

MINISTRSTVO
ZA
PROMET

KATALOG

IZPITNIH VPRAŠANJ

LICENCA :

JADRALNI PADALEC

LJUBLJANA 2010

OSNOVE AERODINAMIKE IN MEHANIKE LETENJA (TEORIJA LETENJA) - (A)

- A-01.** Katere telo ima pri enakem čelnem preseku in enaki hitrosti dotekajočega zraka najmanjši upor ?
- a) Ravna plošča
 - b) Krogla
 - c) Profil krila
- A-02.** Katere telo ima največji upor pri enakem čelnem prerezu ?
- a) Ravna plošča
 - b) Krogla
 - c) Aerodinamično telo
- A-03.** Laminaren tok zraka opišemo :
- a) zračni delci se gibljejo po praktično vzporednih poteh
 - b) zračni delci se gibljejo po zvrtnjenih poteh
 - c) zračni delci se gibljejo v nasprotni smeri od dotekajočega zraka
- A-04.** Kako se oblikuje krilo jadrnega padala ?
- a) Je posledica podtlaka nad kupolo
 - b) Je posledica nadtlaka pod kupolo
 - c) Je posledica nadtlaka v kupoli
- A-05.** V kateri točki prejmlje sila teže ?
- a) V težišču
 - b) V zastojni točki
 - c) V središču
- A-06.** Upor deluje v smeri :
- a) vzgona
 - b) relativnega zračnega toka
 - c) sile teže
- A-07.** Katera sila deluje v drsnem letu nasproti sile teže ?
- a) Upor
 - b) Vzgon
 - c) Rezultanta aerodinamičnih sil
- A-08.** Kaj razumemo kot drsni kot ?
- a) Je kot med tetivo profila in smerjo relativnega zračnega toka
 - b) Je kot med tetivo profila in horizontalno ravnino oziroma podlago
 - c) Je kot med smerjo letenja in horizontalno ravnino
- A-09.** Kako imenujemo silo, ki je posledica sile vzgona in sile upora ?
- a) RAS (rezultanta aerodinamičnih sil)
 - b) Sila teže
 - c) Teža
- A-10.** Vzgon deluje :
- a) nasproti sile teže
 - b) nasproti sile upora
 - c) pravokotno na silo upora
- A-11.** Pod kakšnim kotom deluje vzgon glede na smer dotekajočega zraka ?
- a) 180 stopinj
 - b) 45 stopinj
 - c) 90 stopinj
- A-12.** Kateri od naštetih dejavnikov je za velikost vzgona nepomemben ?
- a) Lastna hitrost
 - b) Hitrost vetra
 - c) Gostota zraka

- A-13.** 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
- A-14.** Pri jadralnem padalu obteka zračni tok krilo na zgornji strani :
- a) z večjo hitrostjo, posledica je podtlak
 - b) z manjšo hitrostjo
 - c) enako hitrostjo
- A-15.** Vzgon krila jadralnega padala nastane zaradi :
- a) obtekanja zraka okrog krila
 - b) izpodrinjenega zraka
 - c) mejne plasti
- A-16.** Katera trditev glede vzgona je pravilna ?
- a) Vzgon nastaja le na zgornji strani krila
 - b) Vzgon se enakomerno porazdeli po celem krilu
 - c) Vzgon nastaja kot posledica nadtlaka na spodnji strani in podtlaka na zgornji strani krila
- A-17.** Katera razdelitev sil vzgona na ukrivljenem nesimetričnem profilu je pravilna ?
- a) 1/3 nadtlak na zgornji strani, 2/3 podtlak na spodnji strani
 - b) 2/3 podtlak na zgornji strani, 1/3 nadtlak na spodnji strani
 - c) 2/3 nadtlak na zgornji strani, 1/3 podtlak na spodnji strani
- A-18.** Kje na jadralnem padalu prevladuje podtlak ?
- a) Pod krilom
 - b) Na zgornji strani krila
 - c) V krilu
- A-19.** Debelejši-višji profili imajo :
- a) majhen vzgon pri visokih hitrostih
 - b) velik vzgon pri nizkih hitrostih
 - c) manjši upor pri trim hitrosti
- A-20.** Kaj dosežemo s krajšanjem sprednjih nosilnih vrvic ?
- a) Vpadni kot se zmanjša, jadralno padalo leti hitreje
 - b) Vpadni kot se spremeni, jadralno padalo leti počasneje
 - c) Pri vzletanju krilo ne bo imelo tendence prehitevanja
- A-21.** Katera trditev je pravilna pri uporabi pospeševalnika :
- a) poveča se hitrost in dolet, zmanjša se nadtlak v kupoli
 - b) lastna hitrost jadralnega padala je večja, poveča se prečna stabilnost
 - c) povečajo se horizontalna hitrost, propadanje in tendenca zapiranja
- A-22.** Kaj velja pri uporabi pospeševalnika ?
- a) Jadralno padalo leti zaradi večje hitrosti bolj stabilno
 - b) Jadralno padalo je bolj občutljivo za zapiranja
 - c) Obstaja večja nevarnost prevlečenega leta
- A-23.** Kaj pomeni, če so zadnje vrvice (D- linija) jadralnega padala skrajšane ?
- a) Nastavljeni vpadni kot krila je povečan, spremenjena je oblika profila, obstoja možnost prekinitve vzgona
 - b) Jadralno padalo leti hitreje
 - c) Dviganje jadralnega padala je lažje
- A-24.** Kaj se lahko zgodi, če se A in B nosilne vrvice z uporabo podaljšajo ?
- a) Jadralno padalo lahko gre v prevlečen let in v njem ostane
 - b) Uporaba pospeševalnika ni dovolj učinkovita
 - c) Težko naredimo full stall

- A-25.** Kam se pomika prijemališče vzgona, ko povečujemo vpadni kot ?
- a) Ostane na istem mestu
 - b) Se pomika proti zadnjemu robu profila
 - c) Se pomika proti prednjemu robu profila
- A-26.** Pri počasnem letenju povečujemo vpadni kot, zato :
- a) se upor povečuje
 - b) upor se ne spreminja
 - c) aerodinamične sile se zmanjšajo
- A-27.** Nevarnost prekinitve vzgona je posebno velika pri :
- a) močno zavrtem krilu in velikih vpadnih kotih
 - b) popuščenih krmilnih vrvicah
 - c) hitrem letenju
- A-28.** Kaj je nevarno, kadar predolgo močno zaviramo :
- a) pri pristajanju jadralno padalo ne bo dovolj zavrto
 - b) lahko pride do odtrganja zračnega toka (prevlečen let, full-stall)
 - c) v pristanku bomo imeli nizko horizontalno hitrost
- A-29.** Pri popolnem zlomu vzgona :
- a) vzgona ni, horizontalna hitrost je nič, tlak v krilu pade
 - b) vertikalna hitrost se močno poveča
 - c) a) in b) je pravilno
- A-30.** Kaj lahko poveča tendenco jadralnega padala k stabilnemu prevlečenemu letu ?
- a) Vlažno ali mokro krilo
 - b) Povečana propustnost blaga, podaljšane A in B nosilne vrvice
 - c) a) in b) je pravilno
- A-31.** 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 samo na položnem vzletišču
- A-32.** Kaj je posledica 15 cm predolgo nastavljenih zavor ?
- a) Potrebni so bolj globoki potegi krmilnih vrvic
 - b) Hitrost letenja je premajhna
 - c) Vzlet ni mogoč
- A-33.** Iz polare hitrosti jadralnega padala lahko razberemo :
- a) maksimalni nagib v kroženju
 - b) horizontalno hitrost in vertikalno hitrost pri različnih vpadnih kotih
 - c) dopustno največjo hitrost
- A-34.** V polarnem diagramu je točka najmanjšega propadanja (Priloga št. 1) :
- a) B
 - b) A
 - c) C
- A-35.** Katera točka je točka najboljše finese (Priloga št. 1) ?
- a) B
 - b) D
 - c) C
- A-36.** Kdaj dosežemo hitrost najboljšega planiranja pri jadralnih padalih razreda A-B ?
- a) Kadar letimo s 25% uporabo pospeševalnika
 - b) Pri »trim« hitrosti jadralnega padala
 - c) Če zaviramo približno 50%

- A-37.** Običajno ima jadralno padalo razreda A-B najmanjše propadanje pri naslednjem načinu letenja :
- a) rahlo zavrto
 - b) 20-40 cm zavrto
 - c) nezavrto
- A-38.** Če leti jadralno padalo z minimalno hitrostjo :
- a) je vzgon večji od upora
 - b) sta vzgon in upor enaka
 - c) je krilo maksimalno dopustno zavrto
- A-39.** Drsno število pove :
- a) kako drsi jadralno padalo
 - b) kakšno je razmerje med preleteno vodoravno razdaljo in izgubljeno višino
 - c) kakšno je razmerje med V_h in vpadnim kotom
- A-40.** Kakšno fineso ima jadralno padalo, ki v mirnem ozračju iz 600 m relativne višine preleti razdaljo 4,2 km ?
- a) 6
 - b) 7
 - c) 1:4
- A-41.** Jadralno padalo preleti razdaljo 1800 m v brezveterju pri višinski razliki 300 m. Kako daleč preleti isto jadralno padalo pri višinski razliki 2100 m ?
- a) 12,6 km
 - b) 4,8 km
 - c) 5,3 km
- A-42.** Če je lastna hitrost jadralnega padala 34 km/h in piha čelni veter 17 km/h :
- a) se drsno razmerje podvoji
 - b) se drsno razmerje razpolovi
 - c) se drsno razmerje zmanjša za 17 %
- A-43.** Katera hitrost je lastna hitrost letenja ?
- a) Hitrost gibanja glede na okoliški zrak
 - b) Hitrost gibanja glede na tla
 - c) Hitrost vetra
- A-44.** Katera hitrost je najvažnejša za letenje ?
- a) Potovalna hitrost
 - b) Hitrost letenja glede na okoliški zrak
 - c) Hitrost vetra
- A-45.** Če leti pilot jadralno padalo nezavrto :
- a) je v turbulentnem zraku bolj dovzetno za zapiranja
 - b) obstaja nevarnost, da bo pilota prehitelo
 - c) Je v turbulentnem zraku manj dovzetno za zapiranja
- A-46.** S kakšno hitrostjo naj teoretično leti pilot v termičnem dviganju, da bo dosegel maksimalno dviganje ?
- a) Z minimalno hitrostjo
 - b) S hitrostjo najboljše finese
 - c) S hitrostjo minimalnega propadanja
- A-47.** Kakšne zavoje naj dela pilot v šibkih širokih termičnih dviganjih ?
- a) Z obojestranskim zaviranjem in nagibom s težo popolnoma nazaj
 - b) Jadralno padalo vodi v zavoj z manjšo hitrostjo in blagim nagibom telesa
 - c) Z močnim zaviranjem na notranji strani in brez nagiba s težo
- A-48.** Večja krilna obremenitev povzroči :
- a) višji tlak v krilu, večjo trim hitrost, večje propadanje, povečano odzivnost krila
 - b) bolj varno izvedbo ušes in manjši vpadni kot
 - c) večjo stabilnost in odpornost na zapiranja in manjšo horizontalno hitrost

- A-49.** Kako vpliva povečanje krilne obremenitve na hitrost ?
- a) Hitrost se zmanjša
 - b) Hitrost se poveča
 - c) Ne vpliva
- A-50.** Kako vpliva povečanje krilne obremenitve na maksimalno hitrost ?
- a) Hitrost se zmanjša
 - b) Hitrost se poveča
 - c) Hitrost ostane ista
- A-51.** Težji piloti letijo z enakim jadralnim padalom v primerjavi z lažjimi piloti :
- a) enako hitro
 - b) pri čelnem vetru počasneje
 - c) hitreje
- A-52.** Upor jadralnega padala sestavlja :
- a) upor trenja
 - b) tlačni (oblikovni) upor in induciran upor
 - c) a) in b) je pravilno
- A-53.** Zaradi izenačevanja tlaka na koncih krila nastane :
- a) upor trenja
 - b) inducirani upor
 - c) površinski upor
- A-54.** Krila z večjo vitkostjo imajo:
- a) manjši induciran upor
 - b) večji induciran upor
 - c) nimajo več induciranega upora
- A-55.** Nihalna stabilnost pomeni :
- a) stabilnost jadralnega padala po prečni in vzdolžni osi
 - b) stabilnost jadralnega padala pri zlomu vzgona
 - c) stabilnost jadralnega padala po navpični - vertikalni osi
- A-56.** Pri nenadnih sunkih vetra in pri letu v območje z močnimi termičnimi dviganji nastane moment, ki povzroči močna nihanja okoli :
- a) vzdolžne osi jadralnega padala
 - b) prečne osi jadralnega padala
 - c) a) in b) je pravilno
- A-57.** Upor telesa se pri naraščajoči hitrosti letenja pri istem vpadnem kotu povečuje :
- a) linearno (premočrtno) s hitrostjo
 - b) s kvadratom hitrosti
 - c) ostaja približno enak
- A-58.** Upor, ki ga povzroča obtekajoči zrak, se glede na povečanje površine krila pri isti hitrosti poveča :
- a) s kvadratom
 - b) polovično
 - c) linearno (premočrtno)
- A-59.** Letenje v zavoju pomeni :
- a) manjše propadanje
 - b) enako propadanje
 - c) večje propadanje
- A-60.** Katera dodatna sila deluje, za razliko od letenja naravnost, na jadralno padalo pri zavijanju ?
- a) Centrifugalna sila
 - b) Zavojni upor
 - c) Poteg krmilnih vrvic

- A-61.** Kaj se dogaja s krilno obremenitvijo v zavoju glede na normalen let ?
- a) Obremenitve ostanejo nespremenjene
 - b) Obremenitve na krilo se v zavoju zaradi centrifugalne sile vedno povečajo, stopnja obremenitve pa je odvisna od nagiba in intenzivnosti zavoja
 - c) Obremenitve na krilo se v zavoju povečajo samo pri ostrih zavojih
- A-62.** Vzletni prostor moram izbrati tako, da :
- a) je zaščiten od vetra
 - b) če naenkrat zapiha hrbtni veter lahko še vzletimo
 - c) je dovolj velik in omogoča varno prekinitev vzleta
- A-63.** Kdaj se izvaja 5 kontrolnih točk ?
- a) Ko je jadralno padalo položeno in vrvice razpletene
 - b) Tik pred vzletom, ko je pilot pripravljen na vzlet
 - c) Preden si pilot namesti letalni sedež
- A-64.** Moje jadralno padalo ima cca. 40 cm dolgo razpoko v 3. celici. Ali lahko kljub temu poletim ?
- a) Da
 - b) Ne
 - c) Le pri zadostnem čelnem vetru
- A-65.** Kako prekinem vzlet ?
- a) Z močnim enostranskim potegom krmilne vrvice
 - b) Potegnem B linijo na eno strani
 - c) Z obojestranskim zaviranjem jadralnega padala
- A-66.** Pri jadraniu ob pobočju ne smem nikoli obračati :
- a) proti pobočju
 - b) proti vetru
 - c) z vetrom
- A-67.** Kaj stori pilot takoj po pristanku ?
- a) Preveri svojo opremo
 - b) Zabeleži svoj polet v knjižico letenja
 - c) Pobere svoje jadralno padalo in se umakne s pristajalnega prostora
- A-68.** Kako pristajam na pobočju ?
- a) Vedno proti vetru
 - b) Prečno na pobočje
 - c) Po pobočju navzdol
- A-69.** Močno zategnjena - prekratka prsna vez letalnega sedeža :
- a) poveča možnost rotacije okrog navpičnice
 - b) oteži krmarjenje s prenosom teže
 - c) a) in b) je pravilno
- A-70.** V turbulentnih razmerah mora pilot :
- a) pospešiti hitrost letenja
 - b) s krmilnimi vrvicami aktivno spremljati položaj krila
 - c) nekoliko zavreti jadralno padalo in počakati, da turbulenca mine
- A-71.** Z izrazom »twist« v jadralnem padalstvu označujemo :
- a) močno nihanje okrog vzdolžne osi
 - b) navitje vrvic
 - c) način vzratnega vzleta s prekrizanimi rokami

LETALSKA METEOROLOGIJA - (M)

- M-01.** Kako imenujemo zračni ovoj okoli zemeljske oble ?
a) Troposfera
b) Atmosfera
c) Stratosfera
- M-02.** Tropo-, strato-, mezo- in iono-sfera so :
a) podnebni pasovi
b) sloji atmosfere, naštetih po višini od zemlje navzgor
c) področja, v katerih nastaja vreme
- M-03.** V katerem sloju atmosfere se dogajajo vremenski pojavi ?
a) V mezosferi
b) V stratosferi
c) V troposferi
- M-04.** Kolikšna je približno gostota zraka pri normalnih pogojih ?
a) 1,2 kg/m³
b) 12 kg/m³
c) 2,2 kg/m³
- M-05.** Kolikšen je povprečen temperaturni gradient v Mednarodni standardni atmosferi (ICAO) :
a) 1°C/100 m
b) 0,65°C/100 m
c) 0,80°C/100 m
- M-06.** Instrument za merjenje zračnega tlaka je :
a) higrometer
b) psihrometer
c) barometer
- M-07.** Kolikšen je približno zračni tlak na morski gladini ?
a) 1 bar
b) 1,2 bara
c) 100 hPa
- M-08.** Kako se spreminja zračni tlak z naraščajočo višino ?
a) Ostaja nespremenjen
b) Pade na približno polovično vrednost na višini 5.500 m
c) Pade na polovično vrednost na višini približno 11.000 m
- M-09.** Kaj se dogaja z gostoto kisika v troposferi z naraščajočo višino ?
a) Ostaja nespremenjena
b) Pada
c) Odvisna je od tega, kako se spreminja zračni tlak
- M-10.** Katera sestavina zraka ima glavno vlogo pri meteoroloških pojavih ?
a) Dušik
b) Kisik
c) Vodna para
- M-11.** Izraz "rosišče" pomeni :
a) točko temperature, od katere naprej vedno pride do pojava rose
b) točko temperature, do katere se mora ohladiti zrak, da postane nasičen z vlago, ki jo vsebuje
c) razliko med dejansko temperaturo zraka in temperaturo izparevanja
- M-12.** Zakaj v atmosferi nastanejo oblaki ?
a) Zaradi zraka, ki se dviga
b) Zaradi splošne cirkulacije zraka
c) Zaradi vlažnega zraka, ki se dviga in se ohladi pod temperaturo rosišča

- M-13.** Količina vodne pare, ki jo lahko vsebuje zrak, je predvsem odvisna od :
- a) rosišča
 - b) temperature
 - c) stabilnosti zraka
- M-14.** Pri katerih temperaturah lahko vsebuje zrak več vodne pare?
- a) Hladnejši zrak lahko vsebuje več vodne pare
 - b) Ni odvisno od temperature
 - c) Toplejši zrak lahko vsebuje več vodne pare
- M-15.** Katera zračna masa je najbolj topla in vlažna ?
- a) Kontinentalna polarna
 - b) Morska tropska
 - c) Kontinentalna tropska
- M-16.** Pri kateri spremembi agregatnega stanja se sprosti toplota in kako se sprememba imenuje ?
- a) Plinasto v tekoče; kondenzacija
 - b) Trdno v plinasto; sublimacija
 - c) Tekoče v trdno; kondenzacija
- M-17.** Zrak, ki se dviga po suhi adiabatni (npr. zrak, ki se dviga pod bazo oblaka) se ohlaja za :
- a) $1,5^{\circ}\text{C}/100\text{ m}$
 - b) $0,5^{\circ}\text{C}/100\text{ m}$
 - c) $1^{\circ}\text{C}/100\text{ m}$
- M-18.** Zrak, ki se dviga po nasičeni adiabatni (dvigajoči zrak v oblaku) se ohlaja za :
- a) $0,5^{\circ}\text{C}/100\text{ m}$
 - b) $1^{\circ}\text{C}/100\text{ m}$
 - c) $2^{\circ}\text{C}/300\text{ m}$
- M-19.** Kaj je katabatni veter ?
- a) Veter, ki piha po hribu navzgor zaradi segrevanja tal
 - b) Veter, ki piha po hribu navzdol zaradi ohlajanja pobočja
 - c) Vzgornik
- M-20.** V kateri smeri rotirajo zračne mase na severni polobli v ciklonu in v anticiklonu ?
- a) Vedno od severa proti jugu
 - b) Smer rotacije je odvisna od letnega časa
 - c) V ciklonu (področje nizkega zračnega tlaka) rotirajo v nasprotno smer urnega kazalca, v anticiklonu (področje visokega pritiska) pa v smeri urnega kazalca
- M-21.** Naraščajoča količina oblačnosti, padavine, razpadanje oblačnosti, naraščanje zračnega tlaka je značilno zaporedje za :
- a) prehod fronte
 - b) krepitev anticiklona
 - c) dotok suhega zraka
- M-22.** Kje se nahajajo velika področja dvigajočih se zračnih mas ?
- a) V anticiklonih
 - b) V ciklonih in anticiklonih
 - c) V ciklonih
- M-23.** Kje se zračne mase spuščajo in kakšno je tam stanje atmosfere ?
- a) V anticiklonu; stabilno stanje
 - b) V ciklonu; labilno stanje
 - c) V inverziji
- M-24.** Posledica spuščanja zračnih mas v poletnem anticiklonu je :
- a) segrevanje zraka, izginjanje inverzije, tvorba oblakov
 - b) nastanek inverzije sesedanja (subsidenčna inverzija), ohlajanje zraka, tvorba oblakov
 - c) segrevanje zraka, nastanek inverzije sesedanja (subsidenčna inverzija), razpad oblakov

- M-25.** Kateri neugodni vremenski pogoji so značilni za zimski anticiklon ?
- a) Prizemna megla ali dvignjena megla (inverzija)
 - b) Velika horizontalna področja s plohami
 - c) Slaba vidljivost zaradi snežnih ploh
- M-26.** Na kateri razdalji pred prihajajočo toplo fronto se praviloma pojavijo prvi cirostratusi in altostratusi ?
- a) 60-80 km
 - b) 100-120 km
 - c) 400-800 km
- M-27.** Pojav cirusne oblačnosti ponavadi pomeni prihod :
- a) Hladne fronte
 - b) Tople fronte
 - c) Nevihne fronte
- M-28.** Kakšen veter ponavadi piha v naših krajih pred prihodom fronte z zahoda ?
- a) Jugoahodnik
 - b) Severovzhodnik
 - c) Vzhodnik
- M-29.** Kako se pri topli fronti gibljeta topel in hladen zrak ?
- a) Topel zrak se nariva na hladen zrak
 - b) Hladen zrak drsi nad toplim zrakom
 - c) Hladen zrak se podriva pod topel zrak
- M-30.** 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) Hladen zrak se podriva pod topel zrak
- M-31.** Kateri vremenski pojav je poleti najbolj značilen za hladno fronto ?
- a) Rahel dež
 - b) Nevihne in plohe
 - c) Megla
- M-32.** Kateri oblaki so posebej značilni za hladno fronto ?
- a) Kumulonimbusi
 - b) Stratusi
 - c) Nimbostratusi
- M-33.** Kateri so visoki oblaki?
- a) Cirrus, cirrostratus, cirrocumulus
 - b) Nimbostratus, stratus
 - c) Cumulus, stratus
- M-34.** Kateri od navedenih oblakov so vedno sestavljeni iz ledenih kristalov ?
- a) Stratus, cumulus
 - b) Cirrostratus, cirrocumulus
 - c) Nimbus, stratocumulus
- M-35.** Oblaki, ki se pojavljajo na srednjih višinah, so :
- a) Stratus, stratocumulus
 - b) Cirrostratus, cirrocumulus
 - c) Altocumulus, altostratus
- M-36.** Katera od naslednjih vrst oblakov se razteza skozi vse tri nivoje troposfere ?
- a) CI - cirrusi
 - b) ST - stratusi
 - c) CB - kumulonimbusi

- M-37.** Mesta valovnih dviganj za gorskimi grebeni lahko označujejo oblaki lečaste oblike, ki jih imenujemo tudi :
- a) lentikularisi
 - b) trombasti oblaki
 - c) rotorni oblaki
- M-38.** Oblaki v katerih je turbulenca najmočnejša so :
- a) kumulusi
 - b) kumulonimbusi
 - c) nimbostratusi
- M-39.** Kateri so tisti oblaki, iz katerih ni pričakovati padavin ?
- a) CI - cirusi
 - b) CB - kumulonimbusi
 - c) NS – nimbostratusi
- M-40.** Pri kateri vrsti oblakov lahko pričakujemo padavine v obliki neviht ?
- a) ST - stratusi
 - b) SC - stratokumulusi
 - c) CB - kumulonimbusi
- M-41.** Kaj od navedenega je merilo stabilnosti atmosfere ?
- a) Zračni tlak
 - b) Vertikalni temperaturni gradient
 - c) Hitrost vetra
- M-42.** Kakšno oblačnost in vreme lahko pričakujemo poleti v vlažni in labilni zračni masi ?
- a) Vertikalni razvoj oblačnosti, nevihtni oblaki, plohe in nevihte
 - b) Plastovita, sklenjena oblačnost, slaba vidljivost, občasno rosenje
 - c) Dolgotrajne padavine iz plastovite, sklenjene oblačnosti
- M-43.** Vlažno in nestabilno zračno maso prepoznamo v poletnem času po :
- a) kumulusnih oblakih in plohah
 - b) slabi vidljivosti in mirnem ozračju
 - c) stratusnih oblakih in enakomernih padavinah
- M-44.** Kaj je temperaturna inverzija ?
- a) Dobra vidljivost v spodnjih slojih ozračja in slaba vidljivost na višini
 - b) Naraščanje temperature z višino
 - c) Padeč temperature z višino
- M-45.** Značilnost temperaturne inverzije je :
- a) Stabilno ozračje
 - b) Nestabilno ozračje
 - c) Pobočni vzgorniki
- M-46.** Zakaj nastane talna inverzija ?
- a) Zrak se ponoči v najnižji plasti zaradi ohlajanja tal ohladi
 - b) Zrak se pri spuščanju ob tleh segreje
 - c) Zrak se zaradi vetra ohladi
- M-47.** Posledica česa je veter ?
- a) Gravitacije
 - b) Razlik v zračnem pritisku
 - c) Vrtenja zemlje
- M-48.** Kaj v letalstvu pomeni oznaka 270/5 :
- a) Zahodni veter s hitrostjo 5 km/h
 - b) Vzhodni veter s hitrostjo 5 kt
 - c) Zahodni veter s hitrostjo 5 kt

- M-49.** Približno koliko je 20 vozlov ?
- a) 30 km/h
 - b) 10 km/h
 - c) 36 km/h
- M-50.** Približno koliko vozlov je 45 km/h ?
- a) 25 kt
 - b) 15 kt
 - c) 20 kt
- M-51.** 10 vozlov je približno :
- a) 5 m/s
 - b) 15 milj/h
 - c) 36 km/h
- M-52.** Oblaki vrste lentikularis so pokazatelj :
- a) močnih termičnih dviganj
 - b) orografskih valov in močnega vetra
 - c) šibkega vetra v višinah
- M-53.** Kaj je fen ?
- a) Toplejši spuščajoč, turbulenten veter na zavetrni strani gorske pregrade, ki je posledica prisilnega dviga, kondenzacije in padavin na privetrni strani
 - b) Topel dvigajoč veter, ki je posledica segrevanja zraka ob pobočju
 - c) Hladen katabatni veter
- M-54.** Turbulenca lahko nastane v prosti atmosferi :
- a) kadar hitrost vetra z višino počasi narašča
 - b) kadar se hitrost vetra z višino ne spreminja
 - c) kadar se hitrost ali smer vetra z višino močno spreminja
- M-55.** Kaj je termični vzgornik ?
- a) Prisilno dviganje zraka ob hribu
 - b) Dvigajoč segreti zrak
 - c) Prisilno segrevanje zraka
- M-56.** Kaj je pobočni vzgornik ?
- a) Prisilno dviganje zraka ob hribu proti kateremu piha veter
 - b) Prisilno dviganje zraka pod oblakom
 - c) Veter, ki piha na zavetrni strani hriba navzgor
- M-57.** Katera od naštetih področij se najhitreje segrevajo ?
- a) Gozdovi
 - b) Vodne površine
 - c) Suha travnata področja
- M-58.** Termika se najpogosteje pojavi nad :
- a) temnejšimi, suhimi področji
 - b) temnejšimi, mokrimi področji
 - c) svetlimi, suhimi področji
- M-59.** Pod katerim kotom glede na tla mora sijati sonce, da se tla najhitreje ogrevajo ?
- a) 45 stopinj
 - b) 30 stopinj
 - c) 90 stopinj
- M-60.** Intenzivnost termičnega vzgornika je v največji meri odvisna od :
- a) intenzivnosti segrevanja zraka nad tlemi in temperaturnega gradienta
 - b) zračnega tlaka
 - c) vlažnosti zraka

- M-61.** Kaj velja za zavetrno termiko ?
- a) Je relativno mirna
 - b) Nastane na zavetrni strani hriba in je turbulentna
 - c) Je manj turbulentna kot termika na privetrni strani hriba
- M-62.** Pri dobrem termičnem dnevu piha veter v zaprtih alpskih dolinah :
- a) odvisno od prevladujočega vetra na višini
 - b) po dolini navzgor
 - c) po dolini navzdol
- M-63.** Kateri oblaki so posledica termične konvekcije ?
- a) Altokumulusi lentikularisi
 - b) Nimbostratusi
 - c) Kumulusi
- M-64.** Katera vrsta oblakov nastane na nebu kot posledica močnega segrevanja tal ?
- a) Stratusi
 - b) Kumulusi
 - c) Nimbostratusi
- M-65.** Kaj razumemo pod izrazom suha (modra) termika ?
- a) Termiko brez razvoja kumulusnih oblakov
 - b) Termiko z do 3/8 razvojem kumulusnih oblakov
 - c) Modro nebo med dvema nevihtnima oblakoma
- M-66.** Kdaj lahko najverjetneje pričakujemo termične nevihte spomladi in poleti ?
- a) Zgodaj zjutraj, če je atmosfera stabilna
 - b) Okoli 11. ure dopoldne
 - c) Popoldne in proti večeru, če je atmosfera labilna
- M-67.** Dopoldne so se razvili kumulusi, popoldne pa je nebo z njimi že močno prekrito. V takšnem primeru moramo najbolj verjetno računati na :
- a) razširitev kumulusov v stratuse
 - b) razvoj kumulusov v kumulonimbuse in pojav neviht
 - c) razpad kumulusov in pojav modre termike
- M-68.** Kateri je najbolj nevaren pojav pri letenju v bližini nevihte ?
- a) Statična elektrika
 - b) Bliskanje
 - c) Turbulenca in močan zvrtničen veter pri tleh
- M-69.** Kako močna dviganja so lahko v nevihtnem oblaku ?
- a) Do 5 m/s
 - b) Do 2 m/s
 - c) Več kot 25 m/s
- M-70.** Na kaj lahko naletimo, če nas posrka v kumulonimbus ?
- a) Močno turbulenco, močne zaledenitve, močna dviganja, pojav hipoksije in kasneje izgubo zavesti na večjih višinah, iluzije, podhladitve
 - b) Samo močno turbulenco
 - c) Samo močna dviganja
- M-71.** 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) Ko naredimo cel zavoj lahko pridemo v turbulenco prejšnjega zavoja
- M-72.** Kaj lahko pričakujemo pri izhodu iz močnega termičnega dviganja ?
- a) Miren prehod v območje spuščajočega se zraka
 - b) Nič posebnega
 - c) Turbulenco in močno propadanje

- M-73.** Ali lahko pričakujemo turbulenco v jasnem vremenu nad ravnimi površinami kjer ni ovir ?
- a) Ne
 - b) Lahko, kadar hitrost vetra z višino močno narašča ali na robovih termičnih dviganj
 - c) Samo na robovih termičnih dviganj
- M-74.** Kaj je potrebno storiti, ko na horizontu opazimo modro črnino in vidimo, da se nam počasi približuje nevihta ?
- a) Izvedemo manever za hitro spuščanje in hitro pristanemo
 - b) Jadramo še naprej in opazujemo razvoj in smer nevihte
 - c) Jadramo še naprej in čakamo da se nam nevihta približa, nato izvedemo manever za hitro spuščanje in hitro pristanemo
- M-75.** Kaj lahko pričakujemo na vzletišču ki je obrnjeno proti J, če piha šibak do zmeren vzhodni veter ? Vzletišče je gozdna poseka.
- a) Mirno ozračje takoj po vzletu
 - b) Zanos v levo stran
 - c) Turbulentno ozračje takoj po vzletu
- M-76.** Na kaj moramo biti pripravljeni, ko pristajamo na majhen travnik z veliko ovirami, kadar piha veter ?
- a) Na mirno ozračje, saj je veliko ovir in se zato moč vetra zmanjša
 - b) Na turbulenco blizu tal in možnost deformacije krila
 - c) Na laminaren tok zraka
- M-77.** Kaj lahko pričakujemo na pristajalnem prostoru, ki ima v bližini ovire (krošnje dreves, hiše, itd.), piha pa zmeren veter ?
- a) Nič posebnega
 - b) Šibko turbulenco, ki ne predstavlja nobene nevarnosti
 - c) Turbulentno ozračje blizu tal
- M-78.** Kaj velja za dinamično jadranje na pobočnem vzgorniku ?
- a) Brez nevarnosti lahko letimo tudi takrat, ko je hitrost vetra enaka hitrosti jadrnega padala
 - b) Z višino hitrost vetra ponavadi narašča, na to moramo biti pozorni
 - c) Vedno lahko pristanemo nazaj na vzletišču ali na vrhu pobočja
- M-79.** Kaj lahko pričakujemo na zavetrni strani hriba, kadar piha močnejši veter ?
- a) Vzgornik
 - b) Termična dviganja
 - c) Močan rotor z območji spuščajočega se zraka
- M-80.** Ali lahko letimo varno na severni strani Karavank kadar piha jugozahodni veter ?
- a) Lahko letimo varno brez problema, saj smo na zavetrni strani
 - b) Letenje na zavetrni strani je izjemno nevarno, saj letimo v rotornih conah
 - c) Lahko letimo varno, ker na severni strani ni termike
- M-81.** Na širšem delu doline piha veter s hitrostjo 4 m/s. Kaj lahko pričakujemo na področjih, kjer se dolina zoži ?
- a) Porast hitrosti vetra zaradi efekta šobe
 - b) Hitrost vetra se ne spremeni, saj zoženje doline ne vpliva na moč vetra
 - c) Pričakujemo lahko močna termična dviganja

KONSTRUKCIJE IN MATERIALI - (K)

- K-01.** Zakaj so diagonalne podpore v krilu ?
- Omogočijo lepšo obliko krila
 - Omogočajo manjše število nosilnih vrvic po krilu in povečajo trdnost krila
 - Preprečijo pretok zraka po krilu
- K-02.** Debelina profila letalne naprave se običajno izraža :
- s številom odprtin v profilu
 - s faktorjem povečave
 - v % glede na dolžino profila
- K-03.** Odprtine v rebrih so namenjene :
- boljšemu pretoku zraka med celicami
 - zmanjšanju teže padala
 - boljši napetosti zgornje površine
- K-04.** Katere nosilne vrvice nosijo 3/4 skupne teže ?
- Zadnje vrvice (D-vrvice)
 - Sprednje vrvice (A in B vrvice)
 - Srednje vrvice (B in C vrvice)
- K-05.** Skupna nosilnost vrvic na A in B liniji pri meritvah na tehničnem pregledu mora biti :
- dvakrat toliko kolikor je skupna maksimalna vzletna teža
 - 10 % več kot je nosilnost C in D nosilnih vrvic
 - najmanj 8-kratna maksimalna vzletna teža in ne manj kot 800 kg (8000 N)
- K-06.** Katera teža se upošteva za vzletno težo ?
- Teža pilota, opreme in jadralnega padala
 - Teža pilota in opreme
 - Teža pilota in jadralnega padala
- K-07.** Katere vrednosti potrebujete za izračun obremenitve krila na m² ?
- Težo opreme in pribora ter površino jadralnega padala
 - Vzletno težo in površino jadralnega padala
 - Razpon, površino in težo jadralnega padala
- K-08.** Kakšna naj bo krilna obremenitev jadralnega padala ?
- 3,3 kg/m²
 - V razponu predpisanem od proizvajalca
 - Od 2 do 4 kg/m²
- K-09.** Kakšna naj bo krilna obremenitev pri bolj vitkih jadralnih padalih ?
- 3,3 kg/m²
 - 2,5 kg/m²
 - V mejah določenih od proizvajalca
- K-10.** Kakšne so lahko posledice premajhne krilne obremenitve ?
- Slabša vodljivost jadralnega padala in povečana možnost deformacije krila v turbulentnih pogojih
 - Slabše pobiranje v šibkih dviganjih
 - Težje naredimo »ušesa«
- K-11.** Pilot ima maso 80 kg, oprema z jadralnim padalom pa tehta 18 kg. Jadralno padalo ima površino 28 m². Kolikšna je krilna obremenitev ?
- 4 kg/m²
 - 2,8 kg/m²
 - 3,5 kg/m²

- K-12.** Jadralno padalo ima maso 5 kg, pilot z opremo 75 kg. V strmi spirali deluje na pilota sila 2G. Kaj to pomeni?
- a) Pilot občuti dvakratno težo svojega telesa
 - b) Pilot je navidezno težak 120 kg
 - c) Pilot pritiska v sedež s silo 3500 N
- K-13.** Koeficient vitkosti je ?
- a) Razmerje med globino in višino profila
 - b) Faktor povečave
 - c) Razmerje med razpetino na kvadrat in površino
- K-14.** Kako se glasi formula za vitkost ?
- a) Razpetina krila na kvadrat : Površina krila
 - b) Površina krila na kvadrat : Razpetina krila
 - c) Površina krila na kvadrat : Razpetina krila na kvadrat
- K-15.** Katero jadralno padalo ima največjo vitkost ?
- a) Jadralno padalo z veliko celicami
 - b) Jadralno padalo z veliko razpetino in majhno površino
 - c) Jadralno padalo z veliko površino in veliko globino
- K-16.** Pri površini jadralnega padala 26 kvadratnih metrov in razponu krila 11 m znaša vzletna teža 100 kg. Kolikšna je vitkost krila ?
- a) 5,25
 - b) 3,8
 - c) 4,65
- K-17.** Kateri od navedenih konstrukcijskih zahtev najbolj vpliva na letalne sposobnosti jadralnega padala ?
- a) Število celic in diagonalnih povezav
 - b) Vitkost in profil
 - c) Tanke nosilne vrvice
- K-18.** Kaj storite, če vaše jadralno padalo pogostokrat preide za krajši čas v prevlečen let ?
- a) Z vozli skrajšam A nosilne vrvice
 - b) Jadralno padalo letim nekoliko pospešeno
 - c) Jadralno padalo mora v kontrolo k proizvajalcu
- K-19.** Kaj lahko povzroči povečana poroznost materiala na zgornji sprednji strani krila ?
- a) Krilo ostane v prevlečenem letu
 - b) Večjo horizontalno hitrost
 - c) Občasno se pojavljajo stranska zapiranja krila
- K-20.** Kako ugotavljamo tehnično primernost jadralnega padala ?
- a) S tehničnim pregledom
 - b) S primerjalnim letom
 - c) Z vizualnim pregledom kupole in vrvic
- K-21.** Kaj bi moralo najbolj vplivati pri izbiri padala ?
- a) Da ima homologacijsko nalepko z navedeno dopustno krilno obremenitvijo
 - b) Ustrezati mora znanju in teži pilota
 - c) Čim boljša finesa
- K-22.** Kaj najbolj vpliva na trdnost in staranje krila jadralnega padala ?
- a) Pogosto zlaganje
 - b) Vlaga
 - c) UV žarki
- K-23.** Ali UV-žarki slabijo material jadralnega padala ?
- a) Samo, če je temnih barv
 - b) Ne
 - c) Da

- K-24.** Na kaj je potrebno paziti pri močni sončni pripeki ?
- a) Pripeka ne škoduje niti jadralnemu padalu, niti veznim pasovom
 - b) Jadralnega padala in veznih pasov ne puščati na žgočem soncu
 - c) Sončna pripeka škodi le jadralnim padalom, ki so narejena iz poliestra
- K-25.** S katero tekočino lahko čistimo jadralno padalo ?
- a) Z vodo
 - b) S čistilnim bencinom
 - c) Z alkoholom
- K-26.** Kaj storite z jadralnim padalom po pristanku v morju ?
- a) Posušim v senci
 - b) Operem s sladko vodo in posušim v senci
 - c) Jadralno padalo mora v kontrolo k proizvajalcu zaradi krčenja materiala
- K-27.** Ustreznost (test kompatibilnosti - K test) letalnega sedeža in reševalnega padala s sistemom za odpiranje mora preveriti :
- a) pilot pred letalno sezono
 - b) ni potrebe, ker so sistemi univerzalni
 - c) strokovnjak ob vgradnji reševalnega padala v letalni sedež
- K-28.** Zakaj ni priporočljivo jadralnega padala dlje časa hraniti v nepropustno zaprtem ovoju ?
- a) Jadralno padalo se lahko poškoduje zaradi plesni
 - b) Hranjenje v nepropustno zaprtem ovoju je priporočljivo
 - c) Kondenzirana vlaga lahko povzroči korozijo
- K-29.** Kaj naredi tkanino za jadralna padala neprepustno za zrak ?
- a) Gosto najlonsko tkanje
 - b) Poseben nanos - impregnacija
 - c) Poliester
- K-30.** Kolikšna je najmanjša še dopustna propustnost materiala na zgornjem sprednjem delu krila, merjena s porozimetrom MK-1, da jadralno padalo še izpolnjuje obstoječe tehnične zahteve ?
- a) Vsaj 10 sekund
 - b) Ni teh omejitev
 - c) Vsaj 5 sekund
- K-31.** Kaj je "Rip-Stop" material ?
- a) Obstojnejši material in bolj odporen proti UV sevanju
 - b) Tkanina z mrežasto ojačitvijo, ki preprečuje nadaljnje trganje
 - c) Najlonska tkanina, ojačana s kevlarso mrežo
- K-32.** Kako vpliva dež na jadralno padalo ?
- a) Nima posebnega vpliva
 - b) Poveča krilno obremenitev
 - c) Povzroči spremembo težišča krila
- K-33.** Kaj se lahko zgodi, če letimo v dežju ?
- a) Mokro jadralno padalo leti hitreje in v zavojih močno izgublja višino
 - b) Lahko pride do stabilnega prevlečenega leta
 - c) Jadralno padalo bo mokro in težko, pristanek bo zaradi tega hitrejši
- K-34.** Katera trditev o optimalni nosilnosti reševalnega padala je pravilna ?
- a) najbolj optimalna je obremenitev, ki je 20 – 30% manjša od maksimalne dopustne obremenitve
 - b) najboljša je obremenitev, pri kateri je hitrost padanja 6,8 m/s
 - c) najboljša je maksimalna obremenitev
- K-35.** Kaj je pomembno za učinkovito uporabo reševalnega padala ?
- a) Da lahko hitro in enostavno izvlečemo notranji kontejner
 - b) Da je ročica za odpiranje rdeče barve
 - c) Da je ročica za odpiranje na desni strani sedeža

- K-36.** Katera teža se upošteva pri izbiri velikosti reševalnega padala ?
- a) Teža pilota in opreme brez jadrlnega padala
 - b) Teža pilota
 - c) Teža pilota, opreme in jadrlnega padala
- K-37.** Kakšna je najboljša pritrditev reševalnega padala na letalni sedež ?
- a) Z 1,5m dolgim nosilnim trakom
 - b) Na obeh ramenskih trakovih letalnega sedeža
 - c) Na desni nosilni karabin (desničarji)
- K-38.** 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) Da je položaj pilota po odpiranju reševalnega padala stabilen in pokončen
- K-39.** Kaj je pomembna prednost »front« kontejnerja ?
- a) Možnost namestitve instrumentov
 - b) Ročka za odpiranje v vidnem polju in možnost obojeročnega izmeta
 - c) Frontalna zaščita
- K-40.** Na kaj moramo biti najbolj pozorni, če imamo reševalno padalo v »front« kontejnerju ?
- a) Da vrvico pospeševalnika napeljemo pod nosilnim trakom reševalnega padala
 - b) Da so instrumenti dobro pritrjeni
 - c) Da nimamo motenega pogleda navzdol
- K-41.** Zakaj je pomembna odprtina - ventil na vrhu okroglega reševalnega padala ?
- a) Zaradi hitrega odpiranja
 - b) Omogoča stabilno padanje
 - c) Zmanjšuje dinamični udarec ob odpiranju
- K-42.** Kdaj je potrebno preverjati sistem za odpiranje reševalnega padala ?
- a) Ob prelaganju reševalnega padala
 - b) Ko zlagamo opremo v nahrbtnik
 - c) Pred vsakim poletom
- K-43.** Kdaj je priporočljivo preložiti reševalno padalo ?
- a) Glede na navodilo iz tehnične knjižice
 - b) Vsako jesen
 - c) Samo kadar je bilo mokro
- K-44.** Na kaj moramo biti pozorni pri prsnem traku letalnega sedeža ?
- a) Da ga lahko zapnemo z eno roko
 - b) Da ga lahko hitro odpnemo
 - c) Da je primerne dolžine. Priporočljivo je 38-42 cm, odvisno od teže pilota, za najboljšo vzdolžno stabilnost v sedežu
- K-45.** Kaj je namen protektorja ?
- a) Zmanjša silo ob udarcu in zaščiti pilota
 - b) Oblikuje aerodinamično formo letalnega sedeža
 - c) Izboljša udobnost sedenja
- K-46.** Kakšno oznako ima enoten letalni test za testiranje jadrlnih padal v Evropi po letu 2009 ?
- a) LTF
 - b) DHV
 - c) EN 926-2
- K-47.** V koliko kategorij razvršča EN - test jadrlna padala ?
- a) V štiri kategorije: A, B, C in D
 - b) V štiri kategorije: 1, 1-2, 2, 2-3
 - c) V tri kategorije: 1, 2 in 3

K-48. Kaj je značilno za padala A in B klasifikacije ?

- a) Visoka stopnja stabilnosti, nezahtevno vodenje in hitra vrnitev v normalen let pri motnjah letenja
- b) Primerna so za lokalna jadranja
- c) Nimajo večje horizontalne hitrosti kot 50 km/h

K-49. Jadralna padala A in B varnostnega razreda ne smejo v stabilno spiralo po klasifikaciji EN :

- a) do hitrosti padanja v spirali 10 m/s
- b) do hitrosti padanja v spirali 14 m/s
- c) do hitrosti padanja v spirali 8 m/s

POSTOPKI V SILI - (E)

- E-01.** Kaj je enostransko zapiranje ?
- Enostransko zapiranje je frontalno zapiranje krila po celi dolžini
 - Enostransko zapiranje je deformacija ene strani krila
 - Enostransko zapiranje je deformacija krila, možna samo kot testni manever
- E-02.** Kako rešujem enostransko zapiranje ?
- Zavrem zaprto stran, »pumpam« odprto stran
 - Zavrem odprto stran (cca.50%), nagnem se na odprto stran, da ustavim ali zmanjšam rotacijo. Zaprto stran »pumpam«, da se zaprte celice odprejo. Ves čas pazim na ohranjanje hitrosti
 - Krilo uvedem v full-stall in nato izvedem izhod iz full-stalla
- E-03.** Kakšna je razlika med močnim enostranskim zapiranjem (70% krila) in blažjo obliko ?
- Ni nobene razlike, krilo se odzove enako
 - Pri močnem enostranskem zapiranju je hitrost odpiranja velika, zato je obremenitev na krilo večja
 - Pri močnem enostranskem zapiranju je rotacija bolj intenzivna, večja je izguba višine, čas za stabilizacijo in ponovno polnjenje je daljši
- E-04.** Kakšne so možne posledice večjega enostranskega zapiranja ?
- Spiralno strmoglavljanje, ujetje stabilizatorja med vrvice (kravata), negativno vrtenje, obešanje krila po vrhah
 - Samo intenzivno spiralno padanje
 - Ni nevarnosti, saj gre za enostavno reševanje
- E-05.** Pri velikem enostranskem zapiranju (več kot polovica krila) moram :
- jadralno padalo stabilizirati z izvedbo full stalla, da zaustavim rotacijo
 - paziti, da pri reševanju ne zaviram premočno na odprti strani, ker bi s tem povzročil odtrganje vzgona
 - globoko potegniti obe krmilni vrvici in takoj popustiti, da se zrak lahko polni v zaprto stran krila
- E-06.** Kaj se zgodi, če pri reševanju velikega enostranskega zapiranja prevlečem odprto stran krila ?
- Odprta stran nima več vzgona, omahne nazaj, krilo se zavrti v negativno rotacijo, izhod iz take situacije je zelo nevaren in dinamičen
 - Zapiranje zaprte strani se še dodatno poveča, krilo lahko gre v prevlečen let
 - Čas odpiranja je nekoliko daljši
- E-07.** Kakšna mora biti prva reakcija pilota, če se stransko zapre pospešeno jadralno padalo ?
- Potegniti krmilno vrvico na nasprotni strani
 - Prenesti težo na zaprto stran
 - Takoj prenehati s pospeševanjem
- E-08.** Kaj je 'kravata' ?
- Kravata je navitje okoli nosilnih trakov
 - Kravata je ujetje dela krila med vrvico
 - a) in b) je pravilno
- E-09.** Vzletim z nepopolno vizualno kontrolo krila, ki ima na desni strani zataknen stabilizator med vrvico (manjša »kravata«). Reševanje te situacije :
- »kravato« poskusim sprostiti s »pumpanjem« ali z enostranskim zapiranjem te strani z zunanjo A-vrvico
 - naredim full stall
 - poskusim pristati nazaj na vzletišče ali kam v bližino
- E-10.** Zataknen stabilizator med vrvico mi ni uspelo rešiti s poznanimi manevri. Jadralno padalo nekoliko zanaša v deformirano stran. Kaj storim ?
- Stabiliziram let in odletim v pristanek, jadralno padalo vodim z nežnimi širokimi zavoji
 - Uporabim pospeševalnik in v pospešenem letu odletim v pristanek
 - Letim naprej, saj zanašanje ni moteče in skušam krožiti in zavijati v deformirano stran, ker gre v to stran lažje

- E-11.** Kaj velja za jadralna padala razredov A in B v primeru, da se 1/3 krila zaplete med nosilne vrvice jadralnega padala (kravata) ?
- Pilot poskusi rešiti zapleten del s »pumpanjem« na tej strani. Če reševanje ni uspešno, nadaljuje s stranskim zapiranjem iste strani krila in ponovnim »pumpanjem«.
 - Pilot lahko poskusi s prenosom teže in zaviranjem zunanje strani zaustaviti rotacijo, če pa je nizko, mora takoj aktivirati reševalno padalo
 - a) in b) je pravilno
- E-12.** Obsežno enostransko zapiranje se konča s »kravato«. Več kot 1/3 krila je ujetega med vrvice, padalo se začne negativno vrteti. Kaj stori pilot ?
- Če je to na večji višini in je pilot izurjen za izvedbo full stall-a, lahko poskusi rešiti nastalo situacijo s full-stallom, drugače pa je potrebno uporabiti reševalno padalo
 - Kravato lahko poskusi rešiti z izvedbo enostranskega zapiranja na nasprotni strani, da zaustavi rotacijo.
 - Ujeti del krila poskusi rešiti z globokimi potegi krmilnih vrvic (»pumpanjem«)
- E-13.** Kaj je frontalno zapiranje ?
- Deformacija sprednjega roba krila
 - Deformacija zadnjega roba krila
 - Posledica prevelikega vpadnega kota
- E-14.** Kaj lahko povzroči frontalno zapiranje ?
- Letenje pri velikem vpadnem kotu, ko jadralno padalo pride v termično dviganje
 - Turbulentno ozračje in letenje pri zelo majhnih vpadnih kotih, na primer pri uporabi pospeševalnika
 - Laminarni tok zraka
- E-15.** Kako rešujem frontalno zapiranje, če ostane sprednji rob padala spodvihan ?
- S kratkimi izmeničnimi potegi krmilnih vrvic – »pumpanjem«
 - Povlečem obe krmilni vrvici navzdol in po odpiranju popustim
 - Povečam hitrost z uporabo pospeševalnika
- E-16.** Kako izvedem simetrično zapiranje »ušesa« ?
- Simetrično potegnem na obeh straneh eno ali dve zunanji vrvici na B- liniji
 - Simetrično potegnem na obeh straneh vse vrvice na A-liniji
 - Simetrično potegnem na obeh straneh zunanjo vrvico na A-liniji, nekatera jadralna padala imajo dodaten trak na A-liniji za izvedbo »ušes«
- E-17.** Kako usmerjam krilo z narejenimi »ušesi« ?
- S krmilnimi vrvicami in s prenosom svoje teže v sedežu
 - Z zadnjimi nosilnimi trakovi
 - S prenosom svoje teže v sedežu
- E-18.** Kako lahko manever »velika ušesa« naredim še bolj učinkovit glede izgube višine ?
- Z manjšanjem vpadnega kota (uporabo pospeševalnika)
 - S pokončnim sedenjem povečam upor
 - Z rahlim zaviranjem
- E-19.** Kakšna je maksimalna vertikalna hitrost pri letenju z »ušesi« ?
- 2 m/s
 - 3 m/s - 4 m/s
 - 8 m/s
- E-20.** Kakšne so nevarnosti pri letenju z velikimi »ušesi« ?
- Ni nobene nevarnosti
 - Obstaja možnost prevlečenega leta, kadar horizontalna hitrost zaradi povečanja upora na zaprtem delu krila pade pod kritično hitrost
 - Obstaja možnost full-stalla, krilo se bo popolnoma deformiralo po celotni dolžini
- E-21.** Izhod iz »ušes« :
- popustim vlek vrvic, če se krilo ne odpre, pomagam s »pumpanjem«
 - krilo močno zavrem, nato pa hitro popustim
 - uporabim pospeševalnik, potisnem ga naprej do končnega položaja

- E-22.** Kako naredim kontrolirano spiralo ?
- Močno potegnem eno krmilno vrstico in se nagnem na to stran, z dolžino potega določim intenzivnost spirale
 - Z enakomernim potegom in nagibom na stran, v katero delam spiralo, postopno povečujem hitrost vrtenja. Ko sem v spirali, rahlo obremenim nasprotno krmilno vrstico, da povečam stabilnost in dobim kontrolo nad hitrostjo vrtenja
 - Stopnujem poteg krmilne vrstice v želeno smer in z nagibom v nasprotno smer kontroliram povečevanje hitrosti. Ko sem v spirali gledam v padalo zaradi boljše orientacije.
- E-23.** Kolikšna je lahko največja vertikalna hitrost v spirali :
- preko 20 m/s
 - do 10 m/s
 - do 15 m/s
- E-24.** Zakaj je spirala zahteven - nevaren manever ?
- Ker zaradi povečane centrifugalne sile lahko pride do izgube orientacije, motnje vida ali celo izgube zavesti.
 - Ker so vrstice prekomerno obremenjene
 - Nevarna je samo na majhnih višinah, na večji višini je reševanje iz spirale lahko vedno kontrolirano
- E-25.** Kaj je značilno za stabilno spiralo ?
- Krilo ima večjo obodno hitrost kot pilot, zato se rotacija pilota okrog krila zmanjšuje
 - Pilot ima večjo hitrost kot krilo, zato obstaja možnost navitja nosilnih trakov
 - Padalo ostaja v vrtenju kljub popustitvi notranje krmilne vrstice
- E-26.** Pri kateri hitrosti padanja v spirali gredo lahko tudi padala nižjih varnostnih kategorij v stabilno spiralo ?
- Več kot 14 m/s
 - kot 20 m/s
 - Taka padala ne morejo preiti v stabilno spiralo
- E-27.** Kakšen je nadzorovan izhod iz strme spirale ?
- Krmilno vrstico popuščam počasi, s težo grem v nevtralni položaj, nekoliko povečam poteg zunanje krmilne vrstice. Za izhod si vzamem en do dva obrata, da hitrost padanja in vrtenja počasi in kontrolirano zmanjšam
 - Krmilno vrstico popustim na hitro, s težo grem v nevtralni položaj
 - Krmilno vrstico popuščam počasi do 50% zaviranja, nato jo popuščam hitro, nihaj pri izhodu pa ujamem z zaviranjem
- E-28.** Kaj je B-stall ?
- B-stall je situacija preden krilo pade v full-stall
 - B-stall je manever za povečanje horizontalne hitrosti
 - B-stall je manever za hitro spuščanje
- E-29.** B-stall izvedem tako, da :
- simetrično potegnem B- nosilna trakova navzdol, krilo se klinasto zalomi po B-liniji
 - simetrično potegnem B-nosilna trakova, krilo se frontalno zalomi po celotnem razponu
 - močno in sunkovito potegnem B-nosilna trakova
- E-30.** Na kaj pazim pri izvedbi B-stalla ?
- Da povlečem zraven tudi A-nosilna trakova
 - Da simetrično povlečem navzdol B-nosilna trakova
 - Da asimetrično potegnem B-nosilna trakova
- E-31.** Kakšni sta V_h in V_v v B-stallu (V_h =horizontalna hitrost, V_v =vertikalna hitrost) ?
- V_h 4 m/s, V_v 10 m/s
 - V_h 0 m/s, V_v 4 m/s
 - V_h 0 m/s, V_v 8-11 m/s

- E-32.** Izhod iz B-stalla :
- a) B-nosilna trakova popustim simetrično in hitro, vse nevšečnosti pa korigiram z zaviranjem
 - b) B-nosilna trakova popustim simetrično in počasi
 - c) B-nosilna trakova popustim počasi do polovice, nato hitro. Pazim, da jih popuščam simetrično
- E-33.** Kdaj obstaja nevarnost pri izvedbi B-stalla, da pride do velikega nihaja krila naprej pred pilota in izgube kontrole nad krilom ?
- a) Kadar B-nosilna trakova popustim takoj, ko se krilo zalomi in zaniha nazaj
 - b) Ni nobenih nevarnosti, saj gre za izredno varen manever
 - c) Kadar B-nosilna trakova popustim pri hitrosti propadanja 6-8 m/s
- E-34.** Kaj je prevlečen let ?
- a) Prevlečen let je porušitev vzgona na krilu zaradi prevelikega vpadnega kota krila
 - b) Prevlečen let je porušitev vzgona zaradi premajhnega vpadnega kota krila in povečanje upora
 - c) Prevlečen let je povečanje vertikalne in horizontalne hitrosti
- E-35.** Kako spoznam prevlečen let ?
- a) Povečana sila na krmilnih vrvicah, manjkajoč občutek vetra zaradi zmanjšanja horizontalne hitrosti jadrnega padala
 - b) Spodnja stran krila ni napeta, ni občutka vetra, zmanjšana sila na krmilnih vrvicah, povečana vertikalna hitrost
 - c) Velika vertikalna hitrost in povečana sila na krmilnih vrvicah
- E-36.** 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
- E-37.** Krilo v prevlečenem letu je :
- a) v obliki podkvice
 - b) deformirano, neoblikovano
 - c) krilo je formirano, površina je ohlapna – rahlo nagubana
- E-38.** Kakšni sta V_h in V_v v prevlečenem letu (V_h =horizontalna hitrost, V_v =vertikalna hitrost) ?
- a) V_h 4 m/s, V_v 5-8 m/s
 - b) V_h 0 m/s, V_v 6-10 m/s
 - c) V_h 0 m/s, V_v 3-5 m/s
- E-39.** Kaj je stabilen prevlečen let ?
- a) Kadar jadrno padalo ostane v prevlečenem letu kljub popustitvi krmilnih vrvic
 - b) Kadar se prevlečen let stopnjuje v full-stall
 - c) kadar hitrost padanja v prevlečenem letu stabilno narašča
- E-40.** Kdaj lahko jadrno padalo (tehnično brezhibno) preide v stabilen prevlečen let ?
- a) Na majhnih vpadnih kotih
 - b) pri velikih »ušesih« ali ko je mokro zaradi letenja v dežju
 - c) V močnih zavojih levo in desno; v območju spuščajočega se zraka; na vpadnih kotih, ki ne presegajo kritičnega vpadnega kota
- E-41.** Jadrno padalo je ostalo v prevlečenem letu kljub popustitvi krmilnih vrvic (stabilen prevlečen let). Za vrnitev v normalen let je potrebno :
- a) povleči A-nosilna trakova ali jih potisniti naprej, da se vpadni kot zmanjša in ponovno vzpostavi zračni tok okrog krila. Rezultat je enak pri uporabi pospeševalnika
 - b) močno povleči obe komandni vrvi do 100% in jih takoj nato popustiti
 - c) v sedežu se moram izrazito nagniti naprej, da pomaknem težišče naprej
- E-42.** Kako rešujem stabilen prevlečen let ?
- a) Globoko povlečem obe krmilni vrvi - »zapumpam«
 - b) Zmanjšam vpadni kot tako, da obremenim A nosilna trakova ali uporabim pospeševalnik
 - c) Jadrno padalo skušam spraviti v normalen let tako, da grem v zavoj

- E-43.** Padalo nižje kategorije (EN-A,B) zaradi letenja v dežju preide v stabilen prevlečen let. Kaj naredim?
- Uporabim pospeševalnik ali obremenim A - nosilna trakova in vodim jadralno padalo kar se da nežno v pristanek
 - Naredim simetrično zapiranje (»ušesa«), da povečam hitrost. S tem tudi zmanjšam površino, katero bo namočil dež
 - Močno »zapumpam«, da otresem vodo
- E-44.** Prevlečen let lahko preide ob nepravilnem reševanju :
- v spiralno strmoglavljanje
 - samo v negativni zavoj
 - v negativni zavoj ali full-stall
- E-45.** Kaj je full-stall ?
- Full-stall je popolna porušitev vzgona in deformiranje krila, vzrok zato je zaviranje preko 100%
 - Full-stall je porušitev vzgona, kar je posledica prevelikega vpadnega kota
 - Full-stall je zmanjšanje vzgona, ker je padalo preveč zavrto
- E-46.** Kaj se dogaja z vpadnim kotom, da bo krilo padlo v v full-stall ?
- Vpadni kot ostane nespremenjen
 - Vpadni kot se povečuje preko točke kritičnega vpadnega kota
 - Vpadni kot se najprej zmanjša, nato pa močno poveča
- E-47.** Kakšni sta vertikalna in horizontalna hitrost jadralnega padala, ki je v full-stallu ?
- $V_h=0\text{m/s}$, $V_v=4\text{m/s}$
 - $V_h=8\text{m/s}$, $V_v=15\text{m/s}$
 - $V_h=0\text{m/s}$, $V_v=15\text{m/s}$
- E-48.** Opis kontroliranega izhoda iz full-stalla :
- ko se nihanje umiri in je krilo nad mano, krmilne vrvice počasi popuščam, da se začne krilo polniti, (do približno 50% zaviranja), nato jih na hitro popustim. Pri izhodu moram biti pripravljen na nihaj krila naprej, ki ga zaustavim z natančno doziranim zaviranjem
 - na hitro popustim krmilne vrvice, nato z močnim zaviranjem korigiram krilo, ki zaniha pred pilota
 - ko se nihanje umiri, zelo počasi popuščam krmilne vrvice, da krilo ostane v prevlečenem letu in nato rešujem prevlečen let, ker s takim izhodom preprečim nihaj krila naprej
- E-49.** Najbolj nevarna napaka pri izvedbi full-stalla :
- nesimetrično popuščanje krmilnih vrvic pri izhodu lahko povzroči negativni zavoj
 - popustitev krmilnih vrvic v trenutku, ko je krilo padlo nazaj. Posledica je velik nihaj jadralnega padala naprej in možen padec pilota v krilo
 - pri počasnem popuščanju krmilnih vrvic obstaja možnost prevlečenega leta
- E-50.** Kaj je negativni zavoj ?
- Negativni zavoj je porušitev vzgona na celotni površini krila
 - Negativni zavoj je enostransko odtrganje vzgona, kar je posledica prevelikega vpadnega kota na eni strani krila. Krilo se zavrti okrog navpične osi
 - Negativni zavoj je posledica povečanja tlaka na eni strani krila, kamor se polni zrak iz nasprotni strani, ki je preveč zavrta
- E-51.** Porazdelitev vzgona na krilu v negativnem zavoju :
- vzgon ni, saj padamo navzdol
 - vzgon je porazdeljen enakomerno po celotni površini krila
 - vzgon je samo na $\frac{1}{2}$ krila
- E-52.** Smer obtekanja zračnega toka v negativnem zavoju :
- eno stran krila obteka zračni tok od spredaj, drugo pa od zadaj
 - ker se krilo vrti nazaj, obteka zračni tok krilo od zadaj
 - relativni zračni tok obteka krilo le od spodaj, ker padamo in se vrtimo okrog navpične osi
- E-53.** Kakšna je porazdelitev tlaka v notranjosti krila v negativnem zavoju ?
- Tlak je višji kot pri normalnem letu
 - Tlak je nižji na strani, ki se vrti nazaj
 - Tlak je nižji na strani, ki dobiva relativni zračni tok od spredaj

- E-54.** Kaj se zgodi, če močno zavrtó jadralno padalo še dodatno zavrem na eni strani (preko 100%) ?
- Jadralno padalo leti v ploščatem zavoju
 - Naredim negativni zavoj
 - Jadralno padalo gre v zavoj z močnim nagibom
- E-55.** Kako se odzove jadralno padalo na hiter poteg krmilne vrvice na eni strani preko 100% ?
- Naredi oster zavoj
 - Gre v full - stall
 - Naredi negativni zavoj
- E-56.** Negativni zavoj lahko povzročijo naslednje situacije :
1. Letim z minimalno hitrostjo in z eno krmilno vrvico krilo še bolj zavrem; 2. Ko letim z minimalno hitrostjo, eno krmilno vrvico hitro popustim, drugo pa ne; 3. Kadar nezavrtó padalo na eni strani hitro in močno zavrem do 100%
 1. V letu z močno zavrtó kupolo izvajam zavoj, ne da bi popustili nasprotno krmilno vrvico; 2. Pri hitrem menjavanju zavojev, pri katerih ne pride do tekočega prehoda iz ene smeri zavoja v drugo, še posebno, če sem pregrob s potegom krmilne vrvice; 3. Pri nepravilnih izhodih iz prevlečenega leta in iz full stalla ter po močnem enostranskem zapiranjú, če to ni bilo pravočasno rešeno
 - vse naštetó lahko povzroči negativno vrtenje
- E-57.** Začetno negativno vrtenje zaustavim :
- z zaviranjem nasprotne strani
 - s takojšnjim prenosom teže v nasprotno stran in obojestranskim zaviranjem krila 50%
 - s hitro popolno popustitvijo zavrté strani
- E-58.** Z jadralnim padalom nižjega varnostnega razreda (EN-A,B) sem povzročil negativni zavoj. Kaj storim ?
- Počasi popustim obe krmilni vrvici, nihaj krila ob izhodu iz negativnega vrtenja zaustavim z zaviranjem
 - Krilo močno zavrem in počakam, da se vrtenje ustavi
 - Zavrem nasprotno stran od smeri vrtenja
- E-59.** Kaj je najbolj pomembno pri nadzorovanem izhodu iz negativnega vrtenja ?
- Da vrtenje zaustavim s počasnim popuščanjem krmilnih vrvic
 - Da popustim krmilne vrvice, ko je krilo pred nami glede na navpično os
 - Da popustim krmilne vrvice, ko je krilo za nami glede na navpično os
- E-60.** Ali je mogoče negativno vrtenje reševati z izvedbo full stalla ?
- Da, v primeru, da pilot obvlada izvedbo tega manevra in ima zadostno višino
 - Ni možno
 - Da, to je možno z jadralnimi padali nižjega varnostnega razreda
- E-61.** Opiši možne nevarnosti, če pilotu v negativnem zavoju krilo uide iz nadzora :
- ni nevarnosti, krilo se vedno samo stabilizira in preide v normalen let
 - obstaja možnost navitja nosilnih trakov; možnost nihaja krila v stran; možnost močnega nihaja krila naprej; nevarnost izgube pilotove orientacije, kar še dodatno oteži uspešnost reševanja
 - obstaja velika nevarnost trganja vrvic, ker so G obremenitve večje kot v spirali; možnost navitja nosilnih trakov
- E-62.** Kdaj uporabim reševalno padalo ?
- Kadar izgubim kontrolo nad krilom in situacije ne znam obvladati
 - Ob morebitnem trku in zapletanju z drugim jadralnim padalom
 - a) in b) je pravilno
- E-63.** Razloži izmet reševalnega padala in postopke po izmetu :
- močan izmet notranjega kontejnerja nazaj in v stran od sebe, ven iz smeri vrtenja. Porušitev jadralnega padala z vlečenjem krmilnih vrvic, vrvic D-linije ali vlečenjem ene strani ali celega krila k sebi, priprava na doskok
 - močan izmet notranjega kontejnerja nazaj in v stran od sebe, ven iz smeri vrtenja. Stabilizacija obeh padal v »škarjastem« položaju z vlečenjem vrvic A linije jadralnega padala, priprava na doskok
 - a) in b) je pravilno

- E-64.** Po odpiranju reševalnega padala na večji višini se je jadralno padalo ponovno formiralo. Padali vlečeta vsako na svojo stran (škarjasta« pozicija). Padanje je zaradi tega hitrejše in nestabilno. Kako rešujem nastalo situacijo ?
- a) Padali približam z vlečenjem D-trakov jadralnega padala
 - b) Padali lahko približam in upočasnim hitrost padanja tako, da navijem obe krmilni vrvici jadralnega padala in povlečem navzdol
 - c) a) in b) je pravilno
- E-65.** Rezervno padalo in jadralno padalo sta po uspešnem odpiranju rezervnega padala v tako imenovanem »škarjastem« položaju. V takem padanju sem 50 m nad tlemi. Kako ravnam ?
- a) Poiščem vrvico stabilizatorja jadralnega padala in povlečem jadralno padalo k sebi
 - b) Povlečem eno krmilno vrvico jadralnega padala navzdol, da ga porušim
 - c) Ker sem že zelo nizko, nimam več časa za reševanje po a) in b) metodi, zato se osredotočim samo na doskok
- E-66.** Po vzletu ugotovim, da imam zapletene vrvce v D-liniji, zato :
- a) poskusim vrvico sprostiti z obojestranskim potegom krmilnih vrvic preko 100%
 - b) naredim enostransko zapiranje
 - c) poskusim rešiti zapletene vrvce s »pumpanjem« krmilnih vrvic na zapleteni strani, oziroma s potegi zapletenih vrvic. Če ne uspe, odletim na pristanek z nežnimi manevri
- E-67.** Kaj je potrebno storiti, če pride do trka in zapletanja dveh jadralnih padal blizu pobočja ?
- a) Pilota takoj aktivirata reševalni padali
 - b) Pilota morata počakati, saj se jadralni padali lahko razpleteta. V kolikor se to ne zgodi, vržeta rezervo
 - c) Ne da se storiti ničesar, saj je višina prenizka
- E-68.** Kaj stori pilot, če se med letom pretrga krmilna vrvica ?
- a) Jadralno padalo vodi s prednjima nosilnima trakovima
 - b) Jadralno padalo vodi s prenosom teže in z zadnjima nosilnima trakovima
 - c) Jadralno padalo vodi s tisto krmilno vrvico, ki je še ostala
- E-69.** Največja nevarnost pri navitju vrvic (twist) po ekstremnem manevru je :
- a) Izguba orientacije, blokiranje krmilnih vrvic in s tem nezmožnost reševanja nastale situacije
 - b) močna rotacija in izguba višine
 - c) hiter prehod v stabilno spiralo
- E-70.** Pri pristajanju se naenkrat spremeni veter. Pilot je v finalnem doletu in opazi, da bo pristal s hrbtnim vetrom. Kaj stori ?
- a) Takoj naredi krog za 180 stopinj, ne glede na višino
 - b) Leti normalno naprej in se pripravi na hitrejši pristanek
 - c) Potegne hitro do konca eno krmilno vrvico, da bo pristal prečno na veter
- E-71.** Na višini 200 m ugotovim, da je na pristanku močan veter. Vetrna vreča stoji vodoravno, dim se vali vodoravno. Kakšen način pristajanja bom izbral ?
- a) Običajni pristajalni krog (šolski krog)
 - b) Pristanek iz bočnega drsenja
 - c) Pristanek iz osmic
- E-72.** V letu proti pristanku me presenetijo močan dolinski veter, ki me drži na mestu, oziroma me odnaša rahlo nazaj. Kako pristati ?
- a) Uporabim pospeševalnik, ki ga tik pred doskokom popustim in zavrem
 - b) Padalo usmerim v veter in pristanem brez zaviranja. Ob dotiku tal krilo porušim z močnim potegom B ali C nosilnih trakov
 - c) Pristanem s pospešenim krilom brez zaviranja
- E-73.** Zakaj je nevarno pri močnem vetru pristajati z uporabo pospeševalnika ?
- a) Ker mi to onemogoči varen doskok na obe nogi
 - b) Ker ne morem izpeljati pristajalnega manevra - pristanek iz bočnega drsenja
 - c) Ker mi lahko pospešeno padalo zaradi turbulence pri tleh frontalno zapre

- E-74.** Po pristanku v premočnem vetru (40 km/h) je nevarno, da vleče formirano jadralno padalo pilota po tleh. Rešitev :
- a) v trenutku pristanka je potrebno porušiti jadralno padalo z vlečenjem B ali C nosilnih trakov navzdol
 - b) v trenutku pristanka je potrebno porušiti jadralno padalo z močnejšim vlečenjem krmilnih vrvic navzdol
 - c) v trenutku pristanka je treba odpeti eno stran jadralnega padala od letalnega sedeža
- E-75.** Letenje v bližini Cb-kumulonimbusa je :
- a) izredno nevarno, kajti pri velikih hitrostih dviganja tudi postopki za hitro spuščanje niso več učinkoviti, oziroma se ne dajo več izvesti
 - b) nevarno za pilote, ki ne obvladajo full stalla
 - c) samo za pilote, ki obvladajo spiralo - 20 m/s
- E-76.** Kateri so teoretično možni reševalni manevri, če nas vleče v Cb – oblak in so običajni postopki hitrega spuščanja neučinkoviti ?
- a) Full- stall z večkrat navitima komandama
 - b) Enostransko zapiranje z močnim potegom A - nosilnega traku navzdol
 - c) a) in b) je pravilno

LETALSKA MEDICINA - (LM)

- LM-01.** Nekateri znaki hiperventilacije :
- a) zvišana telesna temperatura, mravljinčenje
 - b) mravljinčenje, krči
 - c) zvišana telesna temperatura
- LM-02.** Obremenitve telesa ob strmi spirali lahko povzročijo :
- a) plitvo dihanje
 - b) povečan utrip srca in znojenje
 - c) motnje vida ali celo nezavest
- LM-03.** Znaki višinske bolezni so :
- a) glavobol, slabost, euforija
 - b) vročina, tresenje, boleči sklepi
 - c) motnje vida, pekoče oči, solzenje
- LM-04.** Na varnost letenja vpliva :
- a) alkohol, mamila, nekatera zdravila
 - b) stres
 - c) vse naštet
- LM-05.** Jadralni padalec, pri katerem so ugotovili epilepsijo :
- a) lahko varno leti
 - b) lahko varno leti, če jemlje zdravila
 - c) ne more varno leteti
- LM-06.** S kom se posvetujemo glede zdravstvenega stanja, ko gre za varno letenje ?
- a) Z drugimi jadralnimi padalci
 - b) S pooblaščenim zdravnikom za letalske preglede
 - c) Z izkušenimi piloti motornih letal
- LM-07.** Označi pravilno trditev :
- a) zaradi zaužitega alkohola smo bolj dovzetni za razvoj višinske bolezni
 - b) majhna količina zaužitega alkohola na varno letenje ne vpliva
 - c) po uživanju alkohola moramo zaradi varnosti letenja počakati vsaj tri ure
- LM-08.** Katera od spodaj naštetih zdravil lahko vplivajo na varnost letenja ?
- a) Nekatera zdravila proti alergiji
 - b) Zdravila za zniževanje maščob v krvi
 - c) Vitaminski dodatki
- LM-09.** Hiperventilacija je :
- a) prehitro dihanje
 - b) pregloboko dihanje
 - c) oboje
- LM-10.** Kako lahko najbolj zanesljivo preprečimo višinsko bolezen ?
- a) Aklimatiziramo se po strokovnih navodilih
 - b) Poskrbimo za dobro telesno kondicijo in zadostno hidracijo
 - c) Višinske bolezni ne moremo zanesljivo preprečiti
- LM-11.** Hipoksija je :
- a) pomanjkanje kisika v krvi
 - b) pomanjkanje kisika v ozračju
 - c) prevelika koncentracija CO₂ v krvi

- LM-12.** Kaj je največja nevarnost hipoksije ?
- a) Zebe nas zaradi slabe prekrvavitve
 - b) Bistveno je zmanjšana zmožnost presoje in ukrepanja
 - c) V mišicah se razvija mlečna kislina in dobimo vnetje mišic
- LM-13.** Zakaj je pomembno, da pred letenjem jemo in dovolj pijemo ?
- a) Zato, da nismo lačni in nervozni
 - b) Bolje, da ne pijemo, ker med letenjem ne bomo mogli na vodo
 - c) Zato, ker znižana vrednost sladkorja v krvi in dehidracija lahko znatno poslabša in upočasnijo presojo in reagiranje
- LM-14.** Kakšen bi bil najbolj primeren zajtrk, na letalni dan ?
- a) Kava in RedBull
 - b) Sadni sok, bela kava, polnozrnat žitarice, rogljiček
 - c) Sladek čaj in krof
- LM-15.** Najbolj pogost vzrok za hiperventilacijo je :
- a) stres zaradi strahu, napetosti
 - b) jeza zaradi slabih letalnih pogojev
 - c) hitro dihanje zaradi mraza
- LM-16.** Kaj se lahko zgodi ob letenju v spirali ?
- a) Izguba zavesti
 - b) Zoženje vidnega polja, izguba barvnega vida in nesposobnost presoje, reagiranja
 - c) Vse naštet
- LM-17.** Do motenj vida, presoje in izgube zavesti ob letenju v spirali pride pri :
- a) vertikalni hitrosti med -4 in -6 m/s
 - b) vertikalni hitrosti preko -18 m/s
 - c) nemogoče je napovedati pri kateri hitrosti padanja se to pri posamezniku lahko zgodi
- LM-18.** Katere dogajanje v telesu je tisto, ki je nevarno pri letenju v spirali ?
- a) Zaradi centrifugalne sile gre več krvi v noge
 - b) Zaradi centrifugalne sile gre več krvi v glavo
 - c) Zaradi centrifugalne sile gre več krvi v vene na vratu
- LM-19.** Velja da: »tableta spremeni pilota v pacienta«. Ali to velja za vsa zdravila ?
- a) Da
 - b) Da, dokler se ne prepričamo, da določeno zdravilo zanesljivo ne vpliva na varnost letenja
 - c) Ne
- LM-20.** Pilot doživi nesrečo, ker v spirali ni pravilno reagiral. Vaše mnenje o najbolj verjetnem vzroku :
- a) verjetno se je ustrašil
 - b) verjetno ni bil izkušen in ni poznal pravilnega izhoda iz spirale
 - c) možna sta prva dva razloga, še bolj pa je verjetno, da zaradi G-obremenitve med spiralo ni bil sposoben pravilno presoditi in reagirati

LETALSKI PREDPISI - (Z)

- Z-01.** Kateri zakonski akt najpodrobneje ureja jadralno padalstvo ?
- a) Zakon o zračni plovbi
 - b) Uredba o jadralnem zmajarstvu in jadralnem padalstvu
 - c) Pravilnik o padalstvu
- Z-02.** Kje dobimo informacijo o razdelitvi zračnega prostora v Sloveniji in o zračnem prostoru, ki je namenjen tudi jadralnim padalcem ?
- a) V NOTAM sporočilu
 - b) Na VFR in GPS karti
 - c) Na informacijskih tablah na vzletiščih
- Z-03.** S kratico AGL je na VFR in GPS karti označena :
- a) višina nad vzletiščem
 - b) višina nad terenom
 - c) relativna višina
- Z-04.** Kratica MSL pomeni :
- a) višina nad vzletiščem
 - b) višina nad terenom
 - c) višina nad srednjim morskim nivojem
- Z-05.** Kaj pomeni kratica CTR ?
- a) Kontrolirana (control zone) letališka zona razreda D
 - b) Terminalno kontrolno območje (terminal control area)
 - c) Oznaka za kontroliran zračni prostor, v katerem ni potrebna radijska zveza s kontrolo zračnega prometa
- Z-06.** Ali lahko letijo jadralni padalci v Terminalnem kontrolnem območju (TMA - Terminal control area) ?
- a) Lahko, do višine 1000 ft AGL
 - b) Lahko, do višine 300 m MSL
 - c) Ne morejo, lahko pa pod TMA do določene višine
- Z-07.** Slovenski zračni prostor je razdeljen v štiri kategorije. Kako je označen nekontroliran zračni prostor namenjen tudi letenju jadralnih padalcev ?
- a) Ta zračni prostor je označen s črkama C in D
 - b) Ta zračni prostor je označen s črko E
 - c) Oznaka za nekontroliran zračni prostor, v katerem lahko letijo jadralni padalci je G
- Z-08.** Zračni prostor razreda D je med drugim tudi :
- a) CTR Ljubljana, Maribor, Portorož
 - b) TMA Ljubljana, Maribor, Portorož
 - c) vsa športna letališča
- Z-09.** Zračni prostor, v katerem je dovoljeno letenje z jadralnimi padali brez predhodnega dovoljenja Direktorata za civilno letalstvo, je zračni prostor razreda :
- a) zračni prostor razreda C
 - b) zračni prostor razreda G
 - c) zračni prostor razreda G in E
- Z-10.** Zračni prostor razreda G sega do višine :
- a) 2900 m MSL
 - b) 2500 ft AGL
 - c) odvisno od področja

- Z-11.** V zračnem prostoru razreda E je letenje z jadralnim padalom :
- a) vedno prepovedano
 - b) dovoljeno
 - c) dovoljeno, če prej zaprosimo Direktorat za civilno letalstvo za izdajo posebnega dovoljenja v primeru tekmovanj in podobno
- Z-12.** Zračni prostor razreda G (glej Prilogo št. 2) :
- a) Je v točkah 1, 2 in 3
 - b) Je v točkah 1 in 2 do 9500 ft MSL, v točki 4 do 1000 ft AGL, v točki 5 do 2500 ft AGL, v točki 7 do 1000 ft AGL, v točki 16 do 1000 ft AGL in v točki 15 do 2500 ft AGL
 - c) Je v točkah 1, 2 in 3 do višine 2900m QNH
- Z-13.** Zračni prostor razreda E (glej Prilogo št. 2) :
- a) Je v točkah 5 in 15 od 2500 ft AGL -7500 ft MSL
 - b) Je v točkah 5, 17, 15, 7 in 16 od tal pa do višine 7500 ft MSL
 - c) Je v točkah 1 in 2 do 2900 m QNH
- Z-14.** V kateri točki na karti je dovoljeno letenje do višine 2900 m MSL (glej Prilogo št. 2) ?
- a) V točkah 1 in 2
 - b) V točkah 3 in 4
 - c) V točki 15
- Z-15.** V katerih točkah je letenje prepovedano od tal navzgor (glej Prilogo št. 2) ?
- a) 13, 10, 6 in 9
 - b) 3, 11, 8, 6, 5, 1 in 2
 - c) 3, 18, 8, 6, 9 in 12
- Z-16.** Na katerih področjih, označenih s črkami, je letenje prepovedano nad 1000 ft AGL (glej Prilogo št. 2) ?
- a) 4, 3, 7, 6, 11 in 16
 - b) 4, 16, 7, 17, 20 in 18
 - c) 3, 11, 12 in 15
- Z-17.** Kje je zračni prostor razreda G, ki sega do višine 2500 ft AGL, letenje pa je lahko prepovedano ali omejeno kadar je zaradi vojaških aktivnosti izdan Notam (glej Prilogo št. 2)?
- a) To je pogosto v širšem področju okrog Ilirske Bistrice - v točkah 10, 13 in 14
 - b) To je področje okrog vojaškega letališča Cerklje – v točki 4
 - c) To je področje okrog elektrarne Krško – v točki 8
- Z-18.** Nad Karavankami sega G zračni prostor do višine 2900 m MSL, kaj je nad to višino ?
- a) Zračni prostor E kategorije
 - b) Zračni prostor C kategorije
 - c) Neopredeljen zračni prostor
- Z-19.** Do katere višine lahko letimo na področju Lijaka, Ajdovščine in Kovka ?
- a) 7500 ft AGL
 - b) 2500 ft AGL
 - c) 1000 ft AGL
- Z-20.** Nad Preddvorom, Golnikom in Gornjim gradom sega zračni prostor razreda G do višine :
- a) 1000 ft AGL
 - b) 1000 ft MSL
 - c) 9500ft MSL
- Z-21.** Domžale in Moravče se nahajata v zračnem prostoru razreda :
- a) C, letenje je dovoljeno do višine 1000 ft AGL
 - b) D, letenje je strogo prepovedano
 - c) C, letenje je strogo prepovedano

- Z-22.** Ali je nad mestom Maribor letenje dovoljeno ?
- a) Ni dovoljeno
 - b) Da, dovoljeno je do 1000 ft AGL
 - c) Da, dovoljeno je do 1000 m AGL
- Z-23.** Na območju Slovenj Gradca je letenje dovoljeno za jadralne padalce do višine :
- a) 7500 ft MSL
 - b) 1000 ft AGL
 - c) 2500 ft AGL
- Z-24.** Kratica NOTAM pomeni :
- a) obvestilo o vremenskih nevarnostih
 - b) ta kratica velja samo za pilote, ki letijo v prometu in ne velja za jadralne padalce
 - c) obvestilo, ki se nanaša na vse udeležence v zračnem prometu in določa omejitve, spremembe in prepovedi na določenih območjih
- Z-25.** Ali se je pred letenjem potrebno pozanimati za NOTAM ?
- a) Da
 - b) Ne
 - c) Ne, ker NOTAM ne velja za jadralne padalce
- Z-26.** Kje se lahko pozanimamo za NOTAM ?
- a) ARO, AIP, Direktorat RS za civilno letalstvo
 - b) ARSO podružnica Brnik,
 - c) Center za obveščanje RS
- Z-27.** Kolikšna je najnižja dovoljena starost za začetek letenja z jadralnim padalom pod nadzorom učitelja jadralnega padalstva ?
- a) 18 let
 - b) 15 let, z overjenim pisnim soglasjem staršev ali skrbnika
 - c) 16 let, z overjenim pisnim soglasjem staršev ali skrbnika
- Z-28.** S čim je omejena veljavnost dovoljenja za pilota jadralnega pilota ?
- a) Ni omejena
 - b) Se podaljša vsaka štiri leta
 - c) Z veljavnostjo vozniškega dovoljenja B kategorije oziroma višje
- Z-29.** Na koliko časa mora biti narejen tehnični pregled jadralnega padala po naši Uredbi ?
- a) Vsako leto
 - b) Na dve leti
 - c) Na štiri leta
- Z-30.** V katerem času se lahko z jadralnim padalom leti po pravilih dnevnega vizualnega letenja ?
- a) Ko pilot smatra da je vidljivost dobra
 - b) Od sončnega vzhoda in vse do sončnega zahoda
 - c) Od pol ure pred sončnim vzhodom do pol ure po sončnem zahodu
- Z-31.** Kolikšna je minimalna dovoljena višina pri preletu skupine ljudi, cest in električnih žic ?
- a) 100 metrov,
 - b) 50 metrov
 - c) 150 metrov
- Z-32.** Kdo določa smer vrtenja v stebru ?
- a) Tisti z najpočasnejšim jadralnim padalom
 - b) Najnižji, oziroma prvi
 - c) Tisti, ki se najhitreje dviga
- Z-33.** Ali lahko pilot jadralnega padala leti v oblakih ?
- a) Ne sme
 - b) Lahko, če leti po pravilih instrumentalnega letenja
 - c) Lahko, če v okolici ni nobenega drugega udeleženca

- Z-34.** Kakšna mora biti razdalja med jadralnimi padali pri srečevanju na isti višini ?
- a) Za širino jadralnega padala
 - b) Minimalno 10 metrov
 - c) Minimalno 50 metrov
- Z-35.** Kako se izogneta dva jadralna padalca, če se približujeta na isti višini ob pobočju ?
- a) Oba se izogneta desno
 - b) Izogne se tisti, ki ima pobočje na levi strani
 - c) Izogne se tisti, ki ima pobočje na desni strani
- Z-36.** 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
- Z-37.** Več jadralnih padalcev pristaja. Kateri ima prednost ?
- a) Najnižji
 - b) Najhitrejši
 - c) Najmanj izkušen
- Z-38.** Ali lahko jadralni padalec pristane na športnem letališču ?
- a) Lahko, saj je letališče temu namenjeno
 - b) Da, če ima jadralno padalo z motorjem
 - c) Lahko, če se predhodno dobi soglasje vodje letenja na tem letališču

PRAVILNI ODGOVORI

OSNOVE AERODINAMIKE IN MEHANIKE LETENJA (TEORIJA LETENJA) - A

01 C	13 A	25 C	37 B	49 B	61 B
02 A	14 A	26 A	38 C	50 B	62 C
03 A	15 A	27 A	39 B	51 C	63 B
04 C	16 C	28 B	40 B	52 C	64 B
05 A	17 B	29 C	41 A	53 B	65 A
06 B	18 B	30 C	42 B	54 A	66 A
07 C	19 B	31 B	43 A	55 A	67 C
08 C	20 A	32 A	44 B	56 C	68 B
09 A	21 C	33 B	45 A	57 B	69 C
10 C	22 B	34 A	46 C	58 C	70 B
11 C	23 A	35 C	47 B	59 C	71 B
12 B	24 A	36 B	48 A	60 A	

LETALSKA METEOROLOGIJA - M

01 B	15 B	29 A	43 A	57 C	71 A
02 B	16 A	30 C	44 B	58 A	72 C
03 C	17 C	31 B	45 A	59 C	73 B
04 A	18 A	32 A	46 A	60 A	74 A
05 B	19 B	33 A	47 B	61 B	75 C
06 C	20 C	34 B	48 C	62 B	76 B
07 A	21 A	35 C	49 C	63 C	77 C
08 B	22 C	36 C	50 A	64 B	78 B
09 B	23 A	37 A	51 A	65 A	79 C
10 C	24 C	38 B	52 B	66 C	80 B
11 B	25 A	39 A	53 A	67 B	81 A
12 C	26 C	40 C	54 C	68 C	
13 B	27 B	41 B	55 B	69 C	
14 C	28 A	42 A	56 A	70 A	

KONSTRUKCIJE IN MATERIALI - K

01 B	10 A	19 A	28 A	37 B	46 C
02 C	11 C	20 A	29 B	38 C	47 A
03 A	12 A	21 B	30 A	39 B	48 A
04 B	13 C	22 C	31 B	40 A	49 B
05 C	14 A	23 C	32 C	41 B	
06 A	15 B	24 B	33 B	42 C	
07 B	16 C	25 A	34 A	43 A	
08 B	17 B	26 B	35 A	44 C	
09 C	18 C	27 C	36 A	45 A	

POSTOPKI V SILI - E

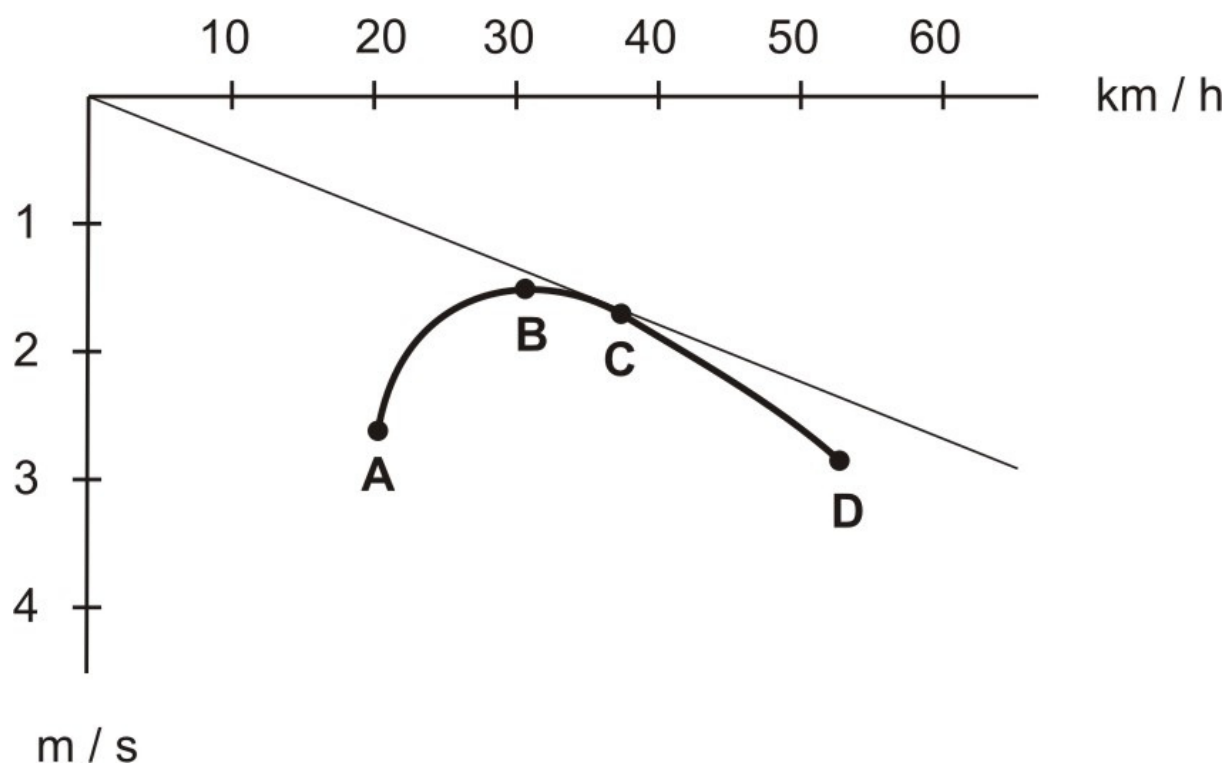
01 B	15 B	29 A	43 A	57 C	71 B
02 B	16 C	30 B	44 C	58 A	72 B
03 C	17 C	31 C	45 A	59 B	73 C
04 A	18 A	32 C	46 B	60 A	74 A
05 B	19 B	33 A	47 C	61 B	75 A
06 A	20 B	34 A	48 A	62 C	76 C
07 C	21 A	35 B	49 B	63 A	
08 B	22 B	36 A	50 B	64 C	
09 A	23 A	37 C	51 C	65 C	
10 A	24 A	38 B	52 A	66 C	
11 C	25 C	39 A	53 B	67 A	
12 A	26 A	40 B	54 B	68 B	
13 A	27 A	41 A	55 C	69 A	
14 B	28 C	42 B	56 C	70 B	

LETALSKA MEDICINA - LM

01 B	05 C	09 C	13 C	17 C	
02 C	06 B	10 A	14 B	18 A	
03 A	07 A	11 A	15 A	19 B	
04 C	08 A	12 B	16 C	20 C	

LETALSKI PREDPISI - Z

01 B	08 A	15 C	22 A	29 B	36 B
02 B	09 B	16 B	23 C	30 C	37 A
03 B	10 C	17 A	24 C	31 B	38 C
04 C	11 C	18 B	25 A	32 B	
05 A	12 B	19 B	26 A	33 A	
06 C	13 A	20 A	27 B	34 C	
07 C	14 A	21 B	28 C	35 B	



Priloga št.: 1

