

**JAVNA AGENCIJA ZA CIVILNO LETALSTVO
REPUBLIKE SLOVENIJE**



**VZOREC
PISNIH IZPITNIH VPRAŠANJ**

**POOBLASTILO
UČITELJA PILOTOV JADRALNIH PADAL**

December 2018



OSNOVE AERODINAMIKE, TEORIJA IN TEHNIKA LETENJA (A)

A-01 Katero telo ima pri enakem čelnem preseku in enaki hitrosti dotekajočega zraka najmanjši upor?

- a) Ravna plošča.
- b) Krogla.
- c) Moderen profil krila.
- d) Naprej obrnjena votla polkrogla.

A-02 Kaj razumemo kot drsni kot?

- a) Je kot med tetivo profila in smerjo relativnega zračnega toka.
- b) Je kot med horizontalno in vertikalno potjo jadralnega padala.
- c) Je kot med tetivo profila in horizontalno ravnino oziroma podlago.
- d) Je kot med smerjo hitrosti letenja in horizontalno ravnino oziroma podlago.

A-03 Kako se porazdeli vzgon po kupoli?

- a) Največji del ga je na prednji tretjini kupole.
- b) Največji del ga je na zadnji tretjini kupole.
- c) Enakomerno se porazdeli po kupoli.
- d) Neenakomerno se porazdeli po kupoli.

A-04 V drsnem letu je prednji rob profila krila usmerjen:

- a) Rahlo navzgor.
- b) Rahlo navzdol.
- c) Vodoravno.
- d) Zaprt navzdol.

A-05 Kaj se lahko zgodi, če so A in B nosilne vrvice raztegnjene?

- a) Jadralno padalo lahko gre v prevlečen let in v njem ostane.
- b) Moten štart.
- c) Uporaba pospeševalnika ni dovolj učinkovita.
- d) Težko naredimo full stall.

A-06 Kaj se lahko zgodi, če so krmilne vrvice nastavljene 40 cm prekratko?

- a) Vzlet ni mogoč.
- b) Jadralno padalo leti prepočasi, vpadni kot je močno povečan, možnost zloma vzgona.
- c) Vzlet je mogoč, prevelike hitrosti.
- d) Jadralnega padala se pri vzletu ne da ustaviti.



A-07 Če leti jadralno padalo s hitrostjo najboljše finese:

- a) Je vzgon večji od upora.
- b) Sta vzgon in upor enaka.
- c) So krmilne vrvice na pol zategnjene.
- d) Je zastojni tlak jadralnega padala največji.

A-08 Katera hitrost je lastna hitrost letenja?

- a) Hitrost gibanja glede na okoliški zrak.
- b) Hitrost gibanja glede na tla.
- c) Hitrost vetra.
- d) Hitrost čelnega vetra.

A-09 Večja krilna obremenitev povzroči:

- a) Večjo stabilnost glede na zapiranje, večjo trim hitrost, večje propadanje, povečano odzivnost krila.
- b) Večjo prodornost in fineso.
- c) Bolj varno izvedbo ušes in manjši vpadni kot.
- d) Večjo stabilnost in odpornost na zapiranja ter bolj optimalno razmerje med V_h in V_v .

A-10 S povečanjem vitkosti krila povzročimo:

- a) Zmanjšanje inducirane upora.
- b) Povečanje inducirane upora.
- c) Nobene spremembe na inducirani upor.
- d) Zmanjšanje upora interference.

A-11 Upor telesa se pri naraščajoči hitrosti letenja pri istem vpadnem kotu povečuje:

- a) Linearno (premočrtno) s hitrostjo.
- b) S kvadratom hitrosti.
- c) Trikrat hitreje kot hitrost.
- d) Ostaja približno enak.

A-12 Kdaj se pričnejo priprave na letenje?

- a) Na vzletišču.
- b) Na področju letenja.
- c) Doma.
- d) V zraku.

**A-13 Kateri faktorji podaljšujejo dolžino teka pri vzletu?**

- a) Visoke temperature in višje ležeča vzletna mesta.
- b) Nizke temperature in višje ležeča vzletna mesta.
- c) Nizke temperature in nižje ležeča vzletna mesta.
- d) Niti temperatura, niti nadmorska višina nimata vpliva na dolžino vzletne poti.

A-14 Kateri od naštetih inštrumentov se ne uporablja v jadralnem padalstvu?

- a) Variometer.
- b) Koordinator zdrsa in zavoja.
- c) Višinomer.
- d) Inštrument za merjenje hitrosti.

A-15 Katera fizikalna količina ima glavni vpliv na velikost aerodinamičnih sil?

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

A-16 Glej sliko 1. Kaj označuje črka E?

- a) Srednjico profila.
- b) Položaj največje debeline profila.
- c) Tetivo profila.
- d) Mesto največje oddaljenosti skeletnice od tetive.

A-17 Kakšen je prvotni, osnovni učinek, ki ga ustvarja tok zraka, ki teče ob profilu?

- a) Ustvarja podtlak ali nadtlak na površino profila v skladu hitrostjo toka.
- b) Ustvarja upor.
- c) Zrak, ki teče mimo nima znatnega vpliva, vpliva samo zrak, ki se zaleti v profil.
- d) Ustvarjanje elektrostatičnega naboja.

A-18 Katera trditev, ki zadeva aerodinamični vzgon je pravilna?

- a) Vzgon je navpični del aerodinamične sile (R).
- b) Vzgon je tisti del aerodinamične sile (R), ki je pravokoten na dotekajoči
- c) Aerodinamični vzgon in aerodinamična sila (R) nista odvisna eden od drugega.



A-19 Od česa je odvisno, poleg hitrosti, kolikšen bo zračni upor trenja?

- a) Od tipa mejnega sloja.
- b) Od gladkosti površine.
- c) Od čelnega preseka telesa.
- d) Vsi trije odgovori so pravilni.

A-20 Kaj narekuje eliptično tlorisno obliko krila?

- a) Lažja izdelava.
- b) Zmanjšanje inducirane upor.
- c) Večja maksimalna hitrost.
- d) Manjša masa krila.

A-21 Kateri element pripomore k zmanjšanju inducirane upor?

- a) Večja hitrost.
- b) Večja vitkost.
- c) Eliptična tlorisna oblika krila.
- d) Vsi zgornji odgovori so pravilni.

A-22 Ali je normalno, da za oster zavoje rabimo več hitrosti?

- a) Da, to je povsem normalno.
- b) To ni nujno potrebno.
- c) To je odveč, saj s povečevanjem hitrosti lahko poškodujemo padalo.

A-23 Kako prepoznamo minimalno hitrost padala iz hitrostne polare?
(priloga 2!)

- a) Hitrost B.
- b) Hitrost C.
- c) Ni vrisana.
- d) To je hitrost, ki ustreza skrajnemu levemu koncu krivulje.



METEOROLOGIJA (M)

M-01 Kako imenujemo zračni ovoj okoli zemeljske oble?

- a) Troposfera.
- b) Atmosfera.
- c) Homosfera.
- d) Stratosfera.

M-02 Katera sta tista dva instrumenta, s katerima merijo meteorologi zračni tlak?

- a) Živosrebrni barometer in higrometer.
- b) Postajni barometer in psihrometer.
- c) Aneroidni barometer in higrometer.
- d) Dozni barometer in živosrebrni barometer.

M-03 Katera sestavina zraka ima glavno vlogo pri meteoroloških pojavih?

- a) Dušik.
- b) Kisik.
- c) Ogljikov dioksid.
- d) Vodna para.

M-04 Pri kateri spremembi agregatnega stanja se sprosti toplota in kako se sprememba imenuje?

- a) Trdno v tekoče ; kondenzacija.
- b) Plinasto v tekoče ; kondenzacija.
- c) Trdno v plinasto ; sublimacija.
- d) Tekoče v trdno ; kondenzacija.

M-05 V kateri smeri se največkrat pomikajo področja nizkega zračnega tlaka na severni polobli?

- a) Proti vzhodu.
- b) Proti jugu.
- c) Proti zahodu.
- d) Proti severu.

M-06 Kateri neugodni vremenski pogoji so značilni za zimski anticiklon?

- a) Prizemne megle, višinske megle in občasne slabe padavine.
- b) Prizemne megle, višinske megle in občasne slabe padavine.
- c) Slaba vidljivost zaradi snežnih ploh.
- d) Oblaki vertikalnega nastanka z nizkimi bazami.

**M-07 Kako se pri hladni fronti gibljeta topel in hladen zrak?**

- a) Hladen zrak drsi nad toplim zrakom.
- b) Hladen zrak se dviguje nad toplim zrakom.
- c) Topel zrak se nariva na hladen zrak.
- d) Hladen zrak se podriva pod topel zrak.

M-08 Kaj lahko pričakujemo na Primorskem, ko hladna fronta preide Slovenijo?

- a) Burjo in nevarne pogoje za letenje.
- b) Jugo, dobre pogoje za letenje.
- c) Tramontano, ki se hitro obrne na burjo, počasne razjasnitve in nevarne pogoje za letenje.
- d) Burjo, dobre in varne pogoje za letenje.

M-09 Oblaki z najbolj razvito turbulenco so:

- a) Kopasti kumulusi.
- b) Kumulonimbusi.
- c) Nimbostratusi.
- d) Altokumulusi kastelanusi.

M-10 Kakšno oblačnost in vreme lahko pričakujemo poleti v vlažni in labilni masi?

- a) Posamezni kumulusni oblaki, dobra dviganja, brez ploh in neviht.
- b) Vertikalni razvoj oblačnosti, nevihtni oblaki, plohe in nevihte.
- c) Plastovita, sklenjena oblačnost, slaba vidljivost, občasno rosenje.
- d) Dolgotrajne padavine iz plastovite, sklenjene oblačnosti.

M-11 Posledica česa je veter?

- a) Gravitacije.
- b) Vrtenja zemlje.
- c) Zračnih vrtincev.
- d) Razlik v zračnem pritisku.

M-12 10 vozlov (kt) je približno:

- a) 5 m/s.
- b) 15 milj/h.
- c) 36 km/h.
- d) a,b in c je pravilno.

**M-13 Kaj je fen?**

- a) Toplejši veter na privetrni strani, ki je posledica prisilnega dviga in narivanja zraka ob pobočju.
- b) Toplejši, bolj suh veter na zavetrni strani, ki je posledica prisilnega dviga, kondenzacije in padavin na privetrni strani.
- c) Hladnejši veter na zavetrni strani, ki je posledica hitrega spuščanja in ohlajanja po suhi adiabati.
- d) Toplejši, bolj vlažen veter na zavetrni strani, ki je posledica hitrega spuščanja in ohlajanja po vlažni adiabati.

M-14 Pod katerim kotom glede na tla mora sijati sonce, da se tla najhitreje ogrevajo?

- a) 100 stopinj.
- b) 45 stopinj.
- c) 30 stopinj.
- d) 90 stopinj.

M-15 Kaj razumemo pod izrazom suha (modra) termika?

- a) Termiko z do 3/8 razvojem kumulusnih oblakov.
- b) Termiko brez razvoja kumulusnih oblakov.
- c) Modro nebo med dvema nevihtnima oblakoma.
- d) Močno turbulenco v zraku ob jasnem nebu.

M-16 Kje se pojavlja turbulenca, ko jadramo v termičnem dviganju?

- a) Na robu termičnega stebra v območju med dvigajočim in spuščajočim se zrakom.
- b) V centru termičnega dviganja.
- c) Ni nevarnosti za turbulenco.
- d) Ko naredimo cel zavoj lahko pridemo v turbulenco prejšnjega zavoja.

M-17 Smo na vzletišču Ambrož zg. poseka, ki je postavljena proti JZ, vetrna vreča kaže zaradi termike veter po hribu navzgor, nekaj sto metrov nad vzletiščem pa sledeč po oblakih vidimo da piha S veter 8 m/s. Kaj lahko pričakujemo?

- a) Mirno ozračje, laminaren tok.
- b) Močno turbulenco zaradi striženja termike in splošnega vetra.
- c) Termika je tako močna, da ustavi splošen veter in ni nevarnosti za močno turbulenco.
- d) Pričakujem lahko šibko turbulenco, saj 8 m/s za jadralno padalo ne predstavlja veliko.

**M-18 Kaj velja pri letenju na pobočnem vzgorniku?**

- a) Brez nevarnosti lahko letimo tudi takrat, ko je hitrost vetra enaka hitrosti jadralnega padala.
- b) Z višino hitrost vetra ponavadi narašča, na to moramo biti pozorni.
- c) Vedno lahko pristanemo nazaj na vzletišču ali na vrhu pobočja.
- d) Bolje je spreminjati smer letenja s celimi krogi kot z osmicami.

M-19 Kje v atmosferi se nahaja večina vodne pare?

- a) V tropopavzi.
- b) V tropopavzi in stratosferi.
- c) V troposferi.
- d) V stratosferi in majhen delež tudi v troposferi.

M-20 Kaj je prisilna konvekcija?

- a) Dviganje toplega zraka ob hribu.
- b) Prisilno dviganje zraka pod oblakom.
- c) Prisilno segrevanje zraka.
- d) Dviganje zraka ob hribu, proti kateremu piha veter.

M-21 Kako nastane adveksijska megla?

- a) V jasni noči se zrak ob tleh močno ohladi.
- b) Topel in vlažen zrak pride nad hladno podlago.
- c) Poleti se zrak spusti s hribov navzdol v dolino.
- d) Zrak se dopoldne segreje, nastane megla.

M-22 Kje se zrak dviguje na širokem področju?

- a) v področju visokega zračnega pritiska.
- b) Nad inverzijo.
- c) V ciklonu.
- d) v ciklonih in anticiklonih.

M-23 Kaj je značilno za prehod hladne fronte?

- a) Plastovita oblačnost, precej enakomerne padavine.
- b) Stabilno vreme, dobri pogoji za letenje.
- c) Vertikalno razvita oblačnost, plohe, nevihte.
- d) Močan veter, rahle padavine.

M-24 Kaj se zgodi, če preko dneva sije sonce na kopno in morje?

- a) Kopno se segreva hitreje kot morje.
- b) Morje se segreva hitreje kot kopno.
- c) Veter zapiha s kopnega proti morju.
- d) b. In c. sta pravilna.

**M-25 Kaj je strižni veter?**

- a) Veter, ki se zvečer po smeri počasi obrne.
- b) Miren vzgornik, ki se na vrhu hriba obrne navzdol.
- c) Veter, ki se z višino po smeri in jakosti hitro spreminja.
- d) Rotor na zavetrni strani hriba.

M-26 Ob nevihtah:

- a) Je zrak v višinah hladnejši od dvigajočega se zraka.
- b) Je zračna masa labilna in vlažna.
- c) imamo ekstremna dviganja in spuščanja ter turbulenco.
- d) Velja vse od a. do c.

M-27 Kakšna je lahko hitrost dvigajočega se zraka v močno razvitem nevihtnem oblaku?

- a) 5 - 10 m/s.
- b) Manj kot 10 m/s.
- c) Do 4 m/s.
- d) 30 m/s in več.

M-28 Kaj lahko pričakujemo na robu termičnega stebra?

- a) Spuščajoč zrak in možnost turbulence.
- b) Enakomerno in močno dviganje.
- c) Močnejše dviganje kot v centru stebra.
- d) Miren zrak.

M-29 Kateri oblak se najbolj razteza v višino?

- a) Stratus.
- b) Stratokumulus.
- c) Altostratus.
- d) Nimbostratus.

M-30 Kateri oblaki so značilni za hladno fronto?

- a) Ci, As, Ns.
- b) Ac, Ns, Cb.
- c) Ci, As, Cb.
- d) Ci, As, St.



M-31 S čim narašča intenzivnost turbulence nevarne za jadralnega padalca?

- a) S hitrostjo vetra, z jakostjo sončnega obsevanja s temperaturno razliko med zrakom na privetrni in zavetrni strani, z oddaljevanjem od zemeljske površine.
- b) S hitrostjo vetra, z večanjem razlike pritiska na tleh, s približevanjem oblakov in z razbitostjo terena preko katerega piha veter.
- c) S hitrostjo vetra, z razbitostjo terena, spremenljivost poraščenosti in nagiba terena, večja na zavetrni strani hribov.
- d) Z oddaljevanjem od zemeljske površine, s približevanjem fronte, z manjšanjem temperature in pritiska zraka, z razliko med hladnejšim zrakom ob površju in toplejšim v višinah.



KONSTRUKCIJE IN MATERIALI (K)

K-01 Gornje platno krila je s spodnjim platnom krila povezano z:

- a) rebri.
- b) komorami.
- c) stabilizatorji.
- d) veznimi vrvicami.

K-02 Katera teža se upošteva pri obremenitvi krila?

- a) Teža pilota, opreme in jadralnega padala.
- b) Teža pilota in opreme.
- c) Teža pilota.
- d) Teža pilota in jadralnega padala.

K-03 Vitkost je:

- a) razmerje med globino in višino profila.
- b) faktor povečave.
- c) razmerje med razpetino na kvadrat in površino.
- d) Obremenitev na jadralnem padalu v razmerju s površino.

K-04 Kako imenujemo del št. 3 na skici?

(Priloga št. 1!)

- a) Prednji rob jadralnega padala.
- b) Diagonalna podpora.
- c) Celica.
- d) Stena celice.

K-05 Kaj storite, če vaše jadralno padalo pogostokrat preide za krajši čas v prevlečen let?

- a) Z vozli skrajšam A nosilne vrvic.
- b) Jadralno padalo letim nekoliko pospešeno.
- c) Jadralno padalo mora v kontrolo k proizvajalcu.
- d) Stalno vozim z nezavrtimi komandami.

K-06 Vaše jadralno padalo ima oljnat madež. Kako ga odstraniti?

- a) Takoj sprati z milnico in nato sprati s čisto vodo.
- b) Očistiti z bencinom.
- c) Obdelati z čistilnim sredstvom.
- d) Olje ne škoduje padalu.



K-07 Vaše jadralno padalo ima razpoko dolgo cca 3 cm. Sami jo lahko popravite tako, da:

- a) Jo obojestransko prelepate s samolepilnim trakom za kupole jadralnih padal.
- b) Jo zašijete z bombažno nitjo.
- c) Očistite jadralno padalo s čistilnim sredstvom in nato prelepate razpoko s kosom materiala za kupole padal.
- d) Narežemo mesto razpoke in zvarimo skupaj.

K-08 Zakaj je dobro, da je reševalno padalo pritrjeno na letalni sedež na ramenskih trakovih?

- a) Ker je tam najmočnejši trak.
- b) Ker bi nas drugje nosilni trak reševalnega padala motil.
- c) Ker imamo na glavnih karabinah pripeto že jadralno padalo.
- d) Da nas ob uporabi postavi na noge.

K-09 Kdaj je potrebno preverjati sistem za odpiranje reševalnega padala?

- a) Ob prelaganju reševalnega padala.
- b) Pred letenjem v turbulenci.
- c) Ko zlagamo opremo v nahrbtnik.
- d) Pred vsakim poletom.

K-10 Kaj je namen protektorja?

- a) Zmanjša silo ob udarcu in zaščiti pilota.
- b) Oblikuje aerodinamično formo letalnega sedeža.
- c) Izboljša udobnost sedenja.
- d) Lažje montiramo reševalno padalo v letalni sedež.



POSTOPKI V SILI (E)

E-01 Kaj je enostransko zapiranje?

- a) Enostransko zapiranje je frontalno zapiranje krila zaradi turbulentnega ozračja.
- b) Enostransko zapiranje je deformacija ene strani krila zaradi turbulentnega ozračja in nepopolnega pilotiranja krila.
- c) Enostransko zapiranje je deformacija ene strani krila zaradi laminarnega toka zraka in nepopolnega pilotiranja krila.
- d) Enostransko zapiranje ni nikoli možno, če dobro pilotiramo krilo.

E-02 Kakšna mora biti prva reakcija pilota, če se stransko zapre pospešeno jadralno padalo?

- a) Potegniti krmilno vrvico na nasprotni strani.
- b) Uporabiti krmilno vrvico na zaprti strani.
- c) Prenesti težo na zaprto stran.
- d) Takoj prenehati s pospeševanjem.

E-03 Kako izgleda krilo pri letenju z ušesi?

- a) Krilo je deformirano na obeh koncih.
- b) Krilo ima normalno obliko.
- c) Krilo je deformirano na enem koncu.
- d) Krilo je deformirano v sredini.

E-04 Vhod v spiralo:

- a) Močno potegnemo eno krmilno vrvico, ko krilo vstopi v spiralo rahlo obremenimo nasprotno krmilno vrvico, da povečamo stabilnost manevra.
- b) Stopnjujemo poteg krmilne vrvice s stopnjevanjem obodne hitrosti, pomagamo si s prenosom teže v tisto stran v katero izvajamo spiralo. Ko smo v spirali, rahlo obremenimo nasprotno krmilno vrvico, da povečamo stabilnost manevra.
- c) Letimo na minimalni hitrosti in eno krmilno vrvico še dodatno zavremo, drugo pa popustimo. Ko smo v spirali, rahlo obremenimo nasprotno stran, da povečamo stabilnost manevra.
- d) Stopnjujemo poteg krmilne vrvice s stopnjevanjem obodne hitrosti, težo prenesemo na nasprotno stran. Ko smo v spirali, rahlo obremenimo nasprotno krmilno vrvico, da povečamo stabilnost manevra.

E-05 Na kaj pazimo pri vходу v S-stall?

- a) Da ne pozabimo potegniti zraven tudi A-nosilnih trakov.
- b) Da asimetrično potegnemo S-nosilne trakove.
- c) Kako potegnemo S-nosilne trakove nima nobenega vpliva.
- d) Da simetrično in enakomerno potegnemo S-nosilne trakove.



E-06 Kakšen je tlak v notranjosti krila v prevlečenem letu?

- a) Tlak je močno zmanjšan.
- b) Tlak ostane enak kot v normalnem letu.
- c) Tlak je močno povečan.
- d) Tlaka v notranjosti ni, ker je krilo deformirano.

E-07 V kaj se lahko razvije prevlečen let pri nepravilnem reševanju?

- a) V spiralno strmoglavljanje.
- b) V B-stall.
- c) Samo v negativni zavoj.
- d) V negativni zavoj in full-stall.

E-08 Obtekanje zračnega toka v negativnem zavoju:

- a) Stran krila, na kateri deluje vzgon, dobiva relativni zračni tok od spredaj; stran krila, na kateri vzgon ne deluje pa dobiva relativni zračni tok od zadaj.
- b) Stran krila, na kateri ne deluje vzgon, dobiva relativni zračni tok od spredaj; stran krila, na kateri deluje vzgon pa dobiva relativni zračni tok od zadaj.
- c) Relativni zračni tok obteka krilo na obeh straneh nemoteno od spredaj, os rotacije poteka skozi krilo in pilota.
- d) Relativni zračni tok ne obteka profila krila, saj je prišlo do porušitve vzgona na celotni površini krila, to pa povzroči močno rotacijo, katere os poteka skozi krilo in pilota.

E-09 Na eni strani krila je prišlo do odtrganja vzgona. Sledilo je več negativnih zavojev. Za izhod iz te situacije na zadostni višini:

- a) Vrtenje zaustavimo z izvedbo A-stalla.
- b) Vržemo reševalno padalo.
- c) Popustimo krmilne vrvice, ko je krilo pred nami.
- d) Popustimo krmilne vrvice, ko je krilo za nami.

**LETALSKA MEDICINA IN PRVA POMOČ (L)****L-01 Katera poškodba neposredno ogroža življenje?**

- a) Poškodba jezika.
- b) Nezavest.
- c) Obsežna krvavitev.

L-02 Kako na terenu lahko zanesljivo ločimo zvin in zlom?

- a) Ne moremo.
- b) Po količini izliva krvi ob poškodbi.
- c) Po obsežnosti otekline.

L-03 Kako spoznamo pretres možganov?

- a) Ne spominja se nesreče, slabo mu je, boli ga glava.
- b) Bolečine v zatilju, mežikanje z očmi.
- c) Krvavitev iz nosu in ušes,

L-04 Namen srčne masaže:

- a) Boljša prekrvavitev prsnega koša.
- b) Zagotovi i pretok krvi po telesu.
- c) Iztisniti morebitne tujke iz dihal.

L-05 Evstahijeva cev povezuje:

- a) zunanje uho in srednje uho.
- b) žrelo in srednje uho.
- c) srednje uho in notranje uho.

L-06 Hitrost dihanja uravnavamo preko kemoreceptorjev. Ti merijo količino:

- a) kisika v krvi.
- b) ogljikovega dioksida v krvi.
- c) ogljikovega monoksida v krvi.

L-07 Če pristajamo na teren, ki se vzpenja, bomo imeli tendenco:

- a) da bomo pri pristanku prekratki.
- b) da bomo pri pristanku predolgi.

L-08 Ko pridemo prvi na prizorišče nesreče in najdemo človeka nezavestnega:

- a) se ga ne dotikamo, da nebi stanja poslabšali.
- b) ga poležemo na hrbet.
- c) ga namestimo v bočni položaj.



L-09 Da korigiramo kratkovidnost uporabljamo očala:

- a) z zbiralnimi lečami (konveksnimi).
- b) z razpršilnimi lečami (konkavnimi).

L-10 Kaj pomeni kratica TUC?

- a) Kontrolni stolp.
- b) Sedež kontrole letenja.
- c) čas uporabne zavesti na določeni višini.

L-11 Višina, pri kateri zračni pritisk pade na polovico, je:

- a) 4000 m.
- b) 6000 m.
- c) 8000 m.



PRAVILA IN PREDPISI (Z)

Z-01 Višina 1000 ft znaša:

- a) približno 300 m.
- b) točno 1000 m.
- c) približno 100 m.
- d) približno 250 m.

Z-02 CTR Ljubljana je označen na karti s točko: *(glej prilogo št. 4!)*

- a) D.
- b) F.
- c) C.
- d) A.

Z-03 Točka S in š v bližini Ilirske Bistrice pomenita: *(glej Prilogo št. 4!)*

- a) območje prepovedanega ali omejenega letenja kadar je izdan Notam.
- b) območje prepovedanega letenja
- c) območje, kjer zračni prostor razreda G sega do višine 2500 ft AGL, letenje pa je lahko prepovedano ali omejeno kadar je zaradi vojaških aktivnosti izdan Notam
- d) Ni nobenih omejitev.

Z-04 Na območju Slovenj Gradca je letenje dovoljeno za jadralne padalce do višine:

- a) 7500 ft MSL.
- b) 1000 ft AGL.
- c) 9500 ft MSL.
- d) 2500 ft AGL.

Z-05 Kako visoko nad tlemi sme brez reševalnega padala leteti pilot jadralnega padala?

- a) 50 metrov.
- b) 300 metrov.
- c) Ne sme se leteti brez reševalnega padala.
- d) 150 metrov.

Z-06 Ali sme jadralni padalec prehitevati drugega v isti višini, če imata oba pobočje na desni?

- a) Da.
- b) Ne.
- c) Da, če ga prej opozori.
- d) Da, če mu prehitevani da znak, da ga lahko prehiti.



Z-07 V zračnem prostoru razreda E je letenje z jadralnim padalom:

- a) vedno prepovedano.
- b) dovoljeno.
- c) dovoljeno, če prej zaprosimo Agencijo za civilno letalstvo za izdajo posebnega dovoljenja, v primeru tekmovanj in podobno.
- d) dovoljeno, razen če ni izdan notam.

Z-08 Ali lahko prosti letalci letijo na črti Jamnik - Tolsti vrh na višini 6000ft MSL?

- a) Letenje na tej črti tako visoko je strogo prepovedano, saj grobo kršimo »C« razred zračnega prostora, ki spada v TMA Ljubljana.
- b) Dovoljeno, vendar samo kratek čas na višini 6000ft.
- c) Dovoljeno saj so to storili že drugi pred mano in se jim ni nič zgodilo.
- d) Ni dovoljeno, vendar se izjemoma dovoli v primeru rekordnega leta, saj je to nacionalni interes, varnost zračnega prometa pa postane drugotnega pomena.