

MINISTRSTVO ZA PROMET
REPUBLIKE SLOVENIJE



KATALOG

PISNIH IZPITNIH VPRAŠANJ

RATING
Inštruktor letenja z UL jadralnimi letali - FI(ULG)

OSNOVE TEORIJE LETENJA (A)

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

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

A-0002. 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-0003. Vpadni kot je kot med

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

A-0004. Kot med smerjo zračnega toka in tetivo profila je

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

A-0005. 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-0006. S spreminjanjem vpadnega kota krila neposredno vplivamo na

- (1) konstrukcijski kot krila.
- (2) količino zraka, ki teče pod in nad krilom.
- (3) porazdelitev nadtlaka in podtlaka, ki deluje na krilo.

A-0007. 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-0008. Kaj se dogaja z vzgonom in uporom krila, če vpadni kot preseže kritični vpadni kot?

- (1) Vzgon in upor začneta padati.
- (2) Vzgon še naprej narašča, upor pa začne padati.
- (3) Vzgon začne padati, upor pa še naprej narašča.
- (4) Vzgon in upor ostaneta enaka tistima na kritičnem vpadnem kotu.

A-0009. 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-0010. 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-0011. Konstruktivski kot je

- (1) kot med smerjo zračnega toka in tetivo profila.
- (2) kot med višinskim krmilom in tetivo višinskega stabilizatorja.
- (3) razdalja med prednjim robom krila in vzdolžno osjo zrakoplova.
- (4) kot med tetivo profila in vzdolžno osjo zrakoplova.

A-0012. Značilnost simetričnega profila je, da

- (1) ne tvori nobenega vzgona.
- (2) ima najmanjši inducirani upor pri pozitivnem vpadnem kotu.
- (3) ima od vpadnega kota praktično neodvisno prijemališče aerodinamične sile.
- (4) ima ugodne vrednosti razmerja med vzgonom in uporom.

A-0013. Laminarni profil je

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

A-0014. Krilo s "hitrim profilom" se razlikuje od krila s "počasnim profilom" po

- (1) tankem, zaobljenem profilu, ki daje minimalni upor.
- (2) debelem, simetričnem profilu, z največjo debelino na prvi tretjini globine.
- (3) manjši celotni površini, ki tvori manj upora, in po zaokroženih koncih.
- (4) manjših zakrilcih in večjem razponu.

A-0015. Debel profil ima v primerjavi s tankim profilom pri isti hitrosti

- (1) več upora in manj vzgona.
- (2) več upora in vzgona.
- (3) več upora in enako vzgona.
- (4) enako upora in več vzgona.

A-0016. 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-0017. Kako imenujemo črto, ki povezuje vse točke na profilu, ki so enako oddaljene od zgornje in spodnje konture?

- (1) Tetiva.
- (2) Črta zakrivljenosti.
- (3) Skeletnica.

A-0018. 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-0019. 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-0020. Dotikališče tangente iz koordinatnega izhodišča s polaro krila označuje

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

A-0021. S sekanto iz koordinatnega izhodišča na hitrostno polaro krila dobimo dve točki z

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

A-0022. 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-0023. 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-0024. 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-0025. 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-0026. Katera od oznak na shemi drsnega leta označuje aerodinamično rezultanto?

(glej prilogo 2!)

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

A-0027. Katera od oznak na shemi drsnega leta označuje silo vzgona?

(glej prilogo 2!)

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

A-0028. Katera od oznak na shemi drsnega leta označuje silo upora?

(glej prilogo 2!)

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

A-0029. Katera (i) od oznak na shemi drsnega leta označuje (ta) drsni kot?

(glej prilogo 2!)

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

A-0030. Katera (i) od oznak na shemi drsnega leta označuje (ta) vpadni kot?

(glej prilogo 2!)

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

A-0031. Katere sile delujejo na zrakoplov v ustaljenem drsnem premočrtnem letu?

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

A-0032. Kateri sili tvorita rezultirajočo aerodinamično silo?

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

A-0033. Točka na profilu, v kateri prejema sila vzgona, je

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

A-0034. 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-0035. 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-0036. 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-0037. 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-0038. V kateri smeri deluje sila zračnega upora?

- (1) Navzdol, skupaj s silo teže.
- (2) V nasprotni smeri od delovanja sile vzgona.
- (3) Vedno vzporedno z vzdolžno osjo zrakoplova.
- (4) Vzporedno s smerjo zračnega toka.

A-0039. 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-0040. V ustaljenem drsnem letu letu naravnost je aerodinamična rezultanta zrakoplova

- (1) enaka vzgonu.
- (2) usmerjena v smeri zračnega toka.
- (3) dvakrat večja od sile teže.
- (4) enaka sili teže.

A-0041. Vzgon na krilu zrakoplova je

- (1) premo sorazmeren s kvadratom hitrosti zračnega toka.
- (2) premo sorazmeren s hitrostjo zračnega toka.
- (3) obratno sorazmeren z gostoto zraka.
- (4) obratno sorazmeren s ploščino krila.

A-0042. Vzgon na profilu je komponenta aerodinamične sile, ki je pravokotna na

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

A-0043. 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-0044. Kako se vede vzgonski količnik, če povečujemo vpadni kot krila?

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

A-0045. 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-0046. Sprememba vzgonskega količnika profila krila je posledica spremembe

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

A-0047. 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-0048. Količnik zračnega upora telesa je v največji meri odvisen od

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

A-0049. Pri podvojitvi hitrosti obtekanja se količnik zračnega upora telesa

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

A-0050. Kako vpliva povečanje hitrosti na paraziten in inducirani upor zrakoplova?

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

A-0051. 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-0052. 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) paraziten upor in je v veliki meri odvisen od hitrosti.

A-0053. Upor, ki nastaja zaradi izenačevanja tlakov na koncih krila, imenujemo

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

A-0054. Kaj je vzrok nastajanja vrtincev na koncih kril v letu?

- (1) Odklonjena zakrilca pri težkih letalih.
- (2) Odklon zračnega toka za zadnjim robom krila navzgor kot posledica tvorbe vzgona.
- (3) Zaradi tvorbe vzgona pride pod krilom do gibanja zračnega toka navzven, nad krilom pa navznoter; posledica so vrtinci na koncih kril.

A-0055. Katera oblika krila ima največji inducirani upor?

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

A-0056. Katera oblika krila ima najmanjši inducirani upor?

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

A-0057. 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-0058. 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-0059. 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-0060. V katero smer rotirajo vrtinci na koncih krila?

- (1) Sournu na levem in protiurno na desnem vrhu krila, gledano v smeri leta.
- (2) Protiurno na levem 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-0061. 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-0062. 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 upora.
- (2) zmanjšanja inducirane upora.
- (3) povečanja parazitnega upora.

A-0063. 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-0064. 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-0065. 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-0066. Če se hitrost zrakoplova zmanjša s 120 km/h na 60 km/h, se inducirani upor

- (1) zmanjša za dvakrat.
- (2) poveča za štirikrat.
- (3) poveča za šestkrat.

A-0067. 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-0068. Približno koliko znaša sila zračnega upora jadralnega letala mase 300 kg, ki planira s fineso 30?

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

A-0069. 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-0070. 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-0071. Katera od spodnjih trditev, ki zadevajo fineso zrakoplova s krili v drsnem letu, ko leti z vodnim balastom, je točna?

- (1) Maksimalna finesa je praktično nespremenjena.
- (2) Hitrost najboljše finese ostane ista.
- (3) Vpadni kot najboljše finese je manjši.
- (4) Vpadni kot najboljše finese je večji.

A-0072. 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-0073. 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-0074. V primeru solo letenja na dvosedežnem jadralnem letalu je glede na letenje, če bi bila na krovu dva pilota, potrebno upoštevati, da je

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

A-0075. Kaj pomeni točka 1 na sliki hitrostne polare jadralnega letala?

(glej prilogo 9!)

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

A-0076. Točka 2 na sliki hitrostne polare jadralnega letala pomeni

(glej prilogo 9!)

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

A-0077. Koliko znaša lastno padanje jadralnega letala pri hitrosti 90 km/h?

(glej prilogo 3!)

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

A-0078. Koliko znaša lastno padanje jadralnega letala pri hitrosti 100 km/h?

(glej prilogo 3!)

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

A-0079. Koliko znaša lastno padanje jadralnega letala pri hitrosti 120 km/h?

(glej prilogo 3!)

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

A-0080. Koliko znaša lastno padanje jadralnega letala pri hitrosti 140 km/h?

(glej prilogo 3!)

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

A-0081. Kolika je hitrost najboljše finese jadralnega letala v mirnem ozračju?

(glej prilogo 3!)

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

A-0082. Kolika je dejanska finesa jadralnega letala pri hitrosti 120 km/h in pri 40 km/h čelnega vetra, če vemo, da je finesa pri isti hitrosti in v brezvetrju 30?

- (1) 25.
- (2) 20.
- (3) 15.
- (4) 10.

A-0083. Kolika je dejanska finesa jadralnega letala pri hitrosti 100 km/h in pri 50 km/h čelnega vetra, če vemo, da je finesa pri isti hitrosti in v brezvetrju 30?

- (1) 25.
- (2) 20.
- (3) 15.
- (4) 10.

A-0084. Pri dani hitrosti in pri padanju po variometru 2 m/sec znaša finesa danega zrakoplova 25. Koliko bi bila finesa pri isti hitrosti, če bi se padanje zmanjšalo na 1 m/sec?

- (1) 35.
- (2) 40.
- (3) 45.
- (4) 50.

A-0085. Koliko znašata hitrost najboljše finese in najboljša finesa jadralnega letala?
(glej prilogo 3!)

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

A-0086. Kolika je trenutna finesa jadralnega letala pri hitrosti 130 km/h, ki leti v pogojih hrbtnega vetra 40 km/h?
(glej prilogo 3!)

- (1) 14.
- (2) 18.
- (3) 22.
- (4) 25.

A-0087. Kolika je trenutna finesa jadralnega letala pri hitrosti 110 km/h, ki leti v pogojih čelnega vetra 25 km/h?
(glej prilogo 3!)

- (1) 31.
- (2) 25.
- (3) 20.
- (4) 18.

A-0088. Kolika je trenutna finesa jadralnega letala pri hitrosti 110 km/h, ki leti skozi vzgornik jakosti 0,8 m/sec?
(glej prilogo 3!)

- (1) 85.
- (2) 61.
- (3) 53.
- (4) 28.

A-0089. Kolika je hitrost najboljše finese jadralnega letala, ki leti skozi vzdolnik jakosti 1 m/sec?
(glej prilogo 3!)

- (1) 75 km/h.
- (2) 83 km/h.
- (3) 90 km/h.
- (4) 100 km/h.

A-0090. Kolika je hitrost najboljše finese jadralnega letala, ki leti v pogojih čelnega vetra 35 km/h?
(glej prilogo 3!)

- (1) 80 km/h.
- (2) 83 km/h.
- (3) 90 km/h.
- (4) 102 km/h.

A-0091. Kolika je hitrost najboljše finese jadralnega letala pri hrbtnem vetru 20 km/h?
(glej prilogo 3!)

- (1) 102 km/h.
- (2) 90 km/h.
- (3) 83 km/h.
- (4) 80 km/h.

A-0092. Kolika je hitrost najboljše finese jadralnega letala, ki leti pri čelnem vetru 25 km/h skozi vzdolnik 1 m/sec?

(glej prilogo 3!)

- (1) 121 km/h.
- (2) 110 km/h.
- (3) 95 km/h.
- (4) 73 km/h.

A-0093. Kolika je hitrost najboljše finese jadralnega letala, ki leti pri čelnem vetru 30 km/h skozi vzdolnik 0,5 m/sec?

(glej prilogo 3!)

- (1) 77 km/h.
- (2) 85 km/h.
- (3) 98 km/h.
- (4) 105 km/h.

A-0094. 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-0095. 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-0096. 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-0097. Pri izravnavanju zrakoplova iz pikiranja je hitrost zloma vzgona zaradi povečanega količnika preobremenitve

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

A-0098. 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-0099. Katera od navedenih trditev, ki zadevajo jadralno letalo, ki leti kot visokosposobna kategorija z zaprtimi zračnimi zavorami, je pravila?

(glej prilogo 4!)

- (1) Največja dovoljena računska hitrost pikiranja je 150 mph.
- (2) Hitrost, ki se je nikoli ne sme prekoračiti, je 150 mph.
- (3) Manevurna hitrost je 76 mph.

A-0100. Koliko znaša manevurna hitrost jadralnega letala, če leti kot splošna kategorija?

(glej prilogo 4!)

- (1) 98 mph.
- (2) 96 mph.
- (3) 78 mph.

A-0101. Kaj se zgodi, če jadralno letalo pri hitrosti 70 mph naleti na vzgornik jakosti 30 ft/sec?

(glej prilogo 4!)

- (1) Na krilu pride do zloma vzgona.
- (2) Največji dovoljeni količnik preobremenitve je presežen.
- (3) Jadralno letalo pridobi 1.800 ft višine v eni minuti.

A-0102. Ali lahko pride do poškodb konstrukcije jadralnega letala, če v letu pri hitrosti 90mph hipno povlečemo krmilno palico do konca na sebe (visokosposobna kategorija)?

(glej prilogo 4!)

- (1) Da, ker pri tem presežemo dovoljeno vrednost količnika preobremenitve 5g.
- (2) Verjetno, ker je lahko posledica hipnega polnega odklona višinskega krmila plastična deformacija strukture zrakoplova, ne glede na hitrost.
- (3) Ne, ker prej pride do zloma vzgona na krilu.

A-0103. 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-0104. 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-0105. 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-0106. Pri povečanju obtežbe kril za 20% se minimalna hitrost zrakoplova poveča za približno

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

A-0107. Približno koliko znaša povečanje minimalne hitrosti zrakoplova, če mu povečamo maso za 40%?

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

A-0108. 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-0109. 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-0110. 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-0111. 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-0112. Kateri od osnovnih elementov leta poveča količnik preobremenitve zrakoplova?

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

A-0113. 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-0114. Lastno padanje zrakoplova v zavoju drsnega leta je v primerjavi z lastnim padanjem v letu naravnost pri istem vpadnem kotu povečano, to je pomnožena s faktorjem

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

A-0115. 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-0116. 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-0117. Količnik preobremenitve zrakoplova v zavoju z nagibom 60° znaša

(glej prilogo 5!)

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

A-0118. Koliko znaša hitrost zloma vzgona zrakoplova v kroženju z nagibom 60° , če je njena vrednost v letu naravnost 85 km/h?

(glej prilogo 5!)

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

A-0119. Največji dopustni nagib zavoja, ki ga smemo izvajati z zrakoplovom, katerega največji dovoljeni količnik preobremenitve znaša +2,5 G, je

(glej prilogo 5!)

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

A-0120. Kakšen je največji dopustni nagib zavoja, ki ga smemo izvajati z zrakoplovom, katerega največji dopustni količnik preobremenitve je +3,8 G?

(glej prilogo 5!)

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

A-0121. Koliko je najmanjše padanje zrakoplova v zavoju z nagibom 45° med drsnim letom, če vemo, da je njegova vrednost pri istem vpadnem kotu v letu naravnost 0,7 m/sec?

(glej prilogo 5!)

- (1) 1,18 m/sec.
- (2) 1,03 m/sec.
- (3) 0,92 m/sec.
- (4) 0,84 m/sec.

A-0122. 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-0123. 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-0124. 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-0125. 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-0126. Če je masno središče zrakoplova preveč

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

A-0127. 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-0128. 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-0129. Kaj je lahko posledica odlepitve zračnega toka s profila krila v zavoju?

- (1) Velike sile, potrebne za odklone krmil.
- (2) Bočno drsenje navzven.
- (3) Bočno drsenje navznoter.
- (4) Vriji.

A-0130. 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-0131. Zaradi bočnega vetra na pristanku izvajamo z jadralnim letalom bočni let (klisado) v levo. Do vrija v desno lahko pride v primeru, če držimo palico

- (1) preveč na sebe in če je smerno krmilo do konca odklonjeno v desno.
- (2) v nevtrali in če je smerno krmilo odklonjeno do konca v desno.
- (3) preveč v levo in če je smerno krmilo odklonjeno do konca v levo.

A-0132. Indicirana hitrost zloma vzgona (indicirana minimalna hitrost) z rastočo višino

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

A-0133. V zavoju v pogojih vetra je hitrost zloma vzgona po brzino­meru, ko zrakoplov leti proti vetru, v primerjavi s hitrostjo zloma vzgona s hrbtnim vetrom,

- (1) povečana za vrednost vzdolžne komponente vetra.
- (2) zmanjšana za polovico vrednosti vzdolžne komponente vetra.
- (3) zmanjšana za vrednost vzdolžne komponente vetra.
- (4) nespremenjena, ker veter ne vpliva na hitrost zloma vzgona zrakoplova.

A-0134. 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-0135. Kako preprečimo, da zrakoplov po odtrganju zračnega toka na eni polovici krila in zdrsu na krilo na pade v vriju?

- (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-0136. 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 sorazmeroma stalna.
- (3) Krmila so trda, hitrost je stalna.
- (4) Krilci sta mehki, hitrost hitro narašča.

A-0137. Strmi vriji 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-0138. 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-0139. Kaj je potrebno storiti, če med kroženjem v levo z hitrostjo najmanjšega padanja jadralno letalo omahne na levo krilo?

- (1) Pritisniti na desni pedal, da zmanjšamo kotno hitrost kroženja.
- (2) Spustiti nos, in šele nato pritisniti na desni pedal.
- (3) Pritisniti na desni pedal, da preprečimo nagibanje na krilo.

A-0140. 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-0141. Katera od značilnosti vrija ni značilna za strmo spiralo?

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

A-0142. 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-0143. 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-0144. 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-0145. 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-0146. 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-0147. 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-0148. Kako imenujemo stabilnost zrakoplova okoli vzdolžne osi?

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

A-0149. Osi, okoli katerih se giblje zrakoplov, se sekajo v

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

A-0150. Stabilnost zrakoplova okoli vzdolžne (prečno stabilnost) se zagotovi

- (1) s puščico kril.
- (2) s aerodinamičnim zvitjem kril.
- (3) z aerodinamičnim uravnoveženjem krilc.
- (4) z V- prelomom kril oziroma z nizko lego masnega središča zrakoplova.

A-0151. 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-0152. 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-0153. 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-0154. Posledica lege masnega središča jadralnega letala za zadnjo dovoljeno lego je

- (1) prevelik količnik preobremenitve v zavojju.
- (2) prevelika navzgor usmerjena sila na vodoravnem repu, zaradi česar pride do tendence spuščanja nosa.
- (3) zmanjšanje vzdolžne stabilnosti, zaradi česar pride pri nizki hitrosti do dviganja nosa.

A-0155. Lego masnega središča letala oziroma jadralnega letala določamo vzdolž

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

A-0156. 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-0157. 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-0158. Prednja lega masnega središča zrakoplova je najbolj kritična

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

A-0159. PODANO JE:

Masa A 120 lb; 15 in. za referenčno ravnino
Masa B 200 lb; 117 in. za referenčno ravnino
Masa C 75 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-0160. 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-0161. 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-0162. V katero smer in za koliko je potrebno premakniti 1000-kilogramsko utež na sliki A, da bi bil vzvod v ravnotežju?

(glej prilogo 6!)

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

A-0163. V katero smer in za koliko je potrebno premakniti 500-kilogramsko utež na sliki A, da bi bil vzvod v ravnotežju?

(glej prilogo 6!)

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

A-0164. V katero smer in za koliko je potrebno premakniti 250-kilogramsko utež na sliki B, da bi bil vzvod v ravnotežju?

(glej prilogo 6!)

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

A-0165. V katero smer in za koliko je potrebno premakniti 500-kilogramsko utež na sliki C, da bi bil vzvod v ravnotežju?

(glej prilogo 6!)

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

A-0166. V katero smer in za koliko je potrebno premakniti 250-kilogramsko utež na sliki C, da bi bil vzvod v ravnotežju?

(glej prilogo 6!)

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

A-0167. 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 6!)

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

A-0168. 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 6!)

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

A-0169. 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 6!)

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

A-0170. V katero smer in za koliko je potrebno premakniti 200-kilogramsko utež na sliki B, da bi bil vzvod v ravnotežju?

(glej prilogo 6!)

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

A-0171. 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-0172. 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-0173. 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-0174. 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-0175. 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-0176. 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-0177. 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-0178. 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-0179. 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-0180. 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-0181. 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-0182. PODANO JE:

<u>postavka</u>	<u>masa</u>	<u>ročica</u>	<u>moment</u>
prazna masa	610	96,47	.....
pilot (prednji sedež)	150	.....	.....
potnik (zadnji sedež)	180	.....	.....
<u>radio in akumulator</u>	<u>10</u>	<u>23,20</u>	<u>.....</u>
skupaj	.....	.....	.....

Koliko znaša ročica masnega središča naloženega jadralnega letala?

(glej prilogo 7!)

- (1) 33,20.
- (2) 59,55.
- (3) 83,26.

A-0183. PODANO JE:

<u>postavka</u>	<u>masa</u>	<u>ročica</u>	<u>moment</u>
prazna masa	612	96,47	.....
pilot (prednji sedež)	170	.....	.....
potnik (zadnji sedež)	160	.....	.....
radio in akumulator	10	23,20	.....
<u>balast</u>	<u>20</u>	<u>14,75</u>	<u>.....</u>
skupaj	.....	.....	.....

Koliko znaša ročica masnega središča naloženega jadralnega letala?

(glej prilogo 7!)

- (1) 81,23.
- (2) 82,63.
- (3) 83,26.

A-0184. PODANO JE:

<u>postavka</u>	<u>masa</u>	<u>ročica</u>	<u>moment</u>
prazna masa	605	96,47	.....
pilot (prednji sedež)	120	.....	.....
potnik (zadnji sedež)	160	.....	.....
radio in akumulator	20	23,20	.....
<u>balast</u>	<u>40</u>	<u>14,75</u>	<u>.....</u>
skupaj	.....	.....	.....

Koliko znaša ročica masnega središča naloženega jadralnega letala?

(glej prilogo 7!)

- (1) 79,77.
- (2) 80,32.
- (3) 81,09.

A-0185. PODANO JE:

<u>postavka</u>	<u>masa</u>	<u>ročica</u>	<u>moment</u>
prazna masa	975	29,07	.....
pilot (prednji sedež)	140	+45,30	.....
potnik (zadnji sedež)	170	+1,60	.....
<u>balast</u>	<u>15</u>	<u>-45,30</u>	<u>.....</u>
skupaj	.....	.....	.....

Koliko znaša ročica masnega središča naloženega jadralnega letala?

(glej prilogo 7!)

- (1) -6,43.
- (2) +16,43.
- (3) +27,38.

A-0186. 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-0187. 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-0188. 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-0189. Sekundarni učinek odklona višinskega krmila letala oz. jadralnega letala v letu naravnost je

- (1) nagibanje v desno.
- (2) zavijanje v desno.
- (3) zavijanje v levo.
- (4) pri odklonu višinskega krmila v letu naravnost ni nobenega sekundarnega učinka.

A-0190. 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-0191. 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-0192. 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-0193. 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-0194. 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-0195. 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-0196. Pri izvlečenju zakrilc se poveča zakrivljenost profila krila. Kako to vpliva na vzgon in upor zrakoplova?

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

A-0197. Če zakrilca odklonimo v položaj za vzletanje,

- (1) vzgon naraste pri hkratnem majhnem povečanju upora.
- (2) vzgon naraste pri hkratnem velikem povečanju upora.
- (3) je upor znatno večji pri hkratnem majhnem zmanjšanju vzgona.
- (4) se vrednosti vzgona in upora ne spremenita.

A-0198. 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-0199. 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-0200. Prednost zakrilc pri jadraniu na termiki je v tem, da

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

A-0201. Katera od navedb, ki zadevajo tehniko jadriranja na termiki z zakrilci, je pravilna? Pri jadriranju na termiki z zakrilci

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

A-0202. Jadralno letalo, ki pri jadriranju na termiki uporablja zakrilca, bolje izrablja dviganja, zato ker je pri odklonjenih zakrilcih

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

A-0203. 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-0204. 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-0205. 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-0206. 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-0207. 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-0208. Najbolj učinkovit in varen način za podaljšanje končnega doleta pri pristanku z jadralnim letalom je

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

A-0209. Osnovni namen zračnih zavor pri jadralnem letalu je

- (1) zmanjšanje vzgona.
- (2) zmanjšanje hitrosti zloma vгона.
- (3) vzdrževanje hitrosti pri strmih drsni kotih.

A-0210. Posledica odprtja zračnih zavor je

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

A-0211. Kako vplivajo na let jadralnega letala odprte zračne zavore?

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

A-0212. Kako vplivajo v fazi doleta za pristane odprte zračne zavore? Minimalna hitrost je

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

A-0213. Če odpremo zaviralno padalo, se hitrost zloma vzgona zrakoplova

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

A-0214. Katera je najbolj pomembna postavka pri izbiri vlečnega letala za aerzaprego?

- (1) Drsno število jadralnega letala.
- (2) Največja vzletna masa jadralnega letala.
- (3) Majhna obtežba kril in majhna obtežba moči vlečnega letala.

A-0215. V aerzapregi letimo z jadralnim letalom za vlečnim letalom v zavoju, tako da

- (1) ga spremljamo na notranji strani njegove krožnice.
- (2) ga spremljamo na zunanji strani njegove krožnice.
- (3) pričemo z nagibanjem na istem mestu v prostoru, kjer je pričelo nagib vlečno letalo, in vzdržujemo isti tempo nagibanja in isti nagib zavoja.

A-0216. Koliko smemo največ dvigniti nos jadralnega letala nad horizont med vzletanjem na vitel?

- (1) 10° na 15 m, 20° na 30 m in 45° na 60 m.
- (2) 15° na 15 m, 20° na 30 m in 40° na 60 m.
- (3) 15° na 15 m, 30° na 30 m in 45° na 60 m.

A-0217. Katero višino nad tlemi je potrebno doseči med vzpenjanjem pri vzletanju na vitel, da smemo dvigniti nos jadralnega letala na največji dovoljeni kot glede na horizont?

- (1) 60 m.
- (2) 30 m.
- (3) 90 m - 120 m.

A-0218. 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-0219. Manevurna 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-0220. 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) Manevurna hitrost (V_A).
- (4) Maksimalna hitrost s spuščeni zakrilci (V_{FE}).

A-0221. Hitrost, pri kateri pilot s hipnim odklonom višinskega krmila navzgor še ne more preobremeniti ogrodja zrakoplova, je

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

A-0222. S kakšno hitrostjo (IAS) izvajamo z zrakoplovom dolet na pristanek v pogojih visokih zunanjih temperatur, če vemo, da je zaradi zmanjšane gostote zraka dejanska zračna hitrost (TAS) zloma vzgona povečana?

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

A-0223. 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-0224. Katera je tista hitrost, s katero načeloma krožimo z jadralnim letalom oziroma z jadralnim zmajem pri jadraniu v termičnem vzgorniku?

- (1) Hitrost najboljše finese.
- (2) Manevrna hitrost.
- (3) Hitrost najmanjšega padanja za dani nagib.

A-0225. Z jadralnim letalom oziroma z jadralnim zmajem krožimo v ozkih termičnih vzgornikih

- (1) s hitrostjo najboljše finese.
- (2) s hitrostjo najmanjšega padanja.
- (3) z manevrno hitrostjo.
- (4) s hitrostjo, ki je malo nad hitrostjo, pri kateri je zrakoplov še upravljiv.

A-0226. Pri jadraniu na pobočnem vzgorniku praviloma letimo s hitrostjo

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

A-0227. Pri valovnem jadraniu letimo

- (1) s hitrostjo najmanjšega padanja.
- (2) s hitrostjo, ki je koliko je mogoče blizu minimalni hitrosti.
- (3) s hitrostjo najboljše finese.
- (4) če je mogoče s hitrostjo, ki zagotavlja lebdenje jadralnega letala nad isto točko na tleh.

A-0228. Na hitrostnem preletu z jadralnim letalom oziroma z jadralnim zmajem praviloma nabiramo višino v vzgorniku

- (1) dokler je njihova jakost večja ali enaka povprečni vrednosti dviganj.
- (2) samo krajši čas, sicer lahko potovalna hitrost pade.
- (3) samo toliko, da dosežemo višino, potrebno za preskok do naslednjega dviganja.
- (4) vedno do baze oblakov.

A-0229. Na hitrostnem preletu zapustimo termični vzgornik, katerega jakost je enaka ali večja od povprečja, in pričnemo s končnim doletom, če

- (1) smo se v njem že preveč zadržali.
- (2) je to zadnje dviganje pred ciljem in smo v dometu cilja s hitrostjo preskoka, ki ustreza temu dviganju.
- (3) mislimo, da lahko dosežemo naslednje dviganje s hitrostjo preskoka, ki ustreza pričakovanemu dviganju.
- (4) smo v dometu cilja s hitrostjo najboljše finese.

A-0230. Z jadralnim letalom letimo na hitrostnem preletu pod kumulusno cesto praviloma

- (1) čim višje pod bazami, ker so tam dviganja vedno najmočnejša.
- (2) s hitrostjo najboljše finese.
- (3) na določeni višinski razliki pod bazami, da imamo po višini dovolj prostora za delfinji let.
- (4) tako, da s spreminjanjem hitrosti ves čas držimo variometer na ničli.

A-0231. Hitrost končnega doleta z jadralnim letalom naj bo

- (1) 50% nad hitrostjo zloma vzgona, ne glede na veter.
- (2) dvakratnik hitrosti zloma vzgona plus polovica vrednosti hitrosti vetra.
- (3) 50% nad hitrostjo zloma vzgona plus polovica vrednosti hitrosti vetra.

A-0232. V primeru, ko planiramo z jadralnim letalom oziroma z jadralnim zmajem v pogojih močnega čelnega vetra proti mestu pristanka, je potrebno vzdrževati hitrost

- (1) najboljše finese.
- (2) najmanjšega padanja.
- (3) najboljše finese, povečane za vrednosti čelne komponente vetra na višini leta.
- (4) najboljše finese, povečana za polovico vrednosti čelne komponente vetra na višini leta.

A-0233. V praksi je potrebno na preletu v primeru hrbtnega vetra hitrost preskakovanja med vzgorniki

- (1) povečati za vrednost vetra.
- (2) zmanjšati za vrednost vetra.
- (3) pustiti nespremenjeno, to je enako tisti, ki velja za brezvetrje.
- (4) zmanjšati za polovico vrednosti vetra.

A-0234. Zaradi vzdolnikov moramo hitrost preskakovanja na preletu

- (1) povečati; potovalna hitrost bo večja.
- (2) zmanjšati; potovalna hitrost bo manjša.
- (3) povečati; potovalna hitrost bo manjša.
- (4) zmanjšati; potovalna hitrost se ne spremeni.

A-0235. Katera od navedenih hitrosti preskakovanja med termičnimi vzgorniki jadralnega letala na preletu bi pri danih pogojih ustrezala čelnemu vetru 20 km/h, če vemo, da znaša pri istih pogojih in v brezvetrju 135 km/h?

- (1) 155 km/h.
- (2) 145 km/h.
- (3) 135 km/h.
- (4) 125 km/h.

A-0236. Hitrost najboljšega planiranja jadralnega letala oziroma jadralnega zmaja, ki leti v pogojih čelnega vetra, grafično določimo s pomočjo hitrostne polare s tangento iz koordinatnega središča, ki je v tem primeru pomaknjeno za vrednost čelnega vetra

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

A-0237. Za grafično določitev hitrosti najboljše finese jadralnega letala oziroma jadralnega zmaja, ki leti skozi vzdolnik, moramo koordinatno izhodišče hitrostne polare

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

A-0238. Katera je tista največja potovalna hitrost, na katero lahko računamo pri danem jadralnem letalu v pogojih brez vetra in s povprečnimi termičnimi vzgorniki 1 m/sec (vzdolnikov med dviganji ne upoštevamo)?

(glej prilogo 3!)

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

A-0239. Katera je tista največja potovalna hitrost, na katero lahko računamo pri danem jadralnem letalu v pogojih brez vetra in s povprečnimi termičnimi vzgorniki 2,5 m/sec (vzdolnikov med dviganji ne upoštevamo)?

(glej prilogo 3!)

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

A-0240. Kakšna bi bila največja dosegljiva potovalna hitrost jadralnega letala na preletu pri povprečni jakosti termičnih vzgornikov 3 m/sec, če pri preskakovanju med njimi letite na privetni strani gorske verige, kjer so povprečna dviganja zračne mase 1 m/sec?

(glej prilogo 3!)

- (1) 114 km/h.
- (2) 102 km/h.
- (3) 93 km/h.
- (4) 80 km/h.

A-0241. Na kolikšno najvišjo potovalna hitrost jadralnega letala na preletu v brezvetrju lahko računate, če je povprečna jakost termičnih vzgornikov 1 m/sec, povprečno padanje zračne mase med vzgorniki pa znaša 20% jakosti povprečnega vzgornika?

(glej prilogo 3!)

- (1) 48 km/h.
- (2) 53 km/h.
- (3) 58 km/h.
- (4) 61 km/h.

A-0242. Kakšna je največja potovalna hitrost jadralnega letala na preletu v brezvetrju, če je povprečna jakost termičnih vzgornikov 2 m/sec, povprečno padanje zračne mase med vzgorniki pa znaša 20% jakosti povprečnega vzgornika?

(glej prilogo 3!)

- (1) 63 km/h.
- (2) 73 km/h.
- (3) 83 km/h.
- (4) 105 km/h.

A-0243. Kolika je računaska potovalna hitrost jadralnega letala na preletu pri hitrosti preskakovanja med termičnimi vzgorniki 140 km/h, lastnim padanjem pri tej hitrosti 1,5 m/sec, povprečno jakostjo termičnih vzgornikov 3 m/sec in povprečnim padanjem zračne mase med vzgorniki 0,5 m/sec?

- (1) 93 km/h.
- (2) 84 km/h.
- (3) 72 km/h.
- (4) 65 km/h.

A-0244. Kolika je računaska potovalna hitrost jadralnega letala na preletu pri hitrosti preskakovanja med termičnimi vzgorniki 150 km/h, lastnim padanjem pri tej hitrosti 1,6 m/sec, povprečno jakostjo termičnih vzgornikov 3,5 m/sec in povprečnim dviganjem zračne mase med vzgorniki 0,5 m/sec?

- (1) 114 km/h.
- (2) 102 km/h.
- (3) 94 km/h.
- (4) 87 km/h.

A-0245. Na kolikšno računsko potovalno hitrosti lahko računamo na preletu z jadralnim letalom, če so povprečna dviganja v termičnih vzgornikih 2 m/sec in povprečna padanja zračne mase med njimi 0,6 m/sec, preskakujemo pa s hitrostjo 130 km/h, pri kateri je lastno padanje 1,4 m/sec?

- (1) 58 km/h.
- (2) 61 km/h.
- (3) 65 km/h.
- (4) 69 km/h.

A-0246. Z vodnim balastom

- (1) znatno izboljšamo maksimalno fineso.
- (2) dosežemo večje potovalne hitrosti, ne glede na jakost vzgornikov.
- (3) lahko dosežemo večjo potovalno hitrost, pod pogojem, da so vzgorniki dovolj močni.
- (4) moramo med vzgorniki preskakovati z manjšo hitrostjo, kot bi v pogojih brez balasta.

A-0247. Kako se spremeni hitrostna polara, če vkrčamo vodni balast? Pomakne se

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

A-0248. Katera od navedenih trditev, ki zadevajo letenje z vodnim balastom, je pravilna?

- (1) Drсна števila pri danih hitrostih so večja.
- (2) V območju večjih hitrosti so drsna števila večja.
- (3) Drsna števila pri danih hitrostih so manjša.
- (4) Maksimalno drsno število je občutno povečano.

A-0249. Zaradi vodnega balasta

- (1) moramo hitrost preskakovanja povečati, potovalna hitrost pa je pri dobri termiki večja, pri slabi pa manjša.
- (2) hitrosti preskakovanja ni potrebno povečati, potovalna hitrost pa je v vsakem primeru večja.
- (3) moramo hitrost preskakovanja povečati, najboljša finesa je večja, potovalna hitrost pa se ne spremeni.
- (4) moramo hitrost preskakovanja zmanjšati, potovalna hitrost pa je večja.

A-0250. Na preletu izpustimo vodni balast, če

- (1) razdalja med termičnimi dviganji zahteva preskakovanje z maksimalno fineso.
- (2) jakost termičnih vzgornikov pade pod dnevno povprečje.
- (3) se čelni veter na ruti poveča.
- (4) se jakost termičnih vzgornikov zmanjša do te mere, da bi potovalna hitrost padla pod vrednost, ki bi jo dosegli brez balasta.

A-0251. S pomočjo McCready-jevega obroča jadralni pilot hitrost preskakovanja med termičnimi vzgorniki prilagaja

- (1) pričakovanim dviganjem v termičnih vzgornikih in trenutnim navpičnim gibanjem zračne mase med vzgorniki.
- (2) dejanskim dviganjem v termičnih vzgornikih in ocenjenim navpičnim gibanjem zračne mase med vzgorniki.
- (3) izključno samo pričakovanim dviganjem v termičnih vzgornikih.
- (4) samo dejanskim vzdolnikom, skozi katere leti pri preskakovanju med termičnimi vzgorniki.

A-0252. Pred zapuščanjem termičnega vzgornika nastavimo pričetek skale McCready-jevega obroča na

- (1) vsoto pričakovanega dviganja in lastnega padanja.
- (2) lastno padanje.
- (3) pričakovano dviganje.
- (4) vsoto lasnega padanja in ocenjenega dviganja oziroma spuščanja zračne mase, skozi katero bo jadralno letalo letelo.

A-0253. V primeru, ko hočemo pri doletu proti letališču v pogojih čelnega vetra z jadralnim letalom leteti z najboljšo mogočo fineso, moramo pričetek skale McCready-jevega obroča premakniti

- (1) za določeno vrednost nad ničlo.
- (2) na ničlo.
- (3) za določeno vrednost nad ničlo, ki je enaka približno 1 m/sec za vsakih 10 km/h čelnega vetra.
- (4) za določeno vrednost pod ničlo.

A-0254. Močan vzdolnik, skozi katerega letimo na hitrostnem preletu z jadralnim letalom, upoštevamo tako, da

- (1) pomaknemo McCready-jev obroč za vrednost vzdolnika navzdol.
- (2) nastavimo McCready-jev obroč na ničlo.
- (3) nadaljujemo let s hitrostjo po McCready-jevem obroču.
- (4) pomaknemo MCCready-jev obroč za vrednost vzdolnika navzgor.

A-0255. Na hitrostnem preletu ste se odločili zapustiti zadnje termično dviganje jakosti 1,5 m/sec in začeti s končnim doletom na cilj. Katera je tista vrednost, na katero bi nastavili pričetek skale McCready-jevega obroča z namenom določiti elemente končnega doleta, če vam jadralno letalo pred vami javi, da so na poti povprečna padanje zračne mase 1,0 m/sec?

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

A-0256. Katera hitrost je označena na pričetku skale McCready-jevega obroča s puščico?

- (1) Potovalna hitrost.
- (2) Hitrost najboljše finese.
- (3) Minimalna hitrost.
- (4) Hitrost najmanjšega padanja.

A-0257. Pri kateri vrednosti vsote vertikalnih hitrosti se na McCready-jevem obroču jadralnega letala nahaja oznaka za hitrost 120 km/h?

(glej prilogo 3!)

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

A-0258. Pri kateri vrednosti vsote vertikalnih hitrosti se na McCready-jevem obroču jadralnega letala nahaja oznaka za hitrost 100 km/h?

(glej prilogo 3!)

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

A-0259. Pri kateri vrednosti vsote vertikalnih hitrosti se na McCready-jevem obroču jadralnega letala nahaja oznaka za hitrost 110 km/h?

(glej prilogo 3!)

- (1) 1,5 m/sec.
- (2) 2,0 m/sec.
- (3) 2,9 m/sec.
- (4) 3,8 m/sec.

VZDRŽEVANJE (D)

D-0001. 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-0002. 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-0003. Namen geometrijskega in aerodinamičnega zvitja krila je zagotovitev

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

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

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

D-0005. Zaradi zvitja krila

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

D-0006. 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-0007. Največja dovoljena hitrost (VNE), navedena v priročniku za letenje z zrakoplovom,

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

D-0008. Razen upogibno sta spodnji in zgornji pas nosilca krila v normalnem letu obremenjena še na:

- (1) spodnji pas na nateg, zgornji pas na tlak.
- (2) oba na tlak.
- (3) oba na nateg.
- (4) spodnji pas na tlak, zgornji pas na nateg.

D-0009. 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-0010. Kako je v normalnem letu obremenjena opornica na spodnji strani krila zrakoplova?

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

D-0011. Razen upogibno je zgornji pas nosilca krila v hrbtnem letu obremenjen še

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

D-0012. Katere obremenitve prenaša v hrbtnem letu opornica na spodnji strani krila zrakoplova?

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

D-0013. Trup jadralnega letala Blanik je sestavljen iz

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

D-0014. Varni količniki preobremenitve zrakoplova so tisti, ki povzročijo

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

D-0015. Koliko sme biti najmanjša nosilnost vlečne vrvi za letenje v aeroxapregi, če je masa jadralnega letala 500 kg?

- (1) 350 kg.
- (2) 400 kg.
- (3) 600 kg.

D-0016. Približno kolika je dejanska nosilnost vlečne vrvi za letenje v aeroxapregi z nazivno nosilnostjo 500 kg, če je na njej vozelo?

- (1) 250 kg.
- (2) 300 kg.
- (3) 500 kg.

D-0017. Namen varovalke na vlečni pleteni žici je

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

D-0018. Koliko je najmanjša dopustna nosilnost vlečne vrvi za letenje v aeroxapregi, če je vzletna masa ultralahkega jadralnega letala 200 kg?

- (1) 160 kg.
- (2) 200 kg.
- (3) 400 kg.

D-0019. Katera od ponujenih nosilnosti varovalk na vlečni vrvi za aeroxaprego z nosilnostjo 900 kg je ustrezna za vleko jadralnega letala vzletne mase 425 kg?

- (1) 335 kg.
- (2) 350 kg.
- (3) 975 kg.

D-0020. Katera od navedenih nosilnosti varovalk na vlečni vrvi za aeroxaprego z nosilnostjo 900 kg je ustrezna za vleko ultralahkega jadralnega letala vzletne mase 180 kg?

- (1) 140 kg.
- (2) 300 kg.
- (3) 380 kg.
- (4) 420 kg.

D-0021. Katera je tista nosilnost vlečne vrvi za aerezaprego, pri kateri ni potrebna varovalka, če je vzletna masa jadralnega letala 750 kg?

- (1) 600 kg.
- (2) 1.400 kg.
- (3) 2.000 kg.

D-0022. Pri kateri od navedenih nosilnosti vlečne vrvi za aerezaprego ni potrebna varovalka, če je vzletna masa ultralahkega jadralnega letala 190 kg?

- (1) 150 kg.
- (2) 250 kg.
- (3) 350 kg.
- (4) 400 kg.
- (5) Odgovora 2 in 3 sta oba pravilna.

D-0023. 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-0024. Kolikokrat se sme uporabiti samozaporna matica s plastičnim vložkom?

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

D-0025. Vijalni 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 kronska matica.

D-0026. 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-0027. 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-0028. Kaj je lahko posledica zračnosti v pogonu komand ali v spojih jadralnega letala?

- (1) Povečanje hitrosti zloma vzgona.
- (2) Izguba kontrole nad zrakoplovom v aerozapregi v nemirnem ozračju.
- (3) Flater pri letenju s hitrostjo blizu maksimalni in v nemirnem ozračju.

D-0029. 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-0030. Konstruksijska rešitev za odpravo flaterja je

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

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. Kako je pri jadralnem letalu izvedena povezava med komandami v kabini in krmilnimi ploskvami?

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

D-0033. Pri katerem številu najdenih pretrganih niti je potrebna zamenjava jeklene vrvi-pletence?

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

D-0034. V katero smer se odklonita krilci na zrakoplovu, če odklonimo krmilni volan oziroma palico v levo?

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

D-0035. Kaj je razlog, da predolgemu letalskemu vijaku ne smemo krajšati stebela 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-0036. 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-0037. Nosilec za fotoapararat pritrdimo na nosilno cev krila ultralahkega zrakoplova s pomočjo

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

D-0038. 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-0039. 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-0040. 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-0041. 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-0042. 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-0043. 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-0044. 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-0045. Kam se odkloni ploskev trimerja na višinskem krmilu, če povlečemo palico proti sebi?

- (1) Navzgor.
- (2) Navzdol, vendar samo takrat, ko se zrakoplov premika.
- (3) Nikamor.
- (4) Navzdol.

D-0046. 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-0047. Kakšen je običajen način protikorozijske zaščite aluminija?

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

D-0048. 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-0049. Kateri je tisti neugoden pojav, na katerega moramo biti pri letenju z ultralahkim zrakoplovom na obalnem področju najbolj pozorni?

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

D-0050. Katera od navedenih trditev, ki zadevajo zaščito zunanosti in notranosti cevi ultralahkih zrakoplovov pri večini vrst zaščite površine (barvanje, galvaniziranje, cinkanje), je pravilna? Cevi so

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

D-0051. Kako se ob stiku z morskovo vodo vede pocinkanje jeklenih delov?

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

D-0052. Uradne podatke o omejitvah pri uporabi in dovoljeni obtežbi našega zrakoplova najdemo v

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

D-0053. Eden od materialov, ki se uporablja za gradnjo sodobnih jadralnih letal, je

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

D-0054. 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-0055. 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-0056. Nanos barve na jadralnem letalu

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

D-0057. Kako negujemo barvo na jadralnem letalu?

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

D-0058. 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-0059. 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-0060. 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-0061. 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-0062. Ali ima jadvovina krila zmaja iz dacrona omejen rok trajanja?

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

D-0063. Kaj od navedenega najbolj škodi sintetični tkanini dacron?

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

D-0064. 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-0065. 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-0066. 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-0067. 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-0068. 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-0069. Kaj pomeni beli lok na skali brzinomera letala oz. jadralnega letala?

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

D-0070. Kaj pomeni rumena trikotna označba na skali brzinomera jadralnega letala?

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

D-0071. Kakšen pomen ima rumeni lok na skali instrumenta v zrakoplovu?

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

D-0072. 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-0073. Rdeča črta na hitrejšem koncu rumenega loka brzinomera zrakoplova označuje hitrost,

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

D-0074. V kabini jadralnega letala je zeleno pobarvana ročica

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

D-0075. V kabini jadralnega letala je modro pobarvana ročica

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

D-0076. V kabini jadralnega letala je rdeče pobarvana ročica

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

D-0077. 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-0078. 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-0079. 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 vrtanja.

D-0080. 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.

D-0081. 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-0082. Kateri pnevmatski instrumenti so priključeni na skupni tlak?

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

D-0083. 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-0084. 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-0085. Kateri od navedenih instrumentov za svoje delovanje ne potrebuje(jo) dovoda statičnega tlaka?

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

D-0086. 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-0087. 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-0088. 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-0089. 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-0090. 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-0091. 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-0092. 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-0093. 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-0094. 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-0095. 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 krilca ni simetričen.
- (4) Pri dvignjenem krilcu pogleda nos krilca iz spodnje konture krila.

D-0096. Pri predpoletnem pregledu zrakoplova opazite, da se pri premiku palice v stran 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 krilca.

D-0097. Pnevmatški višinomer zrakoplova kaže vedno višino nad

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

D-0098. 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-0099. Višinomer kaže na dani lokaciji barometriško višino (Pressure altitude), če je nastavljen na

- (1) elevacijo letališča.
- (2) 1013 hPa.
- (3) QNH.

D-0100. 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-0101. 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-0102. 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-0103. 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-0104. 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-0105. 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-0106. 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-0107. 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-0108. 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-0109. 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-0110. 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-0111. 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-0112. 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-0113. 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-0114. 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-0115. 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-0116. 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-0117. 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-0118. 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-0119. Kako deluje v spuščanju variometer s krilcem?

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

D-0120. 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-0121. 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-0122. Katera izvedba variometra za svoje delovanje ne potrebuje izravnalne posode?

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

D-0123. Kaj dosežemo s priključitvijo variometra na kompenzacijsko cevko?

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

D-0124. Variometer s kompenzacijo na principu totalne energije kaže v drsnem letu z ustaljeno hitrostjo navpično gibanje

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

D-0125. Kaj kaže variometer totalne energije, ko prileti jadralno letalo v vzgornik in prične pilot zmanjševati hitrost?

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

D-0126. Kaj kaže variometer jadralnega letala s kompenzacijo na principu totalne energije, ki je pri preskakovanju med termičnimi stebri priletelo v območje dviganja in pilot s potiskanjem palice naprej in povečevanjem hitrosti vzdržuje stalno višino?

- (1) Ničlo.
- (2) Dviganje.
- (3) Padanje.

D-0127. Klasični pnevmatski variometer s totalno kompenzacijo s cevko je razen na kompenzacijski tlak ($p-q$) potrebno priključiti še na

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

D-0128. Katere pnevmatske priključke ima poleg priključka za vod statičnega tlaka (p) električni variometer s tlačno sondo, elektronsko kompenzacijo na principu totalne energije in dajalcem preskoka?

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

D-0129. Ali električni variometer s tlačno sondo in elektronsko kompenzacijo totalne energije deluje pravilno, če ga priključimo na kompenzacijski tlak ($p-q$)?

- (1) Da, če je elektronska kompenzacija izključena.
- (2) Ne, v nobenem primeru.
- (3) Da, če iz sistema odstranimo izravnalno posodo.
- (4) Da, pod pogojem, da zamenjamo izravnalno posodo z izravnalno posodo dvakrat večje prostornine.

D-0130. Pri klasičnem variometru priključimo pnevmatsko cevko totalne kompenzacije ($p-q$) na

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

D-0131. Pnevmatški vod membranske kompenzacije (p+q) variometra totalne energije priključimo na

- (1) mesto priključka izravnalne posode, ki pa jo moramo odstraniti iz sistema.
- (2) mesto statičnega priključka.
- (3) cevko med variometrom in izravnalno posodo, en krak pa na mesto statičnega priključka.
- (4) cevko med variometrom in izravnalno posodo.

D-0132. Pri električnem variometru s pretočnim senzorjem in dajalcem hitrosti preskoka priključimo pnevmatski vod totalne kompenzacije (p-q) na

- (1) nastavek za statični tlak (p).
- (2) nastavek za totalno kompenzacijo (TE).
- (3) vod med variometrom in izravnalno posodo.
- (4) nastavek za skupni tlak (p+q).

D-0133. Katere podatke mora pilot obvezno nastaviti na električni variometer totalne energije v SC modu?

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

D-0134. 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-0135. Katero napako skušamo odpraviti s kompenzacijo magnetnega kompasa?

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

D-0136. 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-0137. Zavojna napaka magnetnega kompasa je posledica

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

D-0138. Zavojna napaka pri magnetnem kompasu zrakoplova je največja v smereh

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

D-0139. Kako se odzove magnetni kompas zrakoplova v južnih kursih na severni polobli, če pilot uvede zrakoplov v levi zavoj?

- (1) Kompas pokaže spremembo kurza v levo, vendar več, kot je dejanska sprememba kurza.
- (2) Kompas spočetka pokaže spremembo kurza v desno.
- (3) Kompas kratak čas še kaže južni kurz, potem pa prične postopoma kazati magnetni kurz zrakoplova.

D-0140. Kaj bo kazal višinomer zrakoplova po pristanku, če ga nastavimo na QFE istega letališča?

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

D-0141. 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.

D-0142. 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.

D-0143. Višinomer zrakoplova kaže pri nespremenjeni nastavitvi preveč, če

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

D-0144. 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.

D-0145. 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.

D-0146. 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.

D-0147. 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.

D-0148. Kardansko obešen žiroskop s tremi prostimi osmi

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

D-0149. 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-0150. Kateri je tisti žiroskopski instrument, pri katerem je os žiroskopa nameščena navpično?

- (1) Samo kontrolnik leta.
- (2) Kontrolnik leta in umetni horizont.
- (3) Samo umetni horizont.

D-0151. Kaj kaže umetni horizont?

- (1) Kotni hitrosti zrakoplova okoli navpične in prečne osi.
- (2) Lego zrakoplova glede na vzdolžno in prečno os.
- (3) Lego zrakoplova glede na navpično os.
- (4) Kotne hitrosti zrakoplova okoli vseh treh osi.

D-0152. 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-0153. 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-0154. S kontrolnikom leta nadzira pilot gibanje zrakoplova okoli

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

D-0155. 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-0156. Os žiroskopa pri kontrolniku leta je vodoravna.

- (1) Pravilno.
- (2) Napačno.

D-0157. 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-0158. 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-0159. 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-0160. 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-0161. Kaj pomeni kazanje kontrolnika leta, če sta kazalec in kroglica oba odklonjena v desno, kot to kaže slika B?

(glej prilogo 8!)

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

D-0162. Kaj pomeni kazanje kontrolnika leta, če je kazalec odklonjen v levo, kroglica pa v desno, kot to kaže slika C?

(glej prilogo 8!)

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

D-0163. Katera od slik kontrolnika leta ustreza kazanju instrumenta med levim zavojem pri vožnji po tleh?

(glej prilogo 8!)

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

D-0164. 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-0165. 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-0166. Standardna radijska postaja v zrakoplovu deluje na frekvenčnem območju

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

D-0167. 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-0168. 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-0169. 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-0170. Standardna radijska postaja za jadralna letala potrebuje akumulator napetosti

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

D-0171. 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-0172. 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-0173. Kaj nastavljam z gumbom VOL na radijski postaji v zrakoplovu?

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

D-0174. 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-0175. Kaj naj stori pilot zrakoplova, če mu javijo, da ga po radijski zvezi slabo slišijo?

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

D-0176. 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-0177. V katerem od položajev mora biti nastavljeno stikalo ELT zrakoplova pred vzletanjem?

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

D-0178. 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-0179. ELT v jadralnem letalu dobiva električno energijo

- (1) iz akumulatorja, ki služi normalno za napajanje radijske postaje ali variometra.
- (2) iz akumulatorja za napajanje radijske postaje, če se pa ta izprazni, pa iz svoje lastne rezervne baterije.
- (3) obvezno iz svoje lastne baterije.

D-0180. 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-0181. Kdaj smemo preizkušati delovanje ELT?

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

D-0182. Za preizkus delovanja ELT moramo izbirno stikalo na napravi preklopiti v položaj

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

D-0183. Osnova navigacije s pomočjo GPS je

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

D-0184. Katera od navedenih trditev, ki zadevajo delo z GPS, je pravilna?

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

D-0185. Katero izhodiščno referenčno ravnino je potrebno selektirati pri začetni nastavitvi GPS?

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

LETALSKA METEOROLOGIJA (M)

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

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

M-0002. Kateri so zaporedni sloji atmosfere?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

M-0007. Koliko znašata standardna temperatura in standardni zračni tlak na morskem nivoju?

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

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

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

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

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

M-0010. Izotermija je

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

M-0011. Značilnost temperaturne inverzije je

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

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

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

M-0013. Kaj je temperaturna inverzija?

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

M-0014. Kakšne vremenske pogoje lahko pričakujemo poleti pod slojem prizemne temperaturne inverzije pri visoki vlažnosti zraka?

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

M-0015. Pri jadraniu blizu pobočij v hribovitem terenu moramo računati na najbolj nevarne razmere, če letimo

- (1) z vetrom na odvetni strani pobočja.
- (2) proti vetru na odvetni strani pobočja.
- (3) proti vetru na privetni strani pobočja.

M-0016. 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-0017. Med najbolj nevarne pojave, ki spremljajo vetrne valove, štejemo turbulentno področje

- (1) pod rotornimi oblaki.
- (2) nad rotornimi oblaki.
- (3) pod lentikularisi.

M-0018. 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-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. Kaj izračunavamo s pomočjo naslednje formule?

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

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

M-0023. 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-0024. 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-0025. 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-0026. Enota za podajanje zračnega tlaka v letalstvu je

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

M-0027. Kateri vrednosti ustreza normalni zračni tlak 1013,2 hPa?

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

M-0028. 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-0029. 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-0030. 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-0031. 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-0032. 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-0033. 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-0034. 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-0035. Katera sestavina zraka ima glavno vlogo pri meteoroloških pojavih?

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

M-0036. Količina vodnih hlapov, ki jo lahko vsebuje zrak, je v glavnem odvisna od

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

M-0037. 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-0038. Relativna vlažnost spuščajočega zraka v prosti atmosferi

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

M-0039. Kakšne vrednosti imajo v primeru megle temperatura zraka, rosišče, "spread" in relativna vlažnost?

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

M-0040. Posledica pomikanja toplega morskega zraka preko hladnih tal je

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

M-0041. 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-0042. 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-0043. 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-0044. 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-0045. Kateri so tisti oblaki, iz katerih ni pričakovati padavin?

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

M-0046. Padavine v obliki ploh v glavnem padajo iz oblakov tipa

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

M-0047. Pri kateri vrsti oblakov lahko pričakujemo padavine v obliki ploh?

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

M-0048. Kateri so tisti oblaki, pod katerimi lahko naletimo na intenzivne padavine v obliki ploh?

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

M-0049. Pri kateri vrsti oblakov ni pričakovati močnih padavin?

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

M-0050. Pri dobrem termičnem dnevu piha veter v zaprtih alpskih dolinah

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

M-0051. Kakšen veter pomeni znak na meteoroloških kartah?

(glej prilogo 13!)

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

M-0052. Kakšen veter piha v naših krajih pred prihodom oblačne fronte z zahoda?

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

M-0053. Kakšen veter lahko pričakujemo po prehodu hladne fronte, ki se Sloveniji približuje z zahoda?

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

M-0054. 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-0055. 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-0056. 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-0057. Kateri je najbolj nevaren pojav pri letenju v bližini nevihte?

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

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

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

M-0059. Oblaki, ki se pojavljajo na srednjih višinah, so

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

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

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

M-0061. Kateri oblaki že zgodaj dopoldne oznanjajo verjetnost nastanka neviht?

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

M-0062. 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-0063. Katera od naslednjih vrst oblakov se razteza skozi vsaj tri nivoje oblakov?

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

M-0064. Katera od naslednjih vrst oblakov se razteza skozi vsaj dva nivoja oblakov?

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

M-0065. Katera vrsta oblakov je značilna za stabilno atmosfero?

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

M-0066. Kateri oblaki so posledica termične konvekcije?

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

M-0067. Oblaki z najbolj razvito turbulenco so

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

M-0068. Katera vrsta oblakov je značilna za labilno atmosfero?

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

M-0069. Katera vrsta oblakov nastane pomladi in poleti na čistem nebu kot posledica močnega segrevanja tal?

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

M-0070. Dopoldne so se razvili kumulusi, opoldne pa je nebo z njimi že močno prekrito. V takšnem primeru moramo najbolj verjetno računati na

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

M-0071. Obsežno spuščanje zraka v področju visokega zračnega tlaka imenujemo

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

M-0072. 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-0073. Kateri neugodni vremenski pogoji so značilni za zimski anticiklon?

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

M-0074. 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-0075. 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-0076. 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-0077. 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-0078. 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-0079. 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-0080. 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-0081. 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-0082. 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-0083. Kateri vremenski pojav je poleti najbolj značilen za hladno fronto?

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

M-0084. 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-0085. Kateri oblaki so značilni za hladno fronto?

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

M-0086. 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-0087. 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-0088. 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-0089. Nagib frontalne površine pri topli fronti je

- (1) 1 : 80.
- (2) 1 : 150.
- (3) 1 : 250.
- (4) 1 : 500.

M-0090. Za stabilno zračno maso je značilen pojav

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

M-0091. Pojav cirrusne oblačnosti na splošno pomeni приход

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

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

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

M-0093. Katere vrste oblakov so značilne za prehod oblačnega sistema tople fronte?

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

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

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

M-0095. Pilot, ki je v pogojih močnega vetra padel iz sicer natančno centriranega termičnega vzgornika, bo verjetno našel isto dviganje

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

M-0096. S čelnim vetrom planirate pod kumulus in priletite na dokaj majhni višini točno pod oblak, variometer pa ne pokaže dviganja, ampak povečano padanje. Kaj boste storili, da najdete dviganje?

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

M-0097. Katera od navedenih trditev, ki zadevajo vpliv frontalnih sistemov na vreme za jadranje, je pravilna?

- (1) Počasno premikajoča fronta pogojuje najboljše pogoje za tvorbo termike.
- (2) Odlični pogoji za jadranje so v hladnem zraku pred hladno fronto.
- (3) Na odlične, več dni trajajoče termične razmere, najbolj pogosto naletimo v zračni masi za hladno fronto.

M-0098. Jakost termičnega vzgornika je odvisna od

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

M-0099. Vzrok temu, da se jakost termičnega vzgornika nad nivojem kondenzacije praviloma pojača, je

- (1) padanje torne sile z višino.
- (2) padanje koriolisove sile z višino.
- (3) veliki razkorak med temperaturo in rosiščem nad nivojem kondenzacije.
- (4) sproščanje latentne toplote pri kondenzaciji.

M-0100. Temperatura v termičnem vzgorniku pada z višino zaradi

- (1) padanja relativne vlažnosti zraka z višino v termičnem vzgorniku.
- (2) naraščanja koriolisove sile z višino.
- (3) padanja temperature zraka v okolici z višino.
- (4) raztezanja zraka zaradi zmanjševanja zračnega tlaka z višino.

M-0101. Katera je tista dnevna temperatura, pri kateri bodo termična dviganja prebila jutranjo inverzijo?

(glej prilogo 15!)

- (1) 5°C.
- (2) 10°C.
- (3) 13°C.
- (4) 15°C.

M-0102. Kakšno vreme za jadranje lahko pričakujete, če se v smeri sonca vidi cirusna oblačnost, ki narašča?

- (1) Kakovost termike ne bo prizadeta, ker gre za kondenzacijske sledi za reaktivnimi letali, ki pa na vreme za jadranje ne vplivajo.
- (2) Termika se bo poslabšala, ker cirusi slabijo moč sončnih žarkov; ti oblaki najavljajo verjeten prihod tople fronte.
- (3) Tekom naslednje ure je računati na pojavo močnega svežega vetra in padavin.
- (4) Kakovost termike ne bo prizadeta, ker cirusi nimajo nobenega vpliva na jakost termike.

M-0103. Vremenska napoved za jadrance obeta labilno atmosfero. Je razvoj termike v toku dneva mogoč, če je zjutraj na travi močna rosa, na nebu pa ni nobenih znakov nastajanja kumulusov?

- (1) Ne, ker zaradi mokrih tal ne more priti do nastanka termike.
- (2) Ne, ker je vremenska napoved očitno napačna.
- (3) Ne, ker je zaradi ohlajevanja prizemnega sloja ozračja nastala močna prizemna inverzija.
- (4) Da, ker bosta veter in segrevanje tal skoraj gotovo prebila prizemno inverzijo.

M-0104. 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-0105. 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-0106. 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-0107. 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-0108. 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-0109. 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-0110. 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-0111. 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-0112. 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-0113. 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-0114. Vremenska napoved za letališče Maribor je naslednja:

TAF LJMB 160000Z 161221 24015G25KT 6000 SCT035 TEMPO 1420 SHRA BKN020TCU=

Kakšno pomembno opozorilo, ki zadeva jadralno letenje, vsebuje ta napoved vremena ?

- (1) Količina oblačnosti se bo tu in tam povečala in pričakovati je občasne plohe, pihal pa bo rafalen jugozahodnik.
- (2) Pričakuje se, da bo veter spreminjal smer od 240 do 215 stopinj.
- (3) Pričakuje se enakomeren in zmeren dež.
- (4) Količina oblačnosti se bo tu in tam povečala, pihal bo rafalen jugozahodnik, padavin ne bo, pač pa se bo vidljivost tu in tam zmanjšala na 5 km.

M-0115. 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-0116. 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-0117. 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-0118. 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-0119. 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-0120. 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-0121. 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-0122. Glede na katero vremensko poročilo lahko v prihodnjih nekaj urah pričakujemo nevihte?

- a) 04012KT 3000 OVC012 04/03 Q1012 BECMG 5000=
- b) 34003KT 0800 SN VV02 M01/M02 Q1014 NOSIG=
- c) 16004KT 8000 SCT110 OVC220 04/M02 Q1008 NOSIG=
- d) 21005KT 9999 SCT040CB SCT100 29/18 Q1013 TEMPO 24016G30KT TS=

- (1) a.
- (2) b.
- (3) c.
- (4) d.

M-0123. 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-0124. 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-0125. 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-0126. 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-0127. 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-0128. 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.

LETALSKA NAVIGACIJA (N)

N-0001. Kateri točki na zemeljski obli določata zemljino os?

- (1) Severni geografski in severni magnetni pol.
- (2) Severni in južni geografski pol.
- (3) Severni in južni magnetni pol.
- (4) Ekvator-polobla.

N-0002. Približno koliko znaša obseg zemljinega ekvatorja?

- (1) 21.600 NM.
- (2) 40.075 km.
- (3) 30.000 NM.
- (4) 24.000 km.

N-0003. Premer zemljine oble na ekvatorju je v primerjavi z dolžino zemljine osi

- (1) večji za 43 km.
- (2) dvakrat večji.
- (3) enak.
- (4) manjši za 42 km.

N-0004. Premera zemljine oble na ekvatorju in na polih znašata

- (1) 40.076,594 km in 4.009,153 km.
- (2) 6.378,388 km in 6.356,912 km.
- (3) 12.757 km in 12.714 km.
- (4) 6.356,912 km in 6.378,388 km.

N-0005. Katera od naslednjih trditev, ki zadeva kroženje zemlje okoli sonca, je pravilna? Zemlja

- (1) obkroži sonce enkrat poleti in enkrat pozimi.
- (2) ne kroži okoli sonca, ampak miruje, sonce pa kroži okoli nje.
- (3) obkroži sonce v enem letu.
- (4) obkroži sonce v enem dnevu.

N-0006. Zemljina obla rotira

- (1) okoli svoje osi v smeri od vzhoda proti zahodu.
- (2) s soncem v smeri od vzhoda proti zahodu.
- (3) okoli svoje osi v smeri od zahoda proti vzhodu.
- (4) okoli t.i. sončnega obratnika.

N-0007. Zemljina tirnica je

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

N-0008. Letni časi so posledica

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

N-0009. Najkrajšo razdaljo med dvema točkama na zemljini obli imenujemo

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

N-0010. Veliki krog(i) na zemeljski obli je(so)

- (1) samo ekvator.
- (2) ekvator in poldnevnik.
- (3) ekvator, poldnevnik in vzporednik.
- (4) ekvator, poldnevnik in ortodrome.

N-0011. Katera od spodnjih trditev, ki zadeva zemljepisno mrežo, je pravilna?

- (1) Meridiani so vzporedni z ekvatorjem.
- (2) Meridiani sekajo ekvator pod pravim kotom.
- (3) Ničelni vzporednik poteka skozi Greenwich v Angliji.

N-0012. Ekvator je veliki krog, čigar ravnina

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

N-0013. Koliko velikih krogov (ortodrom) je mogoče določiti na zemljini obli?

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

N-0014. Veliki krog na zemljini obli je presek med površino zemlje in ravnino, ki poteka skozi

- (1) središče zemlje in je vedno pravokotna na zemljino os.
- (2) središče zemlje in je vedno poševna na zemljino os.
- (3) središče zemlje in oklepa z zemljino osjo poljuben kot.
- (4) dve poljubni točki na zemljinem površju; presek s površjem zemlje je najkrajša razdalja med dvema točkama.

N-0015. Kateri od navedenih krogov na zemljini obli nima središča v središču zemlje?

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

N-0016. Kaj je značilnost loksodrome?

- (1) Seka poldnevniko pod različnimi koti.
- (2) Je najkrajša razdalja med dvema točkama na zemljini obli.
- (3) Seka poldnevniko pod istim kotom.
- (4) Je veliki krog.

N-0017. Kateri krogi iz zemljepisne mreže so hkrati ortodrome in loksodrome?

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

N-0018. V kolikšnem času opravi sonce po nebu lok dolžine 5 ločnih stopinj?

- (1) V eni uri.
- (2) V 30 minutah.
- (3) V 20 minutah.
- (4) V 4 minutah.

N-0019. Sonce opravi v času ene ure med poldnevniko pot od

- (1) 5°E do 10°W.
- (2) 15°E do 5°E.
- (3) 10°E do 10°W.
- (4) 10°W do 5°E.

N-0020. V kakšnem času se spremeni kot sonca za 27 stopinj?

- (1) V 30 minutah.
- (2) V 90 minutah.
- (3) V 405 minutah.
- (4) V 108 minutah.

N-0021. Koordinirani svetovni čas (UTC) je

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

N-0022. 13:00 po srednjeevropskem poletnem času je

- (1) 1200 UTC.
- (2) 1400 UTC.
- (3) 0100 UTC.
- (4) 1100 UTC.

N-0023. Zrakoplov se nahaja nad Ljubljano in leti točno proti jugu. Ura je 1200 UTC. Sonce je torej

- (1) natančno spredaj.
- (2) levo od nosa zrakoplova.
- (3) desno od nosa zrakoplova.
- (4) levo ali desno od nosa zrakoplova, odvisno od letnega časa.

N-0024. Zemljepisna širina je razdalja točke na zemeljski obli od

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

N-0025. Koliko znaša zemljepisna širina točke na ekvatorju?

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

N-0026. Koliko znaša kotna razlika med zemljepisnima dolžinama točk A in B, katerih zemljepisni dolžini sta

A: 04° 14' 28" E

B: 02° 30' 30" E

- (1) 01° 43' 58".
- (2) 06° 44' 58".
- (3) 02° 44' 58".
- (4) 02° 16' 02".

N-0027. Koliko znaša razlika zemljepisnih širin toč A in B, ki ležita na naslednjih vzporednikih?

A: 15° 54' 30" N

B: 10° 33' 30" S

- (1) 05° 21' 00".
- (2) 26° 28' 00".
- (3) 25° 27' 00".
- (4) 05° 28' 00".

N-0028. Koliko znaša zemljepisna širina točke točke B, ki leži 240 NM severno od točke A z zemljepisno širino 62° 33' 00" N?

- (1) 58° 33' 00" N.
- (2) 86° 33' 00" N.
- (3) 66° 33' 00" N.
- (4) 64° 33' 00" N.

N-0029. Razdalja med 10. in 11. severno zemljepisno širino, merjena na poldnevniku, je

- (1) 60 SM.
- (2) 60 km.
- (3) 111 km.
- (4) 111 NM.

N-0030. Zemljepisni koordinati točke A na karti sta

(glej prilogo 10!)

- (1) N 49° 11,0' in E 21° 18,0'.
- (2) N 50° 11,0' in E 20° 12,0'.
- (3) N 50° 49,0' in E 20° 12,0'.
- (4) N 49° 49,0' in E 21° 18,0'.

N-0031. Kateri navigacijski orientir s karte se nahaja na poziciji z zemljepisnima koordinatama N 50° 19,0' in E 21° 04,2'?

(glej prilogo 10!)

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

N-0032. Koliko sta zemljepisni koordinati točke B na karti?

(glej prilogo 10!)

- (1) N 50° 07,4' in E 20° 31,0'.
- (2) N 57° 04,0' in E 20° 31,0'.
- (3) N 50° 07,4' in E 23° 01,0'.
- (4) N 57° 04,0' in E 21° 18,0'.

N-0033. Zemljepisni koordinati točke D na karti sta

(glej prilogo 11!)

- (1) N 44° 21,7' in E 79° 12,8'.
- (2) N 44° 21,7' in W 78° 47,2'.
- (3) N 44° 38,3' in E 78° 12,8'.
- (4) N 57° 04,0' in W 79° 12,8'.

N-0034. Katero vzletišče na karti ima zemljepisni koordinati N 44° 43,7' in W 78° 54,8'?

(glej prilogo 11!)

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

N-0035. Zemljepisni koordinati vojaškega letališča Greenbank na karti sta

(glej prilogo 11!)

- (1) N 44° 52,2' in W 78° 58,8'.
- (2) N 44° 07,8' in W 79° 01,2'.
- (3) N 44° 07,8' in W 78° 58,8'.
- (4) N 44° 52,2' in W 79° 01,2'.

N-0036. Razdalja 1 NM pomeni

- (1) dolžino ene ločne minute na poldnevniku.
- (2) natančno 40-tisoči del obsega zemljine oble.
- (3) razdaljo med poldnevnikom in polom.
- (4) obseg polarnega kroga.

N-0037. Dolžina ene navtične milje je

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

N-0038. Enačba za hitro pretvarjanje kilometrov v navtične milje je

- (1) $(\text{km} : 2) + 10\%$.
- (2) $(\text{km} \times 2) - 22\%$.
- (3) $(\text{km} : 2) - 10\%$.
- (4) $(\text{km} \times 2) - 10\%$.

N-0039. Približno koliko kilometrov je 70 navtičnih milj?

- (1) 130 km.
- (2) 135 km.
- (3) 140 km.
- (4) 145 km.

N-0040. Dolžina ene statutne milje je

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

N-0041. Koliko kilometrov je 50 SM (statutnih milj)?

- (1) Približno 92 km.
- (2) Natančno 100 km.
- (3) Malo manj kot 75 km.
- (4) Približno 80 km.

N-0042. Kje lahko na karti izmerimo razdaljo med dvema točkama, ki smo jo zajeli s šestilom ali pa označili na robu kosa papirja?

- (1) Na vsakem poldnevniku.
- (2) Samo na srednjem poldnevniku med točkama.
- (3) Samo na merilu na robu karte.
- (4) Na vsakem poldnevniku ali pa na merilu na robu karte.

N-0043. Prva razdalja, ki znaša 15 km, pomeni na določeni karti 6 cm, druga razdalja, ki je 10 km, pa je na isti karti 4 cm. Merilo karte je torej

- (1) 1:300 000.
- (2) 1:250 000.
- (3) 1:400 000.
- (4) 1:500 000.

N-0044. Koliko centimetrov pomeni razdalja 105 km na karti v merilu 1:500 000?

- (1) 10,5 cm.
- (2) 21,0 cm.
- (3) 42,0 cm.
- (4) 84,0 cm.

N-0045. Koliko centimetrov znaša razdalja 220 km na karti v merilu 1:500 000?

- (1) 110 cm.
- (2) 11 cm.
- (3) 44 cm.
- (4) 40,4 cm.

N-0046. Koliko znaša razdalja med točkama A in B na karti?

(glej prilogo 10!)

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

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

(glej prilogo 10!)

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

N-0048. Razdalja med točkama C in A na karti je

(glej prilogo 10!)

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

N-0049. Dolžina rute D-E na karti je

(glej prilogo 11!)

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

N-0050. Razdalja med točkama E in F na karti je

(glej prilogo 11!)

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

N-0051. Kolika je dolžina rutnega segmenta F-D na karti?

(glej prilogo 11!)

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

N-0052. Kakšno pot preleti zrakoplov v času dveh minut in pol pri potni hitrosti 98 vozlov?

- (1) 2,45 NM.
- (2) 3,35 NM.
- (3) 4,08 NM.

N-0053. Razdalja med točkama ALFA in BRAVO je 107 NM. Zrakoplov je za prvih 16 NM potreboval 10 minut. Koliko časa bi torej trajal celoten let med točkama ALFA in BRAVO, če bi ostala potna hitrost nespremenjena?

- (1) 1 uro in 6 min.
- (2) 1 uro in 3 minute.
- (3) 1 uro in 1 minuto.
- (4) 59 minut.

N-0054. Katera oznaka v trikotniku vetra na sliki pomeni pravi potni kot? (glej prilogo 12!)

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

N-0055. Katera oznaka v trikotniku vetra na sliki pomeni pravi kurz? (glej prilogo 12!)

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

N-0056. Katera oznaka v trikotniku vetra na sliki pomeni magnetni kurz? (glej prilogo 12!)

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

N-0057. Katera oznaka v trikotniku vetra na sliki pomeni kompasni kurz? (glej prilogo 12!)

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

N-0058. Katera oznaka v trikotniku vetra na sliki pomeni kot popravka zaradi vetra? (glej prilogo 12!)

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

N-0059. Katera oznaka v trikotniku vetra na sliki pomeni magnetno deklinacijo? (glej prilogo 12!)

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

N-0060. Katera oznaka v trikotniku vetra na sliki pomeni deviacijo kompasa? (glej prilogo 12!)

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

N-0061. Katera oznaka v trikotniku vetra na sliki pomeni dejansko zračno hitrost (TAS) zrakoplova?

(glej prilogo 12!)

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

N-0062. Katera oznaka v trikotniku vetra na sliki pomeni potno hitrost zrakoplova (GS)?

(glej prilogo 12!)

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

N-0063. Katera oznaka v trikotniku vetra na sliki pomeni vektor vetra?

(glej prilogo 12!)

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

N-0064. Dolžino v metrih hitro pretvorimo v dolžino v čevljih s pomočjo enačbe

- (1) $m \times 0,3$.
- (2) $(m \times 3) + 10\%$.
- (3) $(m : 10) \times 3$.
- (4) $(m \times 3) : 10$.

N-0065. Višina 1.500 m znaša približno

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

N-0066. Na karti čitamo višino ovire 275 m. Katera je tista najmanjša višina v čevljih, na kateri smemo leteti nad oviro, da bi zadostili predpisu o 1.000 ft višinske rezerve pri letenju nad ovirami?

- (1) 2.230 ft.
- (2) 2.130 ft.
- (3) 1.900 ft.
- (4) 1.230 ft.

N-0067. Višina 6.000 ft znaša približno

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

N-0068. Približno koliko znaša barometriška višina (Pressure Altitude), če kaže višinomer zrakoplova, ki je nastavljen na tlak QNH 1030 hPa, višino 6.500 ft?

- (1) 7.500 ft.
- (2) 6.000 ft.
- (3) 6.500 ft.

N-0069. Tlaku QFE 1000 hPa na letališču z nadmorsko višino 200 m ustreza približno tlak QNH

- (1) 985 hPa.
- (2) 990 hPa.
- (3) 1025 hPa.
- (4) 1035 hPa.

N-0070. Koliko pokaže višinomer zrakoplova, če mu spremenimo nastavitev s 1010 hPa na 1000 hPa?

- (1) Približno 300 ft manj.
- (2) Približno 300 ft več.
- (3) Nespremenjeno višino.
- (4) Različno, odvisno od QNH.

N-0071. Višinomer zrakoplova, nastavljen na 1008 hPa, kaže na zemlji 1.600 ft. Kakšen bo odčitek višine, če mu spremenimo nastavitev na 1009 hPa?

- (1) 1.590 ft.
- (2) 1.630 ft.
- (3) 1.610 ft.
- (4) 1.570 ft.

N-0072. V primeru, ko na višinomeru zrakoplova na zemlji spremenimo nastavitev z 996 hPa na 1033 hPa, se odčitek višine

- (1) ne spremeni.
- (2) poveča.
- (3) pri visokih temperaturah zmanjša, pri nizkih pa poveča.
- (4) zmanjša za 1.000 ft.

N-0073. 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.

N-0074. Katera vrednost je vračunana v magnetnem potnem kotu?

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

N-0075. Kako imenujemo kot med smerjo proti geografskemu in smerjo proti magnetnemu severu?

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

N-0076. 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-0077. Kako imenujemo linije na geografskih kartah, ki povezujejo točke z enako magnetno deklinacijo?

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

N-0078. Linije na geografskih kartah, ki povezujejo točke z ničelno magnetno deklinacijo, imenujemo

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

N-0079. Koliko znaša magnetna deklinacija področja, ki ga prikazuje karta?

(glej prilogo 10!)

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

N-0080. Magnetna deklinacija področja na karti je

(glej prilogo 11!)

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

N-0081. V enačbi za preračunavanje magnetne smeri iz dane prave smeri se zahodna deklinacija

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

N-0082. 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-0083. 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-0084. 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-0085. 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-0086. Koliko znaša magnetni potni kot rutnega segmenta A-B?

(glej prilogo 10!)

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

N-0087. Magnetni potni kot za let od točke B do točke C je

(glej prilogo 10!)

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

N-0088. Kolikšen je magnetni potni kot od točke C proti točki A?

(glej prilogo 10!)

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

N-0089. Magnetni potni kot rutnega odseka D-E je

(glej prilogo 11!)

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

N-0090. Določite magnetni potni kot za let od točke E do točke F!

(glej prilogo 11!)

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

N-0091. Magnetni potni kot rute F-D na karti znaša

(glej prilogo 11!)

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

N-0092. 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-0093. PODANO JE: magnetna deklinacija 3°W, magnetni potni kot 188°, kompasni kurz brez vetra 190°. Koliko znašata devijacija kompasa in pravi potni kot?

- (1) 2°W, 191°.
- (2) 2°W, 185°.
- (3) 4°E, 194°.
- (4) 3°W, 189°.

N-0094. PODANO JE: pravi potni kot 259°, magnetni potni kot 255°, devijacija kompasa 2°E. Koliko znašata magnetna deklinacija in kompasni kurz brez vetra?

- (1) 4°W, 251°.
- (2) 2°W, 255°.
- (3) 4°E, 253°.
- (4) 2°E, 249°.

N-0095. 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-0096. 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-0097. 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-0098. Koliko znaša kompasni kurz zrakoplova pri naslednjih podatkih?

pravi potni kot 168°
 kot popravka $+6^\circ$
 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-0099. V navigaciji pomeni pojem "kot zanosa"

- (1) kot med vzdolžno osjo zrakoplova in dejansko trajektorijo poti.
- (2) razliko med smerjo potne hitrosti zrakoplova in zadanim potnim kotom.
- (3) razliko med magnetnim potnim kotom in smerjo vetra.
- (4) razliko med vpadnim kotom vetra na vektor dejanske zračne hitrosti in vzdolžno osjo zrakoplova.

N-0100. 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-0101. Koliko znašata vzdolžna in bočna komponenta vetra 280°/15 kt na stezi, katere magnetna smer je 220°?

(glej prilogo 14!)

- (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-0102. Koliko znašata vzdolžna in bočna komponenta vetra 030°/10 kt na stezi, katere magnetna smer je 330°?

(glej prilogo 14!)

- (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-0103. Koliko znašata vzdolžna in bočna komponenta vetra 130°/20 kt na stezi, katere magnetna smer je 040°?

(glej prilogo 14!)

- (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-0104. Kolika je bočna komponenta vetra pri pristajanju na RWY18, če stolp javlja veter 220°/30 kt?

(glej prilogo 14!)

- (1) 19 kt.
- (2) 23 kt.
- (3) 30 kt.
- (4) 34 kt.

N-0105. Koliko znaša čelna komponenta vetra pri pristajanju na RWY18, če stolp javlja veter 220°/30 kt?

(glej prilogo 14!)

- (1) 19 kt.
- (2) 23 kt.
- (3) 30 kt.
- (4) 34 kt.

N-0106. 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 14!)

- (1) RWY 06.
- (2) RWY 14.
- (3) RWY 24.
- (4) RWY 32.

N-0107. Pri vetru $360^\circ/20$ 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 14!)

- (1) RWY 06.
- (2) RWY 14.
- (3) RWY 24.
- (4) RWY 32.

N-0108. 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 14!)

- (1) 18 kt.
- (2) 25 kt.
- (3) 29 kt.
- (4) 35 kt.

N-0109. 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 14!)

- (1) 13 kt.
- (2) 16 kt.
- (3) 18 kt.
- (4) 20 kt.

N-0110. 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 14!)

- (1) 20 kt.
- (2) 18 kt.
- (3) 15 kt.
- (4) 12 kt.

N-0111. 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-0112. 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-0113. Inklinacija ima ničelno vrednost

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

N-0114. 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-0115. 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-0116. 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-0117. Napaka pospeševanja pri magnetnem kompasu zrakoplova je največja v smereh

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

N-0118. 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-0119. 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-0120. 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-0121. 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-0122. 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-0123. 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-0124. Pri izvajanju zavojev z zrakoplovom na severni polobli je potrebno upoštevati, da magnetni kompas v severnih smereh

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

N-0125. Pri izvajanju zavojev z zrakoplovom na severni polobli je potrebno upoštevati, da magnetni kompas v južnih smereh

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

N-0126. Pri izravnavanju iz zavoja z zrakoplovom na severni polobli magnetni kompas v severnih kurzih

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

N-0127. 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-0128. Z levim nagibom 15° zavijate iz smeri 070° v smer 360°. Kateri je tisti kompasni kurz, pri katerem boste pričeli izravnovati zrakoplov iz zavoja?

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

N-0129. 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-0130. 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-0131. 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-0132. Katera od navedenih oznak pomeni odčitano hitrost zrakoplova, popravljeno za instrumentalno in položajno napako?

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

N-0133. Kalibrirana hitrost zrakoplova, popravljena glede na višino leta in temperaturo, je

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

N-0134. Kaj je vzrok temu, da dejanska zračna hitrost (TAS) v principu ni enaka kalibrirani hitrosti (CAS) zrakoplova?

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

N-0135. Kalibrirana hitrost (CAS) je enaka dejanski zračni hitrosti (TAS) zrakoplova

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

N-0136. 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.

N-0137. Kaj pomeni merska enota vozela (kt), ki se uporablja v letalstvu?

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

N-0138. Hitrost vetra 10 m/sec je približno

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

N-0139. Hitrost 120 km/h, izražena v vozlih je

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

N-0140. Hitrost vetra 5 kt pomeni približno

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

N-0141. Variometer vlečnega letala kaže 500 ft/min, kar pomeni, da se zaprega dviga s približno

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

N-0142. Približno koliko znaša dejanska zračna hitrost (TAS) jadralnega letala na nadmorski višini 4.000 m pri standardnih pogojih, če pilot čita na brzinomeru 100 km/h?

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

N-0143. Kolika je potna hitrost (GS) zrakoplova, če le-ta preleti v času 40 min razdaljo, ki predstavlja na karti v merilu 1:500 000 dolžino 10,8 cm?

- (1) 81 kt.
- (2) 100 mph.
- (3) 81 km/h.
- (4) 100 km/h.

N-0144. Zrakoplov bi v pogojih brez vetra preletel razdaljo 120 km v 2 urah in 40 minutah, dejansko pa je za to pot potreboval 3 ure in 5 minut. Koliko znaša vzdolžna komponenta vetra na ruti?

- (1) 16 kt v rep.
- (2) 16 km/h v čelo.
- (3) 6 km/h v čelo.
- (4) 6 kt v rep.

N-0145. Dolžina rute od točke X do točke Y preko vmesne kontrolne točke Z je 84 km. Zrakoplov je za let od točke X do vmesne kontrolne točke Z, ki je od točke X oddaljena 35 km, potreboval 50 minut. Koliko časa bo torej trajal let od točke X do točke Y?

- (1) 45 minut.
- (2) 2 uri.
- (3) 50 minut.
- (4) 1 uro in 10 minut.

N-0146. Kolika je finesa jadralnega letala v brezvetrju, če kaže variometer pri hitrosti 130 km/h padanje 1,2 m/sec?

- (1) 17.
- (2) 30.
- (3) 35.
- (4) 40.

N-0147. Kolika je finesa jadralnega letala pri hrbtnem vetru 30 km/h, če kaže variometer pri hitrosti 150 km/h padanje 1,6 m/sec?

- (1) 42.
- (2) 37.
- (3) 31.
- (4) 26.

N-0148. Kolika je finesa jadralnega letala pri 20 km/h vetra v čelo, če kaže variometer pri hitrosti 120 km/h padanje 1 m/sec?

- (1) 22.
- (2) 24.
- (3) 26.
- (4) 28.

N-0149. Od zadnjega dviganja do 45 km oddaljenega letališča nameravate z jadralnim letalom planirati s hitrostjo, ki da fineso 30. Na kateri višini boste zapustili dviganje in pričeli z doletom, če upoštevate, da ni vetra, ter da morate prileteti nad letališče na višini 200 m?

- (1) 1.700 m.
- (2) 1.500 m.
- (3) 1.350 m.
- (4) 1.150 m.

N-0150. Na kateri razdalji od letališča z nadmorsko višino 460 m lahko pričnete z doletom in koliko časa boste porabili za planiranje, če ni vetra in če so baze kumulusov na višini 2.300 m nad letališčem, planirali pa boste s hitrostjo 110 km/h, pri kateri je finesa 25? (Upoštevajte predpisano višino 200 m za vstop v letališki krog!)

- (1) 41 km, 22 min.
- (2) 44 km, 24 min.
- (3) 46 km, 25 min.
- (4) 53 km, 29 min.

N-0151. Na kateri nadmorski višini bi pričeli z doletom in koliko časa bi potrebovali za planiranje do letališča z elevacijo 180 m, če se z jadralnim letalom nahajate 55 km pred letališčem, planirati pa nameravate s hitrostjo 120 km/h, pri kateri je finesa 35? Vetra ni, upoštevajte pa 200 m višinske rezerve za vstop v letališki krog.

- (1) 1.550 m, 28 min.
- (2) 1.580 m, 14 min.
- (3) 1.950 m, 28 min.
- (4) 2.580 m, 28 min.

N-0152. Katera je tista relativna višina, na kateri bi z jadralnim letalom prileteli nad letališče in koliko časa bi potrebovali za planiranje, če nameravate pričeti končni dolet izpod baze kumulusa 42 km pred letališčem s hitrostjo 110 km/h, ki da fineso 35? Vetra ni, baze kumulusov pa so na višini 2.100 m nad letališčem.

- (1) 630 m, 23 min.
- (2) 900 m, 23 min.
- (3) 1.230 m, 23 min.
- (4) 1.470 m, 32 min.

N-0153. 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-0154. 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-0155. 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-0156. 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-0157. Koliko satelitov sestavlja Global Positioning System (GPS)?

- (1) 15.
- (2) 22.
- (3) 24.

N-0158. 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-0159. Koliko satelitov Global Positioning System-a (GPS) je potrebnih za določitev tri-dimenzionalne pozicije in točnega časa?

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

N-0160. Sprejem signala GPS je v veliki meri odvisen od višine leta zrakoplova. Trditev je

- (1) pravilna.
- (2) napačna.

N-0161. 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-0162. Točnost GPS je, podobno kot to velja za VOR, v veliki meri odvisna od oddaljenosti izbrane točke. Trditev je

- (1) pravilna.
- (2) napačna.

N-0163. GPS vodi zrakoplov na ruti po

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

N-0164. 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-0165. Katere smeri normalno izberemo pri prednastavitvi GPS?

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

N-0166. Katero geodetsko izhodišče (Map Datum) selektiramo pri začetni nastavitvi GPS?

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

N-0167. 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 ukrenemo kot pilot jadralnega letala v aerzapregi, če je vlečno letalo še na tleh, jadralno pa se je že odlepilo od tal in ga bočni veter zanaša v levo?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

F-0006. V katero stran praviloma zavijemo z jadralnim letalom v primeru odpenjanja vlečne vrvi pri vzletanju v aerzapregi oziroma prekinjenega vzletanja pri letenju na vitel, z namenom izvesti kapljasti zavoj in pristati v nasprotni smeri od smeri vzletanja, če piha bočno-čelni veter?

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

F-0007. Najbolj pomembna stvar pri izvenletališkem pristanku z jadralnim letalom je

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

F-0008. Pri izvenletališkem pristanku z zrakoplovom ocenimo smer vetra pri tleh po

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

F-0009. Kateri od navedenih postopkov je pravilen v primeru, če na preletu izgubimo višino?

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

F-0010. Potem, ko ste na preletu v ravnici izbrali teren za pristanek, ga nadleteli in si ga dobro ogledali, se odločite še za zadnji poizkus jadriranja v bližini terena. Kje boste praviloma iskali termično dviganje?

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

F-0011. Prioriteta terenov za izvenletališki pristanek z jadralnim letalom je:

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

F-0012. Kateri od navedenih terenov je praviloma najbolj primeren za izvenletališki pristanek z jadralnim letalom?

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

F-0013. Izvenletališki pristanek z jadralnim letalom praviloma izvedemo

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

F-0014. Katera od navedenih trditev, ki zadevajo izvenletališki pristanek z jadralnim letalom, je pravilna?

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

F-0015. Kako bi na preletu pristali z jadralnim letalom na travnik, ki ima na privetrnem koncu dovozno cesto, primerno za dostop s transportnim vozom?

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

F-0016. Pilot jadralnega letala na preletu spravlja sebe in druge v nevarnost, če

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

F-0017. Z jadralnim letalom pristajamo na teren izven letališča

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

F-0018. S kakšno hitrostjo pristajamo pri izvenletališkem pristanku na teren z izrazitim vzdolžnim vzponom?

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

F-0019. Faza leta, pri kateri je največja možnost, da na jadralnem letalu pride do zloma vzgona zaradi striženja vetra, je

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

F-0020. 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 krmarnjivost 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-0021. 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-0022. Ali med doletom za pristanek v pogojih rafalnega vetra letimo z zrakoplovom z normalno doletno hitrostjo?

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

F-0023. V kateri smeri pristajamo z jadralnim letalom pri izvenletališkem pristanku na teren z izrazitim vzdolžnim nagibom?

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

F-0024. Izvenletališki pristanek z jadralnim letalom, ki ima uvlačljivo podvozje, normalno izvajamo

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

F-0025. Dotik tal pri izvenletališkem pristanku z zrakoplovom mora biti normalno izveden

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

F-0026. Kateri od navedenih postopkov je pravilen v primeru, če pri pristajanju jadralno letalo z odprtimi zračnimi zavorami izravnamo previsoko nad tlemi?

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

F-0027. Najbolj pogost vzrok za "predolg" pristanek pri izvenletališkem pristanku z jadralnim letalom je

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

F-0028. 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-0029. Pilot jadralnega letala, ki je primoran izvenletališko pristati v visoko žito, mora

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

F-0030. Kaj bi kot pilot jadralnega letala ukrenili, če bi pri izvenletališkem pristanku v končnem doletu nenadoma zagledali pravokotno na smer leta vod visoke napetosti?

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

F-0031. Kaj ukrenemo, če pri izvenletališkem pristajanju z jadralnim letalom v končnem doletu nepričakovano zagledamo visoko oviro, n.pr. drevored?

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

F-0032. Kako z jadralnim letalom izvenletališko pristanemo v primeru, če neposredno pred dotikom tal ugotovimo, da je teren zelo neraven?

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

F-0033. Kako pristajamo z jadralnim letalom v sili na teren pod visokim rastlinjem (visoka trava ali žito)?

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

F-0034. 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-0035. Z jadralnim letalom pristajamo na kratek in moker teren

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

F-0036. Kako pristajamo z jadralnim letalom na razmočeno njivo?

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

F-0037. Kako bi v sili pristali z jadralnim letalom na vodo?

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

F-0038. Kateri od navedenih postopkov pri pristajanju v sili z jadralnim letalom na vodo je pravilen?

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

F-0039. Kako bi z jadralnim letalom v sili pristajali v obrežno plitvino jezera, če teren na obali ne bi bil primeren za zasilni pristanek?

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

F-0040. Kateri od navedenih postopkov je pravilen v primeru, če je pri izvenletališkem pristanku z jadralnim letalom po dotiku tal očitno, da je teren prekratek in da se bomo zaleteli v ovire na koncu na koncu terena?

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

F-0041. Kako izvedemo izvenletališki pristanek z jadralnim letalom, če je na voljo samo prekratek teren z ovirami na izteku?

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

F-0042. Najboljši način za zaustavitev "vrtiljaka" v levo z jadralnim letalom na pristanku je

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

F-0043. Potrebna višina za odprtje reševalnega padala pri običajnih hitrostih je

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

F-0044. Katera metoda je najprimernejša za zalušanje jadrlnega letala s padalom na malih višinah in pri hitrostih do 150 km/h?

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

F-0045. Pri zalušanju jadrlnega letala s padalom iz pikiranja mora pilot

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

F-0046. Pravilni postopek zalušanja jadrlnega letala s padalom je:

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

F-0047. Jadrlno letalo v vrju praviloma zaluščamo

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

F-0048. Stabilnost padanja med aktiviranjem padala zagotovimo s tem, da

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

F-0049. Kaj je potrebno storiti pri prostem padanju s hrptom navzdol?

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

F-0050. Prva naloga pilota po odprtju kupole padala je

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

F-0051. V izogib poškodbam je potrebno doskočiti s padalom

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

F-0052. Doskok s padalom brez izreza mora biti vedno izveden z vetrom v

- (1) hrbet.
- (2) bok.
- (3) čelo.

F-0053. Pri doskoku s padalom na žice je potrebno paziti na to, da

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

F-0054. Kako pri doskoku s padalom na vodo zagotovimo, da ne bi prezgodaj skočili iz vezi in se poškodovali pri udarcu ob vodno gladino?

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

F-0055. Kaj storimo, če nas po doskoku s padalom zaradi močnega nevihtnega vetra kupola vleče po tleh?

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

F-0056. Koga bi poklicali potem, ko ste imobilizirali pilota, ki je po nesreči z zrakoplovom v šoku in ima hude bolečine v hrbtu?

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

F-0057. Kdo je dolžan po svojih močeh in znanju pomagati ponesrečenim v nezgodi?

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

F-0058. Komur damo praviloma prednost pri nujenju prve pomoči pri nesreči, če je poškodovanih več oseb?

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

F-0059. Kateremu ponesrečencu najprej pomagamo?

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

F-0060. Poškodovanemu v nesreči

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

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

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

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

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

F-0063. Kaj bi storili, če se vam med čakanjem na reševalce zbudi pri poškodovanem sum za notranjo krvavitev in se mu stanje slabša?

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

F-0064. Katere so tiste poškodbe, pri katerih je poškodovanemu med čakanjem na zdravniško pomoč dovoljeno dati osvežilne napitke?

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

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

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

F-0066. Kaj damo piti ponesrečenemu po hudi izgubi krvi, če mora dalj časa čakati na prevoz v bolnišnico?

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

F-0067. Kakšen ležeči položaj je pravilen v primeru poškodbe z izgubo večje količine krvi iz rane na stegnu?

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

F-0068. Kateri način za dokončno ustavitev hujše krvavitve je v prvi pomoči najbolj primeren?

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

F-0069. Kaj je potrebno najprej storiti pri hujši krvavitvi iz rane na podlahti?

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

F-0070. Kako tesno smemo zategniti kompresijsko obvezo? Toliko, da

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

F-0071. Kateri je tisti razlog, zaradi katerega poškodovanemu, ki hudo krvavi iz rane na vratu, ne moremo napraviti zanesljive kompresijske obveze?

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

F-0072. Kateri od navedenih vrstnih redov postopkov pri hudi krvavitvi uda je pravilen?

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

F-0073. Kdaj lahko pri krvavitvi na vratu, pazduhi ali dimljah pritisnemo na rano kar z golo pestjo ali s prsti?

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

F-0074. Kako zaustavimo hudo krvavitev v dimljah?

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

F-0075. Kakšen je pravilen vrstni red ukrepov prve pomoči pri hudem krvavenju iz rane na podlahti?

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

F-0076. Kako oskrbimo odtrganino uda?

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

F-0077. Kaj je še potrebno storiti, potem ko namestimo kompresijsko obvezo na nadlahti?

- (1) Imobilizirati ud.
- (2) Nič.
- (3) Kontrolirati pulz na zapestju poškodovane roke in imobilizirati ud.

F-0078. Kakšna je barva kože in ustnic poškodovanca, ki se duši?

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

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

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

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

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

F-0081. Kateremu od treh navedenih poškodovanih bi pomagali z umetnim dihanjem?

- (1) Nezavestnemu, ki ga je udaril električni tok in ne diha.
- (2) Nezavestnemu, ki leži na hrbtu in hrope.
- (3) Poškodovancu s poškodovano hrbtenico.

F-0082. Kaj najprej storimo, če koga zadene električni tok (je nezavesten, ne diha in je še v stiku z tokovodnikom)?

- (1) Takoj pričnemo z umetnim dihanjem.
- (2) Prekinemo stik s tokom (s suho palico, letvo in podobnim).
- (3) Pokličemo reševalce.

F-0083. Kaj je potrebno storiti, če je poškodovani nemiren, čeprav leži na boku, hrope in je pomodrel?

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

F-0084. Kateremu poškodovanemu moramo najprej pomagati?

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

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

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

F-0086. Kateremu ponesrečencu dajemo umetno dihanje?

- (1) Nezavestnemu, ki diha.
- (2) Tistemu, ki ima zaprto poškodbo glave in ne diha.
- (3) Tistemu, ki je v šoku in ima zaprt prelom stegenice.

F-0087. Kako očistimo dihalne poti poškodovanemu, ki se duši?

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

F-0088. Kaj je potrebno storiti pred pričetkom umetnega dihanja z usti?

- (1) Prepričamo se, da poškodovani nima zlomljenih reber.
- (2) Poškodovanemu upognemo glavo nazaj.
- (3) Poškodovanemu oskrbimo morebitne rane.

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

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

F-0090. V kakšnih presledkih vpihavamo zrak ponesrečencu pri umetnem dihanju z usti?

- (1) 24-krat v minuti.
- (2) 12- do 16-krat v minuti.
- (3) 8-krat v minuti.

F-0091. Kako pri dajanju umetnega dihanja z usti zajemamo zrak?

- (1) Kolikor mogoče globoko.
- (2) Malo globlje kot pri običajnem vdihu.
- (3) Manj, kot vdihujemo običajno.

F-0092. Koliko časa je potrebno izvajati umetno dihanje?

- (1) Dokler poškodovani ne prične dihati sam, oziroma vsaj 2 uri, če prej ne pride zdravnik.
- (2) Dokler se ne utrudimo.
- (3) Največ pol ure.

F-0093. Kako poskusimo pogasiti požar na motorju na tleh, če nimamo gasilnega aparata?

- (1) Z vodo.
- (2) Motor pokrijemo z odejo in ga zasujemo s peskom ali prstjo.
- (3) Pokličemo gasilce.

F-0094. Kako pomagamo, če se kdo polije s kislino iz akumulatorja?

- (1) Prizadeti del telesa samo sterilno obvežemo.
- (2) Hitro izperemo kislino z veliko vode in nato sterilno obvežemo.
- (3) Prizadeti del namažemo z mazilom in obvežemo.

F-0095. Kaj je potrebno storiti, če komu brizgne v oko tekočina iz akumulatorja?

- (1) Oko izperemo z vodo, sterilno obvežemo in poškodovanega napotimo k zdravniku.
- (2) Poškodovanega obvežemo.
- (3) Ukrepanje ni potrebno.

F-0096. Pri katerih od navedenih poškodb poškodovanemu ni dovoljeno dajati osvežilne napitke, če dalj časa ni reševalcev?

- (1) Pri poškodbah trebuha.
- (2) Pri opeklinah in hudih krvavitvah.
- (3) Pri zlomu podlahti.

F-0097. Kako oskrbimo hujšo rano?

- (1) Posujemo jo s praškom za rane in jo obvežemo.
- (2) Polijemo jo z žganjem in jo obvežemo.
- (3) Obvežemo jo s prvim povojem.

F-0098. Katere vrste ran je izjemoma dovoljeno izpirati?

- (1) Globoke rane, polne tujkov.
- (2) Umazane odrgnine, zelo plitve umazane rane in rane zaradi ugriza.
- (3) Rane na prstih.

F-0099. Kako oskrbimo večjo rano?

- (1) Izperemo jo z razkužilom in jo nato posujemo s praškom.
- (2) Nanjo ne dajemo ničesar in jo le sterilno obvežemo.
- (3) Izpiramo jo s hladno vodo.

F-0100. Kako pomagamo pri omrzlinah na rokah?

- (1) Omrzline postopoma ogrevamo z vodo.
- (2) Roke drgnemo s snegom.
- (3) Omrzline segrevam v topli kopeli s temperaturo 40°C.

F-0101. Za kaj so predvsem namenjeni prvi povoji?

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

F-0102. Kako oskrbimo majhno opeklino na roki?

- (1) Hladimo jo z vodo in nato sterilno obvežemo.
- (2) Namažemo jo z mazilom.
- (3) Posujemo jo s praškom za rane.

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

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

F-0104. Kako oskrbimo obsežnejšo opeklino na obrazu?

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

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

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

F-0106. Kako ravnamo pri nudenju prve pomoči v primeru opeklina roke in zapestja?

- (1) Hladimo z vodo in sterilno obvežemo.
- (2) Namažemo z mazilom in obvežemo s prvim povojem.
- (3) Obvežemo samo suho sterilno.

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

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

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

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

F-0109. Kakšen je primeren položaj za prevoz poškodovanca s prelomom reber?

- (1) Na hrbtu s podloženim ledvenim delom.
- (2) Napol sedeč.
- (3) Vodoraven in vznak.

F-0110. Kaj je najbolj verjeten vzrok vijuganju jadralnega letala v aerozapregi?

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

F-0111. Ali prste pri imobilizaciji podlahti tudi obvežemo?

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

F-0112. 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-0113. 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-0114. Po kakšnem vrstnem redu ukrepamo pri nudenju prve pomoči nezavestnemu poškodovanemu z odprtim zlomom desne goleni?

- (1) - obrnemo ga na bok,
- obvežemo rano,
- imobiliziramo zlom.
- (2) - obvežemo rano,
- obrnemo ga na bok,
- imobiliziramo golen.

F-0115. 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-0116. 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-0117. 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-0118. 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-0119. 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-0120. Najmaj koliko oseb mora sodelovati pri imobilizaciji poškodovane hrbtenice?

- (1) Dve.
- (2) Štiri.
- (3) Šest.

F-0121. Zakaj je potrebno posebno previdno prenašati poškodovanega, pri katerem sumimo, da ima poškodovano hrbtenico?

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

F-0122. Kako ravnamo s poškodovanim, za katerega domnevamo, da ima poškodovano hrbtenico, v bližini pa ni primerne deske?

- (1) Pomagamo mu previdno sestati, in tako naj počaka na reševalce.
- (2) Naredimo mu ležišče na ravnem terenu in ga tja prenesemo z najmanj tremi pomočniki.
- (3) Pustimo ga ležati, kjer je.

F-0123. V katerega od navedenih položajev namestimo imobilizirani spodnji ud?

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

F-0124. 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-0125. 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-0126. Katera je tista vrsta poškodbe oziroma stanje, pri kateri potrebuje poškodovani najbolj skrbno nego pri čakanju na prevoz?

- (1) Notranja poškodba trebuha.
- (2) Nezavest.
- (3) Zlom goleni.

F-0127. Kateri od navedenih ukrepov pri dajanju prve pomoči v primeru suma na poškodbo medenice je najbolj ustrezen?

- (1) S premikanjem in pritiskanjem poskušamo natančneje določiti mesto poškodbe.
- (2) Poškodovanega položimo na trdo ležišče.
- (3) Poškodovanemu pomagamo na noge.

RADIOFONIJA (R)

R-0001. Pilot jadralnega letala OE-5624 začne prvi kontakt s kontrolnim stolpom letališča Ljubljana z

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

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

- (1) DOBER DAN, THIS IS SIERRA-THREE-TWO.
- (2) SIERRA-FIVE-THREE-ZERO-ZERO-TWO, PTUJ, DOBER DAN.
- (3) PTUJ, SIERRA-FIVE-THREE-ZERO-ZERO-TWO, DOBER DAN.
- (4) PTUJ, SIERRA-FIVE-THREE-NONE-NONE-TWO, DOBER DAN.

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

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

R-0004. Katero višino je javil pilot zrakoplova z depešo "FIVE-THOUSAND-FEET-QFE"?

- (1) Nivo leta.
- (2) Absolutno višino.
- (3) Adekvatno višino v Mednarodni standardni atmosferi (ICAO).
- (4) Višino nad letališčem.

R-0005. Kaj sklepa kontrolor letenja, če mu pilot zrakoplova javi "FIVE-THOUSAND-FEET"?

- (1) Višina zrakoplova je 5.000 ft nad srednjim morskim nivojem.
- (2) Višinomer zrakoplova je nastavljen na lokalni tlak QFE.
- (3) Višina zrakoplova je 5.000 ft nad letališčem.
- (4) Višinomer zrakoplova je nastavljen na standardni tlak 1013,2hPa.

R-0006. Izraz "ALTITUDE" pomeni

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

R-0007. Kaj pomeni 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-0008. 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-0009. 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-0010. Po radijski zvezi se višina 5.000 ft javi kot

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

R-0011. 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-0012. 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-0013. 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-0014. Številka 600 se v radijski depeši izgovori kot

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

R-0015. 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.

R-0016. COMM frekvenca 118,0 se po radijski zvezi javi kot

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

R-0017. Kako se po radijski zvezi izgovori COMM frekvenca 118,1?

- (1) ONE-ONE-EIGHT-POINT ONE.
- (2) ONE HUNDRED ELEVEN POINT ONE.
- (3) ONE-ONE-EIGHT-ONE.
- (4) ONE-ONE-EIGHT DECIMAL ONE.

R-0018. COMM frekvenca 118,125 MHz se v radijskih depešah izgovarja kot

- (1) ONE-ONE-EIGHT DECIMAL ONE-TWO-FIVE.
- (2) ONE-ONE-EIGHT-ONE-TWO-FIVE.
- (3) ONE-ONE-EIGHT DECIMAL ONE-TWO.
- (4) ONE-ONE-EIGHT POINT ONE-TWO-FIVE.

R-0019. V radijskih depešah se COMM frekvenca 118,150 izgovarja kot

- (1) ONE-ONE-EIGHT DECIMAL ONE-FIVE.
- (2) ONE-ONE-EIGHT DECIMAL ONE-FIVE-ZERO.
- (3) ONE-ONE-EIGHT POINT ONE-FIVE-ZERO.
- (4) ONE-ONE-EIGHT DASH ONE-FIVE.

R-0020. V primeru, ko stolp ukaže pilotu zrakoplova "REPORT DOWNWIND", je pilot dolžan javiti

- (1) ocenjeno smer in hitrost vetra na višini leta.
- (2) maksimalni dopustni hrbtni veter na pristanku.
- (3) pozicijo zrakoplova med drugim in tretjim zavojem bočno od sredine steze.
- (4) pozicijo zrakoplova po četrtem zavoju v smeri steze.

R-0021. Točka A na letališču je

(glej prilogo 16!)

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

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

(glej prilogo 16!)

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

R-0023. Točko C na vzletni stezi imenujemo

(glej prilogo 16!)

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

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

(glej prilogo 16!)

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

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

(glej prilogo 16!)

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

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

(glej prilogo 16!)

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

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

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

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

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

R-0029. Kaj pomeni mednarodna radiotelefonska okrajšava QDM?

- (1) Zračni tlak na nivoju letališča.
- (2) Dejansko vreme na letališču.
- (3) Zračni tlak na nivoju letališča, preračunan na morski nivo.
- (4) Magnetna smer od zrakoplova do postaje goniometra.

R-0030. Mednarodna radiotelefonska okrajšava QNH pomeni

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

R-0031. 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-0032. 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-0033. Pri preletanju odročnega gozdnatega področja zagledate na krošnjah dreves jadralnega zmaja in dozdeva se vam, da vidite pilota viseči 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-0034. 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-0035. 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-0036. 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-0037. Medtem ko ste jadrali na valovih nad goratim predelom, se je pod vami pojavila kompaktna oblačnost. Ker letalo, ki leti na ruti pod vami, javlja, da so vrhovi planin v oblakih, ste primorani izskočiti s padalom. Vaše radijsko sporočilo na letališče boste začeli z mednarodno radiotelefonsko frazo

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

R-0038. 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-0039. 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-0040. V primeru, ko se pilot ne more ravnati po navodilih in ukazih, obvesti kontrolo letenja o tem s frazo

- (1) I CANNOT COMPLY.
- (2) UNABLE TO ACCEPT.
- (3) UNABLE TO COMPLY.
- (4) REQUEST RECLEARANCE.

R-0041. 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-0042. 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-0043. 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-0044. 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-0045. 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-0046. 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-0047. 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-0048. 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.

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. 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-0015. 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-0016. 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-0017. 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-0018. 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-0019. 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-0020. 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-0021. 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-0022. 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-0023. Kdo je neposredno odgovoren za to, da je zrakoplov sposoben za varno letenje?

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

Z-0024. Kdo izdaja predpisano dovoljenje za uporabo reševalnega padala?

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

Z-0025. Koliko časa velja dovoljenje za uporabo reševalnega padala?

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

Z-0026. 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-0027. 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-0028. 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-0029. 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-0030. Kako pogosto preverja pooblaščen oseba sposobnost ultralahkega zrakoplova za letenje?

- (1) Vsaki dve leti in po vsakem trdem pristanku.
- (2) Enkrat letno, pred prodajo in po popravilu.
- (3) V roku enega leta po zadnjem pregledu, po večjem popravilu in po generalni reviziji.
- (4) Vsako leto pred pričetkom letalske sezone.

Z-0031. 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-0032. 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-0033. 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-0034. 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-0035. 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-0036. 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-0037. 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-0038. 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-0039. Ali pri letenju z ultralahkim zrakoplovom obvezna nošnja osebnega reševalnega padala?

- (1) Da, če je tako zahtevano v priročniku za letenje in vzdrževanje.
- (2) Ne, nikoli.
- (3) Da, vendar samo na višinah nad 150 m.
- (4) Da, vendar samo na tekmovanjih.

Z-0040. 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-0041. Kateri so obvezni inštrumenti, ki morajo biti vgrajeni v ultralahko jadralno letalo?

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

Z-0042. Kolikšna je omejitev največje mase praznega ultralahkega jadralnega letala brez instrumentov?

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

Z-0043. Predpisani redni rok za prepakiranje reševalnega osebnega padala znaša

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

Z-0044. V kakšnih mejah mora biti relativna vlaga v prostoru za shranjevanje športnih in reševalnih padal?

- (1) 5% - 20%.
- (2) 10% - 30%.
- (3) 5% - 70%.
- (4) 40% - 70%.

Z-0045. 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-0046. 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-0047. Reševalni sistem na ultralahkem zrakoplovu je

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

Z-0048. 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-0049. Registrska oznaka jadralnega letala, registriranega v Republiki Sloveniji, je

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

Z-0050. 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-0051. Kakšna je predpisana minimalna višina črk registrske oznake na ultralahkem zrakoplovu?

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

Z-0052. 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-0053. 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-0054. 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-0055. 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-0056. 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-0057. 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-0058. Kontrolirani zračni prostor, ki se razteza v višino od določene višine nad tlemi, je

- (1) kontrolno območje.
- (2) zona letališkega prometa.
- (3) kontrolna zona (CTR).
- (4) zona zračne obrambe in identifikacije.

Z-0059. 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-0060. 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-0061. 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-0062. 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-0063. 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-0064. 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-0065. 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-0066. 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-0067. 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-0068. 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-0069. Mejni meteorološki pogoji (največja hitrost vetra, najmanjša vidljivost v letu in najnižja baza oblakov nad tlemi), pri katerih je še dovoljeno začetniškem šolanju z jadralnimi letali so

- (1) 5 m/sec, 3 km in 200 m.
- (2) 8 m/sec, 5 km in 300 m.
- (3) 8-20 m/sec, 5 km in 450 m.
- (4) 5 m/sec, 3 km in 500 m.

Z-0070. Kolikšna je največja dovoljena hitrost vetra pri začetniškem šolanju na jadralnih letalih?

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

Z-0071. Koliko sme biti najnižja višina baze oblakov nad tlemi pri začetniškem šolanju na jadralnih letalih?

- (1) 200 m.
- (2) 300 m.
- (3) 350 m.
- (4) 400 m.

Z-0072. Pri katerih vremenskih pogojih vzletanje jadralnih letal ni dovoljeno?

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

Z-0073. 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-0074. Kolikšna je minimalna dovoljena višina za letenje z ultralahkim zrakoplovom v zračnem prostoru razreda G nad naseljenim področjem brez ovir?

- (1) 300 m.
- (2) 150 m.
- (3) 50 m.
- (4) Tolikšna, da zagotovi varen pristanek.

Z-0075. Najmanjša dovoljena višina nad tlemi za kroženje z jadralnim letalom v termičnem vzgorniku je

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

Z-0076. Najmanjša višina za vstop jadralnega letala v letališki krog je

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

Z-0077. 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-0078. 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-0079. 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-0080. 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-0081. 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-0082. 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-0083. 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-0084. Na preletu z jadralnim letalom se vam v bližini športnega letališča v čelo bliža vlečno letalo, ki vleče drugo jadralno letalo. Kaj boste storili?

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

Z-0085. Na pobočju jadrajo jadralni zmaj, jadralno padalo in jadralno letalo. Katera od navedb, ki zadevajo let v čelo, je pravilna?

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

Z-0086. Katero jadralno letalo ima prednost na pobočnem jadraniu?

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

Z-0087. V katero stran je potrebno krožiti z jadralnim letalom, jadralnim zmajem oziroma jadralnim padalom v termičnem vzgorniku, ki ga izrablja več zrakoplovov?

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

Z-0088. 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-0089. Kako pri termičnem jadraniu prehitimo drugo jadrano letalo?

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

Z-0090. Katera od navedenih trditev, ki zadevajo obračanje jadranih letal na koncu pobočja pri pobočnem jadraniu, je pravilna?

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

Z-0091. Katera od trditev, ki zadevajo prednost zrakoplovov pri pristajanju, je pravilna?

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

Z-0092. 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-0093. Katera od navedb, ki zadeva prednosti pri križanju poti v zraku, je pravilna?

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

Z-0094. Katerim zrakoplovom je jadrano letalo v zraku v zračnem prostoru Republike Slovenije vedno dolžno dati prednost?

- (1) Samo balonu.
- (2) Samo zrakoplovu, ki vleče predmet.
- (3) Balonu in zrakoplovu, ki vleče drugi zrakoplov.
- (4) Balonu in zrakoplovu, ki vleče drugi zrakoplov ali predmet.

Z-0095. 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-0096. 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-0097. Jadralnemu letalu v letu križa pot z desne motorno jadralno letalo z ugasnjenim motorjem. Kateri zrakoplovov mora dati prednost?

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

Z-0098. Kateri zrakoplov ima prednost, če se pri jadraniu križata poti jadralnega letala in jadralnega zmaja oziroma jadralnega padala?

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

Z-0099. Pri jadraniu z jadralnim letalom na termiki vam z leve križa pot jadralno padalo. Kaj ste dolžni storiti in zakaj?

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

Z-0100. 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-0101. Med doletom proti letališču se jadralnemu letalu z leve strani približuje aerozaprega. Kaj je dolžan storiti pilot jadralnega letala v prostem letu?

- (1) Zaviti mora v levo in se umakniti aerozapregi, 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 aerozapregi, ki ima vedno prednost pred vsemi drugimi zrakoplovi.
- (4) Zadržati sme smer in hitrost, ker ima jadralno letalo vedno prednost pred motornim zrakoplovom.

Z-0102. 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-0103. 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 17!)

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

Z-0104. Pomen znaka v obliki rdečega vodoravnega kvadrata z eno rumeno diagonalo (slika B), postavljenega v signalnem prostoru na letališču, je:

(glej prilogo 17!)

- (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-0105. Kaj pomeni znak v obliki rdečega vodoravnega kvadrata z dvema rumenima diagonalama (slika A), postavljen na signalnem prostoru na letališču?

(glej prilogo 17!)

- (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-0106. Znak v obliki belega križa (slika G), postavljen vodoravno na začetku steze za vožnjo, pomeni:

(glej prilogo 17!)

- (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-0107. Kaj pomeni dvojni beli križ (slika H), postavljen na signalnem prostoru na letališču?
(glej prilogo 17!)

- (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-0108. Kakšen pomen ima znak v obliki bele telovadne ročke (slika D), postavljen na signalnem prostoru na letališču?
(glej prilogo 17!)

- (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-0109. 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 17!)

- (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-0110. Znak na sliki I, postavljen na signalnem prostoru na letališču, pomeni:
(glej prilogo 17!)

- (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-0111. Vodoravno postavljen znak v obliki črke T, bele ali oranžne barve (slika F), označuje oziroma pomeni:
(glej prilogo 17!)

- (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-0112. 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-0113. Kateri je tisti signal z zastavami, s katerim javi pomočnik na startu vozniku vitla, da je jadralno letalo pripravljeno na vzlet?

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

Z-0114. S katerim signalom z zastavami javi pomočnik na startu vozniku vitla, da je vlečna žica napeta?

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

Z-0115. S katerim signalom z zastavami javi pomočnik na startu vozniku vitla, da se je jadralno letalo pričelo premikati?

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

Z-0116. S katerim signalom z zastavami javi pomočnik na startu vozniku vitla, da naj takoj preneha z vleko?

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

Z-0117. S katerim signalom z zastavami javi signalist na startu aeroxaprege 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-0118. Kaj pomeni signal z zastavami pri vzletanju v aeroxapregi, 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-0119. 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-0120. 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-0121. Posadka jadralnega letala mora uporabljati dodatni kisik za dihanje na višinah nad

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

Z-0122. 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-0123. 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-0124. Kaj je dolžan ukreniti pilot zrakoplova, če dobi odobrenje kontrole letenja, ki pomeni kršenje pravil?

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

Z-0125. Pilot lahko postopi drugače, kot je izrečeno v odobrenju kontrole letenja, če

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

Z-0126. V primeru, ko mora pilot zaradi nepredvidenih okoliščin odstopiti od odobrenja kontrole letenja, je dolžan

- (1) s ponavljanjem depeše o tem obvestiti vse zadevne kontrole letenja.
- (2) oddati splošni klic in navesti podrobnosti o odstopanju od odobrenja kontrole letenja.
- (3) brez odlaganja obvestiti merodajno kontrolo letenja in pridobiti spremenjeno odobrenje.
- (4) obvestiti Zrakoplovno informacijsko službo.

Z-0127. Koliko jadralnih letal sme istočasno vleči letalo?

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

Z-0128. Skupna dolžina aeroxaprege sme biti največ

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

Z-0129. Kaj je dolžan storiti pilot VFR zrakoplova, ki ga prestreže vojaški zrakoplov?

- (1) Poskusiti mora dobiti radijsko zvezo z zrakoplovom prestreznikom na frekvenci 121,5 MHz in se ravnati s skladu s signali za 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-0130. 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-0131. 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-0132. 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-0133. 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-0134. 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 sklepih in mišicah.

L-0012. Katera od trditev, ki zadevajo višinsko bolezen (hipoksijo), je pravilna?

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

L-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 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 trenja.
- (3) obvestiti o svoji nameri najbližjo kontrolo letenja.

L-0034. Kaj je najbolj učinkovit način za preprečevanje nevarnosti trenja 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 trenja 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 napenjati 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 prehoden 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 aksioznosti.
- (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 = 3	A-0002 = 2	A-0003 = 1	A-0004 = 2	A-0005 = 4	A-0006 = 3
A-0007 = 3	A-0008 = 3	A-0009 = 1	A-0010 = 3	A-0011 = 4	A-0012 = 3
A-0013 = 4	A-0014 = 1	A-0015 = 2	A-0016 = 2	A-0017 = 3	A-0018 = 1
A-0019 = 2	A-0020 = 4	A-0021 = 2	A-0022 = 3	A-0023 = 1	A-0024 = 2
A-0025 = 4	A-0026 = 2	A-0027 = 3	A-0028 = 4	A-0029 = 1	A-0030 = 2
A-0031 = 3	A-0032 = 3	A-0033 = 2	A-0034 = 1	A-0035 = 4	A-0036 = 2
A-0037 = 2	A-0038 = 4	A-0039 = 1	A-0040 = 4	A-0041 = 1	A-0042 = 2
A-0043 = 3	A-0044 = 1	A-0045 = 3	A-0046 = 3	A-0047 = 2	A-0048 = 2
A-0049 = 2	A-0050 = 3	A-0051 = 1	A-0052 = 2	A-0053 = 1	A-0054 = 3
A-0055 = 1	A-0056 = 3	A-0057 = 1	A-0058 = 2	A-0059 = 4	A-0060 = 1
A-0061 = 4	A-0062 = 3	A-0063 = 2	A-0064 = 2	A-0065 = 3	A-0066 = 2
A-0067 = 4	A-0068 = 4	A-0069 = 2	A-0070 = 3	A-0071 = 1	A-0072 = 3
A-0073 = 2	A-0074 = 1	A-0075 = 4	A-0076 = 1	A-0077 = 1	A-0078 = 2
A-0079 = 4	A-0080 = 1	A-0081 = 1	A-0082 = 2	A-0083 = 3	A-0084 = 4
A-0085 = 1	A-0086 = 4	A-0087 = 4	A-0088 = 2	A-0089 = 4	A-0090 = 3
A-0091 = 4	A-0092 = 2	A-0093 = 1	A-0094 = 1	A-0095 = 2	A-0096 = 1
A-0097 = 1	A-0098 = 2	A-0099 = 2	A-0100 = 2	A-0101 = 1	A-0102 = 3
A-0103 = 1	A-0104 = 3	A-0105 = 1	A-0106 = 2	A-0107 = 4	A-0108 = 4
A-0109 = 3	A-0110 = 4	A-0111 = 2	A-0112 = 2	A-0113 = 1	A-0114 = 4
A-0115 = 3	A-0116 = 3	A-0117 = 2	A-0118 = 2	A-0119 = 1	A-0120 = 1
A-0121 = 1	A-0122 = 2	A-0123 = 1	A-0124 = 2	A-0125 = 2	A-0126 = 1
A-0127 = 1	A-0128 = 3	A-0129 = 4	A-0130 = 3	A-0131 = 1	A-0132 = 3
A-0133 = 4	A-0134 = 1	A-0135 = 4	A-0136 = 2	A-0137 = 1	A-0138 = 1
A-0139 = 2	A-0140 = 1	A-0141 = 1	A-0142 = 3	A-0143 = 1	A-0144 = 3
A-0145 = 1	A-0146 = 2	A-0147 = 1	A-0148 = 2	A-0149 = 1	A-0150 = 4
A-0151 = 1	A-0152 = 4	A-0153 = 2	A-0154 = 3	A-0155 = 3	A-0156 = 3
A-0157 = 2	A-0158 = 2	A-0159 = 1	A-0160 = 2	A-0161 = 2	A-0162 = 2
A-0163 = 2	A-0164 = 1	A-0165 = 1	A-0166 = 3	A-0167 = 3	A-0168 = 3
A-0169 = 1	A-0170 = 1	A-0171 = 3	A-0172 = 1	A-0173 = 3	A-0174 = 3
A-0175 = 2	A-0176 = 1	A-0177 = 3	A-0178 = 1	A-0179 = 3	A-0180 = 2
A-0181 = 3	A-0182 = 3	A-0183 = 1	A-0184 = 3	A-0185 = 2	A-0186 = 4
A-0187 = 1	A-0188 = 1	A-0189 = 4	A-0190 = 1	A-0191 = 1	A-0192 = 1
A-0193 = 2	A-0194 = 2	A-0195 = 2	A-0196 = 1	A-0197 = 1	A-0198 = 2
A-0199 = 1	A-0200 = 1	A-0201 = 2	A-0202 = 3	A-0203 = 2	A-0204 = 4
A-0205 = 2	A-0206 = 3	A-0207 = 4	A-0208 = 3	A-0209 = 1	A-0210 = 2
A-0211 = 3	A-0212 = 3	A-0213 = 1	A-0214 = 3	A-0215 = 3	A-0216 = 3
A-0217 = 1	A-0218 = 2	A-0219 = 3	A-0220 = 3	A-0221 = 1	A-0222 = 2
A-0223 = 3	A-0224 = 3	A-0225 = 4	A-0226 = 3	A-0227 = 4	A-0228 = 1
A-0229 = 2	A-0230 = 3	A-0231 = 3	A-0232 = 4	A-0233 = 3	A-0234 = 3
A-0235 = 3	A-0236 = 1	A-0237 = 2	A-0238 = 1	A-0239 = 2	A-0240 = 2
A-0241 = 1	A-0242 = 1	A-0243 = 2	A-0244 = 1	A-0245 = 3	A-0246 = 3
A-0247 = 4	A-0248 = 2	A-0249 = 1	A-0250 = 4	A-0251 = 1	A-0252 = 3
A-0253 = 1	A-0254 = 3	A-0255 = 2	A-0256 = 4	A-0257 = 4	A-0258 = 2
A-0259 = 3					

D-0001 = 3	D-0002 = 1	D-0003 = 3	D-0004 = 4	D-0005 = 2	D-0006 = 3
D-0007 = 3	D-0008 = 1	D-0009 = 1	D-0010 = 2	D-0011 = 1	D-0012 = 3
D-0013 = 1	D-0014 = 3	D-0015 = 2	D-0016 = 1	D-0017 = 3	D-0018 = 1

D-0019 = 2	D-0020 = 2	D-0021 = 2	D-0022 = 5	D-0023 = 1	D-0024 = 1
D-0025 = 2	D-0026 = 2	D-0027 = 1	D-0028 = 1	D-0029 = 2	D-0030 = 1
D-0031 = 3	D-0032 = 2	D-0033 = 2	D-0034 = 4	D-0035 = 1	D-0036 = 3
D-0037 = 1	D-0038 = 2	D-0039 = 1	D-0040 = 3	D-0041 = 3	D-0042 = 1
D-0043 = 3	D-0044 = 3	D-0045 = 3	D-0046 = 1	D-0047 = 4	D-0048 = 4
D-0049 = 2	D-0050 = 4	D-0051 = 1	D-0052 = 2	D-0053 = 2	D-0054 = 4
D-0055 = 4	D-0056 = 4	D-0057 = 2	D-0058 = 4	D-0059 = 2	D-0060 = 4
D-0061 = 1	D-0062 = 2	D-0063 = 3	D-0064 = 2	D-0065 = 4	D-0066 = 3
D-0067 = 3	D-0068 = 3	D-0069 = 2	D-0070 = 2	D-0071 = 1	D-0072 = 4
D-0073 = 1	D-0074 = 2	D-0075 = 1	D-0076 = 4	D-0077 = 2	D-0078 = 4
D-0079 = 3	D-0080 = 1	D-0081 = 1	D-0082 = 4	D-0083 = 3	D-0084 = 4
D-0085 = 4	D-0086 = 4	D-0087 = 1	D-0088 = 4	D-0089 = 3	D-0090 = 1
D-0091 = 2	D-0092 = 2	D-0093 = 3	D-0094 = 3	D-0095 = 4	D-0096 = 3
D-0097 = 4	D-0098 = 3	D-0099 = 2	D-0100 = 4	D-0101 = 3	D-0102 = 2
D-0103 = 1	D-0104 = 3	D-0105 = 4	D-0106 = 4	D-0107 = 2	D-0108 = 1
D-0109 = 2	D-0110 = 2	D-0111 = 1	D-0112 = 3	D-0113 = 2	D-0114 = 2
D-0115 = 1	D-0116 = 4	D-0117 = 1	D-0118 = 2	D-0119 = 2	D-0120 = 4
D-0121 = 3	D-0122 = 4	D-0123 = 1	D-0124 = 4	D-0125 = 2	D-0126 = 2
D-0127 = 1	D-0128 = 4	D-0129 = 1	D-0130 = 2	D-0131 = 4	D-0132 = 2
D-0133 = 4	D-0134 = 2	D-0135 = 4	D-0136 = 2	D-0137 = 2	D-0138 = 1
D-0139 = 1	D-0140 = 2	D-0141 = 1	D-0142 = 2	D-0143 = 1	D-0144 = 3
D-0145 = 3	D-0146 = 1	D-0147 = 2	D-0148 = 4	D-0149 = 4	D-0150 = 3
D-0151 = 2	D-0152 = 1	D-0153 = 3	D-0154 = 2	D-0155 = 2	D-0156 = 1
D-0157 = 2	D-0158 = 4	D-0159 = 2	D-0160 = 1	D-0161 = 4	D-0162 = 1
D-0163 = 3	D-0164 = 1	D-0165 = 3	D-0166 = 2	D-0167 = 1	D-0168 = 3
D-0169 = 3	D-0170 = 3	D-0171 = 2	D-0172 = 2	D-0173 = 4	D-0174 = 2
D-0175 = 2	D-0176 = 3	D-0177 = 2	D-0178 = 4	D-0179 = 3	D-0180 = 3
D-0181 = 3	D-0182 = 2	D-0183 = 4	D-0184 = 2	D-0185 = 4	

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

FI(ULG) - KATALOG 2007

M-0115 = 4	M-0116 = 3	M-0117 = 3	M-0118 = 4	M-0119 = 1	M-0120 = 2
M-0121 = 4	M-0122 = 4	M-0123 = 2	M-0124 = 3	M-0125 = 4	M-0126 = 1
M-0127 = 3	M-0128 = 2				

N-0001 = 2	N-0002 = 2	N-0003 = 1	N-0004 = 3	N-0005 = 3	N-0006 = 3
N-0007 = 2	N-0008 = 4	N-0009 = 2	N-0010 = 4	N-0011 = 2	N-0012 = 3
N-0013 = 4	N-0014 = 3	N-0015 = 2	N-0016 = 3	N-0017 = 2	N-0018 = 3
N-0019 = 1	N-0020 = 4	N-0021 = 3	N-0022 = 4	N-0023 = 3	N-0024 = 2
N-0025 = 1	N-0026 = 1	N-0027 = 2	N-0028 = 3	N-0029 = 3	N-0030 = 4
N-0031 = 2	N-0032 = 1	N-0033 = 2	N-0034 = 3	N-0035 = 2	N-0036 = 1
N-0037 = 4	N-0038 = 1	N-0039 = 1	N-0040 = 2	N-0041 = 4	N-0042 = 4
N-0043 = 2	N-0044 = 2	N-0045 = 3	N-0046 = 4	N-0047 = 1	N-0048 = 3
N-0049 = 1	N-0050 = 3	N-0051 = 2	N-0052 = 3	N-0053 = 1	N-0054 = 1
N-0055 = 2	N-0056 = 2	N-0057 = 1	N-0058 = 4	N-0059 = 3	N-0060 = 4
N-0061 = 4	N-0062 = 2	N-0063 = 3	N-0064 = 2	N-0065 = 4	N-0066 = 3
N-0067 = 2	N-0068 = 2	N-0069 = 3	N-0070 = 1	N-0071 = 2	N-0072 = 2
N-0073 = 1	N-0074 = 4	N-0075 = 2	N-0076 = 2	N-0077 = 1	N-0078 = 3
N-0079 = 4	N-0080 = 2	N-0081 = 1	N-0082 = 2	N-0083 = 2	N-0084 = 1
N-0085 = 2	N-0086 = 2	N-0087 = 1	N-0088 = 1	N-0089 = 3	N-0090 = 3
N-0091 = 4	N-0092 = 1	N-0093 = 3	N-0094 = 3	N-0095 = 3	N-0096 = 2
N-0097 = 2	N-0098 = 4	N-0099 = 2	N-0100 = 1	N-0101 = 4	N-0102 = 1
N-0103 = 2	N-0104 = 1	N-0105 = 2	N-0106 = 2	N-0107 = 4	N-0108 = 4
N-0109 = 4	N-0110 = 3	N-0111 = 3	N-0112 = 2	N-0113 = 4	N-0114 = 3
N-0115 = 1	N-0116 = 2	N-0117 = 4	N-0118 = 2	N-0119 = 2	N-0120 = 2
N-0121 = 3	N-0122 = 3	N-0123 = 1	N-0124 = 5	N-0125 = 2	N-0126 = 2
N-0127 = 2	N-0128 = 1	N-0129 = 1	N-0130 = 2	N-0131 = 2	N-0132 = 1
N-0133 = 4	N-0134 = 4	N-0135 = 1	N-0136 = 3	N-0137 = 2	N-0138 = 2
N-0139 = 4	N-0140 = 1	N-0141 = 4	N-0142 = 1	N-0143 = 3	N-0144 = 3
N-0145 = 2	N-0146 = 2	N-0147 = 3	N-0148 = 4	N-0149 = 1	N-0150 = 4
N-0151 = 3	N-0152 = 2	N-0153 = 2	N-0154 = 3	N-0155 = 2	N-0156 = 1
N-0157 = 3	N-0158 = 2	N-0159 = 3	N-0160 = 2	N-0161 = 2	N-0162 = 2
N-0163 = 1	N-0164 = 3	N-0165 = 3	N-0166 = 3	N-0167 = 3	

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

F-0091 = 2	F-0092 = 1	F-0093 = 2	F-0094 = 2	F-0095 = 1	F-0096 = 1
F-0097 = 3	F-0098 = 2	F-0099 = 2	F-0100 = 1	F-0101 = 1	F-0102 = 1
F-0103 = 1	F-0104 = 2	F-0105 = 2	F-0106 = 1	F-0107 = 3	F-0108 = 1
F-0109 = 2	F-0110 = 3	F-0111 = 2	F-0112 = 2	F-0113 = 3	F-0114 = 1
F-0115 = 1	F-0116 = 2	F-0117 = 3	F-0118 = 1	F-0119 = 1	F-0120 = 2
F-0121 = 1	F-0122 = 2	F-0123 = 2	F-0124 = 2	F-0125 = 1	F-0126 = 2
F-0127 = 2					

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

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 = 3	Z-0016 = 2	Z-0017 = 4	Z-0018 = 2
Z-0019 = 4	Z-0020 = 4	Z-0021 = 3	Z-0022 = 2	Z-0023 = 3	Z-0024 = 4
Z-0025 = 2	Z-0026 = 3	Z-0027 = 4	Z-0028 = 2	Z-0029 = 4	Z-0030 = 3
Z-0031 = 2	Z-0032 = 2	Z-0033 = 3	Z-0034 = 2	Z-0035 = 2	Z-0036 = 1
Z-0037 = 2	Z-0038 = 4	Z-0039 = 1	Z-0040 = 3	Z-0041 = 3	Z-0042 = 1
Z-0043 = 1	Z-0044 = 4	Z-0045 = 4	Z-0046 = 1	Z-0047 = 4	Z-0048 = 2
Z-0049 = 1	Z-0050 = 1	Z-0051 = 3	Z-0052 = 4	Z-0053 = 1	Z-0054 = 3
Z-0055 = 4	Z-0056 = 2	Z-0057 = 2	Z-0058 = 1	Z-0059 = 1	Z-0060 = 2
Z-0061 = 3	Z-0062 = 4	Z-0063 = 2	Z-0064 = 2	Z-0065 = 3	Z-0066 = 4
Z-0067 = 3	Z-0068 = 3	Z-0069 = 1	Z-0070 = 1	Z-0071 = 1	Z-0072 = 4
Z-0073 = 3	Z-0074 = 4	Z-0075 = 3	Z-0076 = 4	Z-0077 = 4	Z-0078 = 4
Z-0079 = 1	Z-0080 = 1	Z-0081 = 2	Z-0082 = 3	Z-0083 = 2	Z-0084 = 1
Z-0085 = 3	Z-0086 = 2	Z-0087 = 4	Z-0088 = 2	Z-0089 = 2	Z-0090 = 2
Z-0091 = 1	Z-0092 = 3	Z-0093 = 4	Z-0094 = 3	Z-0095 = 1	Z-0096 = 2
Z-0097 = 2	Z-0098 = 2	Z-0099 = 4	Z-0100 = 2	Z-0101 = 4	Z-0102 = 1
Z-0103 = 4	Z-0104 = 2	Z-0105 = 4	Z-0106 = 1	Z-0107 = 4	Z-0108 = 3
Z-0109 = 4	Z-0110 = 4	Z-0111 = 1	Z-0112 = 3	Z-0113 = 4	Z-0114 = 1
Z-0115 = 2	Z-0116 = 2	Z-0117 = 2	Z-0118 = 4	Z-0119 = 2	Z-0120 = 4
Z-0121 = 3	Z-0122 = 4	Z-0123 = 3	Z-0124 = 3	Z-0125 = 2	Z-0126 = 3
Z-0127 = 1	Z-0128 = 4	Z-0129 = 4	Z-0130 = 3	Z-0131 = 2	Z-0132 = 4
Z-0133 = 1	Z-0134 = 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		