

**JAVNA AGENCIJA ZA CIVILNO LETALSTVO  
REPUBLIKE SLOVENIJE**



**VZOREC  
PISNIH IZPITNIH VPRAŠANJ**

**Licenca pilota jadralnega pilota (SPL)**

**Licenca pilota lahkega zrakoplova**

**(jadralno letalo) (LAPL(S))**

December 2018



## LETALSKO PRAVO (Z)

### Z-01 Ustanovitelj Mednarodne organizacije za civilno letalstvo – ICAO:

- a) Evropska konferenca civilnega letalstva – ECAC.
- b) Evropska agencija za varnost v letalstvu – EASA.
- c) Organizacija združenih narodov – OZN.
- d) Skupni letalski organi – JAA.

### Z-02 Odškodnine so v montrealskem sporazumu določene v:

- a) EUR.
- b) USD.
- c) SDR.
- d) YPN.

### Z-03 V katerem dokumentu najdemo uradne podatke o omejitvah pri letenju z jadralnim letalom:

- a) V priročniku za letenje.
- b) V dnevniku letenja.
- c) V dovoljenju za letenje.
- d) V listi predpoletnega pregleda in stanja zrakoplova.

### Z-04 Kaj pomeni kratica ATO?

- a) Kontrola letenja.
- b) Odobrena organizacija za usposabljanje pilotov.
- c) Organizacija za popravilo jadralnih letal.
- d) Dolžina vzletne steze.

### Z-05 V primeru, da pilot jadralnega letala ne izpolnjuje pogojev za ohranjanje privilegijev pilotske licence, mora pred ponovnim izvajanjem svojih privilegijev:

- a) Ponovno opraviti teoretični in praktični del usposabljanja s tem, da se mu program v odobreni organizaciji usposabljanja lahko zmanjša na polovico.
- b) Opraviti praktično preverjanje strokovnosti z izpraševalcem ali razliko zahtev oziroma manjkajoče pogoje opraviti z ali pod nadzorom inštruktorja letenja.
- c) Sme naprej ohranjati privilegije.
- d) Lahko leti samo kot LAPL(S).

### Z-06 Kakšna je minimalna starost pri kateri lahko kandidat za pilota jadralnega letala opravlja izpit:

- a) 14.
- b) Minimalna starost ni predpisana.
- c) 16.
- d) 18.

**Z-07 Letenje z jadralnimi letali je v Republiki Sloveniji dovoljeno po:**

- a) Pravilih instrumentalnega letenja – IFR.
- b) Pravilih vizualnega letenja – VFR.
- c) Za jadralna letala ne obstajajo pravila letenja.
- d) Pravilih cestnega prometa.

**Z-08 Kako imenujemo kontrolirani zračni prostor, ki se razteza od tal do določene višine?**

- a) Terminalno kontrolno območje (TMA).
- b) Kontrolna zona (CTR).
- c) Področje informacij v letu.
- d) Kontrolirano območje.

**Z-09 Zahtevana minimalna vodoravna oddaljenost od oblakov za VFR letenje v zračnem prostoru razreda G na višinah nad 300 metrov od tal, oziroma 900 metrov AMSL, kar je višje, znaša:**

- a) 300 metrov.
- b) 600 metrov.
- c) 1500 metrov.
- d) 8000 metrov.

**Z-10 Najkasneje ob kateri uri morate pristati z zrakoplovom, ki leti po VFR pogojih če tistega dne sonce zaide ob 20:15:**

- a) Ob 19:45.
- b) Ob 20:15.
- c) Ob 20:45.
- d) Ob 21:15.

**Z-11 Kdaj lahko pilot jadralnega letala leti nižje kot 150 metrov nad naseljenimi kraji:**

- a) Kadar je v fazi vzleta ali pristanka.
- b) Nikoli.
- c) Vedno.
- d) Če mu dovoli kontrola zračnega prometa.

**Z-12 Višinomer mora biti do vključno 10 500 čevljev, v kolikor ni drugače določeno, nastavljen na:**

- a) QNH.
- b) QFE.
- c) QNE.
- d) Pilot nastavitev višinomera izbere sam.



**Z-13 AIP je:**

- a) Obvestilo o napakah na zrakoplovih.
- b) Obvestilo o zaprtjih letališč.
- c) Zbornik letalskih informacij.

**Z-14 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?**

- a) Lahko nadaljujete.
- b) Prestreženi ste, pristanite na letališče pod vami.
- c) Takoj zapustite letališko zono.
- d) Zapustite letališko zono in pristanite na najbližje športno letališče.



## ČLOVEŠKO DELOVANJE (L)

**L-01 Katera od navedenih trditev, ki zadevajo vpliv alkohola na organizem, je pravilna?**

- a) Zaradi zaužitega alkohola je pilot bolj dovzeten za višinsko bolezen.
- b) Majhne količine zaužitega alkohola ne vplivajo na zmožnost varnega letenja.
- c) Kava pomaga prebaviti alkohol in pozdravi mačka.

**L-02 Kaj se dogaja, če se z zrakoplovom brez kabine pod tlakom povzpne na višino, večjo od 18.000 čevljev (5.500 metrov), in ne uporabljamo dodatnega kisika za dihanje?**

- a) Plini, ki so ujeti v telesu, se krčijo in tako preprečujejo, da bi dušik izhajal iz krvnega obtoka.
- b) Tlak v srednjem ušesu postane manjši od zunanjšega zračnega tlaka.
- c) Tlak v srednjem ušesu postane manjši od zunanjšega zračnega tlaka.

**L-03 Katere simptome lahko izzove hitro ali zelo globoko vdihavanje dodatnega kisika?**

- a) Višinske bolezni.
- b) Aerotitisa.
- c) Hiperventilacije.

**L-04 Posledica utrujenosti je:**

- a) evforija.
- b) zmanjšana pozornost in koordinacija.
- c) tunnelski vid.

**L-05 Kako imenujemo začasno konfuzno stanje zaradi napačnega tolmačenja informacij, ki jih možgani dobivajo od različnih zaznavnih organov?**

- a) Izguba orientacije v prostoru.
- b) Hiperventilacija.
- c) Hipoksija.

**L-06 V izogib temu, da bi pozabili izvesti kakšnega od pomembnih korakov, moramo vedno:**

- a) uporabljati ustrezne check liste.
- b) izvajati postopke v enakem zaporedju.
- c) preverjati podatke iz potrdila o plovnosti.



**L-07 Kakšno razmišljanje je značilno za pilota, ki se vede na nevaren način, imenovan »mačo«?**

- a) Tvegati je neumno.
- b) Jaz to zmorem.
- c) Nič se ne bo zgodilo.

**L-08 Evstahijeva cev povezuje:**

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

**L-09 V primeru pristajanja na teren, ki se vzpenja pride do optične iluzije, zaradi česar bomo imeli tendenco:**

- a) dvigujoč se teren nima vpliva na naše dožemanje mesta pristanka.
- b) da bomo pri pristanku prekratki.
- c) da bomo pri pristanku predolgi.

**L-10 Nezavestnega poškodovanca takoj:**

- a) Pričnemo z masažo srca.
- b) pregledamo in poskrbimo, da ima prosto dihalno pot.
- c) namestimo v pol sedeč položaj.
- d) Pričnemo z izvajanjem umetnega dihanja.

**L-11 Zrak je zmes plinov, ki jo sestavljajo:**

- a) Dušik 78%, kisik 21%, ogljikov dioksid 0,03% in žlahtni plini 1%.
- b) Dušik 1%, kisik 78%, ogljikov dioksid 0,03% in žlahtni plini 1%.
- c) Dušik 78%, kisik 0,03%, ogljikov dioksid 21% in vodik 1%.
- d) Dušik 22%, kisik 0,03%, ogljikov dioksid 78% in žlahtni plin.

**L-12 Jakost zvoka izražamo v:**

- a) Herzih.
- b) Paskalih.
- c) Decibelih.
- d) Beqerelih.

**L-13 Ko letalo pospešuje, otoliti v notranjem ušesu možganom posredujejo signal v možgane, da:**

- a) se je letalo pričelo spuščati.
- b) se je letalo pričelo vzpenjati.
- c) je letalo pričelo krožiti.
- d) se je letalo pričelo vzpenjati in krožiti.

**METEOROLOGIJA (M)****M-01 Kako imenujemo zračni ovoj okoli zemeljske oble?**

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

**M-02 Značilnost temperaturne inverzije je:**

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

**M-03 Vlažno adiabatsko gibanje zraka imenujemo tisto navpično gibanje zraka, ko se:**

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

**M-04 Kaj bo kazal višinomer zrakoplova po pristanku, če ga nastavimo na QFE istega letališča?**

- a) Višino nad srednjim morskim nivojem.
- b) Ničlo.
- c) QNH.
- d) Vrednost, ki je odvisna od višine predhodnega leta.

**M-05 Relativna vlažnost spuščajočega zraka v prosti atmosferi:**

- a) Narašča.
- b) Ostaja stalna.
- c) Pada.
- d) Nobeden od gornjih odgovorov ni pravilen.

**M-06 Kateri so tisti oblaki, pod katerimi lahko naletimo na intenzivne padavine v obliki ploh?**

- a) Kumulonimbusi.
- b) Stratusi.
- c) Cirustratusi.
- d) Rotorni oblaki.

**M-07 Kateri je najbolj nevaren pojav pri letenju v bližini nevihte?**

- a) Statična električna.
- b) Bliskanje.
- c) Elijev ogenj.
- d) Turbulenca in striženje vetra.

**M-08 Kateri oblaki so posledica termične konvekcije?**

- a) Altokumulusi lentikularisi.
- b) Nimbostratusi.
- c) Kopasti kumulusi.
- d) Cirusi.

**M-09 V kateri smeri rotirajo na severni polobli področja nizkega in v kateri smeri področja visokega zračnega tlaka?**

- a) Področja nizkega zračnega tlaka rotirajo sournno, področja visokega zračnega tlaka pa protiurno.
- b) Smer rotacije je odvisna od medsebojne lege področij nizkega in področij visokega zračnega tlaka.
- c) Sournno, vendar samo na višini.
- d) Področja nizkega zračnega tlaka rotirajo protiurno, področja visokega zračnega tlaka pa sournno.

**M-10 Jakost termičnega vzgornika je odvisna od:**

- a) Začetne temperaturne razlike in termičnega gradienta.
- b) Dnevne vrednosti suho adiabskega gradienta.
- c) Začetne temperaturne razlike in dnevne vrednosti suho adiabskega gradienta.
- d) Dnevnih vrednosti suho adiabskega in vlažno adiabskega gradienta.

**M-11 S čelnim vetrom planirate pod kumulom in priletite na dokaj majhni višini točno pod oblak, variometer pa ne pokaže dviganja, ampak povečano padanje. Kaj boste storili, da najdete dviganje:**

- a) Poizkusim srečo pod drugim kumulom v bližini.
- b) Zakrožim v smeri proti sončni strani oblaka.
- c) Poiščem senco oblaka na tleh in odletim proti njej.
- d) Planiram še nekoliko naprej proti vetru.



**KOMUNIKACIJA (R)****R-01 Pilot jadralnega letala OE-5624 začne prvi kontakt s kontrolnim stolpom letališča Ljubljana z:**

- a) OSCAR-TWO-FOUR, LJUBLJANA TOWER, GOOD AFTERNOON.
- b) THIS IS OSCAR-TWO-FOUR, GOOD AFTERNOON.
- c) LJUBLJANA TOWER, OSCAR-ECHO-FIVE-SIX-TWO-FOUR, GOOD AFTERNOON.
- d) OSCAR-ECHO-FIVE-SIX-TWO-FOUR, LJUBLJANA TOWER, GOOD AFTERNOON.

**R-02 Višina 4.500 ft QNH se pravilno javi s frazo:**

- a) FORTY-FIVE-THOUSAND.
- b) FOUR POINT FIVE.
- c) FORTY-FIVE HUNDRED FEET ABOVE SEA LEVEL.
- d) FOUR THOUSAND FIVE HUNDRED FEET.

**R-03 V primeru, ko stolp ukaže pilotu zrakoplova "REPORT DOWNWIND", je pilot dolžan javiti:**

- a) Ocenjeno smer in hitrost vetra na višini leta.
- b) Maksimalni dopustni hrbtni veter na pristanku.
- c) Pozicijo zrakoplova med drugim in tretjim zavojem bočno od sredine steze.
- d) Pozicijo zrakoplova po četrtem zavoju v smeri steze.

**R-04 Kaj pomeni mednarodna radiotelefonska okrajšava QDM?**

- a) Zračni tlak na nivoju letališča.
- b) Dejansko vreme na letališču.
- c) Zračni tlak na nivoju letališča, preračunan na morski nivo.
- d) Magnetna smer od zrakoplova do postaje goniometra.

**R-05 Oddajnik pozicije za primer sile (Emergency Locator Transmitter-ELT):**

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

**R-06 Frekvenca 121,5 MHz je:**

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



## NAČELA LETENJA (A)

### A-01 Konstrukcijski kot je:

- a) Kot med smerjo zračnega toka in tetivo profila.
- b) Kot med višinskim krmilom in tetivo višinskega stabilizatorja.
- c) Razdalja med prednjim robom krila in vzdolžno osjo zrakoplova.
- d) Kot med tetivo profila in vzdolžno osjo zrakoplova.

### A-02 Dotikališče tangente iz koordinatnega izhodišča s polaro krila označuje:

- a) Kritični vpadni kot.
- b) Vpadni kot najmanjšega padanja.
- c) Vpadni kot ničelnega vzgona.
- d) Vpadni kot najboljše finese.

### A-03 Količnik zračnega upora telesa je v največji meri odvisen od:

- a) Mase telesa.
- b) Oblike in lege telesa v zračnem toku.
- c) Temperature zraka.
- d) Snovi, iz katere je telo.

### A-04 Zmanjšanje inducirane upora krila dosežemo med drugim tudi:

- a) Z manjšim razponom krila.
- b) Z zakrilci.
- c) Z enako globino vzdolž razpona krila.
- d) S krilom velike vitkosti.

### A-05 Katera(i) od oznak na shemi drsnega leta označuje(ta) drsni kot? (glej prilogo 3!)

- a) Oznaki 5 in 7.
- b) Samo oznaka 6.
- c) Samo oznaka 5.
- d) Oznaki 6 in 7.

### A-06 Približno koliko znaša povečanje minimalne hitrosti zrakoplova, če mu povečamo maso za 40%?

- a) 0%.
- b) 100%.
- c) 40%.
- d) 18%.

**A-07 Kaj se dogaja s krmili in kaj s hitrostjo letala oz. jadralnega letala v vriju?**

- a) Krmila so trda, hitrost hitro narašča.
- b) Krilci sta "prazni", hitrost je sorazmeroma stalna.
- c) Krmila so trda, hitrost je stalna.
- d) Krilci sta mehki, hitrost hitro narašča.

**A-08 Za grafično določitev hitrosti najboljše finese jadralnega letala oziroma jadralnega zmaja, ki leti skozi vzdolnik, moramo koordinatno izhodišče hitrostne polare:**

- a) Pustiti v osnovni legi.
- b) Pomakniti za vrednost vzdolnika navzgor.
- c) Pomakniti za vrednost vzdolnika navzdol.
- d) Pomakniti vzdolž tangente za polovično vrednost vzdolnika.

**A-09 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 6!)**

- a) 50 km/h.
- b) 30 km/h.
- c) 25 km/h.
- d) 22 km/h.

**A-10 Kaj je posledica odklona krilca navzdol?**

- a) Povečanje vzgona in upora.
- b) Občutna sprememba momenta okoli prečne osi.
- c) Samo povečanje vzgona.
- d) Samo povečanje upora.

**A-11 Pri izvlečenju zakrilc se poveča zakrivljenost profila krila. Kako to vpliva na vzgon in upor zrakoplova?**

- a) Oba se povečata.
- b) Oba se zmanjšata.
- c) Vzgon se poveča, upor pa zmanjša.
- d) Vzgon se zmanjša, upor pa poveča.

**A-12 Največja hitrost, pri kateri je dovoljeno odkloniti zakrilca, je:**

- a) Manjša od največje dovoljene hitrosti za letenje z odklonjenimi zakrilci.
- b) Enaka največji dovoljeni hitrosti križarjenja.
- c) Enaka manevrski hitrosti.
- d) Enaka največji dovoljeni hitrosti za letenje z odklonjenimi zakrilci.



**A-13 V fazi pristajanja tik nad tlemi in pri majhni hitrosti je nevarno uvleči spuščena zakrilca zato, ker pri tem:**

- a) Upor naraste in zato hitrost hitro pade.
- b) Hitrost hipno naraste in se zrakoplov prične dvigati.
- c) Vzgon močno pade in lahko zrakoplov potone.
- d) Učinek zakrilc močno pade.

**OPRATIVNI POSTOPKI (O)**

**O-01 Katera je tista frekvenca, na kateri ste dolžni poslušati, če vzletate na teritoriju Republike Slovenije z letališča brez objavljene frekvence?**

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

**O-02 Če smo v izrednih primerih primorani pristajati s hrbtnim vetrom, moramo računati na:**

- a) Večjo dejansko zračno hitrost ob dotiku tal, daljši iztek po zemlji do ustavljanja in boljšo upravljivost ves čas izteka.
- b) Večjo potno hitrost ob dotiku tal, daljši iztek po zemlji do ustavljanja in veliko verjetnost preleta zelene točke dotika.
- c) Večjo potno hitrost ob dotiku tal, krajši iztek po zemlji do ustavljanja in veliko verjetnost preleta zelene točke dotika.

**O-03 Katera od navedenih trditev, ki zadevajo uporabo letaliških vzletno-pristajalnih stez, je pravilna?** (glej prilogo 7!)

- a) RWY30 je v točki E opremljena z napravo za zaustavljanje vojaških letal.
- b) Na RWY12 lahko vzletamo s področja A, pristajalno polje na tej stezi pa se začne v točki B.
- c) Začetek vzletnega in pristajalnega polja na RWY12 je v točki B.

**O-04 Kaj pomeni dvojni beli križ (slika H), postavljen na signalnem prostoru na letališču?** (glej prilogo 10!)

- a) Prepovedano pristajanje, ker letališče ni varno.
- b) Zahteva se posebna pazljivost pri doletu in pristajanju.
- c) Vožnja po tleh je dovoljena tudi izven vzletno-pristajalne steze in stez za vožnjo.
- d) Pozor, jadralna letala letijo.

**O-05 Poleg predpisanih luči na krilih mora biti na repu letala oz. jadralnega letala, ki leti ponoči, nameščena luč:**

- a) Zelene barve.
- b) Rdeče barve.
- c) Oranžne barve.
- d) Bele barve.

**O-06 Katero letalo ima pri jadranju na pobočju prednost?**

- a) Jadralno letalo, ki ima hrib na svoji levi.
- b) Jadralni zmaj.
- c) Jadralno letalo, ki je nižje.
- d) Jadralno letalo, ki ima hrib na svoji desni.

**O-07 S katerim signalom z zastavami javi pomočnik na startu vozniku vitla, da se je jadralno letalo pričelo premikati?**

- a) Belo zastavo drži vodoravno nad tlemi.
- b) Z belo zastavo pomaha v navpični ravnini nad tlemi.
- c) Z belo in z rdečo zastavo istočasno maha nad glavo.
- d) Z belo zastavo maha nad glavo.

**O-08 S ciljem izogiba poškodbam je potrebno doskočiti s padalom:**

- a) Z razmaknjenima nogama in močno pokrčenimi kolena.
- b) S stisnjenima nogama in nekoliko pokrčenimi kolena.
- c) Z iztegnjenima nogama, z rokama pred obrazom in s počepom ublažiti udarec pri doskoku.
- d) Tako, da z rokama objamemo močno pokrčeni nogi, da lahko kar najbolje ublažimo udarec pri doskoku.

**O-09 Kdaj pri vzletanju s pomočjo vitla, pri jadralnih letalih z uvljačljivim podvozjem uvlečemo kolo?**

- a) Po odlepitvi jadralnega letala od zemlje na višini 10 m.
- b) Ko dobimo znak s signalno zastavo.
- c) Po odpenjanju vlečne vrvi.

**O-10 Med zaletom v aerzapregi, ko je hitrost še majhna so popravki odstopanj s krmili:**

- a) Energični z velikimi odkloni krmil.
- b) Nežni z velikimi odkloni krmil.
- c) Nežni z majhnimi odkloni krmil.
- d) Energični z majhnimi odkloni krmil.

**O-11 Načini popravka bočnega odmika v premočrtnem letu aerozaprege?**

- a) Ne storimo ničesar, bočno drsenje k osi leta aerozaprege, vrnitev v smer osi leta aerozaprege z zavojem »S«.
- b) Bočno drsenje k osi leta aerozaprege, vrnitev v smer osi leta aerozaprege z zavojem »S«.
- c) Ne storimo ničesar, bočno drsenje k osi leta aerozaprege.
- d) Bočno drsenje k osi leta aerozaprege, vrnitev v smer osi leta aerozaprege z zavojem »S«.

**O-12 Pravilen postopek pristajanja v aeroxapregi (vlečno in jadralno letalo ne moreta odpeti vlečne vrvi):**

- a) Jadralno letalo mora spremljati vlečno letalo pod tokom propelerja. Takoj po namestitvi v nizko spremljanje odpremo zračne zavore do konca. Kot prileta je blag. Jadralno letalo se dotakne tal istočasno z vlečnim (lahko nekoliko prej). Takoj po pristanku pilot jadralnega letala prične zavirati z zavoro na kolesu, tako, da ostane vlečna vrv ves čas napeta, dokler se letali ne ustavita.
- b) Jadralno letalo mora spremljati vlečno letalo nad tokom propelerja. Takoj po namestitvi v visoko spremljanje odpremo zračne zavore do konca. Kot prileta je strmejši od običajnega. Jadralno letalo se dotakne tal po dotiku tal vlečnega letala. Da ostane vlečna vrv ves čas napeta, dokler se letali ne ustavita skrbi pilot vlečnega letala z močjo motorja.
- c) Jadralno letalo mora spremljati vlečno letalo pod tokom propelerja. Kot prileta je blag. Jadralno letalo se dotakne tal istočasno z vlečnim (lahko nekoliko prej). Takoj po pristanku pilot jadralnega letala prične zavirati z zavoro na kolesu, tako, da ostane vlečna vrv ves čas napeta, dokler se letali ne ustavita.

**O-13 Običajna taktika/način dostopa na valove je:**

- a) V termiki ali na pobočju skušamo priti čim višje, nato planiramo proti vetru skozi turbulenco na zadnji strani rotorja v njegov dvigajoči se del, kjer se običajno nahaja ozko a zelo močno dviganje (do 10 m/s).
- b) V termiki ali na pobočju skušamo priti čim višje, nato planiramo z vetrom na prednji strani rotorja v njegov dvigajoči se del, kjer se običajno nahaja ozko a zelo močno dviganje (do 10 m/s).
- c) Planiramo proti vetru skozi turbulenco na zadnji strani rotorja v njegov dvigajoči se del, kjer se običajno nahaja ozko a zelo močno dviganje (do 10 m/s).

**O-14 Način izven letališkega pristanka, ko je izbrani teren očitno prekratek:**

- a) Pristajamo z minimalno hitrostjo (če je možno v veter), s polno izvlečenimi zračnimi zavorami (po potrebi si pomagamo z bočnim drsenjem), pristanemo na sredino izbranega terena, ter po dotiku tal močno zaviramo.
- b) Pristajamo s hitrostjo povečano za hitrost čelnega vetra, s polno izvlečenimi zračnimi zavorami (po potrebi si pomagamo z bočnim drsenjem), pristanemo na rob terena, tako, da imamo prostor za izvedbo vrtiljaka (palico na tleh potisnemo povsem naprej, da dvignemo rep zaradi zmanjšanja možnosti loma, ko pride do vrtenja), ki ga izvedemo pred koncem terena.
- c) Pristajamo z minimalno hitrostjo (če je možno v veter), s polno izvlečenimi zračnimi zavorami (po potrebi si pomagamo z bočnim drsenjem), pristanemo na rob terena, tako, da imamo prostor za izvedbo vrtiljaka (palico na tleh potisnemo povsem naprej, da dvignemo rep zaradi zmanjšanja možnosti loma, ko pride do vrtenja), ki ga izvedemo pred koncem terena.





## ZMOGLJIVOST MED LETOM IN NAČRTOVANJE LETA (P)

**P-01 Dotikališče tangente iz koordinatnega izhodišča s hitrostno polaro jadralnega letala označuje:**

- a) Kritični vpadni kot.
- b) Vpadni kot najmanjšega padanja.
- c) Vpadni kot ničelnega vzgona.
- d) Vpadni kot najboljše finese.

**P-02 Med drsnim letom na jadralno letalo delujejo:**

- a) Sila upora, sila vzgona, sila mase.
- b) Sila upora in sila mase.
- c) Vlečna sila, sila mase in sila upor.

**P-03 Če leti letalo v prevlečenem letu bomo, da preidemo v normalni režim letenja:**

- a) Povečali vpadne kote in zmanjšali hitrost.
- b) Zmanjšali vpadne in s tem povečali hitrost.
- c) S pomočjo krilc nagnili letalo v zavoj.

**P-04 Kaj predstavlja/kaže točka A na diagramu hitrostne polare?**

*(glej prilogo 13!)*

- a) Najmanjšo hitrost, ki jo mora imeti jadralno letalo, da še lahko leti naravnost.
- b) Hitrost, ki jo mora imeti jadralno letalo, da bo imelo najmanjšo hitrost padanja.
- c) Hitrost jadralnega letala, pri kateri je največje drsno število, to je najugodnejše razmerje med vzgonom in uporom.

**P-05 Kakšen je postopek ko želimo pristati, jadralno letalo pa ima polne balastne hrame z vodo?**

- a) Pred pristankom vedno izprazniti hrame z vodo.
- b) Polni hrami z vodo ne vplivajo na pristanek.
- c) Povečamo hitrost, ter normalno pristanemo.
- d) Zaradi potrebe po večji hitrosti v končnem doletu ne uporabljamo zračnih zavor.

**P-06 Kateri razred zračnega prostora v Sloveniji ni kontroliran?**

- a) C.
- b) G.
- c) E.
- d) D.



**P-07 Izvajanje VFR poletov v Sloveniji je dovoljeno:**

- a) Podnevi, do višine FL 195, v VMC, v in izven kontroliranega zračnega prostora, po pravilu polkrožnega sistema potovalnih višin, ter z največjo dovoljeno hitrostjo pod 10.000 ft AMSL – 250 kt IAS.
- b) Podnevi, in ponoči do višine FL 195, v VMC, v in izven kontroliranega zračnega prostora, po pravilu polkrožnega sistema potovalnih višin, ter z največjo dovoljeno hitrostjo pod 10.000 ft AMSL – 250 kt IAS.
- c) Podnevi, do višine FL 195, v VMC, samo izven kontroliranega zračnega prostora, po pravilu polkrožnega sistema potovalnih višin, ter z največjo dovoljeno hitrostjo pod 10.000 ft AMSL – 250 kt IAS.
- d) Podnevi, do višine FL 195, v VMC, z največjo dovoljeno hitrostjo pod 10.000 ft AMSL – 250 kt IAS.

**P-8 Na katerem delu letala pilot začne »nadzorni obhod« pred vzletom?**  
(glej prilogo 14!)

- a) Pri repu letala, nadaljuje ob levem zadnjem delu trupa, levi polovici krila in nosu letala. Isti postopek ponovi na desni strani letala.
- b) Kjerkoli, ko gre pilot v določenem zaporedju okoli letala.
- c) Pri nosu letala, nadaljuje ob levi polovici krila in zadnjem delu trupa in repa. Isti postopek ponovi na desni strani letala.

**SPLOŠNO ZNANJE O ZRAKOPLOVIH (K)**

**K-01 Kako imenujemo izvedbo krila, kjer je konstrukcijski kot profila na koncu manjši od konstrukcijskega kota profila v korenu?**

- a) Geometrijsko zvitje krila.
- b) V- prelom krila.
- c) Pušica krila.
- d) Aerodinamično zvitje krila.

**K-02 Diferencialni krilci sta:**

- a) Masno uravnoreženi krilci, da se zmanjšajo sile na palici.
- b) Aerodinamično uravnoreženi krilci, da se zmanjšajo sile na palici.
- c) Krilci, ki se odklanjata navzgor za več, kot se odklanjata navzdol.
- d) Krilci, ki se odklanjata navzdol za več, kot se odklanjata navzgor.

**K-03 Največja dovoljena hitrost (VNE), navedena v priročniku za letenje z zrakoplovom:**

- a) Je predpisana samo za akrobatsko letenje.
- b) Ni dosegljiva v pikiranju.
- c) Se ne sme nikoli prekoračiti.
- d) Se lahko prekorači samo v mirnem ozračju.

**K-04 V kabini jadralnega letala je zeleno pobarvana ročica:**

- a) Zračnih zavor.
- b) Trimerja.
- c) Vlečne kljuge.
- d) Odmetavanja pokrova kabine.

**K-05 Kateri od navedenih instrumentov prenehajo delovati, če se na zrakoplovu zamašijo odprtine za odvzem statičnega tlaka?**

- a) Višinomer, variometer in merilec hitrosti.
- b) Variometer, merilec hitrosti in kontrolnik leta.
- c) Višinomer, umetni horizont in kontrolnik leta.
- d) Variometer, umetni horizont in kontrolnik leta.

**K-06 Za delovanje merilca hitrosti na zrakoplovu je potreben dovod:**

- a) Dinamičnega tlaka in posebej dovod statičnega tlaka.
- b) Samo statičnega tlaka.
- c) Skupnega tlaka in posebej dovod statičnega tlaka.
- d) Samo podtlaka v vrednosti dinamičnega tlaka.

**K-07 Čemu služi t.i. barometrska pomožna skala na višinomeru zrakoplova?**

- a) Odčitavanju vrednosti zračnega tlaka na višini leta.
- b) Odčitavanju razlike med tlakom na višini letališča in tlakom na morskem nivoju.
- c) Točni nastavitvi višinomera pri vsakoletni kontroli v servisni delavnici.
- d) Nastavitvi vrednosti tlaka v višini tlačne ploskve, od katere višinomer meri višino.

**K-08 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?**

- a) Pada.
- b) Raste.
- c) Ni definirano.
- d) Ostaja nespremenjena.

**K-09 Klasični pnevmatski variometer s totalno kompenzacijo s cevko je razen na kompenzacijski tlak (p+q) potrebno priključiti še na:**

- a) izravnalno posodo.
- b) statični tlak (p) in na izravnalno posodo.
- c) skupni tlak (p+q) in statični tlak (p), priključek na izravnalno posodo pa ni potreben.
- d) skupni tlak (p+q) in na izravnalno posodo.

**K-10 Napaka magnetnega kompasa, ki je posledica vpliva kovinskih delov v zrakoplovu, je:**

- a) Deviacija kompasa.
- b) Zavojna napaka kompasa.
- c) Magnetna inklinacija.
- d) Magnetna deklinacija.

**K-11 Katere bistvene obremenitve delov jadralnega letala so določene v gradbenih predpisih CS-22?**

- a) Vse bistvene mogoče obremenitve delov jadralnega letala v zraku.
- b) Vse bistvene mogoče obremenitve delov jadralnega letala na tleh.
- c) Vse bistvene mogoče obremenitve delov jadralnega letala v zraku in na tleh.
- d) Vse bistvene mogoče obremenitve delov jadralnega letala pri izvajanju akrobatskega letenja.



**K-12 Koliko časa lahko preteče med dvema preverjanjema pito- statičnega sistema, delovanja radijske postaje in kompenzacijo magnetnega kompasa jadralnega letala?**

- a) En krat letno.
- b) Vsaki dve leti.
- c) Vsaka štiri leta.
- d) Po trdem pristanku ali vrtiljaku na tleh.

**K-13 Kdo sme vzdrževati jadralno letalo, s katerim se izvaja komercialni zračni prevoz?**

- a) Pooblaščen vzdrževalna organizacija.
- b) Tehnično osebje v ATO.
- c) Pooblaščen oseba lastnika jadralnega letala.



## NAVIGACIJA (N)

**N-01 Približno koliko znaša obseg Zemljinega ekvatorja?**

- a) 21.600 NM.
- b) 40.075 km.
- c) 30.000 NM.
- d) 24.000 km.

**N-02 Koliko velikih krogov (ortodrom) je mogoče določiti na zemljini obli?**

- a) 90.
- b) 180.
- c) 360.
- d) Nešteto.

**N-03 13:00 po srednjeevropskem poletnem času je:**

- a) 12:00 UTC.
- b) 14:00 UTC.
- c) 01:00 UTC.
- d) 11:00 UTC.

**N-04 Kateri navigacijski orientir s karte se nahaja na poziciji z zemljepisnima koordinatama N 50° 19,0' in E 21° 04,2''? (glej prilogo 16!)**

- a) Točka C.
- b) Železniški most na reki Visli.
- c) Mesto Mielec.
- d) Naselje Stopnica.

**N-05 Koliko kilometrov je 50 SM (statutnih milj)?**

- a) Približno 92 km.
- b) Natančno 100 km.
- c) Malo manj kot 75 km.
- d) Približno 80 km.

**N-06 Razdalja med točkama E in F na karti je:**

*(glej prilogo 17!)*

- a) 42 NM.
- b) 38 NM.
- c) 34 NM.
- d) 30 NM.



**N-07 Katera oznaka v trikotniku vetra na sliki pomeni dejansko zračno hitrost (TAS) zrakoplova?** *(glej prilogo 18!)*

- a) Oznaka 5.
- b) Oznaka 6.
- c) Oznaka 7.
- d) Oznaka 8.

**N-08 Katera vrednost je vračunana v magnetnem potnem kotu?**

- a) Deviacija kompasa.
- b) Magnetna inklinacija.
- c) Kot popravka zaradi vetra.
- d) Magnetna deklinacija.

**N-09 Magnetni potni kot za let od točke B do točke C je:** *(glej prilogo 16!)*

- a) 027°.
- b) 042°.
- c) 057°.
- d) 142°.

**N-10 Pilot mora vedeti, da je na severni polobli potrebno pričeti z izravnavanjem zrakoplova po kompasu iz zavoja v severnih smereh:**

- a) 10°-20° po želenem kurzu.
- b) 20°-30° pred želenim kurzom.
- c) Točno v želenem kurzu.

**N-11 Kaj pomeni merska enota vozela (kt), ki se uporablja v letalstvu?**

- a) SM/h.
- b) NM/h.
- c) km/h.
- d) m/h.

**N-12 Ali je pilotu jadralnega letala opremljenega s satelitskim navigacijskim sistemom (GPS) potrebno voditi vizualno in računsko navigacijo?**

- a) Ne, saj satelitski navigacijski sistem zagotavlja vse potrebne podatke za uspešno izvedbo predvidenega leta.
- b) Da, vendar samo v primeru, če želimo preveriti točnost podatkov, ki nam jih daje satelitski navigacijski sistem.
- c) Da.
- d) Izbor načina vodenja navigacije je prepuščen pilotu jadralnega letala.



**N-13 V povezavi z računalnikom satelitski navigacijski sistem (GPS) pilotu jadralnega letala omogoča pregled nad naslednjimi pomembnimi podatki:**

- a) Trenutno pozicijo, kje je bil, kam gre, kako hitro gre tja in potrebno višino za pristanek na izbranem mestu na tleh.
- b) Trenutno pozicijo, kje je bil, kam gre, kako hitro gre tja, kakšno višino potrebuje za dolet do predvidene točke, hitrost dviganja ali spuščanja, optimalno hitrost do naslednjega predvidenega vzgornika in optimalno hitrost in potrebno višino za pristanek na izbranem mestu na tleh.
- c) Hitrost in zemljepisno lego jadralnega letala in potrebno višino za pristanek na izbranem mestu na tleh.
- d) Višino, hitrost, zunanjo temperaturo, temperaturo rosišča, zemljepisno lego jadralnega letala in potrebno višino za pristanek na izbranem mestu na tleh.