



Republika e Kosovës  
Republika Kosovo - Republic of Kosovo



Publikimi Teknik - TP 30

# Katalogu i pyetjeve të testit teorik për licencë dhe autorizime të pilotit për mjete ajrore mikro të lehta

Material udhëzues

## Parathënje

Ky material udhëzues është i karakterit edukativ dhe ka për qëllim përgatitjen e kandidatëve të cilët i nënshtrohen pjesës teorike të provimit për marrjen e licencës dhe autorizimeve të pilotit për mjete ajrore mikro të lehta (MLA).

Autoriteti i Avacionit Civil i Republikës së Kosovës (AACK) me datë 30 tetor 2009, ka publikuar Rregulloren nr. 3/209 për rregullat e përbashkëta në fushën e avacionit civil. Sipas shtojcës II të kësaj Rregulloreje përshkrimi i mjeteve ajrore mikro të lehta (MLA) është i përcaktuar me sa vijon:

1. aeroplanë, helikopterë dhe parashutë me motor të cilat nuk kanë më shumë se dy ulëse, dhe me një masë maksimale të ngritjes (MTOM) jo më shumë se:
  - (a) 300 kg për aeroplan apo helikopter, me një ulëse; ose
  - (b) 450 kg për aeroplan apo helikopter, me dy ulëse; ose
  - (c) 330 kg për një amfibë ose aeroplan apo helikopter pluskues, me një ulëse; ose
  - (d) 495 kg për një amfibë ose aeroplan apo helikopter pluskues, me dy ulëse;
  - (e) 472,5 kg për një aeroplan me dy ulëse i pajisur me sistem të montuar me parashutë për shpëtim në kornizë;
  - (f) 315 kg për një aeroplan me një ulëse i pajisur me sistem të montuar me parashutë për shpëtim në kornizë, dhe aeroplanët që ka shpejtësi të stolingut (anglisht: stalling) ose shpejtësi gjatë aterrimit që nuk tejkalon 35 nyje të shpejtësisë së kalibruar (CAS);
2. gjiroplan me një apo dy ulëse me një masë maksimale të ngritjes jo më të madhe se 560 kg;
3. velore (anglisht: glider) me një masë maksimale boshe, jo më shumë se 80 kg me një ulëse ose 100 kg me dy ulëse, duke përfshirë ato të cilat të cilat nisen në këmbë;
4. mjete ajrore pa pilot me një masë operuese jo më shumë se 150 kg;
5. çdo mjet ajror tjetër që ka një masë maksimale boshe, përfshirë karburantin, jo më shumë se 70 kg.

Për të marrë licencën e pilotit apo të autorizimit përkatës të mjeteve ajrore mikro të lehta, kandidati duhet t'i nënshtrohet pjesës teorike dhe praktike të provimit, të organizuar dhe zhvilluar nga AAC-ja.

Për t'iu nënshtuar pjesës teorike të provimit, kandidati duhet të ketë rekomandimin me shkrim të organizatës së aprovuar për trajnim të pilotëve të mjeteve ajrore mikro të lehta, në të cilën është zhvilluar trajnimi, pas përfundimit të suksesshëm të të gjitha elementeve të nevojshme të trajnimit teorik. Rekomandimi i lëshuar nga organizata e aprovuar për trajnim të pilotëve për mjeteve ajrore mikro të lehta dhe është i vlefshëm **12** muaj. Nëse gjatë kësaj periudhe kandidati nuk i nënshtrohet provimit teorik, ai/ajo duhet të ofrojë

dëshmi për trajnimin shtesë të kryer nga organizata e aprovuar për trajnim të pilotëve të mjeteve ajrore mikro të lehta.

Kandidati e kalon me sukses pjesën teorike të provimit nëse ka arritur së paku 75% të numrit të poenëve të përcaktuar për secilën lëndë. Poenët ipen vetëm për përgjigjet e sakta.

Kandidati duhet të përsërisë tërë provimin teorik nëse pas tentimit të katërt nuk e ka kaluar ndonjëren lëndë, apo nëse ka skaduar periudha prej 18 muajve kalendarik prej aplikimit për herë të parë për provim. Para ri-aplikimit për pjesën teorike të provimit kandidati duhet që, në përputhje me rekomandimet e AAC-së, të kryejë trajnime shtesë në organizatën e aprovuar për trajnim të pilotëve për mjete ajrore mikro të lehta.

Suksesi i pjesës teorike të provimit është i vlefshëm për periudhën prej 24 muajve nga data e kryerjes me sukses të provimit teorik nga kandidati. Nëse gjatë kësaj periudhe kandidati nuk i nënshtronhet provimit praktik (fluturimit), atëherë kandidati duhet ta përsërisë provimin teorik në tërsi.

Në përputhje me privilegjet të cilat i merr bartësi i licencës së pilotit mjeteve ajrore mikro të lehta, kandidati duhet të demonstrojë nivelin e njohurive teorike nga lëndët vijuese:

- Procedurat e rregullta, normat dhe kufizimet mbi ekspluatimin e delta planëve
- Konstruksioni dhe materialet
- Teoria e fluturimit për mjete ajrore mikro të lehta
- Meteorologjia
- Rregullat e trafikut ajror për mjete ajrore mikro të lehta
- Situatat e rrezikshme dhe procedurat e jashtëzakonshme të mjeteve ajrore mikro të lehta
- Mjekësia e aviacionit dhe ndihma e parë
- Lista e përgjigjeve të sakta

Ky doracak është përgatitur nga AAC si material udhëzues për rregullimin e kësaj fushe të aviacionit.

Për shprehjet e ideve në këtë udhëzues mund të pretendohen të drejtë autoriale në rast se ekziston dyshimi për një shkelje të tyre. Përgatitja e një publikimi tjetër të kësaj natyre mund të ndalohet përvèç nëse dallon substancialisht nga ky udhëzues, dhe nëse nuk është kopje e tij.

Nëse keni nevojë për informata shtesë, ju lutem të na shkruani në adresën e mëposhtme:

Autoriteti i Aviacionit Civil i Kosovës  
Lagjja Arbëria  
Rruga Ahmet Krasniqi nr. 208  
10000 Prishtinë  
Republika e Kosovës

e-mail: infocaa@caa-ks.org

gat@caa-ks.org

Tel: +383 (0)38 248 629

Fax: +383 (0)38 211 009



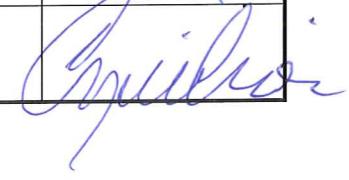
Eset Berisha

Drejtor i Përgjithshëm

**Lista e faqeve efektive**

<b>Titulli</b>	<b>Faqe</b>	<b>Nr. Ver.</b>	<b>Data efektive</b>
Parathënie	2 nga 70	1	23 korrik 2019
Lista e faqeve efektive	5 nga 70	1	23 korrik 2019
Tabela e aprovimit	5 nga 70	1	23 korrik 2019
Lista e distribuimit	6 nga 70	1	23 korrik 2019
Tabela e revidimit	6 nga 70	1	23 korrik 2019
Tabela e përbajtjes	7 nga 70	1	23 korrik 2019
Procedurat e rregullta, normat dhe kufizimet mbi ekspluatimin e delta planëve	8nga 70	1	23 korrik 2019
Konstruksioni dhe materialet	14 nga 70	1	23 korrik 2019
Teoria e fluturimit për mjete ajrore mikro të lehta	18 nga 70	1	23 korrik 2019
Meteorologjia	38 nga 70	1	23 korrik 2019
Rregullat e trafikut ajror për mjete ajrore mikro të lehta	44 nga 70	1	23 korrik 2019
Situatat e rrezikshme dhe procedurat e jashtëzakonshme të mjetave ajrore mikro të lehta	54 nga 70	1	23 korrik 2019
Mjekësia e aviacionit dhe ndihma e parë	59 nga 70	1	23 korrik 2019
Lista e përgjigjeve të sakta	64 nga 70	1	23 korrik 2019

**Tabela e aprovimit**

	<b>Emri dhe pozita</b>	<b>Data</b>	<b>Nënshkrimi</b>
Përgatitur nga:	<b>Skender Ahmeti</b> Zyrtar i operimeve me helikopter	25 maj 2019	
Autorizuar nga:	<b>Kushtrim Musa</b> Drejtor i DSF-së	03 qershor 2019	
Kontrolli i cilësisë:	<b>Lendita Kika-Berisha</b> Drejtor i DCS-së	22 korrik 2019	
Aprovuar nga:	<b>Eset Berisha</b> Drejtor i përgjithshëm	23 korrik 2019	

**Lista e distribuimit**

Kopje nr.	Vendndodhja	Media	Sasia
1	Libraria e AAC-së	Origjinali	1
2	Serveri i dosjeve të AAC-së	Digitale	1

**Tabela e revidimit**

Nr. Rev.	Datë	Përgatitur nga:	Autorizuar nga:

## Tabela e përbajtjes

Parathënje	2
Lista e faqeve efektive	5
Tabela e aprovimit	5
Lista e distribuimit	6
Tabela e revidimit	6
Tabela e përbajtjes	7
Procedurat e rregullta, normat dhe kufizimet mbi eksploatimin e delta planëve	8
Konstruksioni dhe materialet	14
Teoria e fluturimit për mjete ajrore mikro të lehta	18
Meteorologjia	38
Rregullat e trafikut ajror për mjete ajrore mikro të lehta	44
Situatat e rrezikshme dhe procedurat e jashtëzakonshme të mjetave ajrore mikro të lehta	54
Mjekësia e avacionit dhe ndihma e parë	59
Lista e përgjigjeve të sakta	64

**Procedurat e rregullta, normat dhe kufizimet  
mbi përdorimin e mjeteve ajrore mikro të lehta**

**1) Sasia e vajit për lubrififikim kontrollohet:**

- (a) kur motori është në funksion dhe punon në rrotullime të ulëta,
- (b) menjëherë pasi motori është fikur para se vaji të kthehet në koriten e vajit.
- (c) në tokë, kur motori nuk është në funksion (i fikur),

**2) Vaji qarkullon nëpër motor, me ndihmën e:**

- (a) pompës elektrike,
- (b) pompës të shtyrë nga motori,
- (c) parimit të rënies së lirë,
- (d) inercionit të dhëmbëzorit të motorit.

**3) Cilët nga instrumentet standarde të cekura, me të cilat janë të pajisura mjetet e lehta ajrore, vazhdojnë të punojnë në rast të dështimit të burimit të energjisë elektrike?**

- (a) horizonti artificial, treguesi i shpejtësisë vertikale, busulla zhiroskopike, matësi i shpejtësisë,
- (b) matësi i lartësi, treguesi i shpejtësisë vertikale dhe matësi i shpejtësi,
- (c) matësi i lartësi, treguesi i shpejtësisë vertikale, treguesi i kthimit dhe rrëshqitjes dhe matësi i shpejtësisë,
- (d) matësi i lartësi dhe shpejtësisë.

**4) Forca kryesore që mundëson realizimin e funksioneve themelore të parashutës është:**

- (a) forca e gravitetit të tokës,
- (b) forca e ngritjes,
- (c) rezistenca e ajrit,
- (d) forca rezultante.

**5) Çfarë paraqet harku i gjelbër në instrumentet e mjetit ajror?**

- (a) zona e shpejtësisë, kur është i mundshëm përdorimi i rrotave për ulje dhe flapsave (anglisht: flaps)
- (b) vlera maksimale e lejuar,
- (c) zonë e rrezikshme.
- (d) zona e përdorimit normal,

6) Çfarë paraqet harku i verdhë në instrumentet e mjetit ajror?

- (a) vlera maksimale e lejuar,
- (b) zonën e kufirit të e kujdesit të shtuar,
- (c) zonë e shpejtësisë kur mund të përdorim pajisjet për uljeje (rrotat) dhe flapsat,
- (d) zona e përdorimit normal.

7) Gomat e mjetit ajror me profil të ngushtë dhe presion më të lartë, janë më të përshtatshme për ulje:

- (a) në pistë me bari
- (b) në fusha ajrore të forta dhe me gunga,
- (c) në beton dhe pistë asfalti,
- (d) në pista të buta me bar dhe të lagura.

8) Burimi kryesor i energjisë elektrike, kur motori punon është:

- (a) magneti,
- (b) dinamo ose alternatori,
- (c) bateria,

9) Çka shërben vija e kuqe në rrotën dhe gomën e parë të hundës të mjetit ajror:

- (a) kontrollin e gomës se nuk ka lëvizur nga rrota e hundës,
- (b) centrimi i rrotës,
- (c) identifikimi i llojit të gomave,
- (d) kontrollin e presionit të ajrit në gomë.

10) Cila është metoda më e sigurt praktike e kontrollit të sasisë së karburantit në rezervuar, kur mjeti ajror është në tokë:

- (a) inspektimi vizual i sasisë së karburantit në mjetin ajror,
- (b) luhatjen e krahëve duke dëgjuar shushurimën e karburantit në rezervuar,
- (c) leximi i matësit të karburantit,
- (d) matja e peshës së mjetit ajror.

11) Cila papastërti e dëmshme është më së vështiri të largohet nga karburanti në mënyrën e thjesht të filtrimit?

- (a) uji,
- (b) grimca të vogla të ndryshkut dhe papastërtitë tjera,

- (c) akulli,
- (d) yndyra ose vaji.

**12) Roli i karburatorit (anglisht: carburetor) tek motori me pistona është:**

- (a) sjellja e ajrit në pistona të motorit
- (b) sjellja e përzierjes së karburanteve dhe ajrit në cilindrat e motorit,
- (c) shkarkimi i gazrave të djegies nga gypi për lirimin e gasrave (anglisht: exhaust pipe),
- (d) sjellja e karburantit në cilindra të motorit.

**13) Fuqia e motorit zvogëlohet me lartësi për shkak të:**

- (a) dendësisë së ajrit më të vogël, mbushja e cilindrave nuk është e mjaftueshme,
- (b) temperaturës së ulët, sepse motori nuk punon në temperaturë optimale operative
- (c) dendësia e lartë e ajrit, motori merr një përzierje të varför
- (d) dendësia e ulët e ajrit, motori merr përzierje shumë të pasur.

**14) Mjeti ajror me piston zhvillon fuqi maksimale:**

- (a) në lartësi të larta,
- (b) gjatë ngritjes, pa marrë parasysh rrrotullimet,
- (c) gjatë ngritjes me rrrotullime të plota (maksimale),
- (d) në regjimin e fluturimit horizontal në lartësi të ulët.

**15) Blloku i motorit modern i mjetit ajror është bërë nga:**

- (a) legura e çelikut,
- (b) bronzi,
- (c) legura e aluminit,
- (d) legura e titanit.

**16) Vaji në motorët me piston shërben për:**

- (a) lubrififikimin dhe ftohjen e motorit,
- (b) rritjen e temperaturës së djegies të përzierjes në cilindra,
- (c) ekskluzivisht për punën e qetë të motorit,
- (d) si shtesë për përzierje e cila digjet në cilindra.

**17) Ku mund të gjejmë informacionin e llojit të vajit që është i paraparë për motorin e mjetit ajror tonë:**

- (a) të gjitha mjetet ajrore me piston përdorin vaj të njëjtë me shenjen SAE40 (80Nj),
- (b) në etiketë të enës për vaj,
- (c) në manualin e fluturimit të mjetit ajror,
- (d) në pllakën pranë shufrës për matjen e vajit.

**18) Cila është procedura normale, nëse pas startimit të motorit të ngrohtë presioni i vajit nuk shfaqet brenda kohës së caktuar:**

- (a) të ndalet motori,
- (b) të rriten rrötullimet e motorit në mënyrë që pompa e vajit të motorit të rris presionin e vajit
- (c) të mos ndërmerret asgjë, sepse instrumentet në mjetet ajror moderne janë të lirë dhe jo të besueshme,
- (d) të varfërohet përzierja, ashtu që menjëherë të ngritet temperatura në kokën e cilindrave.

**19) Motori i mjetit ajror me piston mund të kyçët në punë (startoj), në qoftë se ju e sillni helikën me dorë:**

- (a) po, nëse magnetet janë të kyçur,
- (b) normalisht jo, nëse është ftohtë dhe nëse ndezja është e çkyçur,
- (c) jo, në asnjë rrethanë,
- (d) po, gjithmonë.

**20) Kabllot më të forta në konstruksionin e mjetit ajror me motor janë:**

- (a) të poshtmet dhe të lartat anësore,
- (b) tensioneri (shtrënguesi),
- (c) të poshtmet anësore,

**21) Helika me reduktor ka shpejtësinë e rrötullimit:**

- (a) më të madhe se shpejtësia e rrötullimit të motorit,
- (b) më të vogël se shpejtësia e rrötullimit të motorit,
- (c) e njëjtë si shpejtësia e motorit kur bëhet fjalë për helika me shpejtësi konstante,
- (d) helika me tre ose më shumë krah ka shpejtësi më të madhe,

**22) Nëse lartësimatësi në tokë, është vendosur të lexoj 0m, ndërsa të nesërmen ky instrument lexon 20m, kjo do të thotë që presioni:**

- (a) është rritur,
- (b) mbetet i njëjtë,
- (c) ka rënë,

**23) Çka e përcakton zgjedhjen e parashutës për mjete ajrore mikro të lehta:**

- (a) pesha dhe shpejtësia e mjetit ajrore mikro të lehtë,
- (b) shpejtësia maksimale e mjetit ajrore mikro të lehtë
- (c) karakteristikat konstruktive të mjetit ajror mikro të lehtë.

## Konstruksioni dhe materialet

**24) Skeleti i krahut përbëhet nga:**

- (a) pëlhura e shpinës së skeletit,
- (b) gypat nga legura e aluminit, pllakat dhe vidat që i bashkojnë si dhe kabllot,
- (c) trekëndëshi, shpina dhe gypat metalik.

**25) Njësia motorike përbëhet nga:**

- (a) motori, reduktori dhe helika,
- (b) motori, komandat e motorit dhe helika,
- (c) helika, reduktori, komandat e motorit dhe mbajtësi i motorit.
- (d) motori dhe helika,

**26) Ndikimi më i dëmshëm mbi sipërfaqen e krahut është nga:**

- (a) lagështia,
- (b) temperatura,
- (c) dielli,
- (d) presioni.

**27) Dizajni i mjetit ajror motorik mund të përballojë ngarkesë në fluturim:**

- (a) + 4 / - 2 g
- (b) + 6 / - 3 g
- (c) + 4 / - 4 g
- (d) + 5 / - 2 g.

**28) Buloni vetë-sigurues mund të hiqet dhe vendoset në vendin e vetë:**

- (a) 2 herë,
- (b) 3 herë,
- (c) vetëm 1 herë,
- (d) 5 herë.

**29) Burimi kryesor i energjisë elektrike në fluturim është:**

- (a) alternatori – magneti,

- (b) rryma e ajrit,
- (c) bateria,

30) Sa fije teli të dëmtuara mund ti ketë një kabllo (sajllë):

- (a) një,
- (b) asnjë,
- (c) deri në  $\frac{1}{4}$ ,
- (d) dy.

31) Kontrolli i frenave në mjete ajrore të lehta bëhet gjatë:

- (a) rritjes së shpejtësisë në tokë,
- (b) fluturimit,
- (c) vozitjes,
- (d) ndaljes.

32) Gomat qëndrojnë më gjatë në qoftë se ngritja bëhet nga:

- (a) asfalti,
- (b) betoni,
- (c) bari,
- (d) sipërfaqja e tokës.

33) Puna e motorit me bateri, kapaciteti i së cilës është zvogëluar është:

- (a) e sigurt,
- (b) e pamundur,
- (c) është e mundur, por shkurtër,
- (d) nuk është e sigurt.

34) Mjetet ajrore mikro të lehta është e preferuar të përdorin bateri me:

- (a) xhel,
- (b) thartirë,
- (c) shkumë.

35) Pjesët kryesore të parashutës janë:

- (a) kupola me litarë, skajet e lira, karabina,
- (b) kupola me litarë, sistemi i lidhjeve, pajisja për aktivizim,

- (c) kupola me litarë, lidhëset e karabinës, parashuta e vogël që e aktivizon kopolën e parashutës kryesore,
- (d) parashuta stabilizuese, kupola me litarë, pajisje për ngadalësim të procesit të hapjes të sistemit të lidhjeve.

**36) Qëllimi kryesor i parashutës është:**

- (a) që të ngadalësoj shpejtësinë e uljes,
- (b) që të stabilizoj uljen e njerëzve dhe materiale në tokë.
- (c) që në mënyrë të sigurte të bëj uljen e njerëzve dhe materialeve në tokë,

**37) Parashuta fillestare (pilot parashuta) shërben për:**

- (a) stabilizimin e parashutës,
- (b) të filluar procesin e hapjes së kopolës kryesore,
- (c) ngadalësimin e procesin e hapjes,
- (d) kontrollin e procesit të hapjes së kopolës kryesore.

**38) Për cilën pjesë të mjetit ajror mikro të lehtë është e lidhur parashuta për shpëtim:**

- (a) mbajtësit të trupit,
- (b) krahu,
- (c) pilotit,
- (d) mbajtësit të motorit.

**39) Pjesa qendrore e kopolës kryesore përmban "valvulen". Qëllimi i kësaj vrimë është:**

- (a) që të parandaloj ngarkesën e kopolës në procesin e hapjes,
- (b) që të reduktoj goditjet dinamike gjatë hapjes së parashutës,
- (c) që të mundësoj lirimin e ajrit nga kupola për ta mundësuar hapjen stabile të kopolës,
- (d) që të mundësoj manipulimin me kupolë.

**Teoria e fluturimit për mjete ajrore mikro të lehta**

40) Cilat janë katër forca që ndikojnë në mjet ajror gjatë fluturimit:

- (a) forca shtytëse, ngritja, pesha dhe rezistenca,
- (b) forca, shpejtësia, pesha dhe fërkimi,
- (c) forca, shpejtësia, pesha dhe rezistenca,
- (d) forca shtytëse, ngritja, nxitimi gravitues dhe pesha;

41) Rezistenca që rezulton nga barazimi i presionit në skajet e krahëve quhet:

- (a) rezistenca induktive,
- (b) rezistenca interferuese,
- (c) rezistenca konstante,
- (d) rezistenca totale;

42) Si ndryshon rezistenca induktive me shpejtësinë e mjetit ajror:

- (a) nuk varet nga shpejtësia,
- (b) rritet me zvogëlimin e shpejtësisë,
- (c) rritet me rritjen e shpejtësisë, vetëm në shpejtësi më të mëdha se 180 kt,
- (d) zvogëlohet me uljen e shpejtësisë;

43) Cila formë e krahëve ka rezistencë më të madhe induktive:

- (a) trapezoide e dyfishtë,
- (b) trapezoide,
- (c) drejtkëndëshe,
- (d) eliptike;

44) Në cilin drejtim rrotullohen rotorët në skajet e krahut:

- (a) në anën e kundërt të lëvizjes së akrepit të orës në krahun e djathtë duke shikuar nga kabina në drejtim të fluturimit,
- (b) në anën e lëvizjes së akrepit në orë në krahun e majtë dhe në të kundërtën e lëvizjes së akrepit të orës në krahun e djathtë duke shikuar nga kabina në drejtim të fluturimit,
- (c) ashtu që aksi i rrotullimit të rrymës të jetë paralel me mbajtësit e krahëve;

45) Shpejtësia e paqëndrueshmërisë në ajër (anglisht: stalling) në ngritje sipas shpejtësimatësit, kur mjeti ajror fluturon përball erës, në raport me situatën kur fluturon në drejtim të erës, është:

- (a) rritur për vlerën e komponentës së zgjatur të erës,
- (b) e pandryshuar, pasi era nuk ndikon në shpejtësinë e paqëndrueshmërisë në ajër (stall),
- (c) zvogëluar me vlerën e komponentit gjatësor të erës,
- (d) zvogëluar për gjysmën e vlerës së komponentit gjatësor të erës;

**46) Katër forca që ndikojnë në mjetin ajror janë në ekuilibër kur mjeti ajror:**

- (a) gjendet në tokë,
- (b) nxiton në fluturim,
- (c) zvogëlon shpejtësinë gjatë fluturimit;
- (d) fluturon me shpejtësinë progresive e cila është konstante,

**47) Shpejtësia e manovrimit të një mjetit ajror (Va) është shpejtësia në të cilën piloti nuk mund të kalojë me timonit të lartësisë në devijim të papritur në:**

- (a) shpejtësinë e cila kur nuk mund të tejkalohet (Vne),
- (b) mbingarkesën  $+1g$ ,
- (c) vlerat pozitive të mbingarkesës së lejuar  $+ g$ ,
- (d) vlerat negative të mbingarkesës së lejuar  $- g$ ;

**48) Në fazën e aterrimit në kushte të erës me intensitet të ndryshëm (anglisht: Gust Wind), ne fluturojmë me shpejtësi normale të afrimit për aterrim?**

- (a) jo, shpejtësinë e afrimit duhet rritur për gjysmën e vlerës së shpejtësisë së erës me intensitet të ndryshëm, (Gust Wind),
- (b) po, (shih udhëzimin e pilotit për eksplorimin e aeroplanit),
- (c) jo, nevojitet shpejtësia prej 1,2 Vs.

**49) Gjatë aterrimit në aeroport me lartësi të madhe mbidetare, shpejtësia reale ajrore (TAS) e mjetit ajror është më e madhe nga normalja. Çfarë shpejtësie instrumentale (IAS) mbajmë në këto raste:**

- (a) normale,
- (b) më të vogël se normale,
- (c) më të madhe se normale,
- (d) rritet për 5 kt për çdo 1.000 ft të lartësisë mbidetare;

**50) Me çfarë shpejtësie fluturojmë me mjet ajror, respektivisht me delta plan me motor deri në pengesa tek ngritja nga terrenet e shkurtra me pengesa:**

- (a) me shpejtësi manovruese (Va),

- (b) me shpejtësi minimale ( $V_s$ ),
- (c) me shpejtësinë e këndit më të lartë të ngritjes ( $V_x$ ),
- (d) me shpejtësi të ngritjes më të mire ( $V_y$ );

**51) Si ndikon era në shpejtësinë vertikale të ngritjes:**

- (a) era nga pas (anglisht: tail wind) rritë shpejtësinë vertikale të ngritjes,
- (b) era nga pas zvogëlon shpejtësinë vertikale të ngritjes,
- (c) era ballore (anglisht: head wind) e rrit shpejtësinë vertikale të ngritjes;
- (d) era nuk ka kurrfarë ndikimi në shpejtësinë vertikale të ngritjes,

**52) Si ndikon era në këndin më të lartë të ngritjes:**

- (a) era nga pas e rritë këndin e ngritjes,
- (b) era ballore e rritë këndin më të lartë të ngritjes,
- (c) era nuk ka kurrfarë ndikimi në këndin më të lartë të ngritjes,
- (d) era e ballore zvogëlon këndin më të lartë të ngritjes;

**53) Në çfarë raporti të ndërsjellët janë ngritja, rezistanca, forca shtytëse dhe peshë, në fluturimin horizontal dhe drejtim të caktuar të mjetit ajror me shpejtësi konstante?**

- (a) forca ngritëse është e barabartë me peshën, ndërsa forca shtytëse e barabartë me rezistencën e mjetit ajror,
- (b) forca ngritëse është e barabartë me rezistencën, ndërsa forca shtytëse me peshën e mjetit ajror,
- (c) shuma e forcës ngritëse dhe peshës është shuma (përbledhja) e forcës shtytëse dhe rezistencës së mjetit ajror,
- (d) shuma (përbledhja) e forcës ngritëse, rezistencës dhe peshës, është e barabartë me forcën shtytëse të mjetit ajror;

**54) Kur fluturojmë me mjet ajror i cili ka motor me piston dhe me shpejtësinë e qëndrimit më të gjatë në ajër atëherë:**

- (a) Kalojmë distancën më të madhe me sasinë e dhënë të karburantit (fluturojmë me forcën më të vogël të rezistencës),
- (b) kalojmë distancën më të madhe ndërmjet dy mbushjeve me karburant;
- (c) motori konsumon më së paku karburant për njësi të kohës (fluturojmë me fuqinë më të vogël),

**55) Forca ngritëse në krahun e mjetit ajror:**

- (a) është rezultat i ndryshimit të presionit në pjesën e epërme dhe presionit në pjesën e poshtme të krahut,
- (b) vepron vertikalish,
- (c) ka gjithmonë vlerë të njëjtë si forca e gravitacionit, përndryshe mjeti ajror nuk do të mund të fluturonte,
- (d) ka qendër të forcës në qendrën e gravitetit të mjetit ajror;
- 56) Gjatë hapjes së flatrave (anglisht: flaps), vjen deri te rritja e forcës ngritëse për shkak të:
- (a) zvogëlimit të rezistencës induktive,
- (b) rritjes së ndikimit të këndit sulmues dhe profilit të krahut në formë harku (anglisht: cambered),
- (c) zvogëlimit të krijimit të rezistencës,
- (d) zvogëlimit të këndit sulmues;
- 57) Gjatë uljes me flatra të hapura (flaps) shpejtësia e thyerjes së forcës ngritëse në raport me fluturimin pa flatra (flaps) është:
- (a) më e vogël,
- (b) e pandryshuar, sepse nuk varet nga pozita e flatrave (flaps),
- (c) më e madhe;
- 58) Cila është pozita jo e sigurt e qendrës së gravitetit në kuptim të stabilitetit gjatësor:
- (a) Balanci prapa,
- (b) Balanci anësor tej mase,
- (c) balanci i përparëm,
- (d) pozita shumë e ulët e qendrës së gravitetit të mjetit ajror.
- 59) Boshti gjatësor i mjetit ajror është boshti i cili shtrihet nga:
- (a) nga njëra anë deri tek ana tjetër e krahut dhe përmes qendrës së gravitetit të mjetit ajror,
- (b) hunda e mjetit ajror deri tek bishti i mjetit ajror përmes qendrës së e gravitetit të mjetit ajror,
- (c) nga njëra anë në anën tjetër të krahut dhe përmes qendrës së gravitetit të mjetit ajror;
- 60) Si e definojmë stabilitetin e mjetit ajror rreth boshtin gjatësor:

- (a) stabiliteti anësor,
- (b) stabiliteti i drejtimit,
- (c) stabiliteti gjatësor;
- (d) stabiliteti i tërthortë,

**61) Stabiliteti i mjetit ajror rreth boshtit gjatësor (stabiliteti i tërthortë) sigurohet:**

- (a) me pjerrtësinë (anglisht: dihedral) e krahëve, respektivisht pozitës së ulët të qendrës së gravitetit të mjetit ajror,
- (b) me balansin aerodinamik të krahut,
- (c) me shigjetën e krahëve,
- (d) me lakueshmërinë aerodinamik të krahëve;

**62) Cilët pjesë të mjetit ajror janë të dedikuara për krijimin e stabilitetit rreth boshtit vertikal:**

- (a) pjerrtësia (dihedral) e krahëve,
- (b) të gjitha sipërfaqet vertikale të bishtit,
- (c) vetëm stabilizatori vertikal,
- (d) vetëm timoni i drejtimit të hundë djathtas-majtas (anglisht: rudder).

**63) Tek helikat me hap ndryshues, hapi i vogël shfrytëzohet:**

- (a) në ngritje, aterrim dhe ngjitje në lartësi,
- (b) në fluturim horizontal (anglisht: cruising),
- (c) në ngritje dhe ngjitje në lartësi;

**64) Lundrimi (anglisht: gliding) i mjetit ajror varet nga:**

- (a) Masa e përgjithshme,
- (b) raporti ndërmjet forcës ngritëse dhe rezistencës,
- (c) raportit ndërmjet rezistencës dhe forcës shtytëse.

**65) Cilët kushte normalisht rrisin forcën ngritëse:**

- (a) zvogëlimi i këndit sulmues konstruktiv të krahut dhe rritja e shpejtësisë,
- (b) zvogëlimi i këndit sulmues të krahut dhe rritja e dallimit të këndeve sulmuese të krahëve dhe të stabilizatorit horizontal,
- (c) rritja e këndit sulmues të krahut dhe rritja e shpejtësisë,
- (d) rritja e këndit sulmues ndërmjet boshtit gjatësor të mjetit ajror dhe horizontit dhe zvogëlimit të shpejtësisë;

**66) Shpejtësia maksimale e ngritjes vertikale do të jetë:**

- (a) në kufirin e epërm të fluturimit,
- (b) në momentin e ndarjes nga pista,
- (c) në gjysmën e lartësisë së kufirit të epërm të fluturimit;

**67) Gjatë hapjes së flatrave (flaps), rritet lakueshmëria e profilit të krahut. Si ndikon kjo në forcën e ngritjes dhe rezistencën e mjetit ajror:**

- (a) të dyja rriten,
- (b) të dyja zvogëlohen,
- (c) forca ngritëse zvogëlohet, rritet rezistenca,
- (d) forca ngritëse rritet, rezistenca zvogëlohet.

**68) Gjatë fluturimit në mjetin ajror me dy ose më shumë ulëse, kur janë dy persona në mjet ajror duhet të kushtohet kujdes sepse:**

- (a) këndi kritik sulmues është më i madh,
- (b) tek dështimi i motorit lundrimi (gliding) është më i madh,
- (c) shpejtësia e thyerjes së forcës ngritëse është më e vogël,
- (d) shpejtësia e thyerjes së forcës ngritëse është më i madh.

**69) Mjeti ajror në kthesë stabile (anglisht: stationary) fluturon me:**

- (a) këndin sulmues të krahëve më të madh se ai në fluturimin horizontal,
- (b) rrëshqitjen në krahë,
- (c) këndin sulmues të njëjtë si në fluturimin horizontal,
- (d) këndin sulmues të krahëve më të vogël se ai në fluturimin horizontal.

**70) Në rreth, forca ngritëse duhet të jetë:**

- (a) gjithmonë dy here më e madhe se ajo në fluturimin horizontal,
- (b) më e madhe se ajo në fluturimin horizontal,
- (c) më e vogël se sa në fluturimin horizontal, sepse forca centrifugale plotëson një pjesë të forcës ngritëse,
- (d) e barabartë me atë në fluturimin horizontal.

**71) Cila është pasoja e shkëputjes së rrymave nga pjesa e epërme e krahëve në gjatë rrotullimit në rreth?**

- (a) humbja e forcës ngritëse,
- (b) rrëshqitje e jashtme anësore,
- (c) rrëshqitje e brendshme anësore,

- (d) fuqia e madhe e nevojshme për lëvizjen e timonit të hundës (rudder).
- 72) Pjerrtësia më e madhe e lejuar në rreth, me mbingarkesë prej  $+ 2,5 \text{ g}$  është: (shih foton)
- (a)  $66^\circ$   
(b)  $52^\circ$   
(c)  $60^\circ$   
(d)  $74^\circ$
- 73) Mbingarkesa e mjetit ajror në rreth me pjerrtësi  $60^\circ$  është: (shih foton)
- (a)  $2,0 \text{ g}$ ,  
(b)  $0,5 \text{ g}$ ,  
(c)  $1,0 \text{ g}$ ,  
(d)  $1,5 \text{ g}$ .
- 74) Shpejtësia instrumentale e thyerjes (shpejtësia minimale instrumentale) së forcës ngritëse me rritjen e lartësisë:
- (a) zvogëlohet njëtrajtëshëm,  
(b) rritet njëtrajtshëm,  
(c) mbetet e pandryshuar.
- 75) Mjeti ajror i cili pas tre oscilimeve kthehet në pozitën e fluturimit të qëndrueshëm, pasi që piloti për një kohë të shkurtër ka tërhequr dorezën e komandimit (anglisht: stick) në drejtim të tij, është:
- (a) stabil në aspektin dinamike,  
(b) labil – jo stabil në aspektin dinamike,  
(c) indiferent në aspektin dinamike,  
(d) stabil në aspektin statike.
- 76) Pse piloti duhet të ketë parasysh që pozita e qendrës së gravitetit të mjetit ajror të mbetet brenda kufijve të përcaktuar:
- (a) me këtë arrihet vlera e ulët të shpejtësisë minimale,  
(b) ashtu parandalon që mos të vjen deri tek mbingarkesa e mjetit ajror,  
(c) me këtë arrihet stabiliteti i duhur dhe në ajër i mjetit ajror,  
(d) me këtë arrin vlerën e mjaftueshme të shpejtësisë minimale.
- 77) Sa është forca e nevojshme në dorezën e komandimit (stick) para kontaktit me

**tokë, (touchdown) nëse mjeti ajror është i ngarkuar gabimisht dhe për këtë arsy qendra e gravitetit është zhvendosur përparr pozicionit normal:**

- (a) normale,
- (b) më e vogël se normale;
- (c) më e madhe se normale.

**78) Fusha me shpejtësi nën asaj të zërit (anglisht: subsonic) e rrymimit të ajrit në raport me numrin e Mah-ut është:**

- (a)  $0.2 < M < 0.8$ ,
- (b)  $0.8 < M < 1.4$ ,
- (c)  $0 < M < 0.2$ .

**79) Fusha me shpejtësi të afërt asaj të zërit (anglisht: transonic) e rrymimit të ajrit në raport me numrin e Mah-ut është:**

- (a)  $0.8 < M < 1.4$ ,
- (b)  $0 < M < 0.2$ ,
- (c)  $0.2 < M < 0.8$ .

**80) Relacioni i saktë ndërmjet 1m dhe 1ft (anglisht: feet) është:**

- (a)  $0.305\text{m}=1.5\text{ft}$ ,
- (b)  $1\text{m}=4.28\text{ft}$ ,
- (c)  $1\text{m}=3.2\text{ft}$ .

**81) Në cilat njësi të matjes shprehet numri i Mah-ut?**

- (a) nuk ka njësi,
- (b)  $\text{m/s}$ ,
- (c)  $\text{km/h}$ .

**82) Linja e kordës (anglisht: chord line) e profilit ajror në ilustrim, është e shënuar me shkronjën: (shih foton)**

- (a) C,
- (b) B,
- (c) A.

**83) Pjesa e epërme e profilit ajror, në ilustrim, është e shënuar me shkronjën: (shih foton)**

- (a) B,
- (b) C,
- (c) A.

84) Me rritjen e këndit të sulmit (anglisht: angle of attack) të krahut, rezistenca induktive ka tendencën e:

- (a) mbetet konstante,
- (b) rritjes,
- (c) uljes.

85) Përafërsisht sa kohë pas kalimit të një mjeti të madh ajror, mbetet turbulenca në ajër:

- (a) pesë minuta ose më shumë. ATC rekomandon për mjete të lehta ajrore dy deri në tre minuta mesë ngritjeve,
- (b) dy minuta,
- (c) tre minuta.

86) Tek mjeti ajror me piston, distanca e fluturimit (anglisht: range) maksimale është në:

- (a) lartësitë e mëdha,
- (b) lartësitë e vogla,
- (c) lartësitë e mesme.

87) Kufiri praktik i shpejtësisë vertikale të ngritjes për mjete ajrore me piston gjatë fluturimit është

- (a) 0,5 m/s
- (b) 1 m/s
- (c) 0 m/s

88) Në rreth të koordinuar horizontal, koeficienti normal i ngarkesës varet nga:

- (a) këndi i pjerrësisë së krahut gjatë rrethit,
- (b) rrëzës së kthesës (anglisht: turn radius),
- (c) shpejtësisë së hyrjes në rreth.

89) Komandimi i mjetit ajror në pjerrësi (kthesë) kryhet përmes:

- (a) flatrat (anglisht: flaps),
- (b) eleronet (anglisht: ailerons),
- (c) timonit drejtues (anglisht: rudder).

**90) Këndi i sulmit (anglisht: angle of attack) është këndi ndërmjet:**

- (a) Linja e kordës (chord line) së profilit të krahut dhe rrymimit të ajrit në ardhje,
- (b) boshtit gjatësor të trupit të aeroplanit dhe Linja e kordës (chord line)të krahut,
- (c) gjatësore gjatësor të trupit tëmjetit ajror dhe rrymimit të ajrit në ardhje ,
- (d) kordës (chord) së profilit të stabilizatorit horizontal dhe kordës (chord) së profilit të krahut.

**91) Këndi ndërmjet rrymimit të ajrit në ardhje dhe linjës së kordës së profilit të krahut është:**

- (a) këndi konstruktiv,
- (b) këndi i zhytjes (dive angle),
- (c) këndi hyrës (Incidence angle),
- (d) këndi i ngritjes.

**92) Cili është këndi i sulmit të krahut, pranë të cilit presim thyerje të forcës ngritëse:**

- (a)  $3^\circ - 5^\circ$
- (b)  $5^\circ - 10^\circ$
- (c)  $10^\circ - 18^\circ$
- (d) më i madh se  $25^\circ$ .

**93) Këndi kritik i sulmit të krahut të mjetit ajror:**

- (a) ndryshon, nëse ndryshon masa e mjetit ajror,
- (b) nuk varet nga masa dhe qendra e gravitetit të mjetit ajror,
- (c) zvogëlohet, nëse qendra e gravitetit të mjetit ajror lëviz prapa,
- (d) rritet, nëse qendra e gravitetit të mjetit ajror lëviz përpara.

**94) Këndi konstruktiv është:**

- (a) këndi ndërmjet kordës (chord) së profilit të krahut dhe boshtit gjatësor të mjetit ajror,
- (b) këndi ndërmjet drejtimit të rrymimit të ajrit dhe kordës (chord) së profilit të krahut,
- (c) këndi ndërmjet timont të lartësisë dhe kordës (chord) së stabilizatorit horizontal,
- (d) distanca nga brinja ballor e krahut (wing rib) dhe boshti gjatësor të aeroplanit.

95) Çfarë ndodh me ngritjen dhe rezistencën e krahëve, në qoftë se krahu kalon këndin kritik të sulmit:

- (a) ngritja dhe rezistenca mbesin të njëjtë në këndin sulmues kritik,
- (b) ngritja fillon të bie, ndërsa rezistenca ende rritet,
- (c) ngritja edhe më tutje rritet, ndërsa rezistenca fillon të bije-ulet,
- (d) ngritja dhe rezistenca fillojnë të uljen.

96) Kur në mjetin ajror vjen deri te thyerja e forcës së ngritjes:

- (a) vetëm kur hunda e mjetit ajror është lartë mbi horizontin me shpejtësi të ulët,
- (b) vetëm kur hunda e mjetit ajror është lartë mbi horizontin,
- (c) vetëm kur shpejtësia bie nën vlerat e dhëna në udhëzues,
- (d) në çdo shpejtësi dhe nën këndin kritik sulmues.

97) Cilat dy forca krijojnë fuqinë aerodinamike rezultuese:

- (a) rezistenca dhe shpejtësia,
- (b) ngritja dhe rezistenca,
- (c) shpejtësia dhe rezistenca ballore,
- (d) ngritja dhe shpejtësia.

98) Këndi sulmues është:

- (a) këndi ndërmjet drejtimit të forcës së gravitetit tokësor dhe rrymimeve relative,
- (b) këndi ndërmjet forcës së rezistencës dhe rrymimeve relative,
- (c) këndi ndërmjet drejtimit të rrymimit relativ dhe kordës (chord) së aeroprofilit,
- (d) këndi ndërmjet rrymimit relativ dhe skajit sulmues të aeroprofilit.

99) Profili ajror është:

- (a) sipërfaqja e cila prodhon ngritje,
- (b) sipërfaqja me të cilën kompensohet forca e rezistencës,
- (c) sipërfaqja e cila fitohet me prerjen gjatësore të sipërfaqes bartëse,
- (d) prerje anësore e trupit rreth të cilit zhvillohet rrymimi ajror,

100) Me rritjen e këndit sulmues të krahut:

- (a) rritet fuqia e ngritjes dhe rezistencës,
- (b) zvogëlohet lundrimi (gliding),
- (c) rritet lundrimi (gliding),

- (d) rritet rezistenca induktive.

**101) Lundrimi (gliding) është raporti ndërmjet:**

- (a) peshës dhe distancës së fluturimit,
- (b) distancës së lundrimit dhe humbjes së lartësisë,
- (c) shpejtësisë vertikale dhe horizontale,
- (d) shpejtësisë horizontale dhe distancës së fluturimit.

**102) Profili ajror është profili të cilin e fitojmë me:**

- (a) prerjen tërthore të krahut,
- (b) prerjen gjatësore të krahut,
- (c) prerjen e pjerrët të krahut,
- (d) raportin e tërthortë të realizuar të forcës ngritëse dhe rezistencës.

**103) Linja e korda (anglisht: chord line) së profilit është:**

- (a) linja e lartë e lakuar e cila lidh pikat përfundimtare të profilit,
- (b) linja e lakuar e cila lidh pikat përfundimtare të aeroprofilit,
- (c) linja e drejtë e cila bashkon pikat përfundimtare të profilit,
- (d) linja e cila kalon përmes pikës e shtyqjes me linjën e poshtme të lakuar.

**104) Forca ngritëse është:**

- (a) forca aerodinamike me ndikimin e rrymës ajrore në krahun i cili e kundërshton forcën e gravitetit,
- (b) forca aerodinamike e krijuar me ndikimin e rrymës aerodinamike në krahun i cili e kundërshton rezistencën induktive,
- (c) forca aerodinamike e krijuar me veprimin e rrymës ajrore në krahun i cili e kundërshton rezistencës parazitare,
- (d) forca aerodinamike e cila është krijuar me ndikimin e rrymës ajrore në krahun i cili e kundërshton forcën e gravitetit.

**105) Qendra shtytëse:**

- (a) me rastin e rritjes së këndit sulmues lëviz në drejtim të skajit sulmues të krahut,
- (b) me rastin e rritjes së këndit sulmues lëviz në drejtim të skajit dalës të krahut,
- (c) është pika fiksë dhe nuk ndryshon me ndryshimin e këndit sulmues,
- (d) lëviz në drejtim të skajit sulmues gjatë rritjes së dendësisë së ajrit.

**106) Fuqia ngritëse shfaqet në sipërfaqen e epërm të aeroprofilit, me rastin e:**

- (a) zvogëlimit të presionit (pressure) si pasojë e shpejtësisë më të madhe të fluidit,
- (b) rritjes së presionit (pressure) si pasoj e shpejtësisë më të madhe të fluidit,
- (c) rritjes së presionit (pressure) si pasoj e shpejtësisë më të ulët të fluidit,
- (d) zvogëlimit të presionit (pressure) si pasoj e shpejtësisë së zvogëluar të fluidit.

**107) Era ballore zvogëlon gjatësinë e nxitimit (anglisht: take-off run):**

- (a) e pa saktë,
- (b) e saktë,
- (c) me rritjen e erës ballore rritet lundrimi (the lift/drag ratio),
- (d) me rritjen e erës ballore, për shkak të rezistencës së rritur zvogëlohet lundrimi (the lift/drag ratio).

**108) Nga çka varet rezistenca e trupit i cili gjendet në rrymimin e ajrit:**

- (a) nga sipërfaqja e trupit, forma e trupit dhe shpejtësia e rrymimit të ajrit,
- (b) nga ngurtësia e trupit,
- (c) nga pesha e trupit,
- (d) nga pozita e gravitetit të trupit;

**109) Shpejtësia reale është:**

- (a) shpejtësia e fluturimit në raport me ajrin në ambient,
- (b) shpejtësia e fluturimit në raport me presionin statike,
- (c) shpejtësia e fluturimit në raport me erën që mbizotëron,
- (d) shpejtësia e fluturimit në raport me tokën.

**110) Çfarë do të ndodhë nëse gjatë fluturimit me shpejtësi minimale e rrisim këndin sulmues:**

- (a) rrisim lartësinë me shpejtësinë e njëjtë të fluturimit,
- (b) rrymimi i ajrit rrëth krahut ndahet për shkak të një këndi të madh të sulmues dhe shpie deri tek thyerja e fuqisë ngritse,
- (c) zvogëlohet fuqia ngritse,
- (d) zmadhohet fuqia e rezistencës.

**111) Shkaku i ndarjes së rrymës së ajrit nga krahët është gjithmonë:**

- (a) shpejtësia e rrymimit të ajrit shumë e madhe,
- (b) zbrazëtirat ajrore në rrymën e ajrit,
- (c) këndi sulmues shumë i madh,
- (d) shpejtësia e vogël e rrymimit.

**112) Për kënde sulmuese më të mëdha se kritike, kemi:**

- (a) thyerjen e fuqisë ngritëse,
- (b) zmadhimin e fuqisë ngritëse,
- (c) rënien e lehtë të fuqisë ngritëse,
- (d) ngritja mbetet konstante;

**113) Era e prapme gjatë ngritjes në fluturimit:**

- (a) zgjat nxitimini,
- (b) ngritja në fluturimi me erën e prapme nuk ndikon në sigurinë e fluturimit por nuk rekomandohet për pilot me përvojë të vogël,
- (c) ngritja në fluturimi me erën e prapme kërkon uljen e këndit sulmues të krahëve,
- (d) ngritja në fluturimi me erën e prapme nuk kërkon kurrrfarë masa të veçanta për pilot dhe mund ti zbatojnë të gjithë pilotët;

**114) Si e quajmë shpejtësinë në raport me ajrin:**

- (a) reale,
- (b) ndalëse,
- (c) relative,
- (d) rrëshqitje;

**115) Gjatë shpejtësisë së rënies më të ulët, mjeti ajror mikro i lehtë arrin distancën më të madhe të lundrimit (the lift/drag ratio):**

- (a) Jo,
- (b) po,
- (c) varet nga dendësia e ajrit,
- (d) varet nga temperatura e ajrit;

**116) Çfarë prisni gjatë uljes me erëra të forta menjëherë pas pengesës:**

- (a) turbulencë të fortë,
- (b) erë të fort të drejtimit të kundërt,
- (c) asgjë të veçantë,
- (d) kushte të qeta për aterrim nga ana që s'e zë era.

**117) Lundrimi (anglisht: lift/drag ratio) i mjetit ajror mikro të lehtë:**

- (a) varet nga pozita e qendrës së gravitetit,
- (b) është dukshëm më i mirë kur masa është më e madhe,
- (c) nuk varet nga masa e mjetit ajror mikro të lehtë,
- (d) është më i madh kur pesha e pilotit është më e vogël;

**118) Stollingu (anglisht: stalling):**

- (a) ndodh kur këndi kritik tejkalohet në shpejtësi të vogla,
- (b) ndodh kur këndi kritik tejkalohet në shpejtësi të mëdha,
- (c) ndodh kur këndi kritik tejkalohet në shpejtësi të caktuar,
- (d) ndodh gjithmonë kur tejkalohet këndi kritik sulmues.

**119) Kur masa e mjetit ajror është më e madhe:**

- (a) shpejtësia në të cilën vjen deri tek thyerja e ngritjes është më e madhe,
- (b) shpejtësia në të cilën vjen deri tek thyerja e ngritjes është më e vogël,
- (c) pesha nuk ndikon në shpejtësi në të cilën vjen deri tek thyerja e ngritjes,
- (d) me masë më të vogël shpejtësia e thyerjes së ngritjes, rritet.

**120) Turbulenca:**

- (a) nuk ka ndikim në krijimin e situatës së stolingut,
- (b) mund të sjellë deri tek stollingu i papritur i delta planit,
- (c) ndikimi i turbulencës nuk është i tillë që të mund të sjell deri tek stollingu,
- (d) rritja graduale e shpejtësisë largon mundësinë e shfaqjes së stolingut në ajrin me turbulencë.

**121) Këndi sulmues i krahëve në të cilën pritet stollingu i delta planit është:**

- (a) 10-20°
- (b) 8-10°
- (c) 3-5°

**122) Me rritjen e këndit sulmues deri tek ai kritik, ngritja dhe rezistenca:**

- (a) ngritja rritet, rezistenca zvogëlohet,
- (b) zvogëlohen;
- (c) rriten,

**123) Kur e kalojmë këndin kritik sulmues, ngritja dhe rezistenca:**

- (a) ngritja zvogëlohet ndërsa rezistenca rritet,
- (b) rriten,
- (c) zvogëlohen;

**124) Rezistenca e cila shfaqet si pasojë e barazimit të shtypjeve në skajet e krahëve quhet:**

- (a) Indiferente,
- (b) Induktive,
- (c) Interferente;

**125) Boshti gjatësor ka drejtimin:**

- (a) krahu, majtas - djathas,
- (b) diagonalja përgjatë krahëve,
- (c) përgjatë trupit (nga hunda deri në bisht).

**126) Boshti i tërthortë shtrihet në drejtim:**

- (a) krahu majtas-djathas,
- (b) përgjatë trupit (nga hunda deri në bisht).
- (c) direku (anglisht: yard arm)-trupi i mjetit ajror.

**127) Boshti vertikal shtrihet në drejtim:**

- (a) përgjatë trupit (nga hunda deri në bisht).
- (b) direku (anglisht: yard arm)-trupi i mjetit ajror,
- (c) krahu majtas-djathas.

**128) Stabiliteti i tërthortë është stabiliteti rreth:**

- (a) boshtit të tërthortë,
- (b) boshtit gjatësor,
- (c) boshtit vertikal.

**129) Stabiliteti gjatësor është rreth:**

- (a) boshtit të tërthortë,
- (b) boshtit gjatësor,
- (c) boshtit vertikal.

**130) Stabiliteti sipas drejtimit është rreth:**

- (a) boshti gjatësor,
- (b) boshtit të tërthortë,
- (c) boshtit vertikal,

**131) Hapi i helikës është rruga të cilën e kalon:**

- (a) helika gjatë një rrotullimi,
- (b) flatra e helikës gjatë një rrotullimi,
- (c) mjeti ajror mikro i lehtë gjatë një rrotullimi të helikës.

**132) Grupin lëvizës te mjeti ajror mikro i lehtë e përbëjnë:**

- (a) motori dhe helika,
- (b) motori dhe reduktori,
- (c) motori me komanda të tij.

**133) Fazat e ngritjes janë:**

- (a) nxitimi (run), shkëputja (separation) dhe ngritja (climbing),
- (b) nxitimi (run), shkëputja (lift-off), dhe ngritja (climbing),
- (c) nxitimi (run), shkëputja (lift-off), fluturimi (flight).

**134) Fazat e aterrimit (landing) janë:**

- (a) Afrimi (approach), ngadalësimi, (slow down), nivelizimi (leveling), prekja (touchdown) dhe vrapimi ngadalsues (landing roll),
- (b) nivelizimi (leveling), dhe prekja (touchdown),
- (c) afrimi (approach), nivelizimi (leveling), dhe prekja (touchdown).

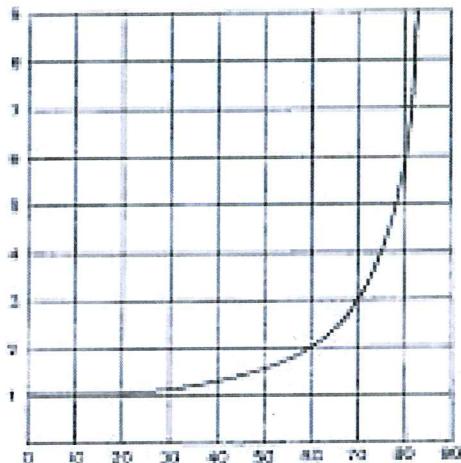
**135) Nëse mjeti ajror me trekëndësh (delta plan) fluturon shumë ngadalë duhet që:**

- (a) mbajtësin e trekëndëshit ta shtyjmë përpara,
- (b) mbajtësin e trekëndëshit ta tërheqim prapa,
- (c) lëvizja e mbajtësit të trekëndëshit nuk ka ndikim në shpejtësinë e zvogëluar.

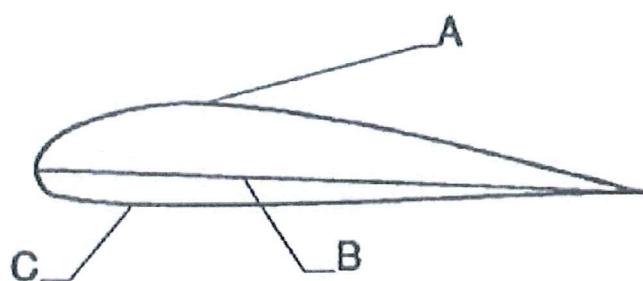
**136) Nëse mjeti ajror me trekëndësh (delta plan) fluturon shumë shpejtë duhet që:**

- (a) mbajtësin e trekëndëshit ta tërheqim prapa,
- (b) lëvizja e mbajtësit të trekëndëshit nuk ka ndikim në shpejtësinë e përcaktuar,
- (c) mbajtësin e trekëndëshit ta shtyjmë përpara,

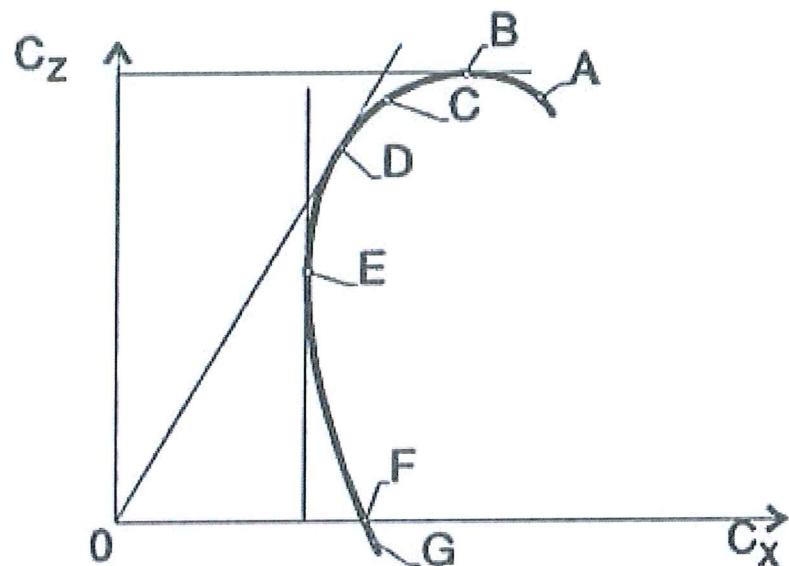
**Shtojcat:**



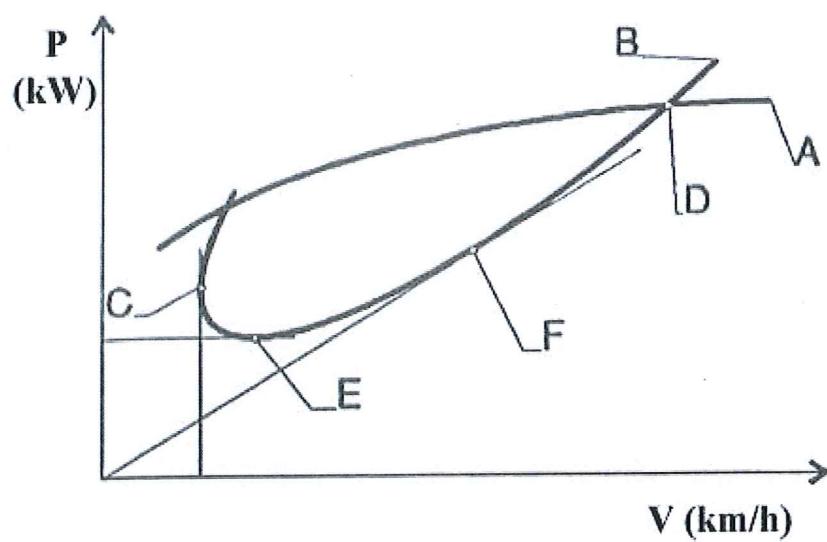
Fotografia 1



Fotografia 2



Fotografia 3



Fotografia 4

## Meteorologjia

137) Çka nënkuptioni me shkurtesën VFR?

---

---

138) Çka nënkuptioni me shkurtesën VMC?

---

---

139) Në përgjithësi me rritjen e lartësisë çfarë ndodhë:

- (a) temperatura, shtypja e ajrit dhe dendësia ulen.
  - (b) temperatura ulet, ndërsa shtypja e ajrit dhe dendësia rriten.
  - (c) temperatura dhe shtypja e ajrit rriten, ndërsa dendësia zvogëlohet.
- 140) Nëse në sipërfaqen e tokës temperatura është  $15^{\circ}\text{C}$ , sa do të jetë temperatura në lartësinë 3000 shputa (feet)?

- (a)  $11^{\circ}\text{C}$
- (b)  $5^{\circ}\text{C}$
- (c)  $9^{\circ}\text{C}$
- (d)  $7^{\circ}\text{C}$

141) Në cilin nivel të atmosferës aktivitetet atmosferike janë më të mëdha?

---

---

---

142) Cili është shkaktari kryesor i ndryshimit të motit?

- (a) ndryshimi i përqindjes së lagështisë?
- (b) ngrohja jo e barabartë e sipërfaqes së tokës?
- (c) rrrotullimi i tokës dhe efekti i saj në lëvizjen e masave ajrore me shtypje të lartë dhe të ulët.

143) Çfarë mund të ndodhë kur fluturoni përmes frontit?

- (a) ndryshimi i shtypjes së ajrit
- (b) ndryshimi i temperaturës
- (c) ndryshimi i drejtimit të erës
- (d) të gjitha më lartë

144) Cilët janë përbërësit themelor të nevojshëm për formimin e stuhisë?

- (a) ajri jo stabil
- (b) ngritja vertikale e erës (updraft)
- (c) lagështia e ajrit relativisht e lartë
- (d) të gjitha më lartë

145) Nëse masa ajoore ngrohet nga poshtë, a bëhet ajo më e qëndrueshme?

- (a) po
- (b) jo

146) Cila nga këto dukuri gjithmonë është e ndërlidhur me një stuhi?

- (a) shiu me intezitet të lartë
- (b) vetëtima
- (c) ngrica e ashpër

147) A mund të hasni në breshër në largësi prej disa kilometrave nga vendndodhja e stuhisë?

- (a) po
- (b) jo

148) Me cilët parametra meteorologjik piloti duhet të jetë i informuar para fluturimit?

- (a) \_\_\_\_\_
- (b) \_\_\_\_\_
- (c) \_\_\_\_\_
- (d) \_\_\_\_\_

149) Çka kupton kur shërbimi i informatave meteorologjike ju jep informatën për erën 270/5?

---

---

**150) Kur mund të pritet një frymë/erë e rrezikshme?**

- (a) nëse kemi ulje të temperaturës në nivel të ulët, zonë frontale, dhe turbulencë të fortë në ajër.
- (b) kur ajri i qëndrueshëm kalon mbi pengesën malore dhe të cilat formojnë re.
- (c) pas kalimit të frontit.

**151) Stabiliteti i atmosferës përcaktohet përmes?**

- (a) temperaturës në sipërfaqe
- (b) kushteve aktuale të motit
- (c) shtypjes atmosferike

**152) Vëzhgimet e motit në mëngjes, zakonisht parashikojnë mundësinë e kushteve të mira atmosferike gjate tërë ditës nëse kemi:**

- (a) qiell të pastër dhe erëra sipërfaqësore 10 nyje ose më pak
- (b) formim të reve Stratus dhe erëra sipërfaqësore 5 nyje ose më pak
- (c) lëvizje të frontit me shtypje të ulët atmosferike dhe erëra sipërfaqësore 5 nyje ose më pak.

**153) Cili është treguesi më i besueshëm se ju keni flutuar përmes frontit?**

- (a) ndryshimi i shtypjes
- (b) ndryshimi i temperaturës
- (c) ndryshimi i drejtimit të erës

**154) Si quhen retë me të ulëta mbi sipërfaqen e tokës?**

- (a) Cirrus
- (b) Altostratus
- (c) Stratus

**155) A mund të hasni në breshër nëse ndodheni disa kilometra larg nga stuhia?**

- (a) po
- (b) jo

**156) Nëse nuk keni tregues të erës, çfarë mund të përdorni për përcaktimin e drejtimit të erës?**

- (a) \_\_\_\_\_

(b) \_\_\_\_\_

**157) Përshkruaj çfarë nënkupton me shprehjen front i ftohtë?**

---

---

---

**158) Përshkruaj çfarë nënkupton me shprehjen front i nxehëtë?**

---

---

---

**159) Çfarë është mjegulla?**

---

---

---

**160) Çfarë është era?**

---

---

---

**161) Çfarë është meteorologjia?**

---

---

---

**162) Çfarë është METAR?**

---

---

---

163) Si quhen vijat në hartat meteorologjike që bashkojnë vijat me temperaturat e njëjtë:

- (a) Izoterme
- (b) Izonefe
- (c) Izohjete
- (d) Izobare

## Rregullat e trafikut ajror për mjete ajrore mikro të lehta

**164) Cili është afati kohor i lejes së pilotit të mjetit ajror mikro të lehtë (LAPL):**

- (a) Licenca është e vlefshme me certifikatë të vlefshme mjekësore dhe dokument identifikimi personal,
- (b) 36 muaj,
- (c) 12 muaj,
- (d) 6 muaj.

**165) Pas çfarë ndërprerjeje kohore në fluturim, pronari i licencës së pilotit mikro të lehtë, duhet të bëj verifikimin praktik në fluturim:**

- (a) pas 30 ditësh,
- (b) pas 45 ditë,
- (c) pas 60 ditë.
- (d) pas 90 ditësh,

**166) Sipas cilave rregulla fluturojnë mjetet ajrore të Kosovës jashtë vendit:**

- (a) sipas rregullave të Kosovës,
- (b) sipas rregullave të shtetit në të cilin fluturojnë,
- (c) sipas rregullave ndërkombëtare të ONAC-it,
- (d) sipas rregullave të shtetit ku mjeti ajror është prodhuar.

**167) Programi i mirëmbajtjes teknike të mjetit ajror mikro të lehtë miratohet nga:**

- (a) Pronari i mjetit ajror mikro të lehtë,
- (b) Shërbimi i autorizuar,
- (c) Autoriteti i Aviacionit Civil të Republikës së Kosovës,
- (d) Prodhuesi i mjetit ajror mikro të lehtë.

**168) Pjesa e hapësirën ajrore mbi një zonë të caktuar ku fluturimi nuk lejohet, është:**

- (a) kushtimisht zonë e ndaluar,
- (b) zonë terminali,
- (c) zonë e kontrolluar.
- (d) zonë e ndaluar,

**169) Zona e kufizuar me kusht, fluturimi i mjetit ajror është:**

- (a) gjithmonë i ndaluar,
- (b) i lejuar në periudhë të caktuar kohore dhe nën kushte të caktuara,

- (c) i ndalohet në parim, por është i mundur me marrëveshje të trafikut ajror,
- (d) i lejuar në parim, por në përgjegjësinë tuaj.

**170) Kush është kompetent për të bërë ndarjen e sigurt të mjetit ajror në fluturim VFR:**

- (a) kontrolli i trafikut ajror dhe pilotët,
- (b) ekskluzivisht pilotët e mjeteve ajror në fluturim,
- (c) kontrolli i trafikut ajror dhe radari sekondar,
- (d) vetëm kontrolli i trafikut ajror (ATC).

**171) Cila është lartësia minimale e lejuar në të cilën mund të fluturojnë mbi qytet të populuar dhe grupe më të mëdha njerëzish:**

- (a) 150 m (500 ft) mbi pengesën më të lartë në rrith me diameter 300 m nga mjeti ajror,
- (b) 150 m (500 ft) mbi tokë dhe jo më afër se 150 m nga ndonjë person, automjet ose objekt,
- (c) 300 m (1,000 ft) mbi pengesën më të lartë në rrith me diameter 600 m nga mjeti ajror,
- (d) Lartësia e cila në rast të dështimit të motorit siguron ulje pa rrezikime të mëdha të njerëzve ose pronës në tokë.

**172) A mundet piloti të lëviz në pistë me mjet ajror nëse nuk ka leje nga kontrolli i fluturimit:**

- (a) po në qoftë se më parë është bindur se me veprimin e tij nuk do të pengoj mjetin tjeter ajror,
- (b) po, me kusht që ka kohë për tu ngritur nga pista.
- (c) Jo,

**173) Aplikuesi për pilotë të mjetit ajror mikro te lehtë duhet të plotësojnë të paktën kushtet për kriteret shëndetësore mjekësore të klasit:**

- (a) 2
- (b) 1
- (c) 3
- (d) C

**174) Kandidati i cili nuk e ka kaluar pjesën praktike të provimit, a do t'i pranohet pjesa teorike e provimit me rastin e ri-provimit praktik?**

- (a) po, në qoftë se kërkesa për ri-provim bëhet brenda 30 ditëve,

- (b) po, në qoftë se në pjesën teorike ka pasur notën mesatare mbi 8,  
(c) po,  
(d) jo.

**175) A mund të bartë pasagjer piloti i mjetit ajror mikro të lehtë?**

- (a) jo,  
(b) po, nëse pronari i mjetit ajror është i regjistruar për një aktivitet të tillë,  
(c) po.

**176) Si bëhet përballë kalimi i mjeteve ajrore në tokë, nëse lëvizja është përball njërit-tjetrit:**

- (a) mjeti ajror më i rënd kthehet në të majtë, kurse mjeti ajror më i lehtë kthehet në të djathtë  
(b) të dy mjetet ajrore kthejnë, secili në anën e tij të majtë,  
(c) të dy mjetet ajrore kthejnë, secili në anën e tij të djathtë,  
(d) mjeti ajror më i rënd kthehet në të djathtë, kurse mjeti ajror më i lehtë kthehet në të majtë.

**177) Shenja e vendosur në pozitë horizontal në formë të shkronjës T, ngjyrë e bardhë apo portokalli, paraqet:**

- (a) aeroporti sportiv,  
(b) ngritja dhe aterrimi lejohet vetëm në VMC,  
(c) sipërfaqe e papërdorshme për manevrime me mjet ajror në tokë,  
(d) drejtimin e detyruar të ngritjes dhe aterrimit.

**178) Piloti i cili fluturon në kushte meteorologjike VFR është i detyruar që gjatë fluturimit, të:**

- (a) kryej shhangjen e pengesave, në mënyrë të sigurt të bëj ndarjen me mjetet tjera ajrore dhe të fluturoj mjetin ajror sipas doracakut të fluturimit të mjetit ajror (AFM),  
(b) sigurojë ndarjen e sigurte me mjetet tjera ajror dhe të fluturojë mjetin ajror sipas doracakut të fluturimit të mjetit ajror (AFM),  
(c) kryej shhangjen e pengesave dhe në mënyrë të sigurt të bëj ndarje nga mjetet tjera ajrore,  
(d) mbani kontakte me radio me shërbimin kompetent të kontrollit të trafikut ajror, dhe të bëj ndarjen nga mjetet tjera ajrore.

**179) Minimumi meteorologjik për fluturim në hapësirën e lirë të fluturimit, është:**

- (a) dukshmëria horizontal të paktën 8 km; lartësia minimale mbi qendrat e banuara dhe grupe të mëdha të personave të tubuar, 300 m; horizontalisht pa re (vranësira); vertikalish me shikim të tokës,
- (b) dukshmëria horizontal të paktën 8 km; lartësia minimale mbi qendrat e banuara dhe grupe të mëdha të personave të tubuar, 300 m; distanca horizontale nga retë, të paktën 1.500 m dhe vertikalish të paktën 300 m,
- (c) dukshmëria horizontal të paktën 8 km; Lartësia minimale mbi terren 300 m; horizontal pa re (vranësira), vertikale me shikim të tokës,
- (d) shikimit horizontal të paktën 3000m; lartësia minimale mbi e terrenit (tokë) 300 m; vertikal me shikimit të tokës.

**180) Fluturimi VFR mund të kryhet në zonën e aeroportit:**

- (a) nëse dukshmëria është të paktën 8 km dhe baza e reve të paktën 450 m
- (b) nëse dukshmëria është të paktën 5 km dhe baza e reve të paktën 450 m
- (c) nëse dukshmëria është të paktën 8 km dhe baza e reve të paktën 300 m
- (d) nëse dukshmëria është të paktën 3000 m dhe baza e reve të paktën 250 m

**181) Në rrethin shkollor lartësimatësi duhet të jetë i vendosur në:**

- (a) QNE
- (b) QNH
- (c) QFF
- (d) QFE

**182) Shenja në formë të kryqit të bardhë e vendosur horizontalisht në fillim të stazës për vozitje (taxiway), do të thotë:**

- (a) zonë e dedikuar për ulje të helikopterëve,
- (b) staza për vozitje (taxiway) nuk është në përdorim kujdes,
- (c) kujdes, po i afroheni kryqëzimit me pistë,
- (d) Po i afroheni kryqëzimit me staza të tjera për vozitje.

**183) Pragjet dhe skajet e pistave me bar janë të shënuar me:**

- (a) pragjet me vija të plota, kurse skajet me vija të ndërprera,
- (b) linja të plota,
- (c) linjat të ndërprera,
- (d) flamuj të verdhë dhe të bardhë.

**184) Sipërfaqet manovruese në aeroport janë:**

- (a) pista dhe taksi udhët (taxiway),

- (b) taksi udhët (taxiway) dhe platforma,
- (c) pista, taksi udhët (taxiway) dhe platforma,
- (d) platforma.

**185) Cili nga mjetet ajrore në fluturim (ajër) ka përparësi ndaj mjeteve tjera ajrore në hapësirën ajrore të Kosovës?**

- (a) mjeti ajror që e tërheq mjetin tjetër ajror,
- (b) paraglajdi,
- (c) helikopteri,
- (d) anija ajrore.

**186) Kush e lëshon licencën për punë të radio stacionit të mjetit ajror:**

- (a) Autoriteti Rregulativ i Komunikimeve Elektronike dhe Postare të Republikës së Kosovës (ARKEP),
- (b) Agjencia e Shërbimit të Navigimit Ajror (ASHNA),
- (c) Federata e radio amatorëve,
- (d) Autoriteti i Aviacionit Civil të Republikës së Kosovës.

**187) Për fluturime të natës në territorin e Kosovës, llogaritet koha e fluturimit:**

- (a) gjysmë ore para perëndimit të diellit dhe gjysmë ore pas lindjes së diellit,
- (b) një orë pas perëndimit të diellit dhe një orë para agimit të diellit,
- (c) pas perëndimit të diellit dhe lindjes së diellit,
- (d) gjysmë ore pas perëndimit të diellit dhe gjysmë ore para lindjes së diellit.

**188) Hapësira e fluturimit të lirë në zonën e aeroportit:**

- (a) nuk ekziston,
- (b) ekziston,
- (c) ekziston në qofte se nuk është aktive,
- (d) ekziston mbi shtresën e zonës së aerodromit.

**189) Shenja me shkronjën (R) ne hartat aeronautike ka të bez me:**

- (a) zonë të ndaluar,
- (b) zonë të ndaluar me kusht,
- (c) zonë të rrezikshme,
- (d) zonë e fluturimit të lirë.

**190) Shenja me shkronjën (P) ne hartat aeronautike ka të bez me:**

- (a) zonë të ndaluar,
- (b) zonë e ndaluar me kusht,
- (c) zonë të rrezikshme,
- (d) zonë për parashutizëm.

**191) Shenja me shkronjën (D) ne hartat aeronautike ka të bej me:**

- (a) zonë të ndaluar,
- (b) zonë e ndaluar me kusht,
- (c) zonë të rrezikshme,
- (d) zonë fluturimi për paraglajder.

**192) Shenja e regjistrimit të aeroplanëve apo helikopterëve, të regjistruar në Kosovë, është:**

- (a) Z6 - kombinime të caktuara të tre shkronja,
- (b) kombinimi i veçantë i tre shkronja,
- (c) me katër shenjë të krijuara nga kombinimi i shkronjave dhe numrave,
- (d) me gjashtë shenja, që përbëhen nga kombinimi i shkronjave dhe numrave.

**193) Shenjet e pistave me bari janë:**

- (a) të kuqe,
- (b) të bardhë,
- (c) ngjyrë të kuqe dhe të bardhë,
- (d) ngjyrë portokalli dhe të zezë.

**194) Shkronja "T" vendoset në:**

- (a) buzë të pistës në anën e majtë 150 m nga pragu i pistës,
- (b) buzë të pistës në anën e majtë 100 m nga pragu i pistës,
- (c) buzë të pistës në anën e djathtë 150 m nga pragu i pistës.

**195) Kabllot elektrike që mund të paraqesin rrezik për mjete ajrore gjatë fluturimit, janë të shënuar:**

- (a) në seri me topa të kuq,
- (b) në seri me topa të kuqe dhe të bardhë,
- (c) në seri me topat ngjyrë portokalli dhe e bardhë,
- (d) në seri me topa të kuqe dhe të bardhë në telin më të lartë të linjës elektrike.

196) Kufizimet e peshës dhe shpejtësisë minimale të mjetete ajrore mikro të lehta janë:

- (a) 450kg / 65km / h
- (b) 475kg / 62km / h
- (c) 495kg / 67km / h
- (d) 520kg / 70 km / h

197) Në licencën e pilotit të mjetit ajror mikro të lehtë mund të shënohen:

- (a) 3 autorizime,
- (b) 4 autorizime,
- (c) 2 autorizime.

198) Pajisjet elektronike të mjetit ajror mikro të lehtë mund t'i mirëmbajë:

- (a) personi i cili është i autorizuar nga prodhuesi,
- (b) piloti me përvojë,
- (c) mekaniku me përvojë.

199) Në listën e pajisjeve minimale të mjetit ajror mikro të lehtë, është edhe:

- (a) transponderi,
- (b) matësi i karburantit,
- (c) matësi i shtypjes së vajit,
- (d) lartësimatësi.

200) Në listën e pajisjeve minimale të mjetit ajror mikro të lehtë është edhe:

- (a) transponderi,
- (b) matësi i temperaturës së motorit,
- (c) shpejtësimatësi.

201) Për të fluturuar në hapësirën e kontrolluar ajrore, mjetit ajror mikro i lehtë duhet të jetë i pajisur me:

- (a) Radio stacion,
- (b) GPS,
- (c) Transponder.

202) Në mjetin ajror mikro të lehtë gjatë fluturimit duhet të jetë edhe:

- (a) harta,
- (b) përgatitja e fluturimit,
- (c) certifikata e vlefshmërisë ajrore,
- (d) libri i udhëtimit.

203) Në mjetin ajror mikro të lehtë gjatë fluturimit duhet të jetë edhe:

- (a) GPS,
- (b) doracaku për mirëmbajtje,
- (c) libri i udhëtimit,
- (d) licenca e pilotit.

204) Trajnimin për pilot të mjetit ajror mikro të lehtë, mund ta fillojnë personi që ka moshën:

- (a) 16,
- (b) 18,
- (c) 21,
- (d) 17.

205) Përveç licencës, është e nevojshme që piloti në çdo fluturim të mbaj me vete edhe:

- (a) hartën,
- (b) certifikatën mjekësore dhe dokumentin e identifikimit personal,
- (c) librin e fluturimit.

206) Fluturimi verifikues (kontrollues) me instruktor për vazhdim të licencës, mund të bëhet para skadimit të autorizimit deri në:

- (a) 90 ditë,
- (b) 60 ditë,
- (c) 30 ditë,
- (d) 15 ditë.

207) Në qoftë se afati i autorizimit ka skaduar, fluturimi verifikues për ripërtëritje bëhet me:

- (a) çdo instruktor,
- (b) instruktor të autorizuar nga lista e AACK,
- (c) një instruktor nga një qendër trajnimit,
- (d) me personin i cili ka leje të vlefshme dhe autorizimin për IFR.

208) Pesha maksimale e mjetit ajror mikro të lehtë (delta plan me motor) i pajisur me parashutë për shpëtim, është:

- (a) 472.5 kg,
- (b) 450 kg,
- (c) 500 kg,
- (d) 480 kg.

209) Shpejtësia kritike e stolingut (anglisht: stalling) e mjetit ajror mikro të lehtë nuk duhet të jetë më e madhe se:

- (a) 65 km/h ose 35 nyje,
- (b) 69 km/h ose 37 nyje,
- (c) 60 km/h ose 32 nyje,

**Situatat e rrezikshme dhe procedurat e jashtëzakonshme  
të mjetave ajrore mikro të lehta (MLA)**

**210) Temperatura shumë e lartë e vajit dhe kokës së pistonëve, mund të shkaktojnë:**

- (a) humbjen e fuqisë, rritja e konsumit të vajit dhe dëmtimin e motorit,
- (b) rritjen e konsumit të karburant dhe rritjen e fuqisë së motorit për shkak të temperaturave të larta operative,
- (c) nuk ndikon në mënyrë të veçantë në punën e motorit,
- (d) rritjen e sasë së vajit të nevojshëm për lubrififikim dhe ftohje të motorit.

**211) Nëse brenda 30 sekondave pas startit të motorit nuk paraqitet presioni i kërkuar i vajit, piloti duhet:**

- (a) të pres edhe 30 sekonda,
- (b) të ndalë motorin menjëherë,
- (c) të rrisë numrin e rrotullimeve të motorit,
- (d) të ulë numrin e rrotullimeve të motorit.

**212) Në qoftë se gjatë ngritjes motori rritë temperaturën, pilot duhet të:**

- (a) të zvogëlojë rrotullimet (RPM) dhe të rritur shpejtësinë vertikale të ngritjes,
- (b) ta varfërojë përzierjen,
- (c) të reduktojë normën vertikal të ngritjes dhe të rrisë shpejtësinë e mjetit ajror.

**213) Në mjetin ajror me motor, me cilën shenjë (ngjyrë) është shënuar shpejtësia në instrumentin për matjen e shpejtësisë, e cila kurrë nuk guxon të tejkalohet:**

- (a) vija (ngjyrë) e kuqe,
- (b) në fillim të harkut të gjelbër,
- (c) në fund të harkut të gjelbër,
- (d) në fillim të harkut të bardh.

**214) Në përgjithësi, çfarë paraqet vija e kuqe në instrumentet e mjetit ajror?**

- (a) zona e shpejtësisë, kur mund të përdorim rrotat për ulje,
- (b) vlerat maksimale apo minimale të lejuara,
- (c) zona e përdorimit normal,
- (d) zonë e rrezikshme.

**215) Pas startit të motorit, piloti menjëherë duhet të i kushtoj vëmendje:**

- (a) presionit të vajit,
- (b) presionit të karburantit,

- (c) rrrotullimeve të motorit,
- (d) temperaturës së vajit.

**216) Shkaku i mundshëm për luhatje të presionit të vajit në motor të mjetit ajror me pistona, është:**

- (a) mosfunkcionimi i treguesit të presionit të vajit,
- (b) niveli i ulët i vajit në motor,
- (c) kushineta e boshitit (anglisht: crankshaft) të motorit eshte e harxhuar ose plasaritur,
- (d) rrjedhja nga mbyllësi i helikës së motorit.

**217) Para fluturimit, detyrimisht duhet të kontrollohet:**

- (a) buloni mbajtës i krahut ku lidhet me trupin,
- (b) vida në tensioner,
- (c) vidat në gypin e hundës,
- (d) mbajtësi i motorit.

**218) Në qoftë se tensioni i baterisë është shumë i ulët, starti i motorit është:**

- (a) i pamundur,
- (b) sipas dëshirës së pilotit,
- (c) i mundur me forcë lëvizëse manuale.

**219) Cila është mënyra e aktivizimit të parashutës:**

- (a) e aktivizon piloti,
- (b) aktivizohet në mënyrë automatike në një lartësi të caktuar në rastin se shpejtësia vertikale tejkalon normën e caktuar,
- (c) aktivizohet automatikisht, nëse shpejtësia vertikale arrin vlerën e caktuar,
- (d) aktivizohet automatikisht në qoftë se shpejtësia horizontal bie nën vlerën e caktuar.

**220) Në rast të hapjes aksidentale (pa dashje) të parashutës për aterrim, mjeti ajror duhet të:**

- (a) shkoqitet (largohet) parashuta dhe bëhet aterrimi në vendin e parë të përshtatshëm,
- (b) fiket motori dhe të aterrohet me parashutë të hapur,
- (c) të zvogëlohet fuqia e motorit në minimum dhe të bëhet aterrimi në tokë me parashutë,

- (d) rritet fuqia e motorit për të reduktuar shpejtësinë vertikale para se të prekim tokën.

**221) Cila është shpejtësia të cilën e mbajmë gjatë dështimit të motorit në fluturimit:**

- (a) shpejtësia e lundrimit më të mirë (anglisht: gliding),
- (b) shpejtësia minimale,
- (c) shpejtësia e qëndrimit më të gjatë në ajër,
- (d) shpejtësia e rënies më të vogël;

**222) Kthesa horizontale me pjerrtësi prej 90 shkallë:**

- (a) mund të bëhet;
- (b) nuk mund të bëhet,

**223) Pas dështimit të motorit duhet mbajtur shpejtësinë:**

- (a) e lundrimit më të mirë (anglisht: gliding)
- (b) minimale,
- (c) maksimale;

**224) Në rast të humbjes së kontaktit me radio-komunikim piloti do të veproj si më poshtë:**

- (a) duhet të lajmërohet sikur të kishte radio lidhje, ndërpunjë fluturimin dhe të kthehet në aeroport,
- (b) kontrolloj radio komunikimin dhe gjithë kohës duhet të lajmërohet sikur të kishte radio lidhje dhe kthehet në aeroport,
- (c) vazhdojë fluturimin në përputhje me planin e fluturimit.

**225) Në rast të prishjes apo fikjes së motorit piloti do të veprojë si më poshtë:**

- (a) do ti lajmërohet kontrollit të fluturimit dhe të veprojë sipas doracakut të fluturimit të mjetit ajror (AFM) të llojit të mjetit ajror,
- (b) i lumërohet kontrollit të fluturimit dhe vazhdon fluturimin në aeroportin më të afërt,
- (c) i lajmërohet kontrollit të fluturimit dhe kthehet në aeroportin e nisjes.

**226) Në rast të fikjes së motorit të mjetin ajror si pasojë e zjarrit, i cili është shuar me sukses nga veprimi i pilotit, a duhet qe të tentohet ristartimi i motorit:**

- (a) po,

- (b) jo,
- (c) po, në qoftë se gjendet mbi terrenin e përshtatshme për ulje emergjente,
- (d) po, në qoftë se ka vërtetuar se zjarri nuk ka rrezikuar instalimin e karburantit dhe elektrik.

## Mjekësia e avacionit dhe ndihma e parë

227) Gazrat më të rëndësishëm në procesin e shkëmbimit të gazrave në organizëm janë:

- (a) Azoti ( $N_2$ ) dhe Oksigjeni ( $O_2$ ),
- (b) Oksigjeni ( $O_2$ ) dhe Dy-oksidi i Karbonit ( $CO_2$ ),
- (c) Heliumi (He) dhe Ozoni ( $O_3$ ).

228) Cilat janë grupet kryesore të gjakut të njeriut?

---

---

---

229) Si quhet zvogëlimi i përmbajtjes së oksigjenit në ajrin atmosferik?

---

---

---

230) Zvogëlimi i përmbajtjes së oksigjenit në ajrin atmosferik është i shprehur:

- (a) gjatë rritjes së lartësisë mbidetare,
- (b) gjatë zvogëlimit të lartësisë mbidetare,
- (c) gjatë mos ndryshimit të lartësisë mbidetare,
- (d) asnjëra nga përgjigjet e mësipërme.

231) Sasia e gjakut në qarkullim të një person të rritur është:

- (a) 2-3 L,
- (b) 5-6 L,
- (c) 3-4 L.

232) Cila është mënyra më e shpejtë për ndaljen e përkohshme të gjakderdhjes nga plaga?

- (a) fashimi dhe/ose lidhja e plagës,
- (b) komprimimi/shtypja me gishtërinj në vendin e gjakderdhjes,
- (c) qepja kirurgjike e plagës,
- (d) asnjëra nga përgjigjet e mësipërme.

233) Frakturat/Thyerjet e eshtrave mund të jenë:

- (a) të mesme dhe të ndërmjetme,
- (b) të hapura dhe të mbyllura,
- (c) të vogla dhe të mëdha,
- (d) asnjëra nga përgjigjet e mësipërme.

234) Cilat janë shenjat vitale që duhet të kërkojnë te një i aksidentuar në vendin e ngjarjes?

---

---

---

235) Goditja e rrufesë shkakton pasoja më të rrezikshme nëse:

- (a) shkarkimi elektrik kalon nëpër muskujt e skeletit,
- (b) shkarkimi elektrik kalon nëpër muskulin e zemrës,
- (c) shkarkimi elektrik kalon nëpër eshtra,
- (d) asnjëra nga përgjigjet e mësipërme.

236) Çka është pulsi?

---

---

---

237) Përshkruani disa nga pikat anatomike në trup, në të cilat më lehtë mund të preket pulsi arterial.

---

---

---

238) Çka nënkuptoni me imobilizim?

---

---

---

239) Gjatë vjelljes dhe barkqitjes më së shpeshti humben:

- (a) uji dhe lëngjet ,
- (b) elektrolitet,
- (c) gjaku dhe produktet e tij,
- (d) asnjëra nga përgjigjet e mësipërme.

**240) Sipas shtrirjes dhe thellësisë së djegies, djegiet klasifikohen në:**

- (a) dy shkallë,
- (b) katër shkallë,
- (c) tre shkallë,
- (d) asnjë nga përgjigjet e mësipërme.

**241) Infeksionet e rënda të veshit të mesëm dhe të brendshëm mund të rezultojnë me:**

- (a) dëmtim të dëgjimit,
- (b) çrregullim të drejtpeshimit,
- (c) Marramendje dhe humbje të orientimit në hapësirë,
- (d) të gjitha përgjigjet e mësipërme.

**242) Kufiri i sipërm i lejuar i nivelit të ndotjes akustike (zhurmës) është:**

- (a) 58 dB,
- (b) 85 dB,
- (c) 120 dB,
- (d) mbi 120 dB.

**243) Defekti në dallimin/njohjen e ngjyrave te personeli i aviacionit:**

- (a) e përjashton kandidatin nga fluturimi,
- (b) nuk e përjashton kandidatin nga fluturimi,
- (c) e lejon të ushtrojë fluturimin me disa kufizime,
- (d) asnjëra nga përgjigjet e mësipërme.

**244) Gjatë fluturimit, qarkullimi i gjakut përqendrohet:**

- (a) në pjesën e poshtme të trupit, për shkak të efektit të gravitetit,
- (b) në pjesën e sipërme të trupit, për shkak se gjaku qarkullon më tepër në tru,
- (c) në gjymtyrët e trupit,
- (d) asnjëra nga përgjigjet e mësipërme.

**245) Në kushte të hipoksisë frekuenca/shpeshtësia e frysëmarrjes:**

- (a) nuk ndryshon,
- (b) zvogëlohet,
- (c) rritet,
- (d) asnjëra nga përgjigjet e mësipërme,

**246) Nëse i aksidentuari ka humbur sasi të madhe të gjakut, parametrat e tij/saj vitalë do të dukeshin si në vijim:**

- (a) shtypja e gjakut zbrejt, frymëmarrja nuk ndryshon, pulsi preket më shumë,
- (b) shtypja e gjakut rritet, frymëmarrja shpeshtohet, pulsi nuk ndryshon,
- (c) shtypja e gjakut zbrejt, pulsi preket me vështirësi, vetëdija turbullohet, frymëmarrja shpeshtohet,
- (d) asnjëra nga përgjigjet e mësipërme.

**247) Nëse ju jeni 41 vjeçar, për sa kohë do të jetë e vlefshme Certifikata e juaj mjekësore e Klasës 2?**

- (a) 12 muaj,
- (b) 36 muaj,
- (c) 24 muaj.

**248) Sa është vlera fiziologjike e shtypjes së gjakut?**

- (a) 90/60 mmHg,
- (b) 130/90 mmHg,
- (c) 120/80 mmHg.

### **[Lista e përgjigjeve të sakta](#)**

1.	c)
2.	b)
3.	b)
4.	c)
5.	d)
6.	b)
7.	c)
8.	b)
9.	a)
10.	a)
11.	a)
12.	b)
13.	a)
14.	c)
15.	c)
16.	a)
17.	c)
18.	a)
19.	a)
20.	c)
21.	b)
22.	c)
23.	a)
24.	b)
25.	d)
26.	c)
27.	a)
28.	c)
29.	a)
30.	b)
31.	c)
32.	c)
33.	a)
34.	a)
35.	b)
36.	c)
37.	b)
38.	a)
39.	c)
40.	a)
41.	a)
42.	b)
43.	c)
44.	a)
45.	b)
46.	d)

47.	c)
48.	a)
49.	a)
50.	c)
51.	d)
52.	b)
53.	a)
54.	c)
55.	a)
56.	b)
57.	a)
58.	a)
59.	b)
60.	d)
61.	a)
62.	b)
63.	a)
64.	b)
65.	c)
66.	b)
67.	a)
68.	d)
69.	a)
70.	b)
71.	a)
72.	a)
73.	a)
74.	c)
75.	a)
76.	c)
77.	c)
78.	a)
79.	a)
80.	c)
81.	a)
82.	b)
83.	c)
84.	b)
85.	a)
86.	b)
87.	a)
88.	a)
89.	b)
90.	a)
91.	c)
92.	c)
93.	b)

94.	a)
95.	b)
96.	d)
97.	b)
98.	c)
99.	a)
100.	a)
101.	b)
102.	a)
103.	c)
104.	d)
105.	a)
106.	a)
107.	b)
108.	a)
109.	d)
110.	b)
111.	c)
112.	a)
113.	a)
114.	c)
115.	a)
116.	a)
117.	c)
118.	d)
119.	a)
120.	b)
121.	a)
122.	c)
123.	a)
124.	b)
125.	c)
126.	a)
127.	b)
128.	b)
129.	a)
130.	c)
131.	a)
132.	a)
133.	c)
134.	a)
135.	b)
136.	c)
137.	Visual Flight Rules/Fluturimi sipas rregullave vizuale
138.	Visual meteorological condition/Kushtet vizuale meteorologjike
139.	a)
140.	c)

141.	Troposferë apo niveli i ulët i atmosferës
142.	b)
143.	d)
144.	d)
145.	b)
146.	b)
147.	a)
148.	(a) Drejtimi dhe shpejtësia e erës (b) Pamja horizontale dhe vizuale (c) Temperatura e ajrit (d) Parashikimi i motit
149.	Drejtimi i erës nga 270 gradë me shpejtësi 5 nyje (knots)
150.	a)
151.	b)
152.	b)
153.	c)
154.	c)
155.	a)
156.	a) Lëvizja e drejtimit të gjetheve, drunjëve b) Drejtimi i tymit nga oxhaqet
157.	Me shprehjen front i ftohtë nënkuptohet një masë e ajrit të ftohtë duke kaluar dhe zëvendësuar një masë të ajrit të ngrohtë. Në përgjithësi frontet e ftohëta lëvizin nga veriperëndimi në juglindje. Gjatë kalimit të frontit të ftohtë, temperaturat mund të ulen për më tepër se $15^{\circ}\text{C}$ brenda një ore.
158.	Me shprehjen front i nxeh të nënkuptohet një masë e ajrit të ngrohtë duke kaluar dhe zëvendësuar një masë të ajrit të ftohtë. Në përgjithësi frontet e ngrohta lëvizin nga jugperëndimi në verilindje. Kur një front i ngrohet kalon, ajri bëhet me i ngrohtë dhe me i lagësht se më parë.
159.	Mjegulla është avulli i ujit i kondensuar në shtresat e ulëta të ajrit. Mjegull është mbetja pezull e pikave te vogla te ujit ku shikimi horizontal bie nën 1km.
160.	Era është një dukuri natyrore që përbëhet nga lëvizja e rregullt, pothuajse e rrafshët, emasës ajrore të shkaktuar nga trysnia mes dy pikave të atmosferës. Era është një përzierje e një rryme ajri të ngrohtë dhe një rryme ajri të ftoftë.
161.	Meteorologjia është shkencë, e cila studion të gjitha dukuritë fizike në mbështjellësin ajror rreth tokës, respektivisht atmosferës. Përveç kësaj, meteorologjia studion edhe ca dukuri fizike, të cilat zhvillohen në vetë sipërfaqen e tokës dhe në shtresat e sipërme të tokës.
162.	METAR është një format i raportimit të informatave mbi motin. Raporti i motit (METAR) kryesisht përdoret nga pilotët para një fluturimi. METAR po ashtu ndihmon në parashikimin e motit. METAR zakonisht përmban të dhënat për temperaturën, pika e vesës, shpejtësia dhe drejtimi i erës, reshjet, mbulimi i qiellit me re dhe lartësia e tyre, dukshmëria, dhe shtypjen e ajrit.
163.	a)
164.	a)
165.	d)
166.	b)

167.	c)
168.	d)
169.	b)
170.	b)
171.	c)
172.	c)
173.	a)
174.	c)
175.	a)
176.	c)
177.	d)
178.	a)
179.	a)
180.	a)
181.	d)
182.	b)
183.	c)
184.	a)
185.	a)
186.	a)
187.	d)
188.	a)
189.	b)
190.	a)
191.	c)
192.	a)
193.	b)
194.	a)
195.	d)
196.	a)
197.	b)
198.	a)
199.	b)
200.	c)
201.	a)
202.	c)
203.	d)
204.	a)
205.	b)
206.	a)
207.	b)
208.	a)
209.	a)
210.	a)
211.	b)
212.	c)
213.	a)

214.	b)
215.	a)
216.	b)
217.	a)
218.	c)
219.	a)
220.	b)
221.	a)
222.	b)
223.	a)
224.	b)
225.	a)
226.	b)
227.	b)
228.	Grupet kryesore te gjakut të njeriut janë: O, A, B, dhe AB
229.	Zvogëlimi i përbajtjes së oksigenit në ajrin atmosferik quhet hipoksi ipobarike
230.	a)
231.	b)
232.	b)
233.	b)
234.	Gjendja/Shkalla e vetëdijes, fymëmarrja/kalueshmëria e rrugëve të ajrit dhe të rrahurat e zemrës,
235.	b)
236.	Pulsi është përhapja e valëve goditëse të të rrahurave të zemrës, nëpër muret e enëve të gjakut, nga zemra në qendër, deri në enët e gjakut në periferi,
237.	Në nyjen e shuplakës, në pjesën anësore të qafës, në gropën e pasgjurit, nën sjetull
238.	Imobilizimi është një metodë e kufizimit të lëvizjeve të një gjymtyre apo pjese tjetër të trupit, që ndihmon në parandalimin e mëtejshëm të dëmtimeve gjatë transportit të të lënduarit, nga vendi i ngjarjes, deri në trajtim më të specializuar shëndetësor
239.	Përgjiga është a) dhe b)
240.	Përgjiga ështe b) dhe c)
241.	d)
242.	b)
243.	Përgjiga b) dhe c)
244.	As njëra nga të sipërpërmendurat
245.	c)
246.	c)
247.	c)
248.	c)