi bila nova lega CG v poziciji 116,89.
- (2) Ne, ker bi bila nova lega CG v poziciji 116,42.
- (3) Da; nova lega CG bi bila v poziciji 117,89.

A-0277. PODANO JE:

skupna masa zrakoplova 4750 lb
lega CG pozicija 115,8
dopustna zadnja lega CG pozicija 118,0

Ali je mogoče premestiti maso 100 lb s pozicije 30 v pozicijo 120, ne da bi se pri tem masno središče premaknilo za dopustno zadnjo lego?

- (1) Da; CG ostaja v poziciji 115,8.
- (2) Ne, ker bi bila nova lega CG v poziciji 118,15.
- (3) Da; nova lega CG bi bila v poziciji 117,69.

A-0278. Določite oddaljenost masnega središča zrakoplova od referenčne linije pri naslednjih podatkih:

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

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

A-0279. Določite moment/1000 masnega središča zrakoplova pri naslednjih podatkih:

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

(glej prilogo 10!)

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

A-0280. Ugotovite, če je pri naslednjih podatkih masno središče zrakoplova v dovoljenih mejah (upoštevajte normalno kategorijo):

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

(glej prilogo 10!)

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

A-0281. Izračunajte moment/1000 masnega središča zrakoplova, ki je obtežen, kot sledi, in ugotovite, v kateri kategoriji lahko kot takšen leti!

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

(glej prilogo 10!)

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

A-0282. Največ koliko goriva lahko nosi zrakoplov, če je naložen, kot sledi?

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

(glej prilogo 10!)

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

A-0283. Koliko prtljage lahko vkrcate v prtljažnik, da ostane pri dani obtežbi masno središče zrakoplova normalne kategorije v dopustnih mejah?

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

(glej prilogo 10!)

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

VZDRŽEVANJE (D)

D-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.

D-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.

D-0003. Krilo pravokotne oblike, pri katerem pride med približevanjem kritičnemu vpadnemu kotu do odlepitve zračnega toka najprej na korenu krila, je ugodno zato, ker

- (1) tako nastali vrtinci udarjajo ob repne ploskve in opozarjajo pilota na približevanje zloma vzgona, še preden pride do odlepitve zračnega toka po celem krilu.
- (2) je pri približevanju kritičnemu vpadnemu kotu tendenca k nagibanju na krilo manjša.
- (3) ostaneta krilci pri takšnih izvedbah učinkoviti tudi pri velikih vpadnih kotih.
- (4) vse zgoraj navedene trditve so pravilne.

D-0004. Namen geometrijskega in aerodinamičnega zvitja krila je zagotovitev

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

D-0005. Zrušitvena obremenitev konstrukcije zrakoplova je

- (1) tista, pri kateri nastanejo trajne deformacije.
- (2) mnogokratnik obremenitve, pri kateri se zrakoplov zlomi.
- (3) tista, pri kateri se zrakoplov zlomi.
- (4) največja dovoljena obremenitev, ki jo predpiše proizvajalec zrakoplova.

D-0006. Varni količniki preobremenitve zrakoplova so tisti, ki povzročijo

- (1) trajne deformacije.
- (2) porušitev konstrukcije.
- (3) elastične deformacije.

D-0007. Kateri del motornega ultralahkega zrakoplova je potrebno pregledati po trdem pristanku?

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

D-0008. 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.

D-0009. Kako je v normalnem letu obremenjena opornica na spodnji strani krila zrakoplova?

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

D-0010. 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.

D-0011. Katere obremenitve prenaša v hrbtnem letu opornica na spodnji strani krila zrakoplova?

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

D-0012. Razen upogibno je zgornji pas nosilca krila v hrbtnem letu obremenjen še

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

D-0013. 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.

D-0014. Konstruktivna rešitev za odpravo flaterja je

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

D-0015. 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.

D-0016. Hrbtni stabilizator je odklonjen iz osi letala zaradi kompenzacije asimetričnega učinka

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

D-0017. 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.

D-0018. 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.

D-0019. 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.

D-0020. 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.

D-0021. Čemu služijo upogljive pločevine na zadnjem robu krilc, ki jih lahko vidimo pri nekaterih zrakoplovih?

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

D-0022. 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.

D-0023. 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.

D-0024. 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.

D-0025. 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".

D-0026. 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.

D-0027. Na kakšen način je zavarovana proti odvitju kronska matica?

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

D-0028. Kolikokrat se sme uporabiti samozaporna matica s plastičnim vložkom?

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

D-0029. 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.

D-0030. 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.

D-0031. 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.

D-0032. 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.

D-0033. Kako se privijajo vijaki na lesenem propelerju?

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

D-0034. 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.

D-0035. Pri katerem številu najdenih pretrganih niti je potrebna zamenjava jeklene vrvi-pletence?

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

D-0036. 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.

D-0037. 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.

D-0038. Kakšen je običajen način protikorozijske zaščite aluminija?

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

D-0039. 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.

D-0040. 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.

D-0041. Kako se ob stiku z morsko vodo vede pocinkanje jeklenih delov?

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

D-0042. Ali ima jadrovinna krila zmaja iz dacrona omejen rok trajanja?

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

D-0043. Kaj od navedenega najbolj škodi sintetični tkanini dacron?

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

D-0044. 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.

D-0045. 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.

D-0046. 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.

D-0047. 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.

D-0048. 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.

D-0049. 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.

D-0050. 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.

D-0051. 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.

D-0052. Klasični svinčev akumulator vsebuje

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

D-0053. Nosilec motorja pri lahkem in ultralahkem športnem letalu je pritrjen na

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

D-0054. Kaj je kljub uravnoveženemu propelerju najbolj verjeten vzrok drobnim vibracijam motorja ultralahkega zrakoplova pri nekaterih režimih delovanja motorja?

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

D-0055. Čemu služi distančna puša med ležajema kolesa pri ultralahkem zrakoplovu?

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

D-0056. 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.

D-0057. 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.

D-0058. 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.

D-0059. 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.

D-0060. 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.

D-0061. 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.

D-0062. 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.

D-0063. Pri upoštevanju predpisa, da mora podvozje ultralahkega zrakoplova pristanku prenesti pospešek 4g, moramo vedeti, da se pri tem računa, da je zrakoplov pristal na

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

D-0064. Čemu služijo oljno-pnevmatski blažilci na podvozju zrakoplova?

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

D-0065. Sredstvo oziroma naprava v blažilcih, ki duši odskoke zrakoplova v zrak, je

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

D-0066. Kako med predpoletnim pregledom prekontroliramo, če so oljno-pnevmatski blažilci podvozja zrakoplova pravilno napolnjeni?

- (1) Izmerimo tlak v blažilcih.
- (2) Prekontroliramo nivo olja v blažilcih.
- (3) Prekontroliramo posedanje blažilcev.
- (4) Te kontrole pilot ne more izvajati.

D-0067. Nosna noga pri lahkih letalih se najpogosteje upravlja

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

D-0068. Sistem vodenja nosnega kolesa z zaostajanjem upravljamo

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

D-0069. Kakšno vlogo ima "shimmy" blažilec na podvozju zrakoplova?

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

D-0070. Zavorne ploščice se lahko prehitro obrabijo, če

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

D-0071. Čemu služita rdeči črti na platišču in na gumi glavnega kolesa zrakoplova?

- (1) Prepoznavanju tip gume.
- (2) Centriranju kolesa.
- (3) Konroli tlaka v gumi.
- (4) Kontroli, da se guma ni zamaknila na platišču.

D-0072. V primeru, ko se guma na platišču kolesa zamakne za toliko, da rdeči črti na gumi in platišču nista več poravnani, moramo vedeti, da

- (1) je guma uporabna.
- (2) je gumo potrebno pregledati in po potrebi nastaviti ali pa zamenjati.
- (3) je potrebno prekontrolirati tlak v gumi.
- (4) so zavore neuporabne.

D-0073. Kdaj oziroma kje naj pilot prekontrolira delovanje kolesnih zavor zrakoplova?

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

D-0074. Kaj se lahko zgodi, če pri letalu, opremljenem s ploščnimi zavorami, zategnemo ročno zavoro, ne da bi počakali, da se zavore ohladijo?

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

D-0075. Pri vožnji po tleh z letalom, opremljenim z repnim kolesom, moramo pri močnem hrbtnem vetru držati palico oziroma volan

- (1) od sebe.
- (2) na sebe.
- (3) v sredini.
- (4) do konca na sebe.

D-0076. V primeru, ko se z lahkim športnim zrakoplovom ustavimo na manevrski površini za težkim letalom, moramo biti pozorni predvsem na to, da smo

- (1) obrnjeni z nosom proti težkemu letalu.
- (2) obrnjeni z nosom od težkega letala.
- (3) oddaljeni vsaj 125 m od težkega letala.
- (4) izven območja reakcijskega curka izpuha.

D-0077. V kateri legi moramo med vožnjo po tleh držati krmilni volan letala z nosnim kolesom, če vozimo z močnim hrbtnim vetrom?

- (1) V takšni legi, ki zagotavlja stalen pritisk na glavni kolesi, kot to priporoča proizvajalec letala.
- (2) V prednji legi.
- (3) Na sebe.
- (4) V sredini.

D-0078. Kaj lahko v primeru močnega vetra najbolj verjetno povzroči prevrnitev letala z nosnim kolesom?

- (1) Močno in nenadno zaviranje.
- (2) Hitro pospeševanje.
- (3) Ostro zavijanje, ker lahko veter dvigne privetno krilo.
- (4) Dviganja nosnega kolesa od tal.

D-0079. Katera je najbolj zanesljiva praktična metoda za ugotovitev količine goriva v rezervoarjih zrakoplova na tleh?

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

D-0080. Katere škodljive primesi je z enostavnimi načini filtriranja najtežje odstraniti iz aviobencina?

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

D-0081. Namen jemanja vzorcev goriva pred poletom iz usednika in gorivnega filtra je kontrola

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

D-0082. Najboljši način za zmanjšanje verjetnosti onesnaženja goriva v rezervoarjih zrakoplova z vodo je

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

D-0083. Kaj je najhujša posledica izgube pokrovčka rezervoarja za gorivo v letu?

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

D-0084. Vzrok večine požarov na zrakoplovu med polnjenjem z gorivom zaradi statičnega iskrenja je polnjenje

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

D-0085. Namen pomožne (električne) črpalke za gorivo pri lahkih letalih je

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

D-0086. Delovanje pomožne (električne) črpalke za gorivo na zrakoplovu prekontroliramo po

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

D-0087. Ko motor zrakoplova ne deluje, je glavni izvor električne energije

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

D-0088. Na kateri izvor električnega toka je priključen starter motorja zrakoplova?

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

D-0089. Tokokrog visoke amperaže starterja se aktivira z elektromagnetnim stikalom, ki se vključi na daljavo iz kokpita s tokom nizke amperaže, z namenom, da

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

D-0090. V primerjavi s tokom, ki teče od akumulatorja do starterja, je tok, ki teče skozi stikalo vžiga v kokpitu, ko je selektiran položaj START,

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

D-0091. Kaj je lahko razlog temu, da štarter na novem ultralahkem zrakoplovu lastne izdelave kljub novemu akumulatorju slabo vrti motor?

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

D-0092. Kaj se zgodi, če v letu odpove alternator oziroma dinamo motorja zrakoplova?

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

D-0093. Če v letu izpade alternator, motor zrakoplova

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

D-0094. Ali je v primeru izpada alternatorja v letu mogoče izvleči zakrilca?

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

D-0095. Ali lahko alternator motorja zrakoplova deluje brez akumulatorja?

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

D-0096. Za vzbujanje alternatorja je potreben začetni tok, ki ga daje

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

D-0097. Regulator napetosti na motornem zrakoplovu

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

D-0098. Odjemno mesto, na katerega so priključeni razni porabniki elekričnega toka na motornem zrakoplovu, se imenuje

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

D-0099. Pravilen postopek pilota pri izskočeni avtomatski varovalki je:

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

D-0100. Po ugasnitvi motorja zrakoplova je potrebno izključiti glavno stikalo, da preprečimo izpraznitev akumulatorja preko

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

D-0101. 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.

D-0102. 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.

D-0103. 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.

D-0104. Kateri od navedenih instrumentov za svoje delovanje ne potrebuje(jo) dovoda statičnega tlaka?

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

D-0105. 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.

D-0106. 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.

D-0107. Kateri instrument ni prizadet, če se na zrakoplovu zaledenijo odprtine za odvzem statičnega tlaka?

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

D-0108. 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.

D-0109. Kateri tlak odvezemamo na ustju pitotove cevi?

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

D-0110. Kateri tlak zajema ustje pitotove cevi?

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

D-0111. 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.

D-0112. 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.

D-0113. 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.

D-0114. Pnevmski višinomer zrakoplova kaže vedno višino nad

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

D-0115. Kakšno višino kaže višinomer "A" na sliki?

(glej prilogo 12!)

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

D-0116. Višinomer "B" na sliki kaže

(glej prilogo 12!)

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

D-0117. Višinomer "C" na sliki kaže

(glej prilogo 12!)

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

D-0118. Kateri od višinomerov na sliki kaže več kot 10.000 ft?

(glej prilogo 12!)

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

D-0119. Čemu služi t.i. barometriška 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.

D-0120. Kaj se zgodi z odčitkom višine, če premaknemo pomožno barometriško skalo na višinomeru na nižji tlak?

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

D-0121. 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.

D-0122. 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.

D-0123. 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.

D-0124. 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.

D-0125. 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.

D-0126. 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.

D-0127. 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.

D-0128. 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.

D-0129. 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.

D-0130. 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.

D-0131. 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.

D-0132. 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.

D-0133. Kdaj je dejanska višina leta manjša od tiste, ki jo čitamo na višinomeru zrakoplova?

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

D-0134. Kako vpliva sprememba temperature na kazanje višinomera?

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

D-0135. 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.

D-0136. 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.

D-0137. 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

D-0138. 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.

D-0139. 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.

D-0140. Katera od navedenih oznak pomeni odčitano hitrost zrakoplova, popravljeno za instrumentalno in položajno napako?

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

D-0141. Kalibrirana hitrost zrakoplova, popravljena glede na višino leta in temperaturo, je

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

D-0142. Kaj je vzrok temu, da dejanska zračna hitrost (TAS) v principu ni enaka kalibrirani hitrosti (CAS) zrakoplova?

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

D-0143. Ali ostaja v vzpenjanju razlika med kalibrirano hitrostjo (CAS) in dejansko zračno hitrostjo (TAS) ves čas stalna?

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

D-0144. Katera označba na brzinomeru zrakoplova pomeni minimalno hitrost z odvzetim plinom in dvignjenimi zakrilci in kolesi?

(glej prilogo 11!)

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

D-0145. Kje odčitamo na skali brzinomera letala minimalno hitrost z odvzetim plinom in spuščeni zakrilci in kolesi?

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

D-0146. Operativno območje letenja s spuščeni zakrilci označuje na brzinomeru zrakoplova

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

D-0147. 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}).

D-0148. Katera označba na brzinomeru enomotornega letala pomeni hitrost, ki se jo nikoli ne sme prekoračiti?

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

D-0149. Rdeča črta na brzinomeru enomotornega zrakoplova pomeni hitrost,

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

D-0150. Katera je tista največja hitrost, s katero sme leteti dano letalo s spuščeni zakrilci?
(glej prilogo 11!)

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

D-0151. Največja hitrost, s katero sme leteti dani zrakoplov v turbulentnem ozračju je
(glej prilogo 11!)

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

D-0152. Kolika je največja dovoljena hitrost danega zrakoplova v mirnem ozračju?
(glej prilogo 11!)

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

D-0153. Koliko znaša maksimalna strukturalna hitrost danega zrakoplova?
(glej prilogo 11!)

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

D-0154. Območje hitrosti, pri katerih sme dani zrakoplov leteti s polnimi spuščeni zakrilci, je
(glej prilogo 11!)

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

D-0155. Koliko je področje opreznosti danega zrakoplova?

(glej prilogo 11!)

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

D-0156. 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.

D-0157. 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.

D-0158. 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.

D-0159. 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.

D-0160. 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.

D-0161. 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.

D-0162. 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.

D-0163. S kontrolnikom leta nadzira pilot gibanje zrakoplova okoli

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

D-0164. 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.

D-0165. 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.

D-0166. 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.

D-0167. 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.

D-0168. 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.

D-0169. Kaj pomeni kazanje kontrolnika leta, če sta kazalec in kroglica oba odklonjena v desno, kot to kaže slika B?

(glej prilogo 13!)

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

D-0170. Kaj pomeni kazanje kontrolnika leta, če je kazalec odklonjen v levo, kroglica pa v desno, kot to kaže slika C?

(glej prilogo 13!)

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

D-0171. Katera od slik kontrolnika leta ustreza kazanju instrumenta med levim zavojem pri vožnji po tleh?

(glej prilogo 13!)

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

D-0172. Kaj mora pokazati kontrolnik leta, če z zrakoplovom med vožnjo po tleh zavijamo v levo?

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

D-0173. Kako popravimo nekoordinirani desni zavoj, če je kroglica kontrolnika leta odklonjena v levo?

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

D-0174. Koordinator zavoja daje pilotu podatke o

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

D-0175. Koliko časa traja z zrakoplovom polni zavoj za 360°, če je kazanje koordinatorja zavoja, kot kaže slika?

(glej prilogo 14!)

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

D-0176. 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.

D-0177. Katero napako skušamo odpraviti s kompenzacijo magnetnega kompasa?

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

D-0178. 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.

D-0179. Ampermeter z ničlo na levi meri

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

D-0180. Kaj bi ukrenili, če takoj po zagonu motorja zrakoplova opazite, da kaže ampermeter tipa z ničlo na levi dokaj močan tok, čeprav so vsi uporabniki električnega toka izključeni?

- (1) Takoj ugasnem motor, ker alternator ne deluje.
- (2) Resetiram glavno stikalo alternatorja, in če se stanje ne popravi, ugasnem motor in obvestim mehanika, da alternator ne deluje.
- (3) Nič, ker v takšnem primeru lahko alternator daje tok samo za polnjenje akumulatorja, ki se pri zaganjanju motorja malo izprazni.

D-0181. Kaj pomeni v letu ničelni odčitek na ampermetru z ničlo na levi?

- (1) Normalno stanje.
- (2) Alternator ne deluje.
- (3) Nobeden od porabnikov električnega toka ni vključen.
- (4) Odgovora 2 in 3 sta oba pravilna.

D-0182. Kako po kazanju ampermetra z ničlo na levi ugotovimo, da alternator zrakoplova ne deluje? Odčitek na instrumentu

- (1) je maksimalen.
- (2) je nič in takšen ostane tudi po vključitvi značilnega električnega porabnika, n.pr. pristajalnega žarometu.
- (3) močno naraste po vključitvi električnega porabnika.

D-0183. Kaj nam kaže ampermeter zrakoplova z ničlo v sredini?

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

D-0184. Takoj po zagonu motorja zrakoplova opazite, da je kazalec ampermetra z ničlo v sredini pri izključenih porabnikih električnega toka odklonjen v desno. To pomeni, da se akumulator

- (1) prazni, ker alternator ne deluje, zato je potrebno poskusiti obuditi delovanja alternatorja z izključitvijo in ponovno vključitvijo glavnega stikala. Če se kazalec ne vrne na ničlo, ugasnem motor in obvestim mehanika.
- (2) prazni, zato takoj ugasnem motor.
- (3) polni, ker se pri zagonu motorja normalno nekoliko izprazni.

D-0185. Kaj lahko pomeni v letu ničelni odčitek na ampermetru z ničlo v sredini?

- (1) Normalno stanje; električni porabniki dobivajo tok od alternatorja.
- (2) Izpad alternatorja.
- (3) Nobeden od porabnikov električnega toka ni vključen.
- (4) Nenormalno stanje; električni porabniki se napajajo iz akumulatorja.

D-0186. V letu opazite na ampermetru z ničlo v sredini, da je kazalec odklonjen v levo. Kaj to pomeni in kaj boste kot pilot zrakoplova ukrenili?

- (1) Normalno stanje; akumulator se polni, zato letim naprej, opazujem kazanje instrumenta in pričakujem padanje odčitka.
- (2) Normalno stanje; instrument kaže trenutno porabo električnega toka, ki jo pošilja v sistem alternator.
- (3) Nenormalno stanje; akumulator se prazni, ker alternator ne deluje oziroma ne more pokrivati potreb vseh vključenih električnih porabnikov na zrakoplovu. Če se po izključitvi in ponovni vključitvi glavnega stikala stanje ne popravi, zmanjšam porabo električnega toka na najmanjšo mogočo mero in pristanem na najbližje letališče.

D-0187. Kaj pomeni to, če se v letu prižge oranžna lučka na instrumentalni plošči zrakoplova?

- (1) Izhodna napetost je prevelika.
- (2) Akumulator je prazen.
- (3) Alternator se pregreva.
- (4) Alternator ne daje nobenega toka.

D-0188. Standardna radijska postaja v zrakoplovu deluje na frekvenčnem območju

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

D-0189. 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.

D-0190. 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.

D-0191. Z nastavitvijo 118,27 na VHF radijski postaji zrakoplova dejansko selektiramo

- (1) frekvenco 118,270 MHz.
- (2) frekvenčni obseg 118,270 MHz do 118,299 MHz.
- (3) frekvenco 118,275 MHz.
- (4) frekvenco 118,270 KHz.

D-0192. 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.

D-0193. Predpisana izhodna moč radijske postaje na zrakoplovu, ki leti izven območja letališča, mora biti najmanj

- (1) 1 W.
- (2) 2,5 W.
- (3) 4 W.
- (4) 8 W.

D-0194. Kaj nastavljam z gumbom VOL na radijski postaji v zrakoplovu?

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

D-0195. Kaj naj stori pilot zrakoplova, če mu javijo, da ga po radijski zvezi slabo slišijo?

- (1) Zasuče gumb VOL v desno.
- (2) Primakne mikrofona bliže k ustom.
- (3) Izključi SQUELCH.
- (4) Zasuče gumb VOL v levo.

D-0196. 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.

D-0197. 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.

D-0198. 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.

D-0199. Če se ELT aktivira, oddaja na frekvencah

- (1) 122,3 MHz in 122,8 MHz.
- (2) 123,0 MHz in 119,0 MHz.
- (3) 121,5 MHz in 243,0 MHz.
- (4) 118,0 MHz in 118,8 MHz.

D-0200. Na kakšen način se pravilno prepričamo, da ELT ni vključen?

- (1) Izključimo ELT po pristanku.
- (2) Vprašamo letališki stolp, če morda sprejema signal ELT.
- (3) Poslušamo na frekvenci 121,5 MHz.

D-0201. V katerem od položajev mora biti nastavljeno stikalo ELT zrakoplova pred vzletanjem?

- (1) ON.
- (2) ARM oziroma AUTO.
- (3) OFF.

D-0202. Za preizkus delovanja ELT moramo izbirno stikalo na napravi preklopiti v položaj

- (1) OFF.
- (2) ON.
- (3) ARM oziroma AUTO.

D-0203. Kdaj smemo preizkušati delovanje ELT?

- (1) Kadarkoli.
- (2) Petnajsto in petinštirideseto minuto polne ure.
- (3) Tekom prvih pet minut po polni uri.

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. Izotermija je

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

M-0009. Kaj je temperaturna inverzija?

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

M-0010. Značilnost temperaturne inverzije je

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

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

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

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

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

M-0013. Izraz "rosišče" pomeni temperaturo,

- (1) pri kateri vedno pride do pojava rose.
- (2) do katere se mora ohladiti zrak, da postane zasičen z vlago.
- (3) pri kateri je kondenzacija enaka izparevanju.

M-0014. Temperatura rosišča zračne mase

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

M-0015. Kaj izračunavamo s pomočjo naslednje formule?

(razlika med temperaturo in rosiščem) x 123 = ?

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

M-0016. Približno koliko znaša temperatura rosišča zraka na nivoju letališča, če je tam temperatura 20°C, piloti pa javljajo višino baz kumulusov 1.100 m nad letališčem?

- (1) -3°C.
- (2) 5°C.
- (3) 7°C.
- (4) 11°C.

M-0017. Približno koliko znaša višina baz kumulusov nad tlemi, če je temperatura zraka pri tleh 27°C, rosišče pa 15°C?

- (1) 1.000 m.
- (2) 1.500 m.
- (3) 2.000 m.
- (4) 2.700 m.

M-0018. Na približno kolikšno višino baz kumulusov nad letališčem lahko računamo, če je trenutno rosišče zraka pri tleh 5°C, napovedana dnevna maksimalna temperatura pa je 25°C?

- (1) 2.800 m.
- (2) 2.500 m.
- (3) 2.000 m.
- (4) 1.500 m.

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

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

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

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

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

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

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

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

M-0023. Kolikšno temperaturo zraka lahko pričakujemo na višini 7.500 ft, če je temperatura zraka na nadmorski višini 1.500 ft 15°C ?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

M-0037. Toplega poletnega dne letite v Alpah in obkrožite goro točno v višini vrha. Višinomer, ki je nastavljen na tlak QNH, v takšnem vremenu kaže vrednost, ki je v primerjavi z višino vrha

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

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

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

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

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

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

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

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

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

M-0042. Relativna vlažnost spuščajočega zraka v prosti atmosferi

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

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

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

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

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

M-0045. Radiacijska megla nastaja

- (1) v mirnih in jasnih nočeh, ko leži topel in vlažen zrak nad nižjimi ravninskimi predeli.
- (2) pri premikanju vlažnega tropskega zraka preko hladne površine odprtega morja.
- (3) pri premikanju hladnega zraka preko toplejše vodne površine.
- (4) ko slab veter premika ponoči topel in vlažen zrak ob pobočjih navzgor.

M-0046. Adveksijska megla se pojavlja

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

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

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

M-0048. 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-0049. Kateri so tisti oblaki, iz katerih ni pričakovati padavin?

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

M-0050. Padavine v obliki ploh v glavnem padajo iz oblakov tipa

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

M-0051. Pri kateri vrsti oblakov lahko pričakujemo padavine v obliki ploh?

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

M-0052. Kateri so tisti oblaki, pod katerimi lahko naletimo na intenzivne padavine v obliki ploh?

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

M-0053. Kakšen veter pomeni znak na meteoroloških kartah?

(glej prilogo 19!)

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

M-0054. Kakšen veter piha v naših krajih pred prihodom oblačne fronte z zahoda?

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

M-0055. Kakšen veter lahko pričakujemo po prehodu hladne fronte, ki se Sloveniji približuje z zahoda?

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

M-0056. 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-0057. 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-0058. 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-0059. 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-0060. Kateri je najbolj nevaren pojav pri letenju v bližini nevihte?

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

M-0061. Kateri od navedenih oblakov so vedno sestavljeni iz ledenih kristalov?

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

M-0062. Oblaki, ki se pojavljajo na srednjih višinah, so

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

M-0063. Kateri oblaki že zgodaj dopoldne oznanjajo verjetnost nastanka neviht?

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

M-0064. 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-0065. Katera od naslednjih vrst oblakov se razteza skozi vsaj tri nivoje oblakov?

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

M-0066. Katera od naslednjih vrst oblakov se razteza skozi vsaj dva nivoja oblakov?

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

M-0067. Katera vrsta oblakov je značilna za stabilno atmosfero?

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

M-0068. Kateri oblaki so posledica termične konvekcije?

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

M-0069. Oblaki z najbolj razvito turbulenco so

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

M-0070. Katera vrsta oblakov je značilna za labilno atmosfero?

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

M-0071. Katera vrsta oblakov nastane pomladi in poleti na čistem nebu kot posledica močnega segrevanja tal?

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

M-0072. Dopoldne so se razvili kumulusi, opoldne pa je nebo z njimi že močno prekrito. V takšnem primeru moramo najbolj verjetno računati na

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

M-0073. Obsežno spuščanje zraka v področju visokega zračnega tlaka imenujemo

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

M-0074. 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-0075. Kateri neugodni vremenski pogoji so značilni za zimski anticiklon?

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

M-0076. 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-0077. 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-0078. V kateri smeri rotirajo na severni polobli področja nizkega in v kateri smeri področja visokega zračnega tlaka?

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

M-0079. 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-0080. 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-0081. 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-0082. 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-0083. 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-0084. 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-0085. Kateri vremenski pojav je poleti najbolj značilen za hladno fronto?

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

M-0086. 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-0087. Kateri oblaki so značilni za hladno fronto?

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

M-0088. 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-0089. 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-0090. 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-0091. 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-0092. Pojav cirusne oblačnosti na splošno pomeni prihod

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

M-0093. 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-0094. 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-0095. Kateri oblaki so značilni za vlažen in stabilen zrak oblačne fronte?

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

M-0096. Kdaj je bilo izdano naslednje vremensko poročilo?

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

- (1) Ob 16:30 po lokalnem času.
- (2) Ob 16 uri UTC, 30. dne tekočega meseca.
- (3) Ob 16:30 UTC, 13. dne tekočega meseca.
- (4) Ob 24:00 po lokalnem času, 8. dne tekočega meseca.

M-0097. Kakšen veter je pihal na letališču v času opazovanja vremena?

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

- (1) Jugozahodnik spremenljive smeri.
- (2) Zahodnik jakosti od 16 kt do 30 kt.
- (3) Jugozahodnik jakosti 8 km/h.
- (4) Jugozahodnik jakosti 8 kt.

M-0098. Koliko je znašala meteorološka vidljivost na letališču?

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

- (1) Med 5 in 10 km.
- (2) 600 m.
- (3) Več kot 10 km.
- (4) 600 ft.

M-0099. Kakšne padavine so bile na letališču v času opazovanja vremena?

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

- (1) Plohe.
- (2) Enakomeren in zmeren dež.
- (3) Toča.
- (4) Zmerno pršenje.

M-0100. Koliko je znašala spodnja baza oblačnosti na letališču v času opazovanja vremena?

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

- (1) 300 m.
- (2) 10 ft.
- (3) 100 ft.
- (4) 1000 m.

M-0101. Kolikšna je bila količina oblačnosti v najnižji plasti oblakov nad letališčem v času opazovanja vremena?

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

- (1) 8/8.
- (2) 5/8 do 7/8.
- (3) 1/8 do 2/8.
- (4) Manj kot 1/8.

M-0102. Kakšna je bila temperatura na letališču v času opazovanja vremena?

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

- (1) Med 10°C in 18°C.
- (2) 17°C.
- (3) 16°C.
- (4) Med 16°C in 17°C.

M-0103. Koliko je znašal zračni tlak na letališču v času opazovanja vremena?

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

- (1) 1018 hPa (QFE).
- (2) 1000 hPa (QNH).
- (3) 999 hPa (QFE).
- (4) 1018 hPa (QNH).

M-0104. Kdaj oziroma v katerem časovnem obdobju lahko računamo, da se bo vidljivost na letališču popravila na največ 800 m?

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

- (1) Od 17:00 UTC do 18:00 UTC.
- (2) Po 17:00 UTC.
- (3) Do 17:00 UTC.
- (4) Po 18:00 UTC.

M-0105. Kdaj lahko računamo, da se bo megla na letališču dvignila in da bo vreme primerno za VFR letenje?

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

- (1) Med 17:00 in 18:00 UTC.
- (2) Do 17:00 UTC.
- (3) Do najkasneje 18:00 UTC.
- (4) Po 18:00 UTC.

M-0106. Kdaj je bila izdana naslednja vremenska napoved?

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

- (1) Ob 06:00 UTC, 24. dne tekočega meseca.
- (2) Ob 06:00 po lokalnem času, 24. dne tekočega meseca.
- (3) Ob 16:00 UTC, 24. junija tekočega leta.
- (4) Opolnoči po UTC, 16. dne tekočega meseca.

M-0107. Za katero časovno obdobje velja napoved vremena na letališču?

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

- (1) Za ves 24. dan tekočega meseca.
- (2) Za čas med 06:00 in 24:00 po lokalnem času, 16. dne tekočega meseca.
- (3) Za čas med 06:00 in 24:00 UTC, 16. dne tekočega meseca.
- (4) Za ves 16. dan tekočega meseca.

M-0108. Kateri nevaren vremenski pojav je napovedan nad letališčem med 06:00 in 08:00 UTC?

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

- (1) Orkanski veter.
- (2) Podhlajen dež.
- (3) Kumulonimbusi.
- (4) Toča.

M-0109. Kakšno bo vreme, na katerega moramo računati nad letališčem v drugi polovici dopoldneva?

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

- (1) Ves čas bo pihal sunkovit jugovzhodnik, računati je na zmerne plohe iz kumulonimbusov, vendar bo vidljivost več kot 10 km.
- (2) Občasno bo pihal jugovzhodnik s sunki do 22 km/h, nad letališčem se bodo pojavljali kumulonimbusi, nebo v celoti pokrito z oblaki s spodnjo bazo na 2000 m, vidljivost bo ostala ugodna za vizuelno letenje.
- (3) Nevarnih meteoroloških pojavov in padavin ne bo, vendar vidljivost ne bo primerna za vizuelno letenje.
- (4) Občasno bo pihal jugovzhodnik s sunki do 22 vozlov, vidljivost se bo zmanjšala in ne bo zadostna za vizuelno letenje in računati je na zmerne plohe iz kumulonimbusov.

M-0110. Kdaj lahko z gotovostjo računate na to, da vremenski pogoji na letališču ne bodo primerni za VFR letenje?

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

- (1) Med 08:00 UTC in 12:00 UTC.
- (2) Do 08:00 UTC.
- (3) Po 12:00 UTC.
- (4) Ves čas, za katerega je izdana vremenska napoved.

M-0111. Kakšno vreme je napovedano na letališču po 12:00 UTC?

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

- (1) Deževno vreme s plohami, sunkovitim vetrom in vidljivostjo pod 10 km.
- (2) Pihal bo jugovzhodnik srednje jakosti, vidljivost se bo izboljšala na vrednost preko 10 km, padavine bodo prenehale, oblačnost se bo nekoliko povečala in spodnja baza oblakov bo 600 m.
- (3) Vidljivost se bo popravila in bo znašala med 5 km in 10 km, količina oblačnosti se bo zmanjšala na 1/8 na 600 m in 1/8 na 3000 m.
- (4) Pihal bo jugovzhodnik jakosti 6 kt, vidljivost bo ugodna za vizuelno letenje, nebo bo v celoti pokrito z oblaki s spodnjo bazo na 600 m.

M-0112. V katerem časovnem obdobju lahko računate na letališču na vremenske razmere, primerne za vizuelno letenje?

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

- (1) Ves čas veljavnosti vremenske napovedi.
- (2) Šele po 12:00 UTC.
- (3) Samo med 08:00 UTC in 12:00 UTC.
- (4) Med 06:00 UTC in 08:00 UTC ter po 12:00 UTC.

M-0113. Glede na katero od navedenih vremenskih poročil METAR je verjetnost dežja največja?

- a) 34004KT 9999 SCT040 SCT100 M05/MO8 Q1014 NOSIG=
- b) 23015KT 8000 BKN030 OVC070 17/14 Q1009 BECMG 4000=
- c) 16002KT 0100 FG SCT300 6/6 Q1022 BECMG 1000=
- d) 05016G33KT 8000 OVC015 08/06 Q1028 NOSIG=

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

M-0114. Katero od navedenih vremenskih poročil METAR najbolj verjetno kaže, da se bo na letališču pojavila megla?

- a) 151850Z 21003KT 8000 SCT250 12/M08 Q1028 NOSIG=
- b) 151850Z 06018G30KT 5000 BR OVC010 04/01 Q1024 NOSIG=
- c) 151850Z 15003KT 6000 SCT120 05/04 Q1032 BECMG 1600=
- d) 151850Z 25010KT 4000 BR BKN012 OVC030 12/10 Q1006 TEMPO 1500=

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

M-0115. Poletnega dne je meteorološka postaja na letališču zabeležila naslednji zaporedni razvoj vremena:

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

Iz tega lahko sklepamo, da je dopoldne postajo prešla

- (1) topla fronta, popoldne pa hladna fronta.
- (2) hladna fronta, popoldne pa topla fronta.
- (3) hladna fronta, popoldne pa je prevladovalo vreme toplega sektorja.
- (4) hladna fronta, popoldne pa je prevladovalo postfrontalno vreme.

M-0116. Meteorološka postaja na letališču je zabeležila naslednje zaporedje razvoja vremena:

180450Z 23015KT 3000 +RA BR FEW008 SCT020 OVC030 13/12 Q1010 NOSIG=
 180650Z 25008KT 6000 SCT040 BRK090 18/14 Q1014 RERA NOSIG=
 180850Z 25006KT 8000 SCT040 SCT100 19/15 Q1009 NOSIG=
 181050Z 24008 KT 9999 SCT040 SCT100 21/15 Q1008 NOSIG=
 181250Z 23012KT CAVOK 23/16 Q1005 NOSIG=
 181450Z 23016 KT 9999 SCT040 BKN090 24/17 Q1003 BECMG 24020G40KT TS=
 181650Z 24018G35KT 3000 +TSRA BR FEW006 BKN015CB 18/16 Q1002 NOSIG=
 181850Z 28012KT 9999 SCT030 SCT100 13/11 Q1005 NOSIG=

Kaj lahko sklepamo iz tega?

- (1) Zgodaj dopoldne je postajo prešla topla fronta, popoldne pa hladna fronta.
- (2) Zgodaj dopoldne je postajo prešla hladna fronta, popoldne pa topla fronta.
- (3) Nastopile so lokalne nevihte.

M-0117. Na letališču je meteorološka postaja zabeležila naslednje zaporednje vremena:

040650Z 19002KT 3000 BR SCT280 08/07 Q1019 BECMG 5000=
 040850Z 21004KT 8000 OVC280 10/07 Q1019 NOSIG=
 041050Z 22007KT CAVOK 14/06 Q1017 NOSIG=
 041250Z 22012KT 9999 SCT040 SCT100 OVC250 18/17 Q1016 NOSIG=
 041450Z 22015KT 9999 SCT040 OVC080 17/06 Q1014 NOSIG=
 041650Z 23014KT 8000 -RA SCT030 OVC070 16/10 Q1013 TEMPO 3000=
 041850Z 24018KT 4000 +RA BR FEW010 BKN020 19/13 Q1012 NOSIG=
 042050Z 26009KT 8000 SCT030 BKN080 19/13 Q1012 RERA NOSIG=

Kaj lahko sklepamo iz tega?

- (1) Zjutraj je postajo prešla hladna fronta, popoldne pa tudi nova hladna fronta.
- (2) Ta dan je bil severni prodor.
- (3) Postajo je prešla topla fronta.
- (4) Zjutraj je postajo prešla topla fronta, proti večeru pa hladna fronta.

M-0118. Katero od naslednjih meteoroloških poročil METAR bi lahko v skladu s predpisi okrajšali z izrazom CAVOK (minimalna sektorska višina je 4.000 ft)?

- a) 34004KT 7000 MIFG SCT260 09/08 Q1019 NOSIG=
- b) 27019G37KT 9999 BKN050 18/14 Q1016 NOSIG=
- c) 00000KT 0100 FG VV001 11/11 Q1025 BECMG 0500=
- d) 26012KT 8000 -SHRA BKN025TCU 16/12 Q1018 NOSIG=

- (1) a.
- (2) b.
- (3) c.
- (4) d.
- (5) Nobeno.

POGONSKA SKUPINA (E)

E-0001. Kaj pomeni pri motorju Rotax 503 1 V oznaka "1 V"?

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

E-0002. Moč letalskega motorja brez kompresorja pada z višino zato, ker zaradi

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

E-0003. Kaj je vzrok padanju moči z višino motorja brez polnilnika?

- (1) Nižje delovne temperature motorja.
- (2) Padec temperature zraka.
- (3) Naraščanje vlažnosti zraka.
- (4) Padec gostote zraka.

E-0004. Pri kateri od navedenih kombinacij meteoroloških parametrov pogojujejo vsi trije činitelji večjo zmogljivost motorja?

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

E-0005. Pri kateri od navedenih kombinacij meteoroloških parametrov pogojujejo vsi trije činitelji manjšo zmogljivost motorja?

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

E-0006. Kako vpliva velika standardna višina na zmogljivosti zrakoplova?

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

E-0007. Kateri meteorološki dejavnik pri tleh najbolj vpliva na vzletne zmogljivosti zrakoplova?

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

E-0008. Katero temperaturo moramo upoštevati pri določanju zmogljivosti batnega motorja?

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

E-0009. Batni motor zrakoplova lahko razvija največjo moč

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

E-0010. Motor Rotax 503 je

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

E-0011. Gorivna zmes prihaja v dvotaktni motor skozi

- (1) sesalni kanal in sesalni ventil.
- (2) sesalni kanal in lamelni ventil.
- (3) sesalni ventil in lamelni ventil.

E-0012. Zgorjena gorivna zmes izhaja iz dvotaktnega motorja skozi

- (1) izpušni ventil in izpušni kanal.
- (2) izpušni ventil.
- (3) izpušni kanal.

E-0013. Za zagotavljanje boljšega izkoristka motorja je izpušni sistem pri dvotaktnih motorjih uglasen tako, da

- (1) z zapiranjem izpušnega ventila prepreči gorivni zmesi izhajanje iz valja.
- (2) prepreči gorivni zmesi izhajanje iz valja pred zgorevanjem.
- (3) s pomočjo lamelnega ventila prepreči gorivni zmesi izhajanje iz valja.

E-0014. Moč in izkoristek dvotaktnega motorja sta lahko občutno slabša, če

- (1) vgradimo izpušni sistem, ki ni uglašen z motorjem.
- (2) se na izpušnem ventilu naberejo ogljene naslage.
- (3) se filtri sesalnih ventilov ne napolnijo s tlakom, kar povzroči neustrezno gorivno zmes.

E-0015. Katera dela batnega motorja povezuje ojnica?

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

E-0016. Blok sodobnega letalskega motorja je izdelan iz

- (1) aluminijeve litine.
- (2) titanove litine.
- (3) jeklene litine.
- (4) medenine.

E-0017. Kateri del v batnem štiritačnem motorju je namenjen krmiljenju ventilov?

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

E-0018. V primeru, da se motor zrakoplova nenadoma ustavi s kovinskim zvokom in če se pri tem propeler preneha vrteti, je najbolj verjeten vzrok za to

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

E-0019. Koliko ventilov je v valju klasičnega batnega štiritačnega motorja zrakoplova?

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

E-0020. V primerjavi z vrtljaji glavne gredi se odmična gred v batnem štiritačnem motorju vrti

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

E-0021. Kaj je lahko posledica prekomernega napetja jermena reduktorja?

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

E-0022. Katera sta tista dva takta štiritaktnega batnega motorja, pri katerih sta oba ventila zaprta?

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

E-0023. Kje dobimo uraden podatek o tem, kateri tip olja in kakšna viskoznost olja je prepisana za motor našega zrakoplova?

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

E-0024. Kateri od načinov mazanja gibljivih delov motorja je najbolj pogosto v uporabi pri dvotaktnem motorju?

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

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

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

E-0026. Kakšna gradacija olja je predpisana za reduktor vrste "C" dvotaktnega motorja Rotax?

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

E-0027. Ali lahko bencinu za dvotaktni letalski motor dodamo mešanico sintetičnega in mineralnega dvotaktnega olja?

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

E-0028. Potem ko letalski motor vžge, mora pilot najprej

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

E-0029. Kaj je normalno potrebno storiti, če po vžigu toplega štiritaktnega motorja zrakoplova tlak olja po predpisanem času ne doseže predpisane vrednosti?

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

E-0030. Potem ko štiritaktni motor zrakoplova steče, mora pilot opazovati tlak olja. Če je bil motor hladen, ga je potrebno

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

E-0031. Kaj pomeni pojav modrega dima iz izpušnih cevi med preizkusom delovanja batnega štiritaktnega motorja zrakoplova?

- (1) Ročica korekcije zmesi je preveč izvlečena.
- (2) Batni obročki so se zataknili ali pa so izrabljeni.
- (3) Zmes je prebogata.
- (4) Uplinjač je nastavljen na preveč siromašno zmes.

E-0032. Nenormalno visoka temperatura olja v štiritaktnem motorju lahko pomeni

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

E-0033. Najbolj verjeten vzrok nihanja tlaka olja v štiritaktnem batnem motorju zrakoplova je

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

E-0034. Kakšen bi bil pravilen postopek pilota, če vročega poletnega dne med vzpenjanjem temperatura glav valjev motorja zrakoplova narašča in se bliža rdeči črti na instrumentu?

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

E-0035. Kaj je najbolj verjeten vzrok temu, če pri motorju Rotax 582 v letu pade moč, iz izpušnih cevi pa se pojavi gost bel dim?

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

E-0036. Notranje odvajanje toplote pri štiritaktnem batnem motorju je še posebej odvisno od

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

E-0037. Kaj je posledica previsoke temperatura motorja, v zraku ali na tleh?

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

E-0038. Kaj je potrebno ukreniti, če pride med vožnjo po tleh do pregrevanja štiritaktnega motorja zrakoplova?

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

E-0039. Če med doletom oziroma v spuščanju z malim plinom temperatura glav valjev batnega štiritaktnega motorja zrakoplova prekomerno pade, je potrebno

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

E-0040. Zračno hlajeni motorji odvajajo toploto

- (1) preko hladilnih reber glave valja.
- (2) s pomočjo zraka, ki teče skozi rebra hladilnika.
- (3) preko tipala merilca temperature glav valjev.

E-0041. Kroženje hladilne tekočine pri tekočinsko hlajenih motorjih se normalno zagotavlja

- (1) s kapilarnim dvigom.
- (2) z električno črpalko.
- (3) z motorsko črpalko.

E-0042. Zakaj mora pilot pred zagonom hladnega motorja z ročno brizgalko vbrizgati gorivo v motor?

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

E-0043. Koliko znaša specifična masa aviobencina?

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

E-0044. Najbolj verjeten vzrok za zasukanje propelerja nazaj pri startanju batnega motorja zrakoplova je

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

E-0045. Koliko tehta 1 USA galona aviobencina 100 LL?

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

E-0046. Koliko tehta 53 litrov aviobencina 100 LL?

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

E-0047. Aviobencin gradacije 100 LL je obarvan

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

E-0048. Kako je obarvan aviobencin z oktanskim številom 80/87?

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

E-0049. Kakšne barve je aviobencin gradacije 100/130?

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

E-0050. Batni motorji z visokim kompresijskim razmerjem morajo uporabljati visokooktansko gorivo predvsem zato, da

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

E-0051. Kaj od navedenega je lahko vzrok previsokih temperatur olja in glav valjev batnega štiritaktnega motorja?

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

E-0052. Kaj je vzrok detonacij pri štiritaktnem batnem motorju?

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

E-0053. Najbolj verjetna posledica uporabe goriva za pogon zrakoplova z nižjim oktanskim številom od predpisanega za zadevni tip motorja je

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

E-0054. Pravilen začetni postopek pilota letala s fiksnim propelerjem, če pride v fazi vzletanja do detonacij v motorju, je

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

E-0055. Zakaj ugašamo batni motor zrakoplova z ročico zmesi in ne s stikalom magnetov?

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

E-0056. Kakšno nadomestno gorivo lahko uporabljamo za pogon batnega zrakoplova, če aviobencina s predpisanim oktanskim številom ne dobimo?

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

E-0057. Ali je na vmesnem pristanku dovoljeno dotočiti v rezervoar ultralahkega zrakoplova z dvotaktnim motorjem kerozin, če drugega goriva ni na voljo?

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

E-0058. Ali je dovoljeno natočiti v rezervoar ultralahkega zrakoplova z dvotaktnim motorjem neosvinčen bencin, če drugega goriva na vmesnem pristanku ni na voljo?

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

E-0059. Kakšno gorivo je predpisano za dvotaktne motorje Rotax?

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

E-0060. Kakšno gorivo je predpisano za štiritaktne motorje Rotax 912 UL z letalskim certifikatom FAR 33?

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

E-0061. Kaj je posledica uporabe goriva z nižjim oktanskim številom od predpisanega?

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

E-0062. Kaj je lahko najbolj verjeten vzrok temu, da se batni motor zrakoplova nenadoma ustavi, pri tem pa ni bilo slišati kovinskega zvoka in propeler se prosto vrti?

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

E-0063. Prvi znak zaledenitve uplinjača pri štiritaktnem motorju zrakoplova v fiksnim propelerjem je

- (1) povečanje RPM.
- (2) padec RPM.
- (3) padec tlaka olja.

E-0064. Kaj je lahko najbolj verjeten vzrok detonacij ali pa prekinjanju batnega motorja zrakoplova med preizkusom delovanja?

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

E-0065. Naloga uplinjača v batnem motorju je

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

E-0066. Kaj je začetni znak zaledenitve uplinjača pri motorju s propelerjem stalnega koraka in z uplinjačem s plovcem?

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

E-0067. Način napajanja batnega motorja zrakoplova brez uplinjača, pri katerem dobiva motor odmerjeno količino goriva pod tlakom neposredno v sesalni vod, imenujemo

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

E-0068. Koliko znaša pri batnem motorju optimalno razmerje gorivo/zrak?

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

E-0069. Količino goriva, ki teče skozi uplinjač, neposredno odreja

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

E-0070. Naloga pospeševalne črpalke v uplinjaču je

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

E-0071. Z ročico korekcije zmesi

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

E-0072. Če se letalo vzpenja na večjo višino z ročico zmesi v položaju RICH, sestava zmesi gorivo/zrak

- (1) ostaja nespremenjena.
- (2) postaja siromašnejša.
- (3) postaja bogatejša.

E-0073. Med križarjenjem z zrakoplovom z batnim motorjem na višini 9.500 ft ste ustrezno nastavili zmes. Kaj se zgodi, če znižate na višino 4.500 ft, ne da bi zmes ponovno nastavili?

- (1) Zmes postane presiromašna.
- (2) V valje motorja prihaja več goriva, kot je potrebno za normalno zgorevanje, zato presežek goriva absorbira toploto in temperatura glav valjev se zniža.
- (3) Zaradi prebogate zmesi se zviša temperatura glav valjev in pride lahko do detonacij v motorju.
- (4) Zmes postane prebogata.

E-0074. Do kakšnih sprememb pride v sestavi zmesi po vključitvi gretja uplinjača?

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

E-0075. Med preizkusom delovanja motorja batnega zrakoplova na letališču z veliko elevacijo opazite grobo delovanje motorja. Pri kontroli delovanja magnetov se stanje ne popravi, pri kontroli delovanja gretja uplinjača pa se celo poslabša. Kaj bi po logiki najprej ukrenili?

- (1) Poskusim, če motor gladko teče pri nekoliko bolj siromašni zmesi.
- (2) Vrnem se pred hangar in poiščem mehanika.
- (3) Zmanjšam tlak polnjenja, da odpravim detonacije.
- (4) Prekontroliram, če je ročica zmesi v položaju FULL RICH.

E-0076. Normalen postopek siromašenja zmesi v križarjenju je vlečenje ročice korekcije zmesi proti položaju LEAN, dokler vrtljaji motorja ne

- (1) padejo na minimum.
- (2) dosežejo maksimum.
- (3) dosežejo maksimum, nato pa v tej točki vrniti ročico korekcije zmesi nekoliko naprej.

E-0077. Splošno priporočeni postopek v primeru pojave plamena iz vstopnika za zrak med startanjem batnega motorja zrakoplova je:

- (1) obrniti stikalo vžiga v položaj OFF.
- (2) nadaljevati z normalnim startanjem.
- (3) nadaljevati z vrtenjem motorja, povleči ročico korekcije zmesi v položaj IDLE CUT-OFF in do konca odpreti plin.

E-0078. Kaj pomeni pojav črnega dima iz izpušnih cevi med preizkusom delovanja batnega štiritačnega motorja zrakoplova?

- (1) Ročica korekcije zmesi je preveč izvlečena.
- (2) Batni obročki so se zataknili ali pa so izrabljeni.
- (3) Zmes je prebogata.
- (4) Uplinjač je nastavljen na preveč siromašno zmes.

E-0079. Pri vzletanju z letališča na morskem nivoju mora biti ročica korekcije zmesi v položaju

- (1) naprej (FULL RICH).
- (2) nazaj (FULL RICH).
- (3) nazaj (FULL LEAN).
- (4) naprej (FULL LEAN).

E-0080. Zakaj je potrebno med vožnjo po tleh uporabljati gretje uplinjača skrajno previdno?

- (1) Prah in ostali trdi delci lahko pridejo v motor in ga poškodujejo.
- (2) Zaradi visokih temperatur vstopnega zraka lahko pride do detonacij.
- (3) Zaradi bogate zmesi lahko pride do zamašitve svečk.
- (4) Motor se lahko pregreje.

E-0081. Uplinjač s plovcem je v primerjavi s sistemom za neposredno vbrizgavanje goriva na splošno

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

E-0082. Zaradi zaledenelega difuzorja uplinjača

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

E-0083. Ali lahko pride do zaleditve uplinjača pri zunanji temperaturi +20°C?

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

E-0084. Kateri so tisti pogoji, pri katerih je verjetnost težav zaradi zaledenitve klasičnega uplinjača največja?

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

E-0085. Kdaj je verjetnost zaledenitve uplinjača največja?

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

E-0086. Znak nabiranja ledu v grlu uplinjača je

- (1) grobo delovanje motorja, ki mu sledi padec tlaka olja.
- (2) hiter porast RPM, ki mu sledi grobo delovanje motorja.
- (3) padec RPM, ki mu sledi grobo delovanje motorja.

E-0087. Kateri je prvi znak zaledenitve klasičnega uplinjača s plovcem pri zrakoplovu s propelerjem fiksnega koraka?

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

E-0088. Pri zrakoplovih s propelerjem fiksnega koraka ugotovimo, če je uplinjač zaledenel tako, da vključimo gretje uplinjača in opazujemo merilec vrtljajev, ki v takšnem primeru pokaže

- (1) povečanje, nato pa postopno padanje števila vrtljajev.
- (2) padec, nato pa število vrtljajev ostane stalno.
- (3) padec, nato pa postopno povečanje števila vrtljajev.

E-0089. Med križarjenjem z zrakoplovom, opremljenim s propelerjem fiksnega koraka, vključite polno gretje uplinjača. Kakšno začetno spremembo v delovanju motorja morate normalno pričakovati?

- (1) Navedeni postopek nima nobenega vpliva na delovanje motorja.
- (2) Vrtljaji nekoliko narastejo zaradi dotoka bolj vročega zraka v motor.
- (3) Vrtljaji nekoliko padejo zaradi spremenjene sestave zmesi.
- (4) Vrtljaji pričejo nihati zaradi neenakomerne sestave zmesi.

E-0090. V letu je moč motorja zrakoplova s propelerjem fiksnega koraka pričela padati, ker se je zaledenil uplinjač. Se vrtljaji motorja po vključitvi gretja uplinjača takoj vrnejo na prejšnjo vrednost?

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

E-0091. Pri kontroli delovanja motorja na zemlji preverimo delovanje gretja uplinjača s tem, da premaknemo ročico gretja uplinjača v položaj HOT in prekontroliramo, da

- (1) vrtljaji motorja nekoliko padejo.
- (2) vrtljaji motorja nekoliko narastejo.
- (3) se poveča dotok toplega zraka v kokpit.
- (4) Te kontrole na zemlji ni mogoče izvajati.

E-0092. Z vključitvijo gretja uplinjača

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

E-0093. Kako se odzove motor zrakoplova s propelerjem fiksnega koraka na vključitev gretja uplinjača?

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

E-0094. Ali lahko motor parkiranega sodobnega batnega zrakoplova vžge, če z roko zasučemo propeler?

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

E-0095. Kateri tip svečk je predpisan za dvotaktne motorje Rotax?

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

E-0096. Kakšna je barva elektrod svečk ultralahkega zrakoplova, če sta uplinjač in vžig pravilno nastavljena?

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

E-0097. Pri standardnem magnetnem vžigalnem sistemu s platinastimi kontakti se predvžig nastavi z

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

E-0098. Kaj je posledica premajhnega predvžiga pri batnem motorju?

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

E-0099. Kaj je lahko posledica prevelikega predvžiga batnega motorja?

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

E-0100. Ali lahko batni motor vžge pri izključenem vžigu, če z roko zasučemo propeler?

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

E-0101. Kaj storiti, če motor ultralahkega zrakoplova na tleh po izklopu vžiga še naprej deluje?

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

E-0102. Kako pri letenju ugotovimo, da je stik na maso stikala vžiga zrakoplova slab ali prekinjen (motor Rotax, Hirth)? Motor

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

E-0103. Koliko svečk še deluje v šestvaljnim standardnem letalskem motorju, če odpove eden od magnetov?

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

E-0104. Eden od namenov dvojnega sistema vžiga pri dvotaktnem motorju je

- (1) zvečanje zanesljivosti sistema vžiga.
- (2) enakomerna porazdelitev temperature.
- (3) enakomeren tlak v glavi valja.

E-0105. Kakšen sistem za vžig je običajno vgrajen v batnih motorjih športnih zrakoplovov?

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

E-0106. Kaj je najbolj verjeten vzrok temu, da štiritaktni motor zrakoplova po izključitvi magnetov noče ugasniti?

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

E-0107. Posledica prekinitve vodnika stika magnetov z maso v letu je

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

E-0108. V primeru, da se pretrga vodnik stika magnetov z maso,

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

E-0109. Kaj je pilot dolžan najprej ukreniti, potem ko je parkirati zrakoplov z magneti, ki jih zaradi okvare stikala vžiga ni mogoče stakniti na maso?

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

E-0110. Zaradi zelo malih vrtljajev med startanjem motorja je potrebno zmanjšati kot predžiga. Pri nekaterih magnetih se to izvaja samodejno s pomočjo

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

E-0111. Kaj je posledica izpada enega magneta v križarjenju?

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

E-0112. Stikalo za hitro ugašanje motorja deluje tako, da

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

E-0113. Katere od naslednjih lastnosti ustrezajo zrakoplovu s propelerjem malega koraka?

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

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

E-0114. Z nastavljanjem koraka propelerja zrakoplova je mogoče doseči

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

E-0115. Propeler, ki je nastavljen za potovalno letenje,

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

E-0116. Zaradi reduktorja so vrtljaji propelerja manjši od vrtljajev motorja zrakoplova, zaradi česar

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

E-0117. Zaradi reduktorja na motorju zrakoplova je

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

E-0118. Kaj je najbolj pogost vzrok vibracijam propelerja na ultralahkem zrakoplovu?

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

E-0119. Kaj je lahko posledica prekoračitve najvišjih dovoljenih vrtljajev motorja?

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

E-0120. Najbolj učinkovit tip propelerja zrakoplova je propeler

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

E-0121. Kako vpliva v primerjavi z malo standardno višino velika standardna višina na učinek propelerja, in zakaj?

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

E-0122. Propeler stalnih vrtljajev pri spremembah položaja nosa letala glede na horizont vzdržuje stalne RPM s samodejnim nastavljanjem

- (1) položaja metuljčka v uplinjaču.
- (2) tlaka polnjenja valjev.
- (3) koraka krakov propelerja.

E-0123. Kako se odzove propeler stalnih vrtljajev v vodoravnem letu, če pilot doda plin?

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

E-0124. Kako reagira korak propelerja stalnih vrtljajev, če se pri nespremenjenem plinu nos zrakoplova spusti navzdol?

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

E-0125. Kakšna je pravilna nastavitvev koraka propelerja stalnih vrtljajev za vzletanje?

- (1) Mali korak (nizki RPM), kar da maksimalni izkoristek.
- (2) Veliki korak (nizki RPM), kar zagotovi najmanjši hrup.
- (3) Mali korak (visoki RPM), kar da maksimalno moč.
- (4) Veliki korak (visoki RPM), kar da maksimalno vlečno silo.

E-0126. Kakšen je skupni učinek žiroskopskega efekta propelerja, zračnega toka za propelerjem in efekta asimetrične vleke krakov desnosučnega propelerja na letalo pri vzletanju?

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

E-0127. Posledica žiroskopskega efekta propelerja pri dviganju repa letala od tal pri zaletu po tleh pri vzletanju je

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

E-0128. Zaradi vpliva toka propelerja letalo z desnosučnim propelerjem med zaletom po tleh pri vzletanju

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

LETALSKA NAVIGACIJA (N)

N-0001. Kateri točki na zemeljski obli določata zemljino os?

- (1) Severni geografski in severni magnetni pol.
- (2) Severni in južni geografski pol.
- (3) Severni in južni magnetni pol.
- (4) Ekvator-polobla.

N-0002. Približno koliko znaša obseg zemljinega ekvatorja?

- (1) 21.600 NM.
- (2) 40.075 km.
- (3) 30.000 NM.
- (4) 24.000 km.

N-0003. Premer zemljine oble na ekvatorju je v primerjavi z dolžino zemljine osi

- (1) večji za 43 km.
- (2) dvakrat večji.
- (3) enak.
- (4) manjši za 42 km.

N-0004. Premera zemljine oble na ekvatorju in na polih znašata

- (1) 40.076,594 km in 4.009,153 km.
- (2) 6.378,388 km in 6.356,912 km.
- (3) 12.757 km in 12.714 km.
- (4) 6.356,912 km in 6.378,388 km.

N-0005. 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. Najkrajšo razdaljo med dvema točkama na zemljini obli imenujemo

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

N-0007. 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-0008. 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-0009. 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-0010. Koliko velikih krogov (ortodrom) je mogoče določiti na zemljini obli?

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

N-0011. 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-0012. Kateri od navedenih krogov na zemljini obli nima središča v središču zemlje?

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

N-0013. Kaj je značilnost loksodrome?

- (1) Seka poldnevnik pod različnimi koti.
- (2) Je najkrajša razdalja med dvema točkama na zemljini obli.
- (3) Seka poldnevnik pod istim kotom.
- (4) Je veliki krog.

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

- (1) Samo vzporedniki.
- (2) Poldnevnik in ekvator.
- (3) Samo poldnevnik.
- (4) Samo ekvator.

N-0015. V kolikšnem času opravi sonce po nebu lok dolžine 5 ločnih stopinj?

- (1) V eni uri.
- (2) V 30 minutah.
- (3) V 20 minutah.
- (4) V 4 minutah.

N-0016. Sonce opravi v času ene ure med poldnevnik 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. V kakšnem času se spremeni kot sonca za 27 stopinj?

- (1) V 30 minutah.
- (2) V 90 minutah.
- (3) V 405 minutah.
- (4) V 108 minutah.

N-0018. Koordinirani svetovni čas (UTC) je

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

N-0019. 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-0020. 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-0021. 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-0022. 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-0023. Zemljepisni koordinati točke A na karti sta

(glej prilogo 16!)

- (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-0024. Kateri navigacijski orientir s karte se nahaja na poziciji z zemljepisnima koordinatama N 50° 19,0' in E 21° 04,2'?

(glej prilogo 16!)

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

N-0025. Koliko sta zemljepisni koordinati točke B na karti?

(glej prilogo 16!)

- (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-0026. Zemljepisni koordinati točke D na karti sta

(glej prilogo 17!)

- (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-0027. Katero vzletišče na karti ima zemljepisni koordinati N 44° 43,7' in W 78° 54,8'?

(glej prilogo 17!)

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

N-0028. Zemljepisni koordinati vojaškega letališča Greenbank na karti sta

(glej prilogo 17!)

- (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-0029. 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-0030. Dolžina ene navtične milje je

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

N-0031. Enačba za hitro pretvarjanje kilometrov v navtične milje je

- (1) $(\text{km} : 2) + 10\%$.
- (2) $(\text{km} \times 2) - 22\%$.
- (3) $(\text{km} : 2) - 10\%$.
- (4) $(\text{km} \times 2) - 10\%$.

N-0032. Dolžina ene statutne milje je

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

N-0033. 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-0034. Hitrost vetra 5 kt pomeni približno

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

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

(glej prilogo 16!)

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

N-0037. Dolžina rutnega segmenta B-C na karti je

(glej prilogo 16!)

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

N-0038. Razdalja med točkama C in A na karti je

(glej prilogo 16!)

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

N-0039. Dolžina rute D-E na karti je

(glej prilogo 17!)

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

N-0040. Razdalja med točkama E in F na karti je

(glej prilogo 17!)

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

N-0041. Kolika je dolžina rutnega segmenta F-D na karti?

(glej prilogo 17!)

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

N-0042. Kakšno razdaljo preleti zrakoplov z 32 gal uporabnega goriva v rezervoarjih pri povprečni porabi 7,1 gal/h, če leti s potovalno hitrostjo 108 kt in če upoštevamo, da mora imeti na koncu leta rezervo goriva za 1 uro letenja?

- (1) 379 NM.
- (2) 384 NM.
- (3) 420 NM.
- (4) 487 NM.

N-0043. Kakšno razdaljo preleti zrakoplov z 27 gal uporabnega goriva v rezervoarjih in pri povprečni porabi 6,8 gal/h pri potovalni hitrosti 93 kt in če upoštevamo, da mora imeti na koncu leta rezervo goriva 6 gal?

- (1) 287 NM.
- (2) 292 NM.
- (3) 301 NM.
- (4) 308 NM.

N-0044. Koliko uporabnega goriva bi morali imeti v rezervorjih zrakoplova za let dolžine 300 NM pri potovalni hitrosti 120 kt in pri povprečni porabi 7,3 gal/h in upoštevanjem rezerve goriva za 1 uro letenja?

- (1) 15,0 gal
- (2) 18,3 gal.
- (3) 21,4 gal.
- (4) 25,6 gal.

N-0045. Koliko znaša standardna temperatura (ISA) na barometriški višini (Pressure Altitude) 20.000 ft?

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

N-0046. Koliko znaša standardna temperatura (ISA) na barometriški višini (Pressure Altitude) 10.000 ft?

- (1) -5°C.
- (2) -10°C.
- (3) -15°C.

N-0047. Koliko znaša standardna temperatura (ISA) na barometriški višini (Pressure Altitude) 15.000 ft?

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

N-0048. Višinomer zrakoplova kaže barometriško višino (Pressure Altitude), če smo ga nastavili

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

N-0049. V kokpitu zrakoplova najlažje določimo barometriško višino (Pressure Altitude) tako, da nastavimo višinomer na

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

N-0050. Kdaj je barometriška višina (Pressure Altitude) enaka pravi višini?

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

N-0051. Kdaj sta barometriška višina (Pressure Altitude) in standardna višina (Density Altitude) enaki?

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

N-0052. Koliko znaša barometriška višina (Pressure Altitude), če je pri nastavitvi višinomera na 1013,2 hPa in pri standardni temperaturi odčitek 1.380 ft?

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

N-0053. Približno kolika je barometriška višina (Pressure Altitude), če kaže višinomer, nastavljen na tlak 1010 hPa, višino 1.380 ft?

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

N-0054. Standardna višina (Density Altitude) je

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

N-0055. Osnovni razlog za določanje standardne višine (Density Altitude) je določanje

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

N-0056. Kateri od navedenih faktorjev poveča standardno višino (Density Altitude) letališča?

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

N-0057. Pri temperaturi, nižji od standardne, je standardna višina (Density Altitude) glede na barometriško višino (Pressure Altitude)

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

N-0058. V primeru, ko je temperatura zraka na dani višini višja od standardne, je standardna višina (Density Altitude)

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

N-0059. Standardno višino (Density Altitude) lahko približno izračunamo iz barometrične višine (Pressure Altitude) brez navigacijskega računarja tako, da

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

N-0060. Približno koliko znaša standardna višina (Density Altitude) letališča, kjer kaže višinomer pri standardni temperaturi in nastavitvi 1011 hPa višino 1.300 ft?

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

N-0061. Za koliko se poveča standardna višina (Density Altitude) letališča z barometrično višino (pressure altitude) 3.000 ft pri temperaturi 0°C, če se temperatura dvigne na 10°C?

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

N-0062. Za koliko se spremeni standardna višina (Density Altitude), če se temperatura dvigne za 12°C?

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

N-0063. Izračunajte standardno višino (Density Altitude) letališča pri naslednjih pogojih:

QNH 1025 hPa
temperatura -4°C
elevacija 3.850 ft

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

N-0064. Izračunajte standardno višino (Density Altitude) letališča pri naslednjih pogojih:

QNH 1010 hPa
temperatura 27°C
elevacija 5.250 ft

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

N-0065. Izračunajte standardno višino (Density Altitude) letališča pri naslednjih pogojih:

QNH 1020 hPa
temperatura -20°C
elevacija 850 ft

- (1) +2.500 ft
- (2) +1.250 ft.
- (3) -3.600 ft.

N-0066. Izračunajte na pamet približno dejansko višino zrakoplova, ki leti na barometriški višini (Pressure Altitude) 6.000 ft, če je tlak QNH 1021 hPa in zunanja temperatura -7°C!

- (1) 5.550 ft.
- (2) 5.780 ft.
- (3) 6.000 ft.

N-0067. Katera je tista hitrost, ki se v osnovi meri z vsakim inštrumentom GPS?

- (1) Dejanska zračna hitrost.
- (2) Potovalna hitrost.
- (3) Navpična hitrost.
- (4) Hitrost vetra.

N-0068. Katera kratica pomeni hitrost, ki jo pilot neposredno čita na brzinomeru zrakoplova?

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

N-0069. Izračunajte IAS zrakoplova pri naslednjih pogojih:

TAS 115 kt
 OAT 20°C
 višina 8.000 ft
 QNH 1013,2 hPa

Tablica kalibriranja brzinomera

IAS	40	50	60	70	80	90	100	110	120
CAS	46	53	60	69	78	88	97	107	117

- (1) 100 KT.
- (2) 104 KT.
- (3) 107 KT.
- (4) 113 KT.

N-0070. 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!

- (1) 240 kt.
- (2) 235 kt.
- (3) 222 kt.

N-0071. Kolika je dejanska zračna hitrost (TAS) zrakoplova, ki leti s kalibrirano hitrostjo (CAS) 100 kt na barometriški višini (Pressure Altitude) 5.000 ft pri zunanji temperaturi 5°C?

- (1) 120 kt.
- (2) 116 kt.
- (3) 112 kt.
- (4) 108 kt.

N-0072. Zrakoplov leti na barometriški višini (Pressure Altitude) 3.000 ft pri zunanji temperaturi 10°C. Koliko znaša dejanska zračna hitrost (TAS), če pilot čita na brzinomeru 120 kt (napake vgradnje in napake instrumenta ne upoštevamo)?

- (1) 122 kt.
- (2) 126 kt.
- (3) 130 kt.
- (4) 134 kt.

N-0073. Določite dejansko zračno hitrost (TAS) zrakoplova, ki leti na barometriški višini (Pressure Altitude) 500 ft z indicirano hitrostjo (IAS) 110 kt, zunanja temperatura pa je -25°C (IAS=CAS)?

- (1) 103 KT.
- (2) 110 KT.
- (3) 112 KT.
- (4) 115 KT.

N-0074. Na barometriški višini (Pressure Altitude) 8.000 ft in pri zunanji temperaturi 10°C bi moral zrakoplov leteti z dejansko zračno hitrostjo (TAS) 125 kt. Kakšno hitrost bi v tem primeru moral vzdrževati pilot po brzinomeru, če razliko med CAS in IAS zanemarimo?

- (1) 95 kt.
- (2) 102 kt.
- (3) 109 kt.
- (4) 111 kt.

N-0075. S kakšno kalibrirano hitrostjo (CAS) bi morali leteti z zrakoplovom na barometriški višini (Pressure Altitude) 7.000 ft pri zunanji temperaturi 5°C, da bi dejanska zračna hitrost (TAS) bila 150 kt?

- (1) 134 kt.
- (2) 137 kt.
- (3) 139 kt.
- (4) 142 kt.

N-0076. Približno pri kateri zunanji temperaturi bi imeli na barometriški višini (Pressure Altitude) 4.000 ft kalibrirana hitrost (CAS) in dejanska zračna hitrost (TAS) isto vrednost?

- (1) Pri 0°C.
- (2) Pri +15°C.
- (3) Pri -15°C.
- (4) Pri -25°C.

N-0077. Brzinomer zrakoplova bi na barometriški višini (Pressure Altitude) 3.000 ft kazal več, kot je dejanska zračna hitrost (TAS), pri zunanji temperaturah

- (1) nad +15°C.
- (2) pod +15°C.
- (3) nad -15°C.
- (4) pod -15°C.

N-0078. Pri katerih pogojih je dejanska zračna hitrost (TAS) zrakoplova manjša od kalibrirane hitrosti (CAS)?

- (1) Pri temperaturi na višini leta, nižji od standardne.
- (2) Pri negativni vrednosti standardne višine (Density Altitude).
- (3) Pri zračnem tlaku, manjšem od 1013,2 hPa.

N-0079. 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-0080. Katera vrednost je vračunana v magnetnem potnem kotu?

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

N-0081. Kako imenujemo kot med smerjo proti geografskemu in smerjo proti magnetnemu severu?

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

N-0082. 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-0083. Kako imenujemo linije na geografskih kartah, ki povezujejo točke z enako magnetno deklinacijo?

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

N-0084. Linije na geografskih kartah, ki povezujejo točke z ničelno magnetno deklinacijo, imenujemo

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

N-0085. Koliko znaša magnetna deklinacija področja, ki ga prikazuje karta?

(glej prilogo 16!)

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

N-0086. Magnetna deklinacija področja na karti je

(glej prilogo 17!)

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

N-0087. Katera oznaka v trikotniku vetra na sliki pomeni pravi potni kot?

(glej prilogo 15!)

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

N-0088. Katera oznaka v trikotniku vetra na sliki pomeni kot popravka zaradi vetra?

(glej prilogo 15!)

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

N-0089. Katera oznaka v trikotniku vetra na sliki pomeni pravi kurz?

(glej prilogo 15!)

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

N-0090. Katera oznaka v trikotniku vetra na sliki pomeni magnetno deklinacijo?

(glej prilogo 15!)

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

N-0091. Katera oznaka v trikotniku vetra na sliki pomeni magnetni kurz?

(glej prilogo 15!)

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

N-0092. Katera oznaka v trikotniku vetra na sliki pomeni deviacijo kompasa?

(glej prilogo 15!)

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

N-0093. Katera oznaka v trikotniku vetra na sliki pomeni kompasni kurz?

(glej prilogo 15!)

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

N-0094. Katera oznaka v trikotniku vetra na sliki pomeni dejansko zračno hitrost (TAS) zrakoplova?

(glej prilogo 15!)

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

N-0095. Katera oznaka v trikotniku vetra na sliki pomeni potno hitrost zrakoplova (GS)?

(glej prilogo 15!)

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

N-0096. Katera oznaka v trikotniku vetra na sliki pomeni vektor vetra?

(glej prilogo 15!)

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

N-0097. 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-0098. V enačbi za preračunavanje magnetne smeri iz dane prave smeri se zahodna deklinacija

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

N-0099. 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-0100. 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-0101. 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-0102. 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-0103. Ali lahko obstajajo takšne razmere, da bi imeli zadani pravi potni kot, pravi kurz in dejanski pravi potni kot isto vrednost?

- (1) Ne, v nobenem primeru.
- (2) Da.
- (3) Da, ker so te vrednosti vedno med seboj enake.
- (4) To je mogoče samo v primeru leta v severni ali v južni smeri.

N-0104. Kateri element v trikotniku vetra ima ničelno vrednost, če je magnetni kurz enak kompasnemu kurzu?

- (1) Inklinacija.
- (2) Deviacija kompasa.
- (3) Zanos zaradi vetra.
- (4) Magnetna deklinacija.

N-0105. Koliko znaša kompasni kurz zrakoplova pri naslednjih podatkih?

pravi potni kot 168°
 kot popravka +6°
 deklinacija 5°E

Tabela deviacije kompasa

magn.smer	N	030	060	E	120	150	S	210	240	W	300	330
deviacija	0	0	1E	3E	2E	0	3W	1W	0	2E	1E	1E

- (1) 167°.
- (2) 177°.
- (3) 187°.
- (4) 171°.

N-0106. Pravi kurz za let med dvema točkama na ruti je 270° , kot popravka zaradi vetra pa je -10° . Koliko bi bil pravi kurz za povratni let med istima točkama?

- (1) 090° .
- (2) 180° .
- (3) 110° .
- (4) 120° .

N-0107. Kaj pomeni pojem magnetna inklinacija?

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

N-0108. Inklinacija ima ničelno vrednost

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

N-0109. 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-0110. 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-0111. 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-0112. V primeru, ko zrakoplov na severni polobli spreminja hitrost, magnetni kompas normalno pokaže

- (1) zavijanje iz smeri, ne glede na kurz.
- (2) točen kurz, če zrakoplov leti proti severu ali jugu.
- (3) zavijanje proti jugu, če zrakoplov leti proti zahodu in povečuje hitrost.
- (4) zavijanje proti severu, če zrakoplov leti proti vzhodu in zmanjšuje hitrost.

N-0113. Napaka pospeševanja pri magnetnem kompasu zrakoplova je največja v smereh

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

N-0114. Kaj pokaže magnetni kompas zrakoplova v primeru povečevanja hitrosti v zahodnih kurzih na severni polobli?

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

N-0115. Pilot zrakoplova, ki leti v kurzu 90° na severni polobli, doda plin in ustali hitrost na novi, višji vrednosti. Med manevrom je magnetni kompas

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

N-0116. V primeru zmanjševanja hitrosti v vzhodnih kurzih na severni polobli pokaže magnetni kompas zrakoplova

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

N-0117. Pri zmanjševanju hitrosti pokaže magnetni kompas zrakoplova, ki leti na severni polobli v severnih kurzih,

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

N-0118. Magnetni kompas zrakoplova, ki leti na severni polobli v južnem kursu in pri tem povečuje hitrost, pokaže med tem manevrom

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

N-0119. Kje ima zavojna napaka magnetnega kompasa ničelno vrednost?

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

N-0120. Pri izvajanju zavojev z zrakoplovom na severni polobli je potrebno upoštevati, da magnetni kompas v severnih smereh

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

N-0121. Pri izvajanju zavojev z zrakoplovom na severni polobli je potrebno upoštevati, da magnetni kompas v južnih smereh

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

N-0122. 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 zeleni kurz.
- (3) prehitava, zato mora pilot pričeti z izravnavanjem iz zavoja šele potem, ko kompas preide zeleni kurz.

N-0123. 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-0124. Z levim nagibom 15° zavijate iz smeri 070° v smer 360°. Kateri je tisti kompasni kurz, pri katerem boste pričeli izravnavati zrakoplov iz zavoja?

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

N-0125. 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-0126. 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-0127. Koliko znaša magnetni potni kot rutnega segmenta A-B?

(glej prilogo 16!)

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

N-0128. Magnetni potni kot za let od točke B do točke C je

(glej prilogo 16!)

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

N-0129. Kolikšen je magnetni potni kot od točke C proti točki A?

(glej prilogo 16!)

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

N-0130. Magnetni potni kot rutnega odseka D-E je

(glej prilogo 17!)

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

N-0131. Določite magnetni potni kot za let od točke E do točke F!

(glej prilogo 17!)

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

N-0132. Magnetni potni kot rute F-D na karti znaša

(glej prilogo 17!)

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

N-0133. Koliko goriva potrebuje zrakoplov za prelet razdalje 620 NM pri potni hitrosti 167 kts in urni porabi 15,3 gal/h?

- (1) 63 gal.
- (2) 60 gal.
- (3) 57 gal.

N-0134. Koliko goriva potrebuje zrakoplov za prelet razdalje 457 NM pri potni hitrosti 168 kts in urni porabi 91 lbs/h?

- (1) 291 lbs.
- (2) 265 lbs.
- (3) 248 lbs.

N-0135. 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-0136. Razdalja med točkama ALFA in BRAVO je 107 NM. Zrakoplov je za prvih 16 NM potreboval 10 minut. Koliko časa bi torej trajal celoten let med točkama ALFA in BRAVO, če bi ostala potna hitrost nespremenjena?

- (1) 1 uro in 6 min.
- (2) 1 uro in 3 minute.
- (3) 1 uro in 1 minuto.
- (4) 59 minut.

N-0137. Koliko preleti zrakoplov pri hitrosti 98 kts v času 2,5 min?

- (1) 2,45 NM.
- (2) 3,35 NM.
- (3) 4,08 NM.

N-0138. Kakšno razdaljo preleti zrakoplov pri hitrosti 165 kts v času 3,5 min?

- (1) 5,8 NM.
- (2) 9,6 NM.
- (3) 12,8 NM.

N-0139. PODANO JE:

uporabno gorivo na vzletanju36 gal
 urna poraba goriva 12,4 gal/h
 potna hitrost 140 kt
 čas letenja od vzletanja 48 min

Kakšno razdaljo še lahko preleti zrakoplov, upoštevaje 45-minutno rezervo goriva?

- (1) 294 NM.
- (2) 224 NM.
- (3) 189 NM.

N-0140. PODANO JE:

uporabno gorivo na vzletanju40 gal
 urna poraba goriva 12,2 gal/h
 potna hitrost 120 kt
 čas letenja od vzletanja 90 min

Kakšno razdaljo še lahko preleti zrakoplov, upoštevaje 45-minutno rezervo goriva?

- (1) 216 NM.
- (2) 156 NM.
- (3) 121 NM.

N-0141. PODANO JE:

Razdalja med A and B 70 NM
 Predvideni veter 310°/15 kts
 Barometerska višina 8.000 ft
 Zunanja temperatura -10°C
 Pravi potni kot 270°

Kolikšno indicirano hitrost zrakoplova bi bilo potrebno vzdrževati na rutnem odseku, če točko A preletimo ob 1500, točko B pa moramo preleteti ob 1530?

- (1) 126 vozlov.
- (2) 137 vozlov.
- (3) 152 vozlov.

N-0142. Zrakoplov, ki preleti točko A ob 15:00, mora biti nad točko B ob 15:30. Glede na spodnje podatke določite potrebno indicirano hitrost, ki jo mora vzdrževati pilot na brzinomeru!

razdalja med A and B 70 NM
 predvideni veter 310°/15 kts
 barometerska višina 8.000 ft
 zunanja temperatura -10 °C
 pravi potni kot 270°

Potrebna indicirana hitrost zrakoplova je

- (1) 126 kts.
- (2) 137 kts.
- (3) 152 kts.

N-0143. Zrakoplov, ki preleti točko X ob 10:15, mora biti nad točko Y ob 10:25. Glede na spodnje podatke določite potrebno indicirano hitrost, ki jo mora vzdrževati pilot na brzinomeru!

razdalja med X and Y 27 NM
 predvideni veter 240°/30 kts
 barometerska višina 5.500 ft
 zunanja temperatura +5 °C
 pravi potni kot 100°

Potrebna indicirana hitrost zrakoplova je

- (1) 162 kts.
- (2) 140 kts.
- (3) 128 kts.

N-0144. Zrakoplov, ki preleti točko X ob 15:50, mora biti nad točko Y ob 16:20. Glede na spodnje podatke določite potrebno indicirano hitrost, ki jo mora vzdrževati pilot na brzinomeru!

razdalja med X and Y 70 NM
 predvideni veter 115°/25 kts
 barometerska višina 9.000 ft
 zunanja temperatura -5 °C
 pravi potni kot 088°

Potrebna indicirana hitrost zrakoplova je

- (1) 138 kts.
- (2) 143 kts.
- (3) 162 kts.

N-0145. 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?

- (1) 8°.
- (2) 11°.
- (3) 14°.

N-0146. Pozicija zrakoplova po preletenih 150 miljah je 8 milj bočno od zadane linije poti. Približno koliko znaša popravek kurza za izhod na naslednjo točko rute, ki je oddaljena 160 milj?

- (1) 6°.
- (2) 9°.
- (3) 12°.

N-0147. Pozicija zrakoplova po preletenih 240 miljah je 25 milj bočno od zadane linije poti. Približno koliko znaša popravek kurza za izhod na naslednjo točko rute, ki je oddaljena 100 milj?

- (1) 15°.
- (2) 21°.
- (3) 30°.

N-0148. PODANO JE:

odlet naravnost
 čas vzleta 10:30
 veter med v vzpenjanjem 180°/30 kt
 pravi potni kot odleta 160°
 elevacija letališča 1.500 ft
 dejanska zračna hitrost 125 kt
 navpična hitrost 500 ft/min

Koliko znaša preletena razdalja in koliko bo ura, ko bo zrakoplov dosegel višino 8.500 ft MSL?

- (1) 20 NM in 10:47.
- (2) 23 NM in 10:44.
- (3) 25 NM in 10:47.

N-0149. PODANO JE:

odlet naravnost
 čas vzleta 14:35
 veter med vzpenjanjem 175°/25 kt
 pravi potni kot odleta 055°
 elevacija letališča 2.000 ft
 dejanska zračna hitrost 130 kt
 navpična hitrost 500 ft/min

Koliko znaša preletena razdalja in koliko bo ura, ko bo zrakoplov dosegel višino 8.000 ft MSL?

- (1) 27 NM in 14:55.
- (2) 24 NM in 14:52.
- (3) 21 NM in 14:47.

N-0150. 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?

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

N-0151. PODANO JE:

razdalja 200 SM
pravi potni kot 320°
veter 215°/25 kt
dejanska zračna hitrost 128 MPH
urna poraba goriva 19,0 gal/h

Koliko znaša potna hitrost in količina porabljenega goriva?

- (1) 132 MPH; 28,9 gal.
- (2) 127 MPH; 33,3 gal.
- (3) 115 kts; 31,5 gal.

N-0152. PODANO JE:

pravi potni kot 258°
magnetna deklinacija 10°E
indicirana hitrost 142 kt
zunanja temperatura +5°C
barometriška višina 6.500 ft
veter med vzpenjanjem 350°/30 kt

Koliko znašata magnetni kurz in potna hitrost?

- (1) 260° in 155 kts.
- (2) 270° in 157 kts.
- (3) 280° in 155 kts.

N-0153. PODANO JE:

pravi potni kot 330°
magnetna deklinacija 15°E
indicirana hitrost 160 kt
zunanja temperatura -10°C
barometriška višina 4.500 ft
veter med vzpenjanjem 090°/25 kt

Koliko znašata magnetni kurz in potna hitrost?

- (1) 323° in 177 kts.
- (2) 332° in 166 kts.
- (3) 340° in 177 kts.

N-0154. PODANO JE:

Pravi potni kot	238°
Magnetna deklinacija	3°W
Indicirana hitrost	160 kts
Zunanja temperatura	-15°C
Barometriška višina	8.500 ft
Veter med vzpenjanjem	160°/25 kts

Koliko znašata magnetni kurz in potna hitrost?

- (1) 224° in 171 kts.
- (2) 233° in 171 kts.
- (3) 241° in 178 kts.

N-0155. Kolikšen je veter na ruti, če moramo za to, da zrakoplov leti glede na zemljo v pravi smeri 130°, vzdrževati pravi kurz 135° in dejansko zračno hitrost 135 vozlov, in je pri tem potna hitrost 140 vozlov?

- (1) 019° in 12 vozlov.
- (2) 200° in 13 vozlov.
- (3) 246° in 13 vozlov.

N-0156. Kakšen je veter na ruti, če sta pri pravem kurzu 350° in dejanski zračni hitrosti 140 kts dejanski pravi potni kot 335° in potna hitrost 115 kts?

- (1) 015°/30 kts.
- (2) 035°/40 kts.
- (3) 290°/40 kts.

N-0157. Kakšen je veter na ruti, če sta pri pravem kurzu 230° in dejanski zračni hitrosti 160 kts dejanski pravi potni kot 250° in potna hitrost 175 kts?

- (1) 135°/59 kts.
- (2) 165°/60 kts.
- (3) 343°/60 kts.

N-0158. Kakšen je veter na ruti, če sta pri pravem kurzu 135° in dejanski zračni hitrosti 135 kts dejanski pravi potni kot 130° in potna hitrost 140 kts?

- (1) 019°/12 kts.
- (2) 200°/13 kts.
- (3) 246°/13 kts.

N-0159. Koliko znašata vzdolžna in bočna komponenta vetra 280°/15 kt na stezi, katere magnetna smer je 220°?

(glej prilogo 18!)

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

N-0160. Koliko znašata vzdolžna in bočna komponenta vetra 030°/10 kt na stezi, katere magnetna smer je 330°?

(glej prilogo 18!)

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

N-0161. Koliko znašata vzdolžna in bočna komponenta vetra 130°/20 kt na stezi, katere magnetna smer je 040°?

(glej prilogo 18!)

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

N-0162. Kolika je bočna komponenta vetra pri pristajanju na RWY18, če stolp javlja veter 220°/30 kt?

(glej prilogo 18!)

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

N-0163. Koliko znaša čelna komponenta vetra pri pristajanju na RWY18, če stolp javlja veter 220°/30 kt?

(glej prilogo 18!)

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

N-0164. Katero od RWY (06, 14, 24 ali 32) bi izbrali za pristanek, če piha južni veter s hitrostjo 20 kt, največja dopustna bočna komponenta vetra za vaš zrakoplova pa je 13 kt?

(glej prilogo 18!)

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

N-0165. Pri vetru 360°/20 kt se približujete letališču s stezami RWY 06, RWY 14, RWY 24 in RWY 32. Katero stezo bi izbrali za pristanek, če je največja dopustna bočna komponenta vetra pri pristajanju za vaš zrakoplova 13 kt?

(glej prilogo 18!)

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

N-0166. Določite največji dopustni veter, ki sme pihati pod kotom 45° na smer pristajanja, če je največja dopustna bočna komponenta vetra pri pristajanju za dani zrakoplov 25 kt? (glej prilogo 18!)

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

N-0167. 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 18!)

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

N-0168. Določite največji dopustni veter, ki sme pihati pod kotom 40° na smer pristajanja, če je največja dopustna bočna komponenta vetra pri pristajanju za dani zrakoplov 10 kt? (glej prilogo 18!)

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

N-0169. Del vzletno-pristajalne steze, označen s črko A, se sme uporabljati za (glej prilogo 20!)

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

N-0170. Katera od navedenih trditev, ki zadevajo uporabo letaliških vzletno-pristajalnih stez, je pravilna? (glej prilogo 20!)

- (1) RWY30 je v točki E opremljena z napravo za zaustavljanje vojaških letal.
- (2) Na RWY12 lahko vzletamo s področja A, pristajalno polje na tej stezi pa se začne v točki B.
- (3) Začetek vzletnega in pristajalnega polja na RWY12 je v točki B.

N-0171. Kakšna je razlika med področjem A in področjem E? (glej prilogo 20!)

- (1) Področje A se sme uporabljati za vožnjo po tleh in za vzletanje; področje E se sme uporabljati samo v primeru predolgega pristanka.
- (2) Področje A se sme vedno uporabljati, z izjemo pristanka težkega zrakoplova; področje E se sme uporabljati samo v primeru predolgega pristanka.
- (3) Področje A se sme uporabljati samo za vožnjo po tleh; področje E se sme vedno uporabljati, razen za pristajanje.

N-0172. Področje C na letališču je

(glej prilogo 20!)

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

N-0173. Puščice na pričetkih severno-južne steze pomenijo, da je ta del steze

(glej prilogo 21!)

- (1) dovoljeno uporabljati samo za vožnjo po tleh.
- (2) namenjen vožnji po tleh, vzletanju in pristajanju.
- (3) ni dovoljeno uporabljati za pristajanje, sme pa se uporabljati za vožnjo po tleh in za vzletanje.

N-0174. Oznaki 4 in 22 pomenita, da je smer vzletno-pristajalne steze približno

(glej prilogo 21!)

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

N-0175. Podatke o točkah, ki tvorijo bazo podatkov GPS (z izjemo točk uporabnika), lahko dopolnjuje

- (1) samo zadevna softverska hiša.
- (2) pilot, vendar samo v letu.
- (3) pilot, vendar samo na zemlji, ko naprava miruje.

N-0176. Koliko satelitov sestavlja Global Positioning System (GPS)?

- (1) 15.
- (2) 22.
- (3) 24.

N-0177. Koliko je tisto najmanjše število satelitov Global Positioning System-a (GPS), ki morajo biti v dosegu uporabnika v vsaki točki na zemeljski obli?

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

N-0178. Koliko satelitov Global Positioning System-a (GPS) je potrebnih za določitev tri-dimenzionalne pozicije in točnega časa?

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

N-0179. Sprejem signala GPS je v veliki meri odvisen od višine leta zrakoplova. Trditev je

- (1) pravilna.
- (2) napačna.

N-0180. Pri delu z GPS moramo vedeti, da

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

N-0181. Točnost GPS je, podobno kot to velja za VOR, v veliki meri odvisna od oddaljenosti izbrane točke. Trditev je

- (1) pravilna.
- (2) napačna.

N-0182. GPS vodi zrakoplov na ruti po

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

N-0183. Iгла CDI na elektronskem zaslonu GPS v kokpitu kaže odmik od osi zadane poti v

- (1) stopinjah.
- (2) stopinjah ali pa dolžinskih enotah, po izbiri pilota.
- (3) dolžinskih enotah.

N-0184. Katere smeri normalno izberemo pri prednastavitvi GPS?

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

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

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

N-0186. Signal GPS je lahko moten, če oddajamo na VHF frekvencah

- (1) 121,15 MHz, 121,17 MHz in 121,20 MHz.
- (2) 131,25 MHz in 131,30 MHz.
- (3) Oba gornja odgovora sta pravilna.

POSTOPKI V SILI IN PRVA POMOČ (F)

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

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

F-0002. Kako bi z ultralahkim zrakoplovom vzleteli z vzletišča, ki je pokrito z 20 cm svežega snega?

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

F-0003. Kaj bi storili, če bi med vzletanjem z odprtim ultralahkim zrakoplovom zapeljali v lužo in bi vam umazana voda zalila očala?

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

F-0004. Kaj bi ukrenili, če bi takoj po vzletu z ultralahkim zrakoplovom s steze športnega letališča na višini 5 m opazili, da ste se pozabili privezati?

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

F-0005. Kaj bi ukrenili, če bi takoj po vzletanju z ultralahkim zrakoplovom opazili, da eden od instrumentov v kokpitu ni dobro pritrjen?

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

F-0006. Kateri od navedenih postopkov je ustrezen v primeru odpovedi motorja ultralahkega zrakoplova takoj po vzletu na višini cca. 10 m?

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

F-0007. Kateri od navedenih vrstnih redov postopkov pilota ultralahkega zrakoplova pri odpovedi motorja med vzletanjem na višini cca 50 m na koncu steze in pri levem bočnem vetru je pravilen?

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

F-0008. Kaj bi ukrenili kot pilot ultralahkega zrakoplova v primeru, če bi med vzletanjem na višini 50 m nad stezo motor pričel izpuščal posamezne takte in bi mu moč padla, preostanek steze pa je dovolj dolg za varen pristanek?

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

F-0009. Kateri od naštetih ukrepov pilota ultralahkega zrakoplova je najbolj ustrezen v primeru odpovedi motorja zrakoplova na višini 80 m v fazi vzletanja z vzletišča dolžine 150 m, na koncu katerega sta cesta in jarek pod pravim kotom na os steze?

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

F-0010. Če smo v izrednih primerih primorani pristajati s hrbtnim vetrom, moramo računati na

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

F-0011. V izogib bočnim obremenitvam podvozja pri dotiku tal med pristajanjem moramo vzdrževati

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

F-0012. Katera tehnika pristajanja je ustrezna v primeru pristajališča z enostranskim prihodom v pogojih močnega hrbtnega vetra?

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

F-0013. Katera nevarnost preži v prvi vrsti na pilota odprtega ultralahkega zrakoplova brez blatnikov med pristajanjem na travnat teren po močnem nalivu?

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

F-0014. Kako bi pristali, če vam med vzletanjem z ultralahkim zrakoplovom počí guma na srednjem kolesu, vzleta pa ne morete prekiniti?

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

F-0015. Kaj bi ukrenili, če v končnem doletu zagledate drugi zrakoplov, ki pristaja z nasprotne smeri?

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

F-0016. Kaj bi ukrenili v primeru, če se vam pri pristajanju z ultralahkim zrakoplovom pripeti, da ste zaradi termike na polovici steze še vedno na isti višini, kot je bila nad pragom steze?

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

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

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

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

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

F-0019. Katere dele ultralahkega zrakoplova je potrebno posebno skrbno pregledati po trdem pristanku?

- (1) Vpetje sedeža.
- (2) Vse dele.
- (3) Spodnje stransko napetje, opornice.
- (4) Propeler.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

F-0034. Katera od navedenih akcij je najbolj ustrezna, če po odpovedi motorja ultralahkega letala neposredno pred ravnanjem pri pristajanju na teren izven letališča ugotovite, da je teren prekratek in da ima na koncu visoke ovire?

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

F-0035. Kam in kako pristajamo v primeru odpovedi motorja ultralahkega zrakoplova nad skalnato morsko obalo?

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

F-0036. Kako z lahkim zrakoplovom v brezvetrju zasilno pristanemo na rečno ali jezersko gladino v bližini obale?

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

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

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

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

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

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

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

F-0040. Kaj je potrebno storiti pred vzletanjem z ultralahkim zrakoplovom neposredno po plohi na letališču?

- (1) Obrisati sedež in eliso.
- (2) Dobro ogreti in preskusiti motor.
- (3) Obrisati do suhega nosilne ploskve.
- (4) Obrisati kapice svečk in vzleteti z maksimalno hitrostjo.

F-0041. Ali je dovoljeno uporabljati za dvosedežno ultralahko letalo reševalno padalo, ki je originalno predvideno za enosedežnik?

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

F-0042. Reševalni sistem na ultralahkem zrakoplovu je

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

F-0043. Katera opravila oz. v katerem vrstnem redu so ustrezna pri reševanju ultralahkega zrakoplova s padalom blizu zemlje?

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

F-0044. Kje bi pristali z ultralahkim zrakoplovom, da bi najbolje pomagali ponesrečenemu pilotu zmaja, ki ste ga opazili viseti na drevju v gozdu?

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

F-0045. Koga bi poklicali, če vidite, da je pilot po izskoku s padalom iz poškodovanega zrakoplova obvisel na visokem drevesu?

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

F-0046. 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-0047. 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-0048. 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-0049. 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-0050. 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-0051. Poškodovanemu v nesreči

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

F-0052. Kakšne barve so koža in ustnice ponesrečenca, ki je izgubil veliko krvi?

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

F-0053. Kako hitro lahko poškodovani izkrvavi iz hudo krvaveče rane?

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

F-0054. 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-0055. 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-0056. Katera od navedenih poškodb ima prioriteto pri nujenju prve pomoči?

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

F-0057. 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-0058. 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-0059. 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-0060. 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-0061. 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-0062. 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-0063. 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-0064. 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-0065. 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-0066. 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-0067. 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-0068. 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-0069. Kakšna je barva kože in ustnic poškodovanca, ki se duši?

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

F-0070. Kaj pomeni pomodrela koža pri nezavestnem poškodovancu?

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

F-0071. Kaj pomenita sunkovito dihanje in pomodrelost poškodovanega?

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

F-0072. 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-0073. 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-0074. 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-0075. kateremu poškodovanemu moramo najprej pomagati?

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

F-0076. Kakšen je pravilen položaj za nezavestnega poškodovanca, ki diha in mu utripa srce?

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

F-0077. 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-0078. 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-0079. 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-0080. V kakšnem položaju mora biti glava poškodovanega pri umetnem dihanju z usti?

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

F-0081. 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-0082. 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-0083. 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-0084. 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-0085. 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-0086. 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-0087. 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-0088. 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-0089. 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-0090. 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-0091. 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-0092. Za kaj so predvsem namenjeni prvi povoji?

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

F-0093. 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-0094. Kateri del telesa oskrbimo najprej, ko pomagamo hudo opečenemu?

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

F-0095. Kako oskrbimo obsežnejšo opekline na obrazu?

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

F-0096. Kako praviloma obvežemo opečeno roko in prste?

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

F-0097. Kako ravnamo pri nujenju 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-0098. Kaj smemo dati piti poškodovanemu, pri katerem sumimo na poškodbe v trebuhu?

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

F-0099. Kakšen je pravilen položaj za ponesrečenca, ki ima hudo poškodovan prsni koš?

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

F-0100. 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-0101. Ali prste pri imobilizaciji podlahti tudi obvežemo?

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

F-0102. 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-0103. 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-0104. Po kakšnem vrstnem redu ukrepamo pri nujenju prve pomoči nezavestnemu poškodovanemu z odprtim zlomom desne goleni?

- (1) - obrnemo ga na bok,
- obvežemo rano,
- imobiliziramo zlom.
- (2) - obvežemo rano,
- obrnemo ga na bok,
- imobiliziramo golen.

F-0105. Kateri od navedenih postopkov je pravilen pri odprtem prelomu stegnenice?

- (1) - prvi povoj čez rano, ki smo jo odkrili,
- imobilizacije od pazduhe do stopala,
- položaj na hrbtu z rahlo dvignjenim poškodovanim udom.
- (2) - kompresijska obveza čez obleko,
- položaj nahrbtu z vodoravnim položajem poškodovanega uda,
- imobilizacije od pazduhe do stopala.

F-0106. 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-0107. 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-0108. 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-0109. 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-0110. Najmaj koliko oseb mora sodelovati pri imobilizaciji poškodovane hrbtenice?

- (1) Dve.
- (2) Štiri.
- (3) Šest.

F-0111. Zakaj je potrebno posebno previdno prenašati poškodovanega, pri katerem sumimo, da ima poškodovano hrbtenico?

- (1) Da mu ne bi poškodovali hrbtni mozeg.
- (2) Da mu ne bi povzročali dodatne bolečine.
- (3) Da ne bi izkrvavel.

F-0112. Kako ravnamo s poškodovanim, za katerega domnevamo, da ima poškodovano hrbtenico, v bližini pa ni primerne deske?

- (1) Pomagamo mu previdno sesti, in tako naj počaka na reševalce.
- (2) Naredimo mu ležišče na ravnem terenu in ga tja prenesemo z najmanj tremi pomočniki.
- (3) Pustimo ga ležati, kjer je.

F-0113. V katerega od navedenih položajev namestimo imobilizirani spodnji ud?

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

F-0114. 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-0115. 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-0116. Katera je tista vrsta poškodbe oziroma stanje, pri kateri potrebuje poškodovani najbolj skrbno nego pri čakanju na prevoz?

- (1) Notranja poškodba trebuha.
- (2) Nezavest.
- (3) Zlom goleno.

F-0117. Kateri od navedenih ukrepov pri dajanju prve pomoči v primeru suma na poškodbo medenice je najbolj ustrezen?

- (1) S premikanjem in pritiskanjem poskušamo natančneje določiti mesto poškodbe.
- (2) Poškodovanega položimo na trdo ležišče.
- (3) Poškodovanemu pomagamo na noge.

RADIOFONIJA (R)

R-0001. Začetek radijske depeše, s katero se pilot zrakoplova S5CAF prvič javi Vienna Ground, je:

- (1) VEINNA GROUND S5CAF GOOD AFTERNOON.
- (2) VIENNA GROUND THIS IS S5CAF GOOD AFTERNOON.
- (3) S5CAF VIENNA GROUND OVER.
- (4) VIENNA GROUND S5CAF GO AHEAD.

R-0002. Kdaj sme pilot uporabljati okrajšani pozivni znak zrakoplova?

- (1) Potem, ko je opravljen prvi radijski kontakt.
- (2) Nikoli.
- (3) Kadarkoli, po svoji odločitvi.
- (4) Samo potem, ko je postaja na zemlji uporabila okrajšani pozivni znak.

R-0003. Za preizkus slišnosti oddaje uporablja pilot izraz

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

R-0004. Katera od naslednjih depeš je po prednosti na prvem mestu glede na ostale depeše?

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

R-0005. V primerih, ko nam radarski kontrolor podaja radarsko informacijo o drugem zrakoplovu glede na urno številčnico, jemlje za osnovo

- (1) pravi potni kot našega zrakoplova.
- (2) trajektorijo našega zrakoplova glede na površje tal.
- (3) magnetni kurz našega zrakoplova.

R-0006. Radar obvesti pilota lokalnega leta:

"TRAFFIC AT 2 O' CLOCK, 5 MILES, NORTHBOUND"

Kam naj pilot pogleda, če hoče videti zadevni zrakoplov?

- (1) Naravnost naprej.
- (2) Med naravnost naprej in 90° v levo.
- (3) Med naravnost nazaj in 90° v desno.
- (4) Med naravnost naprej in 90° v desno.

R-0007. Vrsta kontrole z oznako CONTROL na koncu je

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

R-0008. ATIS oddaja na

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

R-0009. Kaj pomeni izraz "VFR let"?

- (1) Šolski let.
- (2) Let brez potnikov.
- (3) Let po pravilih instrumentalnega letenja.
- (4) Let po pravilih vizualnega letenja.

R-0010. Izraz "SVFR let" pomeni

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

R-0011. Kratica "VMC" pomeni

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

R-0012. Pomen kratice "IMC" je

- (1) let po pravilih instrumentalnega letenja.
- (2) let po pravilih vizualnega letenja.
- (3) vizualni meteorološki pogoji.
- (4) instrumentalni meteorološki pogoji.

R-0013. Kaj pomeni fraza "REPORT" ?

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

R-0014. Katero od navedenega najbolje opisuje pomen fraze "CHECK"?

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

R-0015. Kaj pomeni izraz "VERIFY"?

- (1) Oznanjam ločitev delov sporočila.
- (2) Preverite in dobite potrditev pri pošiljatelju sporočila.
- (3) Ne, oziroma zahteva ni odobrena, oziroma nepravilno.
- (4) Ponovite vse ali naslednje dele vašega zadnjega sporočila.

R-0016. Kaj pomeni standardna fraza "APPROVED"?

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

R-0017. Kaj pomeni izraz "WILCO"?

- (1) Razumem vaše sporočilo in se bom ravnal po njem.
- (2) Sprejel sem vaše zadnje sporočilo v celoti.
- (3) Moje sporočilo je končano in pričakujem vaš odgovor.
- (4) Zahteva je odobrena.

R-0018. Kaj pomeni izraz "ROGER"?

- (1) Sprejel sem vaše zadnje sporočilo v celoti.
- (2) Razumem vaše sporočilo in se bom ravnal po njem.
- (3) Moja depeša je končana in pričakujem vaš odgovor.
- (4) Predlagana akcija odobrena.

R-0019. Kaj pomeni izraz "ACKNOWLEDGE"?

- (1) Sprejel sem vaše zadnje sporočilo v celoti.
- (2) Ponovite vse ali naslednje dele vašega zadnjega sporočila.
- (3) Potrdite, da ste sprejeli in razumeli to sporočilo.
- (4) Moje sporočilo je končano in pričakujem vaš odgovor.

R-0020. Kaj pomeni fraza "SAY AGAIN"?

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

R-0021. Kaj pomeni izraz "GO AHEAD"?

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

R-0022. Kaj pomeni fraza "MONITOR"?

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

R-0023. 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-0024. 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-0025. Izraz "ALTITUDE" pomeni

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

R-0026. 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-0027. 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-0028. 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-0029. Kaj pomeni okrajšava "SID"?

- (1) Standardna instrumentalna doletna ruta.
- (2) Standardna instrumentalna odletna ruta.
- (3) Standardna vizualna odletna ruta.
- (4) Standardna vizualna doletna ruta.

R-0030. Pilot sprejme navodilo, naj čaka nad rutno točko javljanja do določenega časa. Ta čas imenujemo

- (1) expected approach time.
- (2) estimated over time.
- (3) estimated time of arrival.
- (4) holding time.

R-0031. V primeru ko zrakoplov ne uspe vzpostaviti radijske zveze z aeronavtično postajo ali z drugim zrakoplovom, mora oddati svojo depešo dvakrat in jo začeti s frazo

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

R-0032. Fraza "CLEARANCE EXPIRES AT 02 35" pomeni pilotu,

- (1) da odobrenje za vzletanje velja do 02 35.
- (2) sme vzleteti po 02 35.
- (3) da sme zahtevati dovoljenje za odhod po 02 35.
- (4) mora zagnati motorje ob 02 35.

R-0033. Katera fraza se uporablja za preklic predhodno oddane depeše?

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

R-0034. Kako se pravilno glasi ponovitev naslednjega odobrenja za odhod?

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

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

R-0035. Kako se pravilno glasi odgovor pilota?

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

- (1) AFFIRM.
- (2) READY FOR DEPARTURE.
- (3) TAKING-OFF.
- (4) LINING-UP.

R-0036. 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-0037. Predpisana fraza, s katero zahtevamo pri odhodu dovoljenje za pričetek vožnje po tleh do vzletne steze, je

- (1) REQUEST TAXI CLEARANCE.
- (2) REQUEST TAXI.
- (3) REQUEST PERMISSION TO TAXI.
- (4) WHAT IS MY TAXI CLEARANCE.

R-0038. Dovoljenje za vožnjo po tleh na točko vzleta se izreče s frazo

- (1) TAXI TO THE TAKE-OFF POSITION.
- (2) CLEARED INTO POSITION AND HOLD.
- (3) CONTINUE TO TAKE-OF POSITION AND HOLD.
- (4) LINE UP.

R-0039. Pilot lahko zahteva oddajo načrta poleta iz zraka s frazo

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

R-0040. V primeru, ko informacije ATIS niso na voljo, zahteva pilot informacije o odhodu z uporabo fraze

- (1) REQUEST DEPARTURE INSTRUCTIONS.
- (2) REQUEST DEPARTURE INFORMATION.
- (3) I WOULD LIKE DEPARTURE INFORMATION.
- (4) REPORT DEPARTURE INFORMATION.

R-0041. Pri "position report-u" na ruti je pilot razen pozivnega znaka in trenutne pozicije zrakoplova dolžan navesti v danem zaporedju še

- (1) čas, nivo leta ali absolutno višino, prvo naslednjo točko in čas, drugo naslednjo točko in čas.
- (2) nivo leta ali absolutno višino, prvo naslednjo točko in čas, drugo naslednjo točko.
- (3) nivo leta ali absolutno višino, prvo naslednjo točko in čas.
- (4) čas, nivo leta ali absolutno višino, prvo naslednjo točko in čas, drugo naslednjo točko.

R-0042. Če hoče kontrolor informacijo o nivoju leta, na katerem leti zrakoplov, uporabi frazo

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

R-0043. Če kontrola letenja dovoli pilotu vzpenjanje ali spuščanje po njegovi presoji, uporabi izraz

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

R-0044. S katero frazo obvesti kontrola letenja pilota, da "position report" nad obvezno točko javljanja ni zahtevan?

- (1) CANCEL POSITION REPORT OVER ... (fix).
- (2) NO POSITION REPORT OVER ... (fix).
- (3) DO NOT REPORT OVER ... (fix).
- (4) OMIT POSITION REPORT OVER ... (fix).

R-0045. Kontrola letenja izda dovoljenje za spuščanje s frazo

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

R-0046. Kontrola letenja izda dovoljenje za vzpenjanje s frazo

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

R-0047. Zrakoplovu je bilo izdano dovoljenje za vzpenjanje na FL100, zaradi razdvajanja pa mora pilot izravnati za nekaj minut na FL80. Kontrola letenja to sporoči pilotu s frazo

- (1) LEVEL OFF AT FL80.
- (2) MAINTAIN FL80.
- (3) STOP CLIMB AT FL80.
- (4) CLEARED FL80.

R-0048. V primeru, ko stolp zahteva od pilota, da sporoči, ko bo zapustil stezo, mora le-ta za to uporabiti izraz

- (1) I HAVE LEFT THE RUNWAY.
- (2) I AM CLEAR OF RUNWAY.
- (3) I AM BEYOND THE RUNWAY.
- (4) RUNWAY VACATED.

R-0049. Potem, ko ste ravnokar pristali na letališču, kjer deluje kontrola letenja, vam stolp ukaže, da se javite frekvenci ground-a, ko boste zapustili vzletno-pristajalne steze. Računa se, da je zrakoplov zapustil vzletno-pristajalno stezo, ko

- (1) pridejo vsi deli zrakoplova preko linije čakanja.
- (2) pride kokpit zrakoplova preko linije čakanja.
- (3) pride rep je zrakoplova izven roba vzletno-pristajalne steze.

R-0050. Za določitev radijske smeri zrakoplova ukaže zemeljska postaja pilotu:

- (1) TRANSMIT FOR BEARING.
- (2) SQUAWK IDENT.
- (3) REPORT BEARING.
- (4) TRANSMIT FOR DF.

R-0051. Številka 600 se v radijski depeši izgovori kot

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

R-0052. V radijski depeši se številka 583 izgovori kot

- (1) FIVE-EIGHT-THREE.
- (2) FIVE HUNDRED EIGHTY THREE.
- (3) FIFTY EIGHT-THREE.
- (4) FIVE HUNDRED EIGHT THREE.

R-0053. V radijski depeši se številka 496 izgovarja kot

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

R-0054. Po radijski zvezi se višina 5.000 ft javi kot

- (1) FIVE-THOUSAND FEET.
- (2) FIVE-NONE-NONE-NONE.
- (3) FIVE-ZERO-ZERO-ZERO FEET.
- (4) FIFTY HUNDRED.

R-0055. 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-0056. Višina 3.500 ft se oddaja kot

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

R-0057. 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-0058. 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-0059. 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-0060. 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-0061. 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-0062. 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-0063. 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-0064. Točka A na letališču je

(glej prilogo 22!)

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

R-0065. Točka B na stezi za vožnjo letališča neposredno pred stezo se imenuje

(glej prilogo 22!)

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

R-0066. Točko C na vzletni stezi imenujemo

(glej prilogo 22!)

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

R-0067. Pozicija zrakoplova v letališkem krogu, označena na sliki z E, se imenuje

(glej prilogo 22!)

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

R-0068. Kateri del letališkega kroga imenujemo "BASE LEG"?

(glej prilogo 22!)

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

R-0069. Katera oznaka na sliki označuje del letališkega kroga, imenovan "FINAL LEG"?

(glej prilogo 22!)

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

R-0070. Kateri mod in kodo transponderja smo dolžni nastaviti na transponder v zračnem prostoru Republike Slovenije, če vstopamo v kontrolirani zračni prostor in nimamo glede nastavitve transponderja nobenih navodil službe kontrole letenja?

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

R-0071. Kontrolor lahko zahteva od pilota, da začasno prekine delovanje transponderja, z uporabo fraze

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

R-0072. Če nastavimo izbirno stikalo transponderja na "STBY",

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

R-0073. V primeru, ko dobi pilot zrakoplova, opremljenega s transponderjem, od kontrole letenja ukaz "SQUAWK 1200", je dolžan na transponder nastaviti kodo 1200 in

- (1) pritisniti na gumb "IDENT".
- (2) premakniti stikalo na "ON" oziroma na "ALT", če še ni selektirano.
- (3) premakniti stikalo na "STANDBY".
- (4) premakniti stikalo na "STANDBY" in pritisniti na gumb "IDENT".

R-0074. Kaj je dolžan storiti pilot, če dobi navodilo radarskega kontrolorja "SQUAWK ALFA FOUR FOUR"? Na transponder mora nastaviti mod

- (1) A in kodo 0044.
- (2) A in kodo 4400 ter mod C.
- (3) A in kodo 0440.
- (4) A in kodo 4444.

R-0075. Fraza, ki pomeni navodilo pilota zrakoplova, naj na transponder ponovno nastavi kodo A 6620, je

- (1) SQUAWK AGAIN ALPHA 6620.
- (2) SWITCH ON ALPHA 6620.
- (3) CONFIRM SQUAWKING ALPHA 6620.
- (4) RECYCLE ALPHA 6620.

R-0076. V primeru, ko pilot dobi navodilo, naj na transponder nastavi mod A, je dolžan nastaviti

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

R-0077. V primeru, ko transponder zrakoplova ne oddaja pričakovanega moda C, ukaže kontrola letenja pilotu, naj vključi mod C, s frazo

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

R-0078. Katere so t.i. "prepovedane" kode transponderja?

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

R-0079. V katerem od navedenih primerov je pilot dolžan nastaviti na transponder mednarodno predpisani mod oziroma kodo?

- (1) Pri vstopu v področja slabega vremena.
- (2) Pri približevanju omejenim zonam.
- (3) Pri letenju nad odprtim morjem.
- (4) V primeru okvare radijske zveze.

R-0080. Kateri mod in kodo nastavimo na transponder v primeru razmer hude sile (emergency)?

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

R-0081. Katera sta mod in koda transponderja za primer okvare radijske zveze?

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

R-0082. Z nastavitvijo transponderja na mod in kodo A 7600 pilot sporoča na zemljo, da

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

R-0083. Z nastavitvijo transponderja na mod in kodo A 7700 pilot sporoča na zemljo, da

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

R-0084. Kakšen signal za nujo se uporablja za primer nevarnosti, ko je potrebna takojšnja pomoč?

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

R-0085. Kateri radiotelefonski izraz pomeni "SMO V VELIKI IN NEPOSREDNI NEVARNOSTI IN POTREBUJEMO TAKOJŠNJO POMOČ"?

- (1) Beseda "MAYDAY", oddana z Morsejevimi znaki.
- (2) Izgovorjena beseda "MAYDAY".
- (3) Izgovorjena beseda "SECURITY".
- (4) Izgovorjena beseda "PANPAN".

R-0086. 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-0087. 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-0088. Pri preletanju odročnega gozdnatega področja zagledate na krošnjah dreves jadralnega zmaja in dozdeva se vam, da vidite pilota viseti v vezeh, zato se odločite, da o nesreči obvestite najbližje letališče. S katero frazo boste začeli vašo depešo po radijski zvezi?

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

R-0089. 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-0090. 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-0091. Katera od navedenih frekvenc je mednarodna pogovorna frekvenca za primer nevarnosti?

- (1) 122,500 MHz.
- (2) 6538 MHz.
- (3) 121,050 MHz.
- (4) 121,500 MHz.

R-0092. Frekvenca 121,5 MHz je

- (1) mednarodna frekvenca za primer nevarnosti.
- (2) regionalna prislušna frekvenca.
- (3) regionalna frekvenca za primer sile.
- (4) frekvenca za pogovore zrak-zrak.

R-0093. Katera frekvenca je določena za pogovore med zrakoplovom prestreznikom in prestreženim zrakoplovom?

- (1) Mednarodna frekvenca za primer nevarnosti 121,5 MHz.
- (2) Lokalna frekvenca zračnih oboroženih sil.
- (3) Lokalna frekvenca za primer sile.
- (4) Frekvenca za pogovore zrak-zrak.

R-0094. 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-0095. 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-0096. 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-0097. 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-0098. 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-0099. 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-0100. 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-0101. 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-0102. 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 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-0002. 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-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. Najmanj koliko mora biti star pilot ultralahkega zrakoplova, da sme pristopiti k izpitu za inštruktorja?

- (1) 19 let.
- (2) 18 let.
- (3) 17 let.
- (4) Biti mora polnoleten.

Z-0011. Koliko ur letenja mora imeti kandidat za polaganje izpita za inštruktorja ultralahkega zrakoplova?

- (1) 300 ur.
- (2) 250 ur.
- (3) 200 ur.
- (4) 150 ur.

Z-0012. Koliko ur methodskega naleta na vrsti in koliko na tipu ultralahkega zrakoplova, s katerim usposablja, mora imeti inštruktor letenja na ultralahkem zrakoplovu?

- (1) 10 ur oz. 5 ur.
- (2) 20 ur oz. 3 ure.
- (3) 20 ur oz. 5 ur.
- (4) 10 ur oz. 3 ure.

Z-0013. Koliko časa pred prijavo za izpit mora imeti veljavno licenco pilota ultralahkega zrakoplova kandidat za pristopitev k izpitu za inštruktorja letenja za določeno vrsto ultralahkega zrakoplova?

- (1) 2 leti.
- (2) 3 leta.
- (3) 4 leta.
- (4) 5 let.

Z-0014. 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-0015. 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-0016. Katere ultralahke zrakoplove sme pilotirati oseba z dovoljenjem pilota ultralahkega zrakoplova, če ima v knjižici letenja vpisano vrsto "ultralahko letalo"?

- (1) Vse vrste ultralahkih zrakoplovov.
- (2) Ultralahka letala in ultralahka jadralna letala.
- (3) Samo ultralahka letala.
- (4) Ultralahka letala in motorne zmaje.

Z-0017. 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-0018. 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-0019. 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-0020. Katero od navedenih opravil pilotu ultralahkega motornega zrakoplova ni dovoljeno izvajati?

- (1) Zamenjava pletene vrvi.
- (2) 100 urni redni pregled na dvotaktnem motorju ROTAX.
- (3) Vgraditev radiopostaje.
- (4) 300 urni redni pregled na dvotaktnem motorju ROTAX.

Z-0021. 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-0022. Kdo sme izvajati preskusne lete novega tipa ultralahkega zrakoplova?

- (1) Učitelj letenja z ultralahkimi zrakoplovi, ki ima najmanj 500 ur letenja na zadevni vrsti ultralahkega zrakoplova
- (2) Vsak učitelj letenja za zadevno vrsto ultralahkega zrakoplova.
- (3) Učitelj letenja z ultralahkimi zrakoplovi, ki ima najmanj 200 ur letenja na zadevni vrsti ultralahkega zrakoplova.
- (4) Vsakdo, ki ima veljavno dovoljenje pilota ultralahkega zrakoplova in najmanj 200 ur samostojnega letenja na zadevni vrsti ultralahkega zrakoplova.

Z-0023. 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-0024. 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-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. Ali pri letenju z ultralahkim zrakoplovom obvezna nošnja osebne reševalne 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-0028. 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-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 tega, da kot pilot pred vzletanjem sporočiš podatke o nameravani ruti vodji letenja na letališču?

- (1) Zagotovitev potrebnih podatkov za iskanje in reševanje v primeru nesreče.
- (2) Zagotovitev potrebnih podatkov za vpis v dnevnik letenja.
- (3) Javljanje predvidenega časa prihoda na drugo vzletišče.
- (4) Zagotavljanje razdvajanja v zraku.

Z-0031. 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-0032. 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-0033. Oseba, ki je neposredno odgovorna za izvedbo priprave potnikov za let, je

- (1) vodja komisije za varnost.
- (2) član zemeljske ekipe.
- (3) vodja zrakoplova.

Z-0034. Kaj od navedenega je pilot zrakoplova še posebej dolžan opraviti pred vsakim letom?

- (1) Prekontrolirati predpisane vpise v knjigi zrakoplova.
- (2) Seznaniti se z vsemi razpoložljivimi informacijami, ki zadevajo let.
- (3) Obnoviti postopke za primer brazdne turbulence.

Z-0035. Kaj od navedenega, ki zadeva to, kdaj so piloti zrakoplova dolžni uporabljati varnostne vezi, ustreza predpisu?

- (1) Sedežne pasove med vzletanjem in pristajanjem; ramenske vezi med vzletanjem in pristajanjem.
- (2) Sedežne pasove med vzletanjem in pristajanjem; ramenske vezi med vzletanjem in pristajanjem in med križarjenjem.
- (3) Sedežne pasove med vzletanjem in pristajanjem in med križarjenjem; ramenske vezi med vzletanjem in pristajanjem

Z-0036. Kaj je vodja zrakoplova dolžan zagotoviti glede uporabe varnostnih pasov? Vodja zrakoplova

- (1) je dolžan seznaniti potnike s tem, da morajo imeti zapete varnostne pasove ves čas leta.
- (2) je dolžan seznaniti potnike s tem, kje se nahajajo in kako se uporabljajo varnostni pasovi.
- (3) ni dolžan seznanjati in opozarjati potnike na uporabo sedežnih pasov.

Z-0037. Piloti zrakoplova so dolžni imeti zapete sedežne pasove in ramenske vezi

- (1) med vzletanjem in pristajanjem.
- (2) ves čas leta.
- (3) samo v primeru leta v turbulentnem ozračju.

Z-0038. Kako pogosto preverja pooblaščen osebna 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-0039. 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-0040. Kdo je neposredno odgovoren za to, da je zrakoplov sposoben za varno letenje?

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

Z-0041. 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-0042. Kateri inštrumenti morajo biti obvezno vgrajeni v ultralahki zrakoplov z motornim pogonom?

- (1) Višinomer, brzinomer, kompas in merilec količine goriva oz. možnost optične kontrole količine goriva.
- (2) Višinomer, brzinomer, kompas in merilec vrtljajev,.
- (3) Brzinomer, variometer, kompas in merilec temperature glav motorja.
- (4) Variometer, kompas, merilec temperature glav motorja, merilec količine goriva oz. možnost optične kontrole količine goriva.

Z-0043. Kolikšna je tista mejna vrednost hrupa, ki ga še lahko povzroča ultralahki zrakoplov pri polnem plinu v vodoravnem letu na višini 300 m?

- (1) 60 dBa.
- (2) 65 dBa.
- (3) 55 dBa.
- (4) 75 dBa.

Z-0044. 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-0045. 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-0046. 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-0047. 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-0048. 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-0049. Kaj je potrebno redno izvajati na lesenem krilu ultralahkega zrakoplova?

- (1) Merjenje vlage v lesu.
- (2) Obnovo premaza lesenih delov.
- (3) Kontrolo V-preloma.
- (4) Zamenjavo kovinskih delov.

Z-0050. Kolikšna je največja dovoljena vzletna masa za dvosedežni kopenski ultralahki zrakoplov z motornim pogonom?

- (1) 495 kg.
- (2) 470 kg.
- (3) 450 kg.
- (4) 380 kg.

Z-0051. Kolikšna je omejitev največje vzletne mase enosedežnega kopenskega ultralahkega zrakoplova z motornim pogonom?

- (1) 495 kg.
- (2) 450 kg.
- (3) 330 kg.
- (4) 300 kg.

Z-0052. Kolikšna je omejitev največje vzletne mase enosedežnega amfibijskega ultralahkega zrakoplova z motornim pogonom?

- (1) 495 kg.
- (2) 450 kg.
- (3) 330 kg.
- (4) 300 kg.

Z-0053. Kolikšna je največja dovoljena vzletna masa za dvosedežni vodni ultralahki zrakoplov z motornim pogonom?

- (1) 495 kg.
- (2) 470 kg.
- (3) 450 kg.
- (4) 380 kg.

Z-0054. Minimalna hitrost ultralahkega motornega zrakoplova pri odvzetem plinu in največji vzletni masi ne sme presegati

- (1) 55 km/h.
- (2) 60 km/h.
- (3) 65 km/h.
- (4) 70 km/h.

Z-0055. 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-0056. Registrska oznaka letala oziroma helikopterja, registriranega v Republiki Sloveniji, je

- (1) štirimestna oznaka, sestavljena iz določene kombinacije črk in števil.
- (2) šestmestna oznaka, sestavljena iz določene kombinacije črk in števil.
- (3) oznaka **S5**.
- (4) določena kombinacija treh črk.

Z-0057. Kakšna je predpisana minimalna višina črk registrske oznake na ultralahkem zrakoplovu?

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

Z-0058. 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-0059. 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-0060. 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-0061. 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-0062. 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-0063. Kdo je v primerih, ko se zrakoplov nahaja v kontroliranem zračnem prostoru pod nadzorom kontrole letenja, odgovoren za zagotavljanje varne višine nad terenom?

- (1) Vodja zrakoplova.
- (2) Samo kontrola letenja.
- (3) Ministrstvo za promet Republike Slovenije.
- (4) Kontrola letenja in vodja zrakoplova.

Z-0064. 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-0065. 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-0066. 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-0067. 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-0068. 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 URSL.
- (3) Zrakoplov mora biti opremljen za IFR letenje.

Z-0069. 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-0070. 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-0071. Vremenski minimum za osnovni VFR let zrakoplova v zračnem prostoru razreda D je:

- (1) spodnja baza oblakov 450 m in vidljivost 1,5 km.
- (2) spodnja baza oblakov 450 m in vidljivost 5,0 km.
- (3) brez oblakov in vidljivost 3,0 km.

Z-0072. 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-0073. Vzletanje in pristajanje VFR zrakoplovov na letališču znotraj zračnega prostora razreda D ni dovoljeno, če

- (1) vidljivost v letu na letališču ni vsaj 1,5 km.
- (2) vidljivost pri tleh na letališču ni vsaj 1,5 km.
- (3) vidljivost pri tleh na letališču ni vsaj 5,0 km.

Z-0074. Kateri nivo križarjenja ustreza VFR letu motornega zrakoplova nad 3.000 ft MSL v pravem potnem kotu 170°, če je lokalna deklinacija 20°W?

- (1) FL 55.
- (2) FL 40.
- (3) FL 30.
- (4) FL 65.

Z-0075. Vodja motornega zrakoplova, ki križari VFR na višinah nad 3.000 ft MSL, je dolžan vzdrževati neparni nivo leta plus 500 ft, če leti v

- (1) magnetnih kurzih med 180° in 359°.
- (2) magnetnih potnih kotih med 000° in 179°.
- (3) pravih potnih kotih med 180° in 359°.
- (4) pravih kurzih med 000° in 179°.

Z-0076. Za kakšne namene sme služba kontrole letenja izdati zrakoplovu dovoljenje za SVFR let?

- (1) Za vse vrste letenja v posebno urejeni zoni.
- (2) Za prelet terminalnega območju.
- (3) Samo za vstop v oziroma za zapuščanje kontrolne zone.
- (4) Samo za letenje v letališkem krogu v kontrolni zoni.

Z-0077. Koliko znašata tista mejna vidljivost pri tleh in baza oblakov, pri katerih mora pilot VFR leta za vstop v kontrolno cono letališča pridobiti dovoljenje službe kontrole letenja za specialni VFR let (SVFR)?

- (1) 8 km in 300 m (1.000 ft).
- (2) 1,5 km in 300 m (1.000 ft).
- (3) 5 km in 450 m (1.500 ft).

Z-0078. Na teritoriju Republike Slovenije je potrebno izpolniti plan letenja za tiste VFR lete, ki

- (1) prevažajo komercialne potnike.
- (2) odhajajo z ali prihajajo na letališče v kontrolni coni.
- (3) prečkajo terminalno področje.
- (4) odgovora 2 in 3 sta oba pravilna.

Z-0079. Kdo je v primeru VFR leta dolžan skrbeti za zadostno varno oddaljenost med zrakoplovi v letu?

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

Z-0080. 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-0081. 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-0082. 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-0083. 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-0084. 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-0085. Kaj pomeni kratica "AAL"?

- (1) Nad nivojem letališča (Above Aerodrome Level).
- (2) Omejitev vpadnega kota (Angle of Attack Limitation).
- (3) Potrdite (Acknowledge).
- (4) Nivo višine letališča (Aerodrome Altitude Level).

Z-0086. Katera je tista višina, nad katero se mora VFR let motornega zrakoplova ravnati po objavljeni tabeli nivojev leta?

- (1) 3.000 ft GND.
- (2) 2.200 ft GND.
- (3) 700 ft MSL.
- (4) 3.000 ft MSL.

Z-0087. Zrakoplov, ki leti nad morjem v kontroliranem zračnem prostoru kot VFR let med 4.500 ft MSL in 9.000 ft MSL, mora upoštevati naslednje:

- (1) leteti mora tako, da ostaja izven oblakov in da pilot ves čas vidi površje; vidljivost mora biti najmanj 8 km.
- (2) vzdrževati mora vodoravno oddaljenost od oblakov najmanj 1500 m in vertikalno najmanj 1.000 ft; vidljivost mora biti najmanj 8 km.
- (3) vzdrževati mora vodoravno oddaljenost od oblakov najmanj 1500 m in vertikalno najmanj 1.000 ft; vidljivost mora biti najmanj 5 km.
- (4) vzdrževati mora vodoravno oddaljenost od oblakov najmanj 2.000 ft in vertikalno najmanj 1.000 ft; vidljivost mora biti najmanj 5 km.

Z-0088. 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-0089. 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-0090. 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 pristanek.
- (3) 50 m nad objekti, oziroma takšna, da omogoča v primeru odpovedi motorja uspešen zasilni pristanek.
- (4) 300 m nad vrhom najvišje ovire v polmeru 600 m od pozicije zrakoplova.

Z-0091. 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 pristanek.

Z-0092. Kako se pilota zrakoplovov izogneta drug drugemu na tleh, če si vozita v čelo?

- (1) Oba zavijeta vsak v svojo desno stran.
- (2) Pilot težjega zrakoplova zavije v svojo desno, pilot lažjega pa v svojo levo stran.
- (3) Pilot težjega zrakoplova zavije v svojo levo, pilot lažjega pa v svojo desno stran.
- (4) Oba zavijeta vsak v svojo levo stran.

Z-0093. 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-0094. 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-0095. 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-0096. 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-0097. Kateri zrakoplov mora dati prednost, če motornemu zmaju z ugasnjenim motorjem v drsnem letu z desne križa pot letalo?

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

Z-0098. 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-0099. 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-0100. 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-0101. 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-0102. Kateri zrakoplov mora dati prednost pri križanju poti dveh letal na isti višini?

- (1) Večje letalo.
- (2) Desno letalo.
- (3) Ultralahko letalo.
- (4) Letalo, ki ima drugo letalo na svoji desni.

Z-0103. 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-0104. Zrakoplov A leti v pogojih VMC v kontroliranem področju z odobrenjem ATC. Zrakoplov B, ki odobrenja ATC nima, leti na približno isti višini v kurzu, ki konvergira s kurzom zrakoplova A. Kateri od zrakoplovov ima prednost?

- (1) Zrakoplov A, ne glede na stran, s katere se mu približuje zrakoplov B.
- (2) Zrakoplov B, ne glede na stran, s katere se mu približuje zrakoplov A.
- (3) Zrakoplov B, če ima zrakoplov A na svoji levi strani.
- (4) Zrakoplov A, če ima zrakoplov B na svoji desni strani.

Z-0105. Letalu v letu z leve križa pot drugo letalo, ki vleče jadralno letalo. Kateri zrakoplov ima prednost prednost?

- (1) Aerozaprega.
- (2) Odvisno od magnetnega kurza posameznega zrakoplova.
- (3) Letalo v prostem letu.
- (4) Oba.

Z-0106. Katera od trditev, ki zadevajo prednost zrakoplovov pri pristajanju, je pravilna?

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

Z-0107. 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-0108. 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 23!)

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

Z-0109. Pomen znaka v obliki rdečega vodoravnega kvadrata z eno rumeno diagonalo (slika B), postavljenega v signalnem prostoru na letališču, je:

(glej prilogo 23!)

- (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-0110. Kaj pomeni znak v obliki rdečega vodoravnega kvadrata z dvema rumenima diagonalama (slika A), postavljen na signalnem prostoru na letališču?

(glej prilogo 23!)

- (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-0111. Znak v obliki belega križa (slika G), postavljen vodoravno na začetku steze za vožnjo, pomeni:

(glej prilogo 23!)

- (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-0112. Kaj pomeni dvojni beli križ (slika H), postavljen na signalnem prostoru na letališču?

(glej prilogo 23!)

- (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-0113. Kakšen pomen ima znak v obliki bele telovadne ročke (slika D), postavljen na signalnem prostoru na letališču?

(glej prilogo 23!)

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

Z-0114. 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 23!)

- (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-0115. 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-0116. Znak na sliki I, postavljen na signalnem prostoru na letališču, pomeni:

(glej prilogo 23!)

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

Z-0117. Vodoravno postavljen znak v obliki črke T, bele ali oranžne barve (slika F), označuje oziroma pomeni:

(glej prilogo 23!)

- (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-0118. Kateri svetlobni signal pomeni "DOVOLJENO VOŽENJE (CLEARED TO TAXI)"?

- (1) Enakomerna zelena luč.
- (2) Enakomerna rdeča luč.
- (3) Izmenična rdeča in zelena luč.
- (4) Utripajoča zelena luč.

Z-0119. Utripajoča bela luč, usmerjena s kontrolnega stolpa proti zrakoplovu na tleh, pomeni:

- (1) Vozite hitreje!
- (2) Vožnja dovoljena samo po stezah za vožnjo - ne prečkajte vzletno-pristajalnih stez!
- (3) Vrnite se na izhodiščno točko na letališču!
- (4) Obstajajo instrumentalni pogoji!

Z-0120. Usmerjeni svetlobni signal, ki pomeni "Letališče ni varno, ne pristajajte!", je

- (1) enakomerna rdeča luč.
- (2) utripajoča rdeča luč.
- (3) rdeča raketa.
- (4) rafal projektilov, ki se razpočijo v rdeči in zeleni barvi.

Z-0121. Med končnim doletom za pristanek usmerijo s kontrolnega stolpa proti zrakoplovu utripajočo rdečo luč, zato mora pilot

- (1) kakor hitro je mogoče varno pristati in zapustiti stezo v uporabi.
- (2) prekiniti dolet, odleteti v letališki krog, ponovno izvesti dolet in pristati.
- (3) prekiniti dolet, ker letališče ni varno za pristajanje.
- (4) prekiniti dolet, krožiti okoli letališča v desno in pričakovati utripajočo belo luč, ki pomeni, da je letališče zopet varno za pristajanje.

Z-0122. Kateri je tisti svetlobni signal, s katerim kontrolni stolp ukaže zrakoplovu v zraku, naj da prednost drugemu zrakoplovu in naj odleti na drugi krog?

- (1) Utripajoča rdeča.
- (2) Enakomerna rdeča.
- (3) Izmenična rdeča in zelena.
- (4) Utripajoča zelena.

Z-0123. Kaj pomeni enakomerna zelena luč, usmerjena s kontrolnega stolpa proti zrakoplovu v letu?

- (1) Dovoljen pristanek!
- (2) Dajte prednost drugemu zrakoplovu in odletite na drugi krog!
- (3) Vrnite se na pristanek!
- (4) Skrajno povečajte pozornost!

Z-0124. Kaj pomeni rdeča raketa, izstreljena s kontrolnega stolpa na letališču?

- (1) Pristajanje dovoljeno!
- (2) Takoj pristanite!
- (3) Zaprto območje za letenje, takoj zapustite območje!
- (4) Ne glede na predhodna navodila za sedaj ne pristajajte!

Z-0125. Kakšen pomen ima za pilota zrakoplova na ruti serija projektilov, izstreljenih z zemlje v presledkih po 10 sekund, ki se razpočijo v rdeči ali zeleni barvi?

- (1) Prestreženi ste, takoj pristanite na najbližje letališče!
- (2) Letališče ni varno, ne pristajajte!
- (3) Nahajate se oziroma boste vsah hip prileteli v pogojno prepovedano, prepovedano ali nevarno zono!
- (4) Ne glede na prejšnja navodila pristajanje trenutno prepovedano!

Z-0126. 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-0127. 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-0128. 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-0129. 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-0130. Kaj bi storili, če v fazi pristajanja opazite na vzletišču starterja z dvignjeno rdečo zastavico?

- (1) Pristanem in kar se da hitro zapustim stezo.
- (2) Prekinem s pristajanjem, ponovim šolski krog ter pristanem.
- (3) Prekinem s pristajanjem in odletim drugam, ker vzletišče ni varno za pristanek.
- (4) Prekinem s pristajanjem in čakam na dvignjeno belo zastavico.

Z-0131. 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-0132. 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-0133. Pilot zrakoplova, ki vzleta z vzletišča, kjer ni na voljo podatkov za nastavitev višinomera, mora višinomer nastaviti na

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

Z-0134. Katera je tista višina nad srednjim nivojem morja, na kateri je posadka športnega zrakoplova brez kabine pod tlakom dolžna pričeti uporabljati dodatni kisik za dihanje, če leti v zračnem prostoru Republike Slovenije?

- (1) 3.600 m.
- (2) 3.800 m.
- (3) 4.000 m.
- (4) 4.200 m.

Z-0135. Največja dovoljena hitrost hrbtnega vetra pri pristajanju športnih letal na teritoriju Republike Slovenije je

- (1) 3 m/sec.
- (2) 4 m/sec.
- (3) 5 m/sec.
- (4) 6 m/sec.

Z-0136. Koliko jadralnih letal sme istočasno vleči letalo?

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

Z-0137. Kdaj mora na zrakoplovu goreti rotacijska luč (če je vgrajena)?

- (1) Goreti mora ves čas, ko zrakoplov leti.
- (2) Vključiti jo moramo po vžigu in izključiti pred ugašanjem motorja.
- (3) Goreti mora ves čas, ko motor zrakoplova deluje.
- (4) Vključimo jo neposredno pred vzletanjem, izključimo pa jo, ko zrakoplov po pristanku zapusti stezo.

Z-0138. 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-0139. 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-0140. 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-0141. Kaj je dolžan storiti pilot VFR zrakoplova, ki ga prestreže vojaški zrakoplov?

- (1) Poskusiti mora dobiti radijsko zvezo z zrakoplovom prestreznikom na frekvenci 121,5 MHz in se ravnati skladu s signali za prestrežanje.
- (2) Na transponder mora nastaviti A 7700.
- (3) Z ustreznimi signali mora potrjevati sprejem navodil zrakoplova prestreznika.
- (4) Vsi gornji odgovori so pravilni.

Z-0142. 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-0143. 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-0144. 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-0145. 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.

PSIHOFIZIOLOGIJA IN METODIKA POUČEVANJA (L)

L-0001. Katera od navedenih trditev, ki zadevajo vpliv alkohola na organizem, je pravilna?

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

L-0002. Koga ali kam naj vprašamo, če smemo leteti v primeru bolezni?

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

L-0003. Katera zdravila skoraj vedno negativno vplivajo na našo zmožnost letenja?

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

L-0004. Pri visokih poletnih temperaturah je možnost dehidracije pilota med letenjem povečana zato, ker

- (1) zaradi suhega zraka telo hitreje izgublja vlago.
- (2) vlažen zrak na višini pomaga vzdrževati telesno vlago.
- (3) temperatura pada z višino.

L-0005. Morska bolezen je posledica

- (1) daljšega draženja ravnotežnega organa v notranjem ušesu.
- (2) nestabilnosti možganskih celic, ki nadzirajo ravnotežje, in ki se na splošno lahko premaga z izkušnjami.
- (3) zibanja zrakoplova, zaradi česar pride do tvorbe kisline v želodcu in krčenja želodčne stene.

L-0006. Kaj bi svetovali sopilotu, ki trpi zaradi morske bolezni?

- (1) Vzame naj zdravilo proti morski bolezni.
- (2) Skloni naj glavo, zapre oči in globoko diha.
- (3) Izogiba naj se nepotrebnim premikom glave, pogled pa naj upre v točko izven zrakoplova.

L-0007. Pri zrakoplovu brez kabine pod tlakom je na večjih višinah količina kisika, ki prehaja preko pljuč v kri

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

L-0008. Med vzpenjanjem na 18.000 ft odstotek kisika v ozračju

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

L-0009. Ne glede na to, da se to ne zahteva, se uporaba dodatnega kisika priporoča za letenja ponoči na višinah nad

- (1) 1.500 m (5.000 ft).
- (2) 3.050 m (10.000 ft).
- (3) 3.800 m (12.500 ft).

L-0010. Višinska bolezen (hipoksija) je posledica

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

L-0011. Višinska bolezen (hipoksija) je

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

L-0012. Katera od trditev, ki zadevajo višinsko bolezen (hipoksijo), je pravilna?

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

L-0013. Kaj se dogaja, če se z zrakoplovom brez kabine pod tlakom povzpemo na višino, večjo od 18.000 ft, in ne uporabljamo dodatnega kisika za dihanje?

- (1) Plini, ki so ujeti v telesu, se krčijo in tako preprečujejo, da bi dušik izhajal iz krvnega obtoka.
- (2) Tlak v srednjem ušesu postane manjši od tlaka v kabini.
- (3) Tlak kisika v pljučih je mogoče vzdrževati samo pod pogojem, če povečamo tlak kisika, ki ga vdihujemo.

L-0014. Dovzetnost organizma za zastrupitev z ogljikovim monoksidom

- (1) narašča z višino.
- (2) pada z višino.
- (3) narašča z zračnim tlakom.

L-0015. Hipemična hipoksija ima enake simptome kot višinska bolezen, vendar je bolj pogosto posledica

- (1) slabe cirkulacije krvi.
- (2) puščanja izpušnega kolektorja.
- (3) uživanja alkohola ali zdravil pred letenjem.

L-0016. Ogljikov monoksid v kabini zrakoplova je

- (1) enostavno zaznati zaradi značilne barve.
- (2) enostavno zaznati zaradi značilnega vonja.
- (3) težko zaznati, ker je brezbarven in brez vonja.

L-0017. Posledica daljšega vdihavanja ogljikovega monoksida je

- (1) bolečina v čelnem delu glave.
- (2) oslabitev mišic.
- (3) občutek ugodja.

L-0018. Kako vpliva kajenja na pilota?

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

L-0019. Koliko časa po zaužitju alkoholne pijače ne dovoljeno nastopiti kot član posadke civilnega zrakoplova?

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

L-0020. Najbolj pogost vzrok za pojav hiperventilacije je

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

L-0021. Hitro ali zelo globoko vdihavanje dodatnega kisika lahko povzroči simptome

- (1) višinske bolezni.
- (2) aerotitisa.
- (3) hiperventilacije.

L-0022. Hiperventilacija je posledica

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

L-0023. Pilot lahko omili posledice oziroma prepreči pojav hiperventilacije

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

L-0024. Koliko znaša priporočeni časovni presledek med potapljanjem, kjer ni potreben kontrolirani dvig na površje, in letenjem na višinah do 2.400 m (8.000 ft)?

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

L-0025. Koliko znaša priporočeni časovni presledek med potapljanjem, kjer je potreben kontrolirani dvig na površje, in letenjem na višinah do 2.400 m (8.000 ft)?

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

L-0026. Prilagajanje vida na temo je slabše v primeru

- (1) vdihavanja ogljikovega dioksida.
- (2) uživanja vitamina A s hrano.
- (3) višine kabine nad 1.500 m (5.000 ft).

L-0027. Kako pripravimo naš vid na nočno letenje?

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

L-0028. Eden od načinov za izboljšanje nočnega vida je

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

L-0029. Kako najbolje izrabimo svoj vid pri nočnem letenju?

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

L-0030. Najboljša tehnika gledanja pri odkrivanju drugih zrakoplovov ponoči je

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

L-0031. Najboljši način pri opazovanju ostalih zrakoplovov ponoči je

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

L-0032. Katera od navedenih tehnik gledanja pri opazovanju zračnega prostora ponoči je najbolj ustrezna?

- (1) V rednih presledkih uperjati pogled v smeri 3, 9 in 12.
- (2) Hitro in v enakih presledkih premikati oči in preiskovati odseke po 30 stopinj.
- (3) Z gledanjem mimo centra uporabljati periferni vid in preiskovati majhne odseke.

L-0033. Pred pričetkom vsakega manevra v zraku je pilot dolžan

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

L-0034. Kaj je najbolj učinkovit način za preprečevanje nevarnosti trčenja v letališkem krogu?

- (1) Vključiti se v letališki krog v spuščanju.
- (2) Vzdrževati predpisano višino in stalno opazovati zračni prostor.
- (3) Zanašati se na sporočila po radiu ostalih zrakoplovov v letališkem krogu.

L-0035. Pravilna tehnika opazovanja zračnega prostora v smeri levo in desno od nosa zrakoplova v letu naravnost je

- (1) stalno premikati pogled od vetrobranskega stekla na levo in na desno.
- (2) osredotočiti se na relativna gibanja, ki jih zaznavamo na robu vidnega polja.
- (3) sistematično za kratek čas pogledovati v različne smeri.

L-0036. Kako ugotovimo, da obstaja v zraku nevarnost trčenja z drugim zrakoplovom?

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

L-0037. Katera od navedenih tehnik gledanja pri opazovanju zračnega prostora podnevi je najbolj ustrezna?

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

L-0038. Kako vpliva megličavo ozračje na zmožnost pravočasno opaziti ostale zrakoplove ali ovire?

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

L-0039. Kako imenujemo začasno konfuzno stanje zaradi napačnega tolmačenja informacij, ki jih možgani dobivajo od različnih zaznavnih organov?

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

L-0040. Večina trčenj v zraku se pripeti pri

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

L-0041. Kaj od navedenega se priporoča za preprečitev izgube orientacije v prostoru?

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

L-0042. Pilot lahko izgubi orientacijo v prostoru, če

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

L-0043. Verjetnost izgube orientacije v prostoru pri slabi vidljivosti je manjša, če

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

L-0044. Najboljši način za povrnitev izgubljene orientacije v prostoru je

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

L-0045. Hitro pospeševanje zrakoplova lahko povzroči iluzijo

- (1) levega zavoja.
- (2) dviganja nosa.
- (3) spuščanja nosa.

L-0046. Do iluzije prevelike višine v doletu za pristajanje pride, če gre za

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

L-0047. Kdo je odgovoren za ugotavljanje, če je pilot sposoben za letenje v primeru danega leta, četudi ima veljavno zdravniško spričevalo?

- (1) Pilot sam.
- (2) Letalski zdravnik.
- (3) Prva stewardesa.

L-0048. Kateri je tisti najbolj pogost činitelj, ki vpliva na večino nesreč, ki bi jih bilo mogoče preprečiti?

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

L-0049. Kdaj naj inštruktor letenja prične pri svojem učencu s poučevanjem letalskega odločanja?

- (1) S prvo letalsko lekcijo.
- (2) Kakor hitro je učenec sposoben izvajati osnovne manevre z zrakoplovom.
- (3) Potem ko je učenec opravil prvi samostojni let, vendar pred izvedbo rutnih letov.

L-0050. Med izvajanjem trenažnih letov mora inštruktor vključevati realne moteče elemente, da ugotovi, če je učenec sposoben

- (1) učiti se ne glede na stresne pogoje.
- (2) upravljati zrakoplov, ko je njegova pozornost odvrnjena.
- (3) izvajati manevre z uporabo integriranega načina poučevanja letenja.

L-0051. Mnogo izkušenih pilotov občasno postane žrtev nevarnih nagnjenj oziroma vedenjskih problemov. Nekateri od teh nevarnih nagnjenj ali vedenjskih vzorcev, ki jih moramo prepoznati in odpraviti, vsebujejo

- (1) nezadostne znanje instrumentalnega letenja, nezadostno poznavanje sistemov letala in omejitev.
- (2) popuščanje pritisku skupine, prebijanje pod oblake, slab pregled nad situacijo in letenje s premajhno rezervo goriva.
- (3) zmanjšano sposobnost zaradi stresa kot posledica človeških faktorjev, kot so utrujenost, bolezen ali pa čustvene težave.

L-0052. Primeri klasičnih vedenjskih pasti, v katere lahko pade izkušeni pilot, so:

- (1) prevzemanje dodatnih zadolžitev in izvajanje pooblastil vodje zrakoplova.
- (2) pregled nad situacijo in posledična sprememba vedenja.
- (3) zaključiti let, kot je bil načrtovan, ustreči potnikom, zadostiti voznemu redu, in "opraviti posel".

L-0053. Kaj lahko pogosto privede pilota do prostorske dezorientacije ali pa trka s terenom ali z oviro, ko leti pod pogoji vizualnega letenja (VFR)?

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

L-0054. Kako običajno imenujemo način obnašanja, ko pilot pri slabi vidljivosti in nizki bazi oblakov z namenom vzdrževanja vizualnega kontakta s tlemi potiska sposobnosti sebe in zrakoplova do skrajnih meja?

- (1) Šablonsko razmišljanje.
- (2) Popuščanje pritisku skupine.
- (3) Prebijanje pod oblake.

L-0055. Kateri so tisti štirje osnovni elementi tveganja pri letalskem procesu odločanja, ki so prisotni pri vsaki dani situaciji?

- (1) Pilot, zrakoplov, okolje in naloga.
- (2) Spretnost, stres, pregled nad situacijo in zrakoplov.
- (3) Pregled nad situacijo, obvladovanje tveganja, odločitve in spretnost.

L-0056. Pri vsakem letenju prihaja do tveganja. Obvladovanje tveganja kot del letalskega procesa odločanja, je odvisno od naslednjih ukrepov za zmanjševanje tveganja:

- (1) način izvedbe obvladovanja stresa in postopkov elementov stresa.
- (2) pregled nad razmerami, prepoznavanje problemov in zdrava presoja.
- (3) miselni proces analize vse informacij o določenih razmerah in ustrezna odločitev, kako in kdaj ukrepati.

L-0057. Dosledna uporaba odobrenih check list je znak

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

L-0058. V izogib temu, da bi pozabili izvesti kakšnega od pomembnih korakov, moramo vedno uporabljati

- (1) ustrezne check liste.
- (2) hitrosti z nalepk v kokpitu.
- (3) podatke iz potrdila o plovnosti.

L-0059. Pravilen tristopenjski postopek prenosa komand med pilotoma vključuje naslednja povelja oziroma odgovore: (a) Tvoje komande, (b) Moje komande, in (c).....

- (1) Tvoje komande.
- (2) Moj zrakoplov.
- (3) Moje komande.

L-0060. Letalsko odločanje je

- (1) miselni proces analiziranja vseh razpoložljivih informacij dane situacije s pravočasno odločitvijo, kako in kdaj ukrepati.
- (2) proces odločanja, zasnovan na zdravi presoji, z namenom zmanjšanja tveganja, do katerega prihaja pri vsakem letu.
- (3) sistematičen pristop k miselnemu procesu, ki ga uporabljajo piloti z namenom usklajeno določati najboljši način ukrepanja pri odzivu na dane okoliščine.

L-0061. Proces letalskega odločanja vsebuje več korakov, ki zadevajo dobro odločanje. Eden teh korakov je

- (1) razvijanje načina vedenja tipa "jaz to zmorem".
- (2) racionalna ocena potrebnih ukrepov.
- (3) prepoznavanje osebnih načinov vedenja, nevarnih za letenje.

L-0062. Katera je tista točka, ki jo pilot zanemarja, če se pri izvajanju ponavljajočih se nalog zanaša na kratko- ali dolgoročni spomin?

- (1) Pregled nad situacijo.
- (2) Check-liste.
- (3) Letenje izven envelope.

L-0063. Osnove za zmanjševanje tveganja, do katerega prihaja na vsakem letu, in na katerih počiva del procesa letalskega odločanja, imenovan obvladovanje stresa, so

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

L-0064. Kaj od navedenega spada med nevarne tipe vedenja pri procesu letalskega odločanja?

- (1) Obvladovanje tveganja, obvladovanje stresa in elementi tveganja.
- (2) Slabe odločitve, slab pregled na situacijo in slaba ocena.
- (3) Antiavtoritativnost (ne govori mi tega), impulzivnost (napraviti nekaj hitro brez premisleka), mačo (jaz to zmorem).

L-0065. Pri vsakem pilotu pride včasih do neke mere nevarnega vedenja. Katere so te vrste nevarnega vedenja?

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

L-0066. Kaj je prvi korak pri nevtralizaciji nevarnega vedenja v letalskem procesu odločanja?

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

L-0067. Nevarnim načinom vedenja, katerih posledica so neprimerne odločitve pilota, se lahko izognemo

- (1) z ustreznim pravilnim načinom vedenja.
- (2) z zgodnjim prepoznavanjem takšnih nevarnih načinov vedenja.
- (3) s povečanjem agresivnosti takšnega načina vedenja.

L-0068. Ko pilot prepozna nevarno vedenje, ga mora spremeniti s tem, da prične razmišljati na ustrezno drugačen način. Kaj od navedenega je pravilen način razmišljanja, ki je nasproten tistemu, ki je značilen za tip vedenja "antiavtoritativnost"?

- (1) To se meni ne more zgoditi.
- (2) Ne hiti. Najprej premisli.
- (3) Upoštevaj pravila. Običajno imajo prav.

L-0069. Kaj naj stori pilot, če naleti na nevaren način razmišljanja?

- (1) Korigira naj takšen nevaren način razmišljanja z natančno oceno tveganja.
- (2) Okarakterizira naj takšno razmišljanje kot nevarno in ga zatem korigira z uvedbo pravilnega tipa razmišljanja.
- (3) Izogiba naj se razvijanju takšnega nevarnega načina razmišljanja.

L-0070. Nekatere od nevarnih vrst vedenja, ki lahko vplivajo na našo presojo v procesu letalskega odločanja, so:

- (1) impulzivnost, antiavtoritativnost in ponovno ocenjevanje.
- (2) antiavtoritativnost, impulzivnost in malodušnost.
- (3) pritisk skupine in nivo stresa.

L-0071. Kakšno razmišljanje je značilno za pilota, ki se vede na nevaren, antiautoritativen način?

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

L-0072. Kakšno razmišljanje je značilno za pilota, ki se vede na nevaren, impulzivni način?

- (1) Če hočeš kaj narediti, opravi to hitro in takoj.
- (2) To se meni ne more pripetiti.
- (3) Ne tako hitro, najprej razmisli.

L-0073. Kakšno razmišljanje je značilno za pilota, ki se vede na nevaren način, imenovan "neranljivost"?

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

L-0074. Kakšno razmišljanje je značilno za pilota, ki se vede na nevaren način, imenovan "mačo"?

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

L-0075. Kakšno razmišljanje je značilno za pilota, ki se vede na nevaren način, imenovan "malodušnost"?

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

L-0076. Kateri protizrek velja v primeru pilota, ki se vede na nevaren način, kot je "malodušnost"?

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

L-0077. Kateri protizrek velja v primeru pilota, ki se vede na nevaren način, imenovan "neranljivost"?

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

L-0078. Kateri protizrek velja v primeru pilota, ki se vede na nevaren način, kot je "impulzivnost"?

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

L-0079. Kateri protizrek velja v primeru pilota, ki se vede na nevaren način, kot je "antiavtoritativnost"?

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

L-0080. Kateri protizrek velja v primeru pilota, ki se vede na nevaren način, imenovan "mačo"?

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

L-0081. Kako imenujemo vrsto napak pri presoji, katerih posledica je lahko nesreča zaradi človeškega faktorja?

- (1) Veriga napak.
- (2) Način izvedbe.
- (3) Model DECIDE.

L-0082. Model DECIDE sestavlja šest elementov, ki pomagajo pilotu pri logičnem pristopu k letalskem odločanju. Ti elementi so:

- (1) zaznati, oceniti, izbrati, prepoznati, izvesti in končno oceniti.
- (2) določiti, oceniti, izbrati, prepoznati, izvesti in odpraviti.
- (3) oceniti, določiti, izbrati, prepoznati, zaznati in končno oceniti.

L-0083. Kaj od navedenega je prvi korak pri modelu odločanja, če želimo izvajati učinkovito obvladovanje tveganja v procesu letalskega odločanja?

- (1) Prepoznati.
- (2) Zaznati.
- (3) Oceniti.

L-0084. Spreminjanje vedenja pod vplivom izkušenj je

- (1) učenje.
- (2) znanje.
- (3) razumevanje.

L-0085. Poleg besednega učenja in pojmovnega učenja poznamo še

- (1) ustvarjanje navad.
- (2) eksperimentalno učenje.
- (3) učenje z razreševanjem problemov.

L-0086. Kako imenujemo dodatno učenje, kjer se učenec med učenjem danega gradiva lahko nauči tudi drugih stvari?

- (1) Preostanek učenja.
- (2) Pojmovno učenje.
- (3) Priložnostno učenje.

L-0087. Kateri od dejavnikov, ki učinkujejo na zaznavanje, ima velik vpliv na celoten zaznavni proces?

- (1) Samopodoba.
- (2) Cilji in vrednote.
- (3) Čas in priložnost.

L-0088. Zaznave nastanejo takrat, ko

- (1) pripišemo doživetim občutkom določen pomen.
- (2) smo sposobni prepoznati koristne informacije.
- (3) najprej reagiramo na vizualne dražljaje, nato pa na slušne, in jih povežemo z že prej naučenim.

L-0089. Vpogled je

- (1) povezava učenja s spremembo.
- (2) združevanje zaznav v pomenske celote.
- (3) sposobnost uvideti vzrok za učenje določenega postopka.

L-0090. Kaj je osnova vsakega učenja?

- (1) Zaznavanje.
- (2) Motivacija.
- (3) Pozitivna samopodoba.

L-0091. Kateri moteč dejavnik največ pripomore k temu, da učenec ne sprejema novih izkušenj in da odklanja nadaljnje usposabljanje?

- (1) Osnovne potrebe.
- (2) Grožnje in strah.
- (3) Negativna samopodoba.

L-0092. Katera od navedenih trditev je pravilna?

- (1) Motivacije so učinkovite, če so jasne in razumljive.
- (2) Motivacije so lahko zelo subtilne in težko prepoznavne.
- (3) Negativne motivacije so lahko prav tako učinkovite kot pozitivne motivacije.

L-0093. Motivacija, ki pri učencu povzroča strah in anksioznost, je

- (1) stvarna.
- (2) negativna.
- (3) težko spoznavna.

L-0094. Za učinkovito motivacijo je potrebno, da učenci verjamejo, da bodo njihova prizadevanja na določen način nagrajena. Takšno motivacijo imenujemo

- (1) subtilna.
- (2) negativna.
- (3) stvarna.

L-0095. Kako vplivata na učni proces strah ali grožnja?

- (1) Ožita učenčevo zaznavno polje.
- (2) Povečata število povezanih reakcij.
- (3) Povzročita to, da se učenec osredotoči na več zaznavnih področij.

L-0096. Osnovna potreba, ki vpliva na celotno posameznikovo zaznavanje, je potreba po

- (1) ohranjanju in razvijanju lastne osebnosti.
- (2) izpolnitvi višje stopnje zadovoljitve.
- (3) izogibanju področjem, ki bi lahko ogrožala naš uspeh.

L-0097. Katera je tista stopnja učenja, na kateri večina inštruktorjev običajno preneha poučevati?

- (1) Aplikacija.
- (2) Korelacija.
- (3) Razumevanje.

L-0098. Kako lahko inštruktor najbolj učinkovito motivira učence?

- (1) Z vzdrževanjem prijetnega osebnega odnosa do učencev.
- (2) S pozitivno motivacijo, ki jo doseže z ustreznim nagrajevanjem.
- (3) Tako, da s prilagajanjem zahtevnosti nalog sposobnostim učencev krepi njihovo samozaupanje.

L-0099. Motiviranje z grajo je lahko izjemoma koristno samo pri tistih učencih, ki

- (1) so preveč samozavestni in neučakani.
- (2) željno iščejo skupinsko odobravanje.
- (3) doživljajo učni plato.

L-0100. Združevanja zaznav v pomenske celote imenujemo

- (1) vpogled.
- (2) asociacije.
- (3) pojmovno mišljenje.

L-0101. Inštruktor lahko pri učencih pospeši razvoj vpogleda s tem, da

- (1) jim pomaga doseči in ohraniti želeno pozitivno samopodobo.
- (2) poudari privlačne značilnosti učne snovi ali dejavnosti.
- (3) vzdržuje stalen nivo učenja, tako da ga je mogoče vnaprej predvideti.

L-0102. Kako lahko inštruktor pomaga učencu razviti vpogled?

- (1) Omogoči mu varno okolje za učenje.
- (2) Poudarja različne stvari, ki se naj jim učenec med učnim procesom izogiba.
- (3) Ohranja majhne učne enote, ki jih je lažje razumeti.

L-0103. Poučevanje je z razliko od učenja po metodi poskusa in napak priporočljivo zato, ker pospeši učni proces

- (1) z motivacijo učenca za boljše delo.
- (2) s poudarjanjem le pomembnih značilnosti usposabljanja.
- (3) z učenjem povezav med doživetimi zaznavami.

L-0104. Kako imenujemo zakon učenja, ki pravi, da posameznik pri učenju bolje napreduje, če pozna cilj usposabljanja?

- (1) Zakon primarnosti.
- (2) Zakon pripravljenosti.
- (3) Zakon voljnosti.

L-0105. Kateri zakon učenja govori o tem, da moramo učencu dati priložnost za vajo in ga nato usmerjati proti cilju?

- (1) Zakon vaje.
- (2) Zakon učenja.
- (3) Zakon pripravljenosti.

L-0106. Zakon učenja, ki temelji na čustveni reakciji učenca, je zakon

- (1) učinka.
- (2) primarnosti.
- (3) intenzivnosti.

L-0107. Kateri zakon učenja pravi, da se učenec nauči več s pomočjo resničnih stvari kot pa s pomočjo nadomestkov?

- (1) Zakon učinka.
- (2) Zakon primarnosti.
- (3) Zakon intenzivnosti.

L-0108. Kateri zakon učenja govori o vrstnem redu lekcij med poučevanjem?

- (1) Zakon primarnosti.
- (2) Zakon nedavnosti.
- (3) Zakon intenzivnosti.

L-0109. Kateri zakon učenja pravi, da se nam to, kar se prvo učimo, pogosto najmočneje vtisne v spomin?

- (1) Zakon primarnosti.
- (2) Zakon intenzivnosti.
- (3) Zakon pripravljenosti.

L-0110. Kateri zakon učenja je zasnovan na dejstvu, da si učenec tisto, kar najbolj pogosto ponavlja, tudi najbolj zapomni?

- (1) Zakon učinka.
- (2) Zakon nedavnosti.
- (3) Zakon vaje.

L-0111. Katero stopnjo znanja preizkušamo, kadar vprašamo učenca: "Kolikšna je manevrna hitrost letala?"

- (1) Reprodukcijsko.
- (2) Aplikacijsko.
- (3) Razumevanje.

L-0112. Katero stopnjo učenja preizkuša inštruktor letenja, ko od učenca zahteva, da izvede simulirani zasilni pristanež?

- (1) Aplikacijsko.
- (2) Korelacijsko.
- (3) Razumevanje.

L-0113. Katero stopnjo učenja preizkušamo, ko zahtevamo od učenca, da pojasni vpliv mase na manevrno hitrost letala?

- (1) Aplikacijsko.
- (2) Korelacijsko.
- (3) Razumevanje.

L-0114. V primeru, ko učenca pri vajah po šolskem krogu pomaga poprejšnje znanje o tem, kako se izvajajo zavoji za 90 stopinj, je to primer

- (1) stranskega transferja.
- (2) pozitivnega transferja.
- (3) namernega transferja.

L-0115. Kateri je tisti transfer učenja, ko pri letenju znanje nekega že naučenega manevra moti učenje kakšnega drugega manevra?

- (1) Nasprotni transfer.
- (2) Pozitivni transfer.
- (3) Negativni transfer.

L-0116. Inštruktor letenja, ki želi pri učencih med usposabljanjem oblikovati ustrezne navade in doseči zadosten nivo pravilne tehnike pilotiranja, mora

- (1) uporabiti tehniko postopnega poučevanja.
- (2) ponavljati zadevno snov, ki so se jo učenci že naučili.
- (3) uvajati takšno gradivo, ki učence pritegne in jih tako stalno motivirati.

L-0117. Kako imenujemo proces, ko neprijetne izkušnje potisnemo v podzavest in jih tako pozabimo?

- (1) Spraznitev.
- (2) Potopitev.
- (3) Represija.

L-0118. Učenje nečesa lahko zasenči učenje podobne stvari. To imenujemo

- (1) potlačanje.
- (2) korelacija.
- (3) interferenca.

L-0119. Vzrok temu, da po preteku več let težko priključimo v spomin dejstva, je

- (1) neraba.
- (2) represija.
- (3) slabo ohranjanje.

L-0120. Odgovor inštruktorja letenja, ki pri učencu ustvari prijeten občutek, imenujemo

- (1) nagrada.
- (2) pohvala.
- (3) pozitivna povratna informacija.

L-0121. Najboljši način, da pripravimo učenca za izvedbo vaje je, da mu

- (1) razložimo smisel vaje.
- (2) razložimo jasen in postopen primer.
- (3) opišemo nalogo.

L-0122. Pri načrtovanju vaje moramo predvsem upoštevati

- (1) motivacijsko raven učenca.
- (2) intelektualno raven učenca.
- (3) dolžino trajanja vaje.

L-0123. Učni plato je

- (1) točka na krivulji učenja, kjer prične znanje spretnosti nazadovati.
- (2) normalen in prehodni zastoj hitrosti učenja posameznika.
- (3) najvišja možna stopnja usposobljenosti posameznika.

L-0124. Katera je tista osnovna človeška potreba pri učencih, katero lahko inštruktor najbolj uspešno izrabi za doseganje učinkov usposabljanja?

- (1) Potreba po socialni pripadnosti
- (2) Potreba po samouveljavljanju
- (3) Potreba po samoizpopolnjevanju.

L-0125. Katere so tiste človeške potrebe, ki prično vplivati na vedenje osebe, ko le-ta doseže fizično ugodje in se počuti varno?

- (1) Socialne potrebe.
- (2) Fiziološke potrebe.
- (3) Potrebe po samouveljavljanju.

L-0126. Katere človeške potrebe mora učenec najprej zadovoljiti, da se lahko osredotoči na učenje?

- (1) Potrebe po varnosti.
- (2) Fiziološke potrebe.
- (3) Potrebe po zaščiti.

L-0127. Obrambni mehanizmi oseba so lahko koristni, lahko pa pomenijo tudi oviro, ker

- (1) povzročajo občutek ustreznosti.
- (2) ublažijo vzrok problemov.
- (3) vnašajo samoprevaro in izkrivljajo resničnost.

L-0128. Postavljanje neumestnih vprašanj ali pa odklanjanje sodelovanja pri učnih dejavnostih je pri učencih običajno znak obrambnega mehanizma, ki ga imenujemo

- (1) umik.
- (2) agresija.
- (3) resignacija.

L-0129. Fizični ali duševni umik je obrambni mehanizem, ki ga učenci uporabijo, kadar

- (1) hočejo ubežati pred frustrirajočimi razmerami.
- (2) ne morejo sprejeti pravega razloga za svoje vedenje.
- (3) izgubijo zanimanje za snov v kasnejših fazah usposabljanja.

L-0130. Kadar hoče učenec z raznimi izgovori najti opravičilo za neuspeh, je to znak obrambnega mehanizma, ki ga imenujemo

- (1) umik.
- (2) agresija.
- (3) racionalizacija.

L-0131. V primeru, ko učenec podzavestno uporabi obrambni mehanizem racionalizacije,

- (1) z izgovori opravičuje sprejemljivo vedenje.
- (2) ne more sprejeti resničnih razlogov za svoje vedenje.
- (3) razvije simptome, ki mu pomenijo opravičilo za umik iz frustrirajočih razmer.

L-0132. Katera oblika obrambnega mehanizma je pogosto opazna pri učencih, ki so zaradi tega, ker so končali začetno stopnjo, ne da bi osvojili osnove, v nadaljnji fazi usposabljanja zmedeni in izgubljeni?

- (1) Pohlevnost.
- (2) Resignacija.
- (3) Racionalizacija.

L-0133. Kadar učenec razkrije obrambni mehanizem, imenovan agresija,

- (1) postane vidno jezen, razdražljiv in otročji.
- (2) odklanja sodelovanje v učnih dejavnostih.
- (3) poskuša opravičiti svoj neuspeh s postavljanjem številnih vprašanj.

L-0134. V primerih, ko se učenec zateka k sanjarjenju, gre za obrambni mehanizem, imenovan

- (1) umik.
- (2) domišljija.
- (3) izogibanje.

L-0135. Pogost vzrok za frustracijo pri učencu je, če inštruktor

- (1) učenca nesmiselno hvali.
- (2) učencu reče, da z njegovim delom ni zadovoljen.
- (3) prikriva svoje napake ali pa blefira, kadar je v dvomih.

L-0136. V primeru, ko učenci ne vidijo smisla ali pa ne razumejo smisla naloge,

- (1) postanejo manj motivirani za učenje.
- (2) se ne učijo tako hitro.
- (3) se bolj potrudijo.

L-0137. Kadar inštruktor seznanja učenca s cilji naloge in z merili za njeno vrednotenje, se pri učencu zmanjša občutek

- (1) negotovosti.
- (2) resignacije.
- (3) agresivnosti.

L-0138. Zaupanje v inštruktorja se pri učencih poruši, če le-ta

- (1) blefira, ko je v dvomih.
- (2) neprestano odkriva napake in neuspehe učencev.
- (3) postavlja merila nekoliko nad dejansko zmogljivostjo učencev.

L-0139. Učenci bolje sprejemajo nadaljnje poučevanje, če inštruktor

- (1) stalno seznanja učence z doseženim napredkom.
- (2) neprestano zbada učence, da tako obdrži potrebno motivacijsko raven.
- (3) postavlja standarde nekoliko nad dejansko zmogljivostjo učencev.

L-0140. Učinkovitost komunikacije med inštruktorjem in učencem ocenjujemo

- (1) s stopnjo dinamičnih elementov medsebojnega odnosa.
- (2) s podobnostjo med posredovanim in sprejetim pojmom.
- (3) z odnosom med komunikacijskimi in dinamičnimi elementi.

L-0141. Za uspešno komunikacijo morajo inštruktorji govoriti in pisati na osnovi

- (1) strokovnega znanja.
- (2) poznavanja pojmov, ki jih učijo.
- (3) sodobnega, zanimivega gradiva.

L-0142. Za učinkovito komunikacijo morajo inštruktorji

- (1) poznati nivo razumevanja.
- (2) ustvariti vzdušje, ki pri učencih vzpodbuja postavljanje vprašanj.
- (3) pokazati pozitiven odnos, ko posredujejo svoje sporočilo.

L-0143. Učinkovita komunikacija nastane samo takrat, ko

- (1) je informacija oddana in sprejeta.
- (2) se učenci odzovejo z razumevanjem in temu ustrezno spremenijo svoje vedenje.
- (3) so učenci zmožni postavljati vprašanja in razumeti prenešene pojme.

L-0144. Komunikacija je uspešnejša, če inštruktor pritegne in uspe zadržati učenčevo pozornost

- (1) s prijaznim nastopom in poučnostjo.
- (2) z uporabo različnih audiovizualnih pripomočkov.
- (3) z raznovrstnim komunikacijskim pristopom.

L-0145. Z rabo abstrakcij v komunikacijskem procesu sporočevalec

- (1) obudi pri sprejemnikih določene izkustvene vsebine.
- (2) uporablja izraze, ki se nanašajo na predmete ali pojme, ki jih lahko sprejemniki neposredno izkusijo.
- (3) ne uspe priklicati v poslušalcev ali bralčev spomin take izkustvene vsebine, ki jih je nameraval.

L-0146. Nevarnost pri rabi abstraktnih izrazov je, da pri tem

- (1) zajamemo ogromna izkustvena področja.
- (2) izzovemo pri sprejemnikih različne predstave.
- (3) ne uspemo obuditi v poslušalcev spomin tiste izkustvene vsebine, ki smo jo nameravali.

L-0147. Pravilno zaporedje osnovnih štirih stopenj v učnem procesu je:

- (1) priprava, predstavitev, uporaba, pregled z vrednotenjem.
- (2) priprava, demonstracija, vaja, pregled.
- (3) razlaga, demonstracija, vaja, vrednotenje.

L-0148. Vrednotenje učenčevega znanja med učno lekcijo naj temelji na

- (1) ciljih in nalogah, opredeljenih v učnem načrtu.
- (2) primerjavi učenčevega dela z nekim objektivnim standardom.
- (3) sposobnosti vsakega učenca, da objektivno ocenjuje svoj napredek.

L-0149. Katera od navedenih trditev, ki zadevajo vrednotenje učenčevega dela, je pravilna?

- (1) Objektivno je samo učenčevo lastno vrednotenje.
- (2) Vrednotenje učenčevega dela mora biti sestavni del vsake učne lekcije.
- (3) Kadar odkrijemo pomanjkljivosti ali napake, ki se ne nanašajo na tekočo učno lekcijo, jih moramo odpraviti takoj.

L-0150. Katera od navedenih metod poučevanja je primerna za posredovanje nove snovi, za povzemanje idej in za prikazovanje odnosov med teorijo in prakso?

- (1) Metoda predavanja.
- (2) Metoda integrirane inštrukcije.
- (3) Metoda demonstracije in izvedbe.

L-0151. Prvi korak pri pripravi predavanja je

- (1) raziskava predmeta.
- (2) razvijanje glavne ideje in osnovnih pojmov.
- (3) določitev cilja in želenega rezultata.

L-0152. Ena od prednosti metode predavanja je

- (1) ekonomična izraba časa.
- (2) odlična možnost za dodatne raziskave.
- (3) verjetnost maksimalnega dosežka določenih učnih rezultatov.

L-0153. Aktivno sodelovanje učencev med predavanjem lahko inštruktor najbolje vzpodbudi

- (1) s postavljanjem vprašanj.
- (2) z uporabo vizualnih pripomočkov.
- (3) z vzpodbujanjem učencev.

L-0154. Značilnost neformalnega predavanja je

- (1) uporaba vizualnih pripomočkov.
- (2) sodelovanje učencev.
- (3) zahteva po neformalnih zapiskih.

L-0155. Katera od spodaj navedenih metod poučevanja je najbolj ekonomična glede na čas, potreben za posredovanje danega gradiva?

- (1) Kratek pregled (briefing).
- (2) Poučno predavanje.
- (3) Demonstracija z izvedbo.

L-0156. Katera od spodaj navedenih trditev, ki zadevajo poučno predavanje, je pravilna?

- (1) Predavanje v improvizirani obliki ni priporočljivo.
- (2) Inštruktor dobi od učencev neposredno povratno informacijo, ki si jo z lahkoto razloži.
- (3) Inštruktor mora posebej paziti na subtilne odgovore, da si lahko razloži pomen teh reakcij.

L-0157. Kateri je tisti najbolj učinkoviti način, ki ga naj uporabi inštruktor, ko učenci končajo razpravo o pojmih posameznega dela lekcije?

- (1) Ustno preverjanje.
- (2) Pisni test.
- (3) Vmesni povzetek tega, kar so se učenci naučili.

L-0158. Kaj lahko med poučnim predavanjem omaja inštruktorjevo dostojanstvo in slabo deluje na razumnost učencev?

- (1) Uporaba metaforičnega izrazoslovja.
- (2) Slovniške napake in raba prostaških izrazov.
- (3) Slikoviti žargon in narečje.

L-0159. Katera od spodaj navedenih trditev, ki zadevajo metodo vodene razprave, je pravilna?

- (1) Učni cilji postanejo razvidni šele na uporabni stopnji učenja.
- (2) V razpravo se lahko vključijo tudi učenci brez predznanja o določeni temi.
- (3) Učenci ne dosegajo želenih učnih rezultatov, če nimajo nekaj predznanja, ki bi si ga lahko izmenjavali med sabo.

L-0160. Začetna vprašanja pri vodeni razpravi se naj praviloma prično z:

- (1) "Zakaj...?"
- (2) "Kaj...?"
- (3) "Kdaj...?"

L-0161. Katero od navedenih vprašanj je najbolj primerno za pričetek vodenega razgovora o momentu propelerja?

- (1) "Ali moment propelerja vpliva na let letala?"
- (2) "Kako moment propelerja vpliva na let letala?"
- (3) "Kakšen učinek ima moment propelerja na let letala v zavoju?"

L-0162. Učenje v vodeni razpravi zagotovimo s pomočjo

- (1) spretno zastavljenih vprašanj.
- (2) vprašanj, ki zajemajo več pojmov hkrati.
- (3) povratnih vprašanj, zastavljenih skupini učencev kot celoti.

L-0163. Katera je tista vrsta vprašanja, s katerim naj bi inštruktor pričel razpravo s skupino učencev?

- (1) Preneseno vprašanje.
- (2) Splošno vprašanje.
- (3) Retorično vprašanje.

L-0164. Katera metoda je najbolj primerna za poučevanje priprave rute?

- (1) Predavanje z uporabo.
- (2) Praktični prikaz.
- (3) Demonstracija z izvedbo.

L-0165. Katera sta tista dva postopka, ki pri izvajanju metode demonstracije z izvedbo potekata ločeno?

- (1) Inštruktorjeva razlaga in demonstracija.
- (2) Učenčevo izvajanje naloge in inštruktorjev nadzor.
- (3) Inštruktorjeva razlaga in učenčeva demonstracija.

L-0166. Osnovne stopnje pri učni metodi demonstracije z izvedbo so:

- (1) demonstracija, praksa in vrednotenje.
- (2) demonstracija, učenčevo izvajanje in vrednotenje.
- (3) razlaga, demonstracija, učenčeva izvedba in vrednotenje.

L-0167. Metoda razvrstitve učne snovi po načelih od preprostega h kompleksnemu, od preteklega k sedanjemu in od znanega k neznanemu

- (1) oblikuje učenčeve miselne vzorce.
- (2) prikaže medsebojne odnose med glavnimi pojmi lekcije.
- (3) zahteva aktivno sodelovanje učencev pri pouku.

L-0168. Pravilno zaporedje ciljev pri podajanju uvoda v učno snov je

- (1) pozornost, motivacija in pregled.
- (2) pozornost, razvoj in pregled.
- (3) pregled, motivacija in zaključek.

L-0169. Kadar inštruktor vodi učenje od znanega k neznanemu, uporablja

- (1) učenčevo tekoče znanje predmeta.
- (2) učenčeve poprejšnje izkušnje in znanje.
- (3) učenčeva poprejšnja mnenja, tako veljavna kot neveljavna.

L-0170. Katera je tista stopnja pri organizaciji učne snovi, kjer se snov poveže s celotnim poukom?

- (1) Pregled.
- (2) Zaključek.
- (3) Uvod.

L-0171. Med potekom lekcije mora inštruktor logično organizirati razlage, da tako pomaga učencem

- (1) doseči želeni učni rezultat.
- (2) doseči miselno razumevanje podane snovi.
- (3) razumeti medsebojne odnose med glavnimi pojmi lekcije.

L-0172. Katera od navedenih trditev, ki zadevajo inštruktorjevo kritiko učenčevega dela, je pravilna?

- (1) Kritiko moramo izrekati vedno med štirimi očmi.
- (2) Kritika je stopnja učnega procesa in ne procesa ocenjevanja.
- (3) Inštruktorjeve pripombe in priporočila naj zadevajo samo tisto, kar ni v redu.

L-0173. Kritika naj bo vedno izvedena

- (1) med štirimi očmi.
- (2) bolj subjektivno kot objektivno.
- (3) takoj po učenčevem delu.

L-0174. Katera od trditev, ki zadevajo kritiko, je pravilna?

- (1) Kritika je bolj sprejemljiva, če se inštruktor pri izvajanju le-te opira na svojo osebnost.
- (2) Izčrpna kritika mora poudariti predvsem pozitivne vidike učenčevega dela.
- (3) Učenci sprejmejo kritiko šele potem, ko sprejmejo in priznajo inštruktorja.

L-0175. Kritika učenčevega dela mora

- (1) podrobno obdelati vsak vidik učenčevega dela.
- (2) biti izrečena med štirimi očmi, da učenec ni v zadregi.
- (3) dati smernice in navodila za izboljšanje dela.

L-0176. Katera od trditev o kritiki učenčevega dela je pravilna?

- (1) Velja samo pohvala zaradi pohvale same kot takšne.
- (2) Kritika mora biti ustvarjalna in nepristranska.
- (3) Kritika mora podrobno obdelati vsak vidik učenčevega dela.

L-0177. Učinkovita kritika

- (1) ne sme vsebovati negativnih pripomb.
- (2) mora podrobno obdelati vsak vidik učenčevega dela.
- (3) mora biti dovolj prožna, da zadosti zahtevam trenutka.

L-0178. Namen ustnega spraševanja med lekcijo je

- (1) pritegniti učence k aktivnemu sodelovanju.
- (2) odkriti tista področja, ki jih ni potrebno poudarjati.
- (3) ugotoviti, kakšna je splošna inteligenčna stopnja učencev.

L-0179. Vprašanja, ki jih inštruktor med lekcijo postavlja učencem, morajo biti

- (1) kratka in jedrnata.
- (2) takšna, da lahko učenci na njih odgovorijo na več načinov.
- (3) takšna, da preusmerijo učenčeve misli na snov, predelano v poprejšnjih lekcijah.

L-0180. Med vprašanji, ki jih postavljamo med spraševanjem kot sestavnem delu procesa poučevanja, morajo biti tudi

- (1) vprašanja-pasti, s pomočjo katerih učenec razvija moč zaznavanja.
- (2) takšna, ki zahtevajo specifične odgovore, ki jih lahko inštruktor enostavno oceni.
- (3) takšna z več osrednjimi pojmi, da lahko inštruktor presodi, v kakšni meri učenec snov razume.

L-0181. S pomočjo ustreznega ustnega spraševanja med lekcijo lahko inštruktor

- (1) bolj učinkovito izrabi čas, ki ga ima na voljo.
- (2) odkrije tista področja, ki potrebujejo večji poudarek.
- (3) uvede novo, še ne obdelano snov.

L-0182. Eden pomembnih ciljev pravnega ustnega spraševanja je

- (1) določitev stopnje učinkovitosti postopkov usposabljanja.
- (2) zadostiti zahtevam splošnih ciljev usposabljanja.
- (3) pridobitev pomembnih informacij, s pomočjo katerih lahko učenci sledijo svojemu napredku.

L-0183. Vprašanje, ki ga inštruktor zastavi med ustnim spraševanjem, je učinkovito, če

- (1) njegova težavnost ustreza zadevni stopnji usposabljanja.
- (2) vsebuje pojme kje, kako in zakaj.
- (3) preusmeri učenčeve misli na snov, obdelano v drugih lekcijah.

L-0184. Najbolj pomembno pri odgovarjanju na učenčovo vprašanje je to, da inštruktor

- (1) jasno razume vprašanje.
- (2) v celoti pozna snov.
- (3) v primeru potrebe vključi v odgovor bolj zapletene informacije, ki delno odgovorijo na vprašanje.

L-0185. Kateri tip testov daje učencu največ možnosti za ugibanje?

- (1) Alternativni.
- (2) Dopolnjevalni.
- (3) Večizbirni.

L-0186. Kateri je tisti tip pisnih testov, pri katerih ima učenec najmanj možnosti, da z ugibanjem zadene pravilni odgovor?

- (1) Dopolnjevalni.
- (2) Alternativni.
- (3) Večizbirni.

L-0187. Katera je glavna pomanjkljivost testov dopolnjevalnega tipa?

- (1) Težko jih je ocenjevati.
- (2) Reševati jih je mogoče z ugibanjem.
- (3) Enostavno jih je mogoče prilagoditi za statistične analize.

L-0188. Značilnost pisnega testa, s katerim merimo majhne razlike v uspehu med posameznimi učenci, je njegova

- (1) veljavnost.
- (2) zanesljivost.
- (3) občutljivost.

L-0189. O veljavnosti pisnega testa govorimo takrat, ko test

- (1) daje rezultate, ki se ujemajo.
- (2) izčrpno zajame vse, kar želimo z njim izmeriti.
- (3) dejansko izmeri to, kar želimo izmeriti, in nič drugega.

L-0190. Značilnost testov dopolnjevalnega tipa je

- (1) primernost za testiranje poznavanja dejstev in podrobnosti.
- (2) visoka objektivnost, ne glede na učenca ali ocenjevalca.
- (3) verjetnost različnih rezultatov v primeru, ko bi isti test ocenjevala dva ocenjevalca.

L-0191. Pozitivno razlikovanje pri pisnih testih je doseženo takrat, ko zadevni test

- (1) zajema več težavnostnih stopenj.
- (2) razvrsti učence glede na doseženi nivo znanja.
- (3) pokriva značilen in izčrpen primer iz predpisane učne snovi.

L-0192. Pisni test je izčrpen, kadar

- (1) pokriva vse težavnostne stopnje.
- (2) izdatno zajame vse, kar želimo z njim izmeriti.
- (3) meri poznavanje iste snovi na več načinov.

L-0193. O zanesljivosti pisnega testa govorimo, kadar test

- (1) daje skladne rezultate.
- (2) meri že majhne razlike v znanju.
- (3) dejansko meri to, kar želimo izmeriti, in nič drugega.

L-0194. Ena od glavnih prednosti testov izbirnega tipa v primerjavi s testi dopolnjevalnega tipa je

- (1) manjše razlikovanje pri odgovorih.
- (2) večja objektivnost pri ocenjevanju, ne glede na učenca ali ocenjevalca.
- (3) možnost primerjave učnih rezultatov med učenci različnih inštruktorjev.

L-0195. Katera od navedenih trditev, ki zadevajo teste večizbirnega tipa, je pravilna?

- (1) Besed ali pojmov z negativnim pomenom ni potrebno poudarjati.
- (2) Naloge naj zahtevajo natančno temeljno znanje.
- (3) Vsi možni odgovori naj bodo približno enake dolžine.

L-0196. Največja težava pri sestavljanju testov večizbirnega tipa je

- (1) prilagajanje nalog zahtevam statistike.
- (2) izdelava rešitev približno enako dolgih odgovorov.
- (3) izdelava vprašanj-pasti za učence s pomanjkljivim znanjem ali razumevanjem snovi.

L-0197. Katera od spodnji trditev, ki zadevajo teste večizbirnega tipa, namenjene višji stopnji, je pravilna?

- (1) Zavajanje učencev z nepravilnimi rešitvami je neetično.
- (2) Pravilni so lahko samo nekateri ali vsi odgovori, vendar je samo eden takšen, ki najboljše oziroma v celoti odgovori na vprašanje.
- (3) Uporaba splošno razširjenih zmotnih predstav pri tvorbi možnih odgovorov na tej stopnji je neučinkovita in neprimerna.

L-0198. Katera vrsta testa se uporablja pri vrednotenju nivoja usposabljanja, ki vključuje določeno operacijo, postopek ali proces?

- (1) Ustni test.
- (2) Test izvedbe.
- (3) Test strokovnosti.

L-0199. Nepomembni segmenti poučevanja v programu usposabljanja

- (1) so običajno sestavni programa.
- (2) otežujejo doseganje končnega cilja.
- (3) pripomorejo pri doseganju končnega cilja.

L-0200. Razvijanje in združevanje učnih blokov v logične celote

- (1) omogoča inštruktorju in tudi učencu na lahek način odpraviti napačne navade.
- (2) vzpodbuja učence k delu zaradi postopnega povečevanja obsega učenja.
- (3) omogoča učencu individualno osvajanje posameznih spretnosti v pilotiranju in povezovanje le-teh z ostalimi sorodnimi segmenti.

L-0201. Pri načrtovanju poučevanja je potrebno najprej

- (1) določiti celotne cilje in merila.
- (2) vzpostaviti običajne relacije med inštruktorjem in učenci.
- (3) določiti učne vsebine kot sestavne dele učnega načrta.

L-0202. Drugi korak pri načrtovanju poučevanja je

- (1) priprava načrtov lekcij za vsako obdobje ali enoto poučevanja.
- (2) določitev učnih vsebin kot obveznih delov učnega programa.
- (3) razvoj plana usposabljanja, ki bo služil kot vodilo pri izvedbi usposabljanja na vseh nivojih.

L-0203. Vsaka lekcija v planu usposabljanja naj vsebuje

- (1) pozornost, motivacijo in pregled.
- (2) uvod, jedro in zaključek.
- (3) cilj, vsebino in merila izpolnitve.

L-0204. V primeru, ko načrtovane lekcije ni mogoče izvesti, naj inštruktor

- (1) pregleda in po potrebi popravi plan usposabljanja.
- (2) preide na naslednjo načrtovano lekcijo, če pa to ni mogoče, naj lekcijo odpove.
- (3) izvede eno naslednjih lekcij, ki ni v celoti navezana na spretnosti, ki naj bi jih učenci pridobili v neizvedeni lekciji.

L-0205. Katera od navedenih trditev, ki zadevajo načrt lekcije, je pravilna?

- (1) V načrtu lekcije ne smemo upoštevati končne cilje usposabljanja, ampak samo cilj lekcije.
- (2) Če je inštruktor dobro pripravljen, laho izvede lekcijo na pamet, brez pisne priprave.
- (3) Načrt lekcije omogoča inštruktorju stalno preverjanje lastnih aktivnosti in aktivnosti učencev.

L-0206. Dobro načrtovana lekcija mora vsebovati

- (1) novo snov, ki je navezana na snov iz prejšnje lekcije.
- (2) osnovni element načela, postopka ali spretnosti, ki se obdeluje v lekciji.
- (3) vsako, tudi najmanjšo od informacij, potrebno za doseganje končnega cilja usposabljanja.

L-0207. Katera od trditev, ki zadevajo načrt lekcije, je pravilna?

- (1) Načrti lekcije morajo biti vedno pripravljene v predpisani obliki.
- (2) Standardno pripravljene načrti lekcij so primerni za poučevanje vseh učencev.
- (3) Standardno načrtovanje lekcij ni primerno za učence, ki potrebujejo drugačen pristop.

L-0208. Pravilno pripravljen načrt lekcije mora vsebovati

- (1) prehod od neznanega k znanemu
- (2) predvideni učni način za izvedbo lekcije.
- (3) način tvorbe in širjenje obsega učnih blokov.

L-0209. Katera od navedenih trditev, ki zadevajo uporabi vizualnih učnih pripomočkov, je pravilna?

- (1) Z vizualnimi pripomočki vedno pritegnemo in zadržimo pozornost učencev.
- (2) Z vizualnimi pripomočki lahko povdarimo bistvene točke v lekciji.
- (3) Vizualne pripomočke uporabljamo z namenom, da lekcijo izvedemo v najkrajšem možnem času.

L-0210. Učni pripomočki, ki jih uporabimo pri izvedbi lekcije, morajo biti

- (1) razumljivi do te mere, da ne potrebujejo nobenega dodatnega pojasnila.
- (2) skladni z načrtovanimi učnimi cilji.
- (3) izbrani pred izdelavo načrta lekcije.

L-0211. Učne pripomočke ni dovoljeno uporabljati

- (1) kot nadomestilo za inštruktorjevo neznanje.
- (2) za to, da v danem časovnem okviru naučimo več.
- (3) za vizualno predstavitev zvez med abstraktnimi pojmi.

L-0212. Uporaba učnih pripomočkov mora temeljiti na njihovi primernosti za podporo določenih točk v lekciji. Kateri je prvi korak pri oceni, če določen učni pripomoček ustreza zahtevam ali ne?

- (1) Ureditev zadevne snovi v očrt oziroma načrt lekcije.
- (2) Določitev točk v lekciji, ki jih je potrebno podpreti z učnimi pripomočki.
- (3) Jasna določitev ciljev lekcije in ugotovitev, kaj moramo podati učencem.

L-0213. Pravilno zaporedje učnih korakov pri izvajanju vaje pri poučevanju letenja po metodi demonstracije in izvedbe je:

- (1) Inštruktor razloži - učenec izvede;
učenec razloži - učenec izvede;
učenec izvede - inštruktor oceni.
- (2) Inštruktor razloži - inštruktor izvede;
učenec razloži - inštruktor izvede;
učenec izvede - inštruktor oceni.
- (3) Inštruktor razloži - inštruktor izvede;
učenec razloži - inštruktor izvede;
učenec razloži - učenec izvede;
učenec izvede - inštruktor oceni.

L-0214. Integrirana tehnika poučevanja letenja ima veliko prednosti, njen glavni cilj pa je

- (1) naučiti učenca leteti zrakoplov v nehotenih IMC pogojih leta.
- (2) naučiti učenca, da pri VFR letenju ne bi v glavnem letel s pomočjo instrumentov.
- (3) pomagati učencu, da se navadi gledati in verjeti instrumentom.

L-0215. Glavni cilj integrirane tehnike poučevanja letenja je

- (1) ustvariti trdno navado gledati in verjeti instrumentom.
- (2) naučiti učenca razlikovati med pilotiranjem zrakoplova v VMC in IMC pogojih leta.
- (3) razviti navado občasnega preverjanja svojih zmožnosti in zmogljivosti zrakoplova.

L-0216. Katera od navedenih metod ustreza integriranemu poučevanju letenja?

- (1) Poučevanje razdelimo na ločene dele, ki so posvečeni samo vizualnemu ali pa samo instrumentalnemu letenju.
- (2) Pred prvim letom jasno razložimo razliko med krmarjenjem zrakoplova v simuliranih instrumentalnih pogojih leta in takrat, ko uporabljamo zunanje vizualne reference.
- (3) V prvo lekcijo vključimo razlago in prikaz delovanja krmil in pričakovano kazanje inštrumentov, kakor tudi zunanje reference, ki se uporabljajo pri določanju lege zrakoplova v prostoru.

L-0217. Katera je tista ovira, ki v večji meri vpliva na poučevanje letenja, kot se to na splošno misli?

- (1) Anksioznost.
- (2) Nestrpnost.
- (3) Fizično neugodje.

L-0218. Kateri dejavnik moramo prvenstveno upoštevati pri praktičnem pouku letenja, ko določamo dolžino in pogostost posameznih lekcij ?

- (1) Utrujenost.
- (2) Bistrost.
- (3) Pripravljenost inštruktorja.

L-0219. Učenci postanejo hitro otopeli, če

- (1) spoznajo, da jim inštruktor namerno ne razloži vse snovi.
- (2) razumejo cilje svojega usposabljanja.
- (3) ugotovijo, da inštruktor ni dovolj pripravljen.

L-0220. Učenci, ki so nestrpni pri učenju osnovnih elementov naloge, so tisti, ki

- (1) ne izgubijo tako hitro poguma kot bi ga neagresivni učenci.
- (2) jim mora inštruktor razložiti nujnost predhodnega postopnega urjenja z jasno navedbo cilja za vsak posamezni korak.
- (3) jim je potrebno omogočiti prehod na naslednjo učno snov brez zadrževanja in vztrajanja na tem, da je pred prehodom na višji nivo potrebno izpolniti zahteve predhodnega nivoja.

L-0221. Vpliv anksioznosti na učenca se kaže v tem, da

- (1) omeji učenčevo sposobnost učenja iz lastnih zaznav.
- (2) pospeši proces učenja, če jo inštruktor pravilno kontrolira in usmerja.
- (3) razprši učenčevo pozornost na tako široko področje, da to ovira normalne reakcije.

L-0222. Katera od trditev, ki zadevajo resnični profesionalizem pri inštruktorju letenja, je pravilna?

- (1) Prav vse, kar ni resnično iskren in pošten nastop, izniči profesionalno učinkovitost inštruktorja.
- (2) Značilnost pravega profesionalnega pristopa inštruktorja letenja je v tem, da so vsa njegova ravnanja in odločitve strogo omejene na znane standarde in prakso.
- (3) Vse potrebne kvalifikacije in pogoji so zajeti že v sami definiciji profesionalnosti kot takšni.

L-0223. Visok nivo motiviranosti učencev lahko najbolj učinkovito vzdržujemo tako, da

- (1) naredimo iz vsake lekcije prijetno izkušnjo.
- (2) ublažimo merila izvedbe v začetnih fazah usposabljanja.
- (3) neprestano vzpodbujamo učence k izpolnitvi najvišjih ciljev usposabljanja, ki jih lahko zastavimo.

L-0224. Kaj naj stori inštruktor letenja v primeru, ko je učenec prepričan, da mu svojih napak ni potrebno popravljati?

- (1) Razbiti mora zapletene manevre pri letenju v bolj enostavne.
- (2) Poskusiti mora zmanjšati samozavest učenca.
- (3) Dvigniti mora merila izvedbe za vsako lekcijo in tako učenca bolj obremeniti.

L-0225. Katera od trditev, ki zadevajo doseganje ustreznega nivoja znanja, je pravilna? Inštruktor letenja

- (1) mora posvetiti največ časa in pozornosti stalnemu ocenjevanju znanja učencev.
- (2) lahko vpliva na dejansko izboljšanje odnosov učenec/inštruktor s tem, da dosledno ne vztraja na merilih izvedbe.
- (3) ne bo uspešen, če dovoli učencem, da samo delno osvojijo kakšno pomembno točko določenega znanja ali spretnosti.

L-0226. Katera od trditev, ki zadevajo pozitiven oziroma negativen pristop k tehniki poučevanja letenja, je pravilna?

- (1) S tem, da že na samem pričetku usposabljanja damo poudarek postopkom v sili, ne moremo negativno vplivati na učence z normalnimi sposobnostmi.
- (2) Učinkovit in pozitiven pristop je tisti, ki naprej poudari prijetne plati letenja in šele nato preide k obravnavi manj prijetnih stvari.
- (3) S tem, da že uvodoma obdelamo izredne postopke, še preden učence seznanimo z normalnimi postopki, učenja niti ne zaviramo niti ne vzpodbujamo.

L-0227. Kateri od navedenih načinov izvedbe prve praktične lekcije v primeru učenca brez predhodnih izkušenj je značilen za pozitiven pristop v poučevanju letenja?

- (1) Temeljiti predpoletni pregled.
- (2) Normalen uvajalni let do bližnjega letališča in nazaj.
- (3) Razlaga o tem, na kaj je potrebno biti pozoren pri vožnji po tleh.

L-0228. Slabe rezultate pri praktičnem poučevanju letenja zaradi pretirane samozavesti učenca popravimo tako, da

- (1) dvignemo nivo merila izvedbe za vsako lekcijo.
- (2) izrečemo pohvalo samo v primeru brezhibne izvedbe.
- (3) izvedemo skrajno negativno kritiko na koncu vsake lekcije.

L-0229. Normalna reakcija posameznika pod stresom je

- (1) velika volja do dela, ki ji sledi obdobje globoke depresije.
- (2) natančno, pogosto avtomatično odzivanje v mejah svojih izkušenj in usposobljenosti.
- (3) pretirano sodelovanje, pretirana samokontrola, in smeh ali prepevanje ob nepravem času.

L-0230. Eden od mogočih znakov nenormalne reakcije posameznika na stres je

- (1) omahljivost v dejanjih.
- (2) pretirano sodelovanje.
- (3) opazno pomanjkanje samokontrole.

L-0231. Inštruktor letenja lahko zmanjša moteči učinek učenčeve anksioznosti s tem, da

- (1) obravnava učenčev strah kot normalno reakcijo.
- (2) preneha poučevati tiste stvari, ki so vzrok anksioznosti.
- (3) dovoli, da učenec sam odloči, kdaj je pripravljen na izvedbo nove vaje.

L-0232. Kaj je pri učencih najbolj verjeten znak nenormalnega reagiranja na stres?

- (1) Počasno učenje.
- (2) Prepevanje ali pa smeh ob neprimernem času.
- (3) Avtomatično odzivanje na dano situacijo.

PRAVILNI ODGOVORI

A-0001 = 2	A-0002 = 2	A-0003 = 2	A-0004 = 2	A-0005 = 3	A-0006 = 3
A-0007 = 2	A-0008 = 3	A-0009 = 3	A-0010 = 2	A-0011 = 1	A-0012 = 3
A-0013 = 1	A-0014 = 1	A-0015 = 2	A-0016 = 4	A-0017 = 1	A-0018 = 2
A-0019 = 1	A-0020 = 1	A-0021 = 2	A-0022 = 2	A-0023 = 1	A-0024 = 1
A-0025 = 3	A-0026 = 4	A-0027 = 2	A-0028 = 2	A-0029 = 1	A-0030 = 2
A-0031 = 1	A-0032 = 3	A-0033 = 2	A-0034 = 3	A-0035 = 2	A-0036 = 3
A-0037 = 3	A-0038 = 2	A-0039 = 2	A-0040 = 3	A-0041 = 3	A-0042 = 3
A-0043 = 2	A-0044 = 2	A-0045 = 1	A-0046 = 3	A-0047 = 1	A-0048 = 2
A-0049 = 4	A-0050 = 2	A-0051 = 2	A-0052 = 3	A-0053 = 4	A-0054 = 1
A-0055 = 2	A-0056 = 3	A-0057 = 3	A-0058 = 2	A-0059 = 1	A-0060 = 3
A-0061 = 1	A-0062 = 1	A-0063 = 1	A-0064 = 2	A-0065 = 2	A-0066 = 3
A-0067 = 1	A-0068 = 3	A-0069 = 2	A-0070 = 1	A-0071 = 2	A-0072 = 1
A-0073 = 2	A-0074 = 2	A-0075 = 4	A-0076 = 2	A-0077 = 1	A-0078 = 2
A-0079 = 2	A-0080 = 2	A-0081 = 4	A-0082 = 2	A-0083 = 3	A-0084 = 4
A-0085 = 4	A-0086 = 3	A-0087 = 3	A-0088 = 2	A-0089 = 2	A-0090 = 2
A-0091 = 3	A-0092 = 3	A-0093 = 3	A-0094 = 3	A-0095 = 1	A-0096 = 3
A-0097 = 2	A-0098 = 1	A-0099 = 1	A-0100 = 4	A-0101 = 2	A-0102 = 2
A-0103 = 3	A-0104 = 1	A-0105 = 1	A-0106 = 3	A-0107 = 2	A-0108 = 4
A-0109 = 3	A-0110 = 1	A-0111 = 3	A-0112 = 3	A-0113 = 1	A-0114 = 1
A-0115 = 1	A-0116 = 1	A-0117 = 4	A-0118 = 4	A-0119 = 1	A-0120 = 3
A-0121 = 1	A-0122 = 2	A-0123 = 1	A-0124 = 1	A-0125 = 1	A-0126 = 1
A-0127 = 3	A-0128 = 4	A-0129 = 2	A-0130 = 3	A-0131 = 3	A-0132 = 2
A-0133 = 4	A-0134 = 1	A-0135 = 3	A-0136 = 3	A-0137 = 2	A-0138 = 1
A-0139 = 1	A-0140 = 2	A-0141 = 3	A-0142 = 1	A-0143 = 2	A-0144 = 2
A-0145 = 1	A-0146 = 3	A-0147 = 4	A-0148 = 2	A-0149 = 1	A-0150 = 1
A-0151 = 2	A-0152 = 2	A-0153 = 3	A-0154 = 1	A-0155 = 2	A-0156 = 3
A-0157 = 2	A-0158 = 1	A-0159 = 2	A-0160 = 1	A-0161 = 1	A-0162 = 1
A-0163 = 3	A-0164 = 3	A-0165 = 2	A-0166 = 3	A-0167 = 2	A-0168 = 2
A-0169 = 1	A-0170 = 1	A-0171 = 1	A-0172 = 3	A-0173 = 3	A-0174 = 2
A-0175 = 3	A-0176 = 4	A-0177 = 3	A-0178 = 1	A-0179 = 1	A-0180 = 1
A-0181 = 1	A-0182 = 2	A-0183 = 3	A-0184 = 4	A-0185 = 1	A-0186 = 1
A-0187 = 2	A-0188 = 2	A-0189 = 2	A-0190 = 2	A-0191 = 4	A-0192 = 2
A-0193 = 3	A-0194 = 1	A-0195 = 1	A-0196 = 1	A-0197 = 1	A-0198 = 1
A-0199 = 4	A-0200 = 2	A-0201 = 2	A-0202 = 3	A-0203 = 2	A-0204 = 1
A-0205 = 2	A-0206 = 2	A-0207 = 2	A-0208 = 3	A-0209 = 2	A-0210 = 1
A-0211 = 2	A-0212 = 3	A-0213 = 2	A-0214 = 1	A-0215 = 3	A-0216 = 3
A-0217 = 1	A-0218 = 1	A-0219 = 1	A-0220 = 4	A-0221 = 4	A-0222 = 1
A-0223 = 3	A-0224 = 1	A-0225 = 3	A-0226 = 2	A-0227 = 4	A-0228 = 4
A-0229 = 2	A-0230 = 2	A-0231 = 3	A-0232 = 4	A-0233 = 2	A-0234 = 3
A-0235 = 1	A-0236 = 1	A-0237 = 1	A-0238 = 1	A-0239 = 4	A-0240 = 2
A-0241 = 4	A-0242 = 4	A-0243 = 1	A-0244 = 2	A-0245 = 4	A-0246 = 2
A-0247 = 3	A-0248 = 2	A-0249 = 2	A-0250 = 2	A-0251 = 2	A-0252 = 1
A-0253 = 2	A-0254 = 1	A-0255 = 1	A-0256 = 2	A-0257 = 2	A-0258 = 2
A-0259 = 2	A-0260 = 1	A-0261 = 1	A-0262 = 3	A-0263 = 3	A-0264 = 3
A-0265 = 1	A-0266 = 1	A-0267 = 3	A-0268 = 1	A-0269 = 3	A-0270 = 3
A-0271 = 2	A-0272 = 1	A-0273 = 3	A-0274 = 1	A-0275 = 3	A-0276 = 2
A-0277 = 3	A-0278 = 2	A-0279 = 3	A-0280 = 3	A-0281 = 2	A-0282 = 3
A-0283 = 2					

D-0001 = 1	D-0002 = 3	D-0003 = 4	D-0004 = 3	D-0005 = 1	D-0006 = 3
D-0007 = 4	D-0008 = 3	D-0009 = 2	D-0010 = 1	D-0011 = 3	D-0012 = 1
D-0013 = 2	D-0014 = 1	D-0015 = 1	D-0016 = 1	D-0017 = 3	D-0018 = 2
D-0019 = 3	D-0020 = 4	D-0021 = 2	D-0022 = 3	D-0023 = 1	D-0024 = 3
D-0025 = 3	D-0026 = 3	D-0027 = 1	D-0028 = 1	D-0029 = 1	D-0030 = 2
D-0031 = 3	D-0032 = 1	D-0033 = 3	D-0034 = 2	D-0035 = 2	D-0036 = 3
D-0037 = 1	D-0038 = 4	D-0039 = 4	D-0040 = 4	D-0041 = 1	D-0042 = 2
D-0043 = 3	D-0044 = 2	D-0045 = 4	D-0046 = 3	D-0047 = 3	D-0048 = 4
D-0049 = 4	D-0050 = 3	D-0051 = 2	D-0052 = 4	D-0053 = 4	D-0054 = 3
D-0055 = 1	D-0056 = 3	D-0057 = 4	D-0058 = 1	D-0059 = 4	D-0060 = 2
D-0061 = 4	D-0062 = 1	D-0063 = 3	D-0064 = 3	D-0065 = 2	D-0066 = 3
D-0067 = 1	D-0068 = 2	D-0069 = 4	D-0070 = 4	D-0071 = 4	D-0072 = 2
D-0073 = 1	D-0074 = 4	D-0075 = 1	D-0076 = 4	D-0077 = 1	D-0078 = 3
D-0079 = 3	D-0080 = 1	D-0081 = 4	D-0082 = 2	D-0083 = 2	D-0084 = 3
D-0085 = 2	D-0086 = 1	D-0087 = 1	D-0088 = 1	D-0089 = 4	D-0090 = 1
D-0091 = 4	D-0092 = 1	D-0093 = 1	D-0094 = 4	D-0095 = 1	D-0096 = 4
D-0097 = 2	D-0098 = 4	D-0099 = 4	D-0100 = 3	D-0101 = 3	D-0102 = 4
D-0103 = 4	D-0104 = 4	D-0105 = 4	D-0106 = 1	D-0107 = 4	D-0108 = 2
D-0109 = 1	D-0110 = 1	D-0111 = 4	D-0112 = 3	D-0113 = 3	D-0114 = 4
D-0115 = 3	D-0116 = 3	D-0117 = 1	D-0118 = 2	D-0119 = 4	D-0120 = 1
D-0121 = 3	D-0122 = 4	D-0123 = 2	D-0124 = 1	D-0125 = 4	D-0126 = 2
D-0127 = 1	D-0128 = 2	D-0129 = 1	D-0130 = 2	D-0131 = 3	D-0132 = 2
D-0133 = 1	D-0134 = 2	D-0135 = 3	D-0136 = 3	D-0137 = 2	D-0138 = 3
D-0139 = 3	D-0140 = 1	D-0141 = 4	D-0142 = 4	D-0143 = 3	D-0144 = 3
D-0145 = 4	D-0146 = 3	D-0147 = 3	D-0148 = 3	D-0149 = 1	D-0150 = 2
D-0151 = 3	D-0152 = 4	D-0153 = 3	D-0154 = 1	D-0155 = 3	D-0156 = 1
D-0157 = 2	D-0158 = 4	D-0159 = 3	D-0160 = 4	D-0161 = 3	D-0162 = 1
D-0163 = 2	D-0164 = 2	D-0165 = 2	D-0166 = 2	D-0167 = 4	D-0168 = 1
D-0169 = 4	D-0170 = 1	D-0171 = 3	D-0172 = 4	D-0173 = 1	D-0174 = 1
D-0175 = 3	D-0176 = 2	D-0177 = 4	D-0178 = 2	D-0179 = 4	D-0180 = 3
D-0181 = 4	D-0182 = 2	D-0183 = 2	D-0184 = 3	D-0185 = 1	D-0186 = 3
D-0187 = 4	D-0188 = 2	D-0189 = 1	D-0190 = 3	D-0191 = 3	D-0192 = 2
D-0193 = 2	D-0194 = 4	D-0195 = 2	D-0196 = 2	D-0197 = 3	D-0198 = 4
D-0199 = 3	D-0200 = 3	D-0201 = 2	D-0202 = 2	D-0203 = 3	

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

M-0073 = 1	M-0074 = 3	M-0075 = 1	M-0076 = 4	M-0077 = 1	M-0078 = 4
M-0079 = 1	M-0080 = 1	M-0081 = 3	M-0082 = 1	M-0083 = 1	M-0084 = 4
M-0085 = 2	M-0086 = 4	M-0087 = 1	M-0088 = 4	M-0089 = 4	M-0090 = 4
M-0091 = 4	M-0092 = 2	M-0093 = 4	M-0094 = 3	M-0095 = 1	M-0096 = 3
M-0097 = 4	M-0098 = 2	M-0099 = 4	M-0100 = 1	M-0101 = 3	M-0102 = 2
M-0103 = 4	M-0104 = 3	M-0105 = 4	M-0106 = 4	M-0107 = 3	M-0108 = 3
M-0109 = 4	M-0110 = 1	M-0111 = 2	M-0112 = 4	M-0113 = 2	M-0114 = 3
M-0115 = 4	M-0116 = 1	M-0117 = 3	M-0118 = 2		

E-0001 = 2	E-0002 = 3	E-0003 = 4	E-0004 = 4	E-0005 = 2	E-0006 = 2
E-0007 = 4	E-0008 = 2	E-0009 = 3	E-0010 = 2	E-0011 = 1	E-0012 = 3
E-0013 = 2	E-0014 = 1	E-0015 = 4	E-0016 = 1	E-0017 = 4	E-0018 = 3
E-0019 = 2	E-0020 = 1	E-0021 = 1	E-0022 = 2	E-0023 = 2	E-0024 = 2
E-0025 = 3	E-0026 = 4	E-0027 = 3	E-0028 = 1	E-0029 = 2	E-0030 = 2
E-0031 = 2	E-0032 = 1	E-0033 = 4	E-0034 = 4	E-0035 = 3	E-0036 = 1
E-0037 = 3	E-0038 = 1	E-0039 = 3	E-0040 = 1	E-0041 = 3	E-0042 = 1
E-0043 = 2	E-0044 = 4	E-0045 = 4	E-0046 = 1	E-0047 = 4	E-0048 = 1
E-0049 = 2	E-0050 = 2	E-0051 = 1	E-0052 = 3	E-0053 = 4	E-0054 = 2
E-0055 = 4	E-0056 = 2	E-0057 = 3	E-0058 = 1	E-0059 = 3	E-0060 = 3
E-0061 = 4	E-0062 = 1	E-0063 = 2	E-0064 = 2	E-0065 = 3	E-0066 = 2
E-0067 = 1	E-0068 = 4	E-0069 = 4	E-0070 = 3	E-0071 = 1	E-0072 = 3
E-0073 = 1	E-0074 = 2	E-0075 = 1	E-0076 = 3	E-0077 = 3	E-0078 = 3
E-0079 = 1	E-0080 = 1	E-0081 = 1	E-0082 = 4	E-0083 = 3	E-0084 = 3
E-0085 = 2	E-0086 = 3	E-0087 = 1	E-0088 = 3	E-0089 = 3	E-0090 = 3
E-0091 = 1	E-0092 = 3	E-0093 = 2	E-0094 = 1	E-0095 = 4	E-0096 = 2
E-0097 = 2	E-0098 = 4	E-0099 = 3	E-0100 = 1	E-0101 = 4	E-0102 = 3
E-0103 = 3	E-0104 = 1	E-0105 = 1	E-0106 = 3	E-0107 = 4	E-0108 = 4
E-0109 = 3	E-0110 = 4	E-0111 = 2	E-0112 = 2	E-0113 = 3	E-0114 = 1
E-0115 = 1	E-0116 = 2	E-0117 = 2	E-0118 = 1	E-0119 = 3	E-0120 = 4
E-0121 = 2	E-0122 = 3	E-0123 = 1	E-0124 = 4	E-0125 = 3	E-0126 = 1
E-0127 = 3	E-0128 = 2				

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

N-0097 = 2	N-0098 = 1	N-0099 = 2	N-0100 = 1	N-0101 = 2	N-0102 = 1
N-0103 = 2	N-0104 = 2	N-0105 = 4	N-0106 = 3	N-0107 = 3	N-0108 = 4
N-0109 = 2	N-0110 = 3	N-0111 = 1	N-0112 = 2	N-0113 = 4	N-0114 = 2
N-0115 = 2	N-0116 = 2	N-0117 = 3	N-0118 = 3	N-0119 = 1	N-0120 = 5
N-0121 = 2	N-0122 = 2	N-0123 = 2	N-0124 = 1	N-0125 = 1	N-0126 = 2
N-0127 = 2	N-0128 = 1	N-0129 = 1	N-0130 = 3	N-0131 = 3	N-0132 = 4
N-0133 = 3	N-0134 = 3	N-0135 = 3	N-0136 = 1	N-0137 = 3	N-0138 = 2
N-0139 = 1	N-0140 = 3	N-0141 = 2	N-0142 = 2	N-0143 = 3	N-0144 = 2
N-0145 = 3	N-0146 = 1	N-0147 = 2	N-0148 = 2	N-0149 = 3	N-0150 = 2
N-0151 = 1	N-0152 = 1	N-0153 = 1	N-0154 = 2	N-0155 = 3	N-0156 = 2
N-0157 = 1	N-0158 = 3	N-0159 = 4	N-0160 = 1	N-0161 = 2	N-0162 = 1
N-0163 = 2	N-0164 = 2	N-0165 = 4	N-0166 = 4	N-0167 = 4	N-0168 = 3
N-0169 = 2	N-0170 = 2	N-0171 = 1	N-0172 = 3	N-0173 = 3	N-0174 = 3
N-0175 = 1	N-0176 = 3	N-0177 = 2	N-0178 = 3	N-0179 = 2	N-0180 = 2
N-0181 = 2	N-0182 = 1	N-0183 = 3	N-0184 = 3	N-0185 = 3	N-0186 = 3

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

R-0001 = 1	R-0002 = 4	R-0003 = 3	R-0004 = 4	R-0005 = 2	R-0006 = 4
R-0007 = 2	R-0008 = 4	R-0009 = 4	R-0010 = 1	R-0011 = 1	R-0012 = 4
R-0013 = 2	R-0014 = 2	R-0015 = 2	R-0016 = 1	R-0017 = 1	R-0018 = 1
R-0019 = 3	R-0020 = 1	R-0021 = 1	R-0022 = 3	R-0023 = 4	R-0024 = 3
R-0025 = 1	R-0026 = 4	R-0027 = 1	R-0028 = 3	R-0029 = 2	R-0030 = 1
R-0031 = 3	R-0032 = 1	R-0033 = 4	R-0034 = 3	R-0035 = 2	R-0036 = 2
R-0037 = 2	R-0038 = 4	R-0039 = 3	R-0040 = 2	R-0041 = 4	R-0042 = 2
R-0043 = 2	R-0044 = 4	R-0045 = 2	R-0046 = 2	R-0047 = 3	R-0048 = 4
R-0049 = 1	R-0050 = 4	R-0051 = 2	R-0052 = 1	R-0053 = 4	R-0054 = 1
R-0055 = 4	R-0056 = 2	R-0057 = 4	R-0058 = 3	R-0059 = 2	R-0060 = 3
R-0061 = 4	R-0062 = 1	R-0063 = 3	R-0064 = 4	R-0065 = 1	R-0066 = 4

FI(ULA) - KATALOG 2007

R-0067 = 2	R-0068 = 2	R-0069 = 3	R-0070 = 3	R-0071 = 1	R-0072 = 2
R-0073 = 2	R-0074 = 1	R-0075 = 4	R-0076 = 3	R-0077 = 1	R-0078 = 3
R-0079 = 4	R-0080 = 1	R-0081 = 4	R-0082 = 2	R-0083 = 3	R-0084 = 1
R-0085 = 2	R-0086 = 4	R-0087 = 1	R-0088 = 4	R-0089 = 4	R-0090 = 1
R-0091 = 4	R-0092 = 1	R-0093 = 1	R-0094 = 1	R-0095 = 4	R-0096 = 2
R-0097 = 4	R-0098 = 2	R-0099 = 3	R-0100 = 3	R-0101 = 4	R-0102 = 3

Z-0001 = 3	Z-0002 = 4	Z-0003 = 2	Z-0004 = 1	Z-0005 = 3	Z-0006 = 4
Z-0007 = 3	Z-0008 = 4	Z-0009 = 3	Z-0010 = 1	Z-0011 = 3	Z-0012 = 4
Z-0013 = 1	Z-0014 = 3	Z-0015 = 4	Z-0016 = 3	Z-0017 = 2	Z-0018 = 4
Z-0019 = 2	Z-0020 = 4	Z-0021 = 4	Z-0022 = 3	Z-0023 = 2	Z-0024 = 2
Z-0025 = 2	Z-0026 = 4	Z-0027 = 1	Z-0028 = 3	Z-0029 = 2	Z-0030 = 1
Z-0031 = 2	Z-0032 = 3	Z-0033 = 3	Z-0034 = 2	Z-0035 = 3	Z-0036 = 2
Z-0037 = 1	Z-0038 = 3	Z-0039 = 4	Z-0040 = 3	Z-0041 = 3	Z-0042 = 1
Z-0043 = 2	Z-0044 = 2	Z-0045 = 4	Z-0046 = 2	Z-0047 = 4	Z-0048 = 1
Z-0049 = 1	Z-0050 = 3	Z-0051 = 4	Z-0052 = 3	Z-0053 = 1	Z-0054 = 3
Z-0055 = 1	Z-0056 = 4	Z-0057 = 3	Z-0058 = 4	Z-0059 = 1	Z-0060 = 3
Z-0061 = 2	Z-0062 = 2	Z-0063 = 1	Z-0064 = 1	Z-0065 = 3	Z-0066 = 4
Z-0067 = 4	Z-0068 = 2	Z-0069 = 2	Z-0070 = 1	Z-0071 = 2	Z-0072 = 2
Z-0073 = 3	Z-0074 = 4	Z-0075 = 2	Z-0076 = 3	Z-0077 = 3	Z-0078 = 4
Z-0079 = 2	Z-0080 = 2	Z-0081 = 3	Z-0082 = 4	Z-0083 = 3	Z-0084 = 3
Z-0085 = 1	Z-0086 = 4	Z-0087 = 3	Z-0088 = 4	Z-0089 = 4	Z-0090 = 3
Z-0091 = 4	Z-0092 = 1	Z-0093 = 2	Z-0094 = 1	Z-0095 = 3	Z-0096 = 2
Z-0097 = 2	Z-0098 = 1	Z-0099 = 3	Z-0100 = 4	Z-0101 = 1	Z-0102 = 4
Z-0103 = 2	Z-0104 = 3	Z-0105 = 1	Z-0106 = 1	Z-0107 = 2	Z-0108 = 4
Z-0109 = 2	Z-0110 = 4	Z-0111 = 1	Z-0112 = 4	Z-0113 = 3	Z-0114 = 4
Z-0115 = 3	Z-0116 = 4	Z-0117 = 1	Z-0118 = 4	Z-0119 = 3	Z-0120 = 2
Z-0121 = 3	Z-0122 = 2	Z-0123 = 1	Z-0124 = 4	Z-0125 = 3	Z-0126 = 2
Z-0127 = 4	Z-0128 = 2	Z-0129 = 4	Z-0130 = 4	Z-0131 = 4	Z-0132 = 3
Z-0133 = 1	Z-0134 = 1	Z-0135 = 1	Z-0136 = 1	Z-0137 = 3	Z-0138 = 2
Z-0139 = 3	Z-0140 = 3	Z-0141 = 4	Z-0142 = 4	Z-0143 = 1	Z-0144 = 2
Z-0145 = 4					

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

L-0091 = 3	L-0092 = 2	L-0093 = 2	L-0094 = 3	L-0095 = 1	L-0096 = 1
L-0097 = 1	L-0098 = 2	L-0099 = 1	L-0100 = 1	L-0101 = 1	L-0102 = 1
L-0103 = 3	L-0104 = 2	L-0105 = 1	L-0106 = 1	L-0107 = 3	L-0108 = 2
L-0109 = 1	L-0110 = 3	L-0111 = 1	L-0112 = 1	L-0113 = 2	L-0114 = 2
L-0115 = 3	L-0116 = 1	L-0117 = 3	L-0118 = 3	L-0119 = 1	L-0120 = 2
L-0121 = 2	L-0122 = 3	L-0123 = 2	L-0124 = 3	L-0125 = 1	L-0126 = 2
L-0127 = 3	L-0128 = 2	L-0129 = 1	L-0130 = 3	L-0131 = 2	L-0132 = 2
L-0133 = 2	L-0134 = 1	L-0135 = 2	L-0136 = 1	L-0137 = 1	L-0138 = 1
L-0139 = 1	L-0140 = 2	L-0141 = 3	L-0142 = 3	L-0143 = 2	L-0144 = 3
L-0145 = 3	L-0146 = 3	L-0147 = 1	L-0148 = 1	L-0149 = 2	L-0150 = 1
L-0151 = 3	L-0152 = 1	L-0153 = 1	L-0154 = 2	L-0155 = 2	L-0156 = 3
L-0157 = 3	L-0158 = 2	L-0159 = 3	L-0160 = 1	L-0161 = 3	L-0162 = 1
L-0163 = 2	L-0164 = 3	L-0165 = 2	L-0166 = 3	L-0167 = 2	L-0168 = 1
L-0169 = 2	L-0170 = 3	L-0171 = 3	L-0172 = 2	L-0173 = 3	L-0174 = 3
L-0175 = 3	L-0176 = 2	L-0177 = 3	L-0178 = 1	L-0179 = 1	L-0180 = 2
L-0181 = 2	L-0182 = 1	L-0183 = 2	L-0184 = 1	L-0185 = 1	L-0186 = 2
L-0187 = 1	L-0188 = 3	L-0189 = 3	L-0190 = 3	L-0191 = 2	L-0192 = 2
L-0193 = 1	L-0194 = 2	L-0195 = 3	L-0196 = 3	L-0197 = 2	L-0198 = 2
L-0199 = 2	L-0200 = 3	L-0201 = 1	L-0202 = 2	L-0203 = 3	L-0204 = 3
L-0205 = 3	L-0206 = 1	L-0207 = 3	L-0208 = 2	L-0209 = 2	L-0210 = 2
L-0211 = 1	L-0212 = 3	L-0213 = 3	L-0214 = 3	L-0215 = 1	L-0216 = 3
L-0217 = 2	L-0218 = 1	L-0219 = 3	L-0220 = 2	L-0221 = 1	L-0222 = 1
L-0223 = 1	L-0224 = 3	L-0225 = 3	L-0226 = 2	L-0227 = 2	L-0228 = 1
L-0229 = 2	L-0230 = 2	L-0231 = 1	L-0232 = 2		