

ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΛΙΑ

A1) Τι είναι απόκλιση (Variation)

- α) Η διαφορά μεταξύ αληθινού και μαγνητικού βορρά;
- β) Η διαφορά μεταξύ του μαγνητικού Βορρά και του Βορρά πυξίδος
- γ) Η διαφορά μεταξύ της αληθινής πορείας και της πορείας πυξίδος

A2) Τι είναι παρεκτροπή (Deviation)

- α) Η διαφορά μεταξύ μαγνητικού βορρά και βορρά πυξίδος
- β) Η διαφορά μεταξύ αληθινής πορείας και μαγνητικής πορείας
- γ) Η διαφορά μεταξύ αληθινής πορείας και πορείας πυξίδος

A3) Αληθές ίχνος είναι

- α) το ίχνος πυξίδας διορθωμένο για την απόκλιση
- β) το μαγνητικό ίχνος διορθωμένο για την παρεκτροπή
- γ) η αληθής πορεία διορθωμένη για τον άνεμο

A4) Πετάμε στο Βόρειο ημισφαίριο και έχουμε Ανατολική Πορεία. Αν επιβραδύνουμε το αεροσκάφος η πυξίδα θα δείξει

- α) φαινομενική στροφή προς το Νότο
- β) φαινομενική στροφή προς το Βορρά
- γ) θα μείνει ανεπηρέαστη

A5) Πετάμε στο Βόρειο ημισφαίριο και έχουμε Δυτική Πορεία. Αν επιταχύνουμε το αεροσκάφος, τότε η πυξίδα θα δείξει

- α) φαινομενική στροφή προς το νότο
- β) φαινομενική στροφή προς το Βορρά
- γ) θα μείνει ανεπηρέαστη

A6) Σχετική διόπτευση είναι η γωνία που σχηματίζεται μεταξύ

- α) του διαμήκη άξονα του αεροσκάφους και του ίχνους που ενώνει το αεροσκάφος με το επιθυμητό σημείο
- β) της πορείας και του ίχνους του αεροσκάφους προς το σημείο
- γ) της μαγνητικής και της αληθούς πορείας του αεροσκάφους

A7) 1 Ναυτικό Μίλι ισούται με

- α) 1852 μέτρα
- β) 6076 μέτρα
- γ) 1852 πόδια

A8) Επικοινωνούμε με το πλησιέστερο αεροδρόμιο και μας δίνει το QNH το οποίο τοποθετούμε στο υψόμετρό μας. Ποια ένδειξη θα διαβάσουμε στο όργανο;

- α) το ύψος μας από το αεροδρόμιο αυτό
- β) το ύψος μας από το αεροδρόμιο αναχώρησης
- γ) το ύψος μας από τη μέση στάθμη της θάλασσας

A9) Δύο σημείο έχουν συντεταγμένες A (N38°00'00''E23°00'00'') και B (N39°15'00''E23°00'00''). Πόσο απέχουν μεταξύ τους;

- α) 15 NM
- β) 75 NM
- γ) δεν είναι επαρκή τα στοιχεία

A10) Τι ονομάζεται έκπτωση (drift)

- α) Η γωνία μεταξύ πορείας και ίχνους του αεροσκάφους
- β) Η γωνία μεταξύ μαγνητικού βορρά και βορρά πυξίδας
- γ) Η γωνία μεταξύ αληθής βορρά και μαγνητικού βορρά

A11) Πετάτε με 60 Kts και έχετε να καλύψετε 30NM. Σε πόση ώρα θα φθάσετε

- α) Σε 60 λεπτά
- β) Σε 90 λεπτά
- γ) Σε 30 λεπτά

A12) Πετάτε με χάρτη κλίμακας 1:500.000. Τι απόσταση αντιπροσωπεύουν τα 5 εκατοστά;

- α) 2,5 χιλιόμετρα
- β) 25 χιλιόμετρα
- γ) 50 χιλιόμετρα

A13) Πετάτε με χάρτη κλίμακας 1:250.000. Τι απόσταση αντιπροσωπεύουν τα 4 εκατοστά;

- α) 1 χιλιόμετρο
- β) 6,25 χιλιόμετρα
- γ) 10 χιλιόμετρα

A14) Εισερχόμαστε στην Τερματική περιοχή των Αθηνών. Το σημείο ABLON συμβολίζεται με μαύρο τρίγωνο. Τι συμβολίζει

- α) προαιρετικό σημείο αναφοράς
- β) υποχρεωτικό σημείο αναφοράς
- γ) δεν χρειάζεται να αναφέρουμε καθώς έχουμε απογειωθεί από σημείο απόστασης μικρότερης των 50NM και δεν απαιτείται να έχουμε ασύρματο.

A15) Απογειωνόμαστε από το αεροδρόμιο Α για το αεροδρόμιο Β. Το αληθές ίχνος που θα πρέπει να ακολουθήσουμε είναι 360 μοίρες. Η απόκλιση είναι 2E και η παρεκτροπή 04W. Τι πορεία θα πρέπει να διαβάζουμε στην πυξίδα μας για να φθάσουμε στο Β;

- α) 360
- β) 358
- γ) 002

A16) Απογειωνόμαστε από το σημείο Α για το σημείο Β που απέχουν 100NM. Στη διαδρομή επικρατεί άπνοια. Μετά από 40 NM διαπιστώνουμε από το χάρτη ότι έχουμε φύγει κατά 4NM αριστερά από το ίχνος μας. Τι διόρθωση θα πρέπει να κάνουμε για να πάμε απευθείας στο σημείο Β

- α) 6 μοίρες δεξιά
- β) 4 μοίρες δεξιά
- γ) 10 μοίρες δεξιά

A17) Απογειωνόμαστε από το σημείο Α για το σημείο Β που απέχουν 150NM. Στη διαδρομή επικρατεί άπνοια Μετά από 30 NM διαπιστώνουμε από το χάρτη ότι έχουμε φύγει κατά 4NM αριστερά από το ίχνος μας. Τι διόρθωση θα πρέπει να κάνουμε για να πάμε απευθείας στο σημείο Β

- α) 8 μοίρες δεξιά
- β) 2 μοίρες δεξιά
- γ) 10 μοίρες δεξιά

A18) Σύμφωνα με την πυξίδα μας πετάμε σε πορεία 270μοίρες. Εάν η παρεκτροπή είναι 4E και η απόκλιση 2E, ποια είναι η αληθής μας πορεία;

- α) 264 μοίρες
- β) 276 μοίρες
- γ) 272 μοίρες

A19) Σύμφωνα με την πυξίδα μας πετάμε σε πορεία 180 μοίρες. Εάν η παρεκτροπή είναι 6W και η απόκλιση 2E, ποια είναι η αληθής μας πορεία;

- α) 176 μοίρες
- β) 184 μοίρες
- γ) 182 μοίρες

A20) Σχεδιάζουμε στο χάρτη να ταξιδέψουμε από το Α στο Β. Ενώνουμε τα 2 σημεία και βρίσκουμε το ίχνος που τα ενώνει. Ποιο είναι το ίχνος, το οποίο θα πρέπει να ακολουθήσουμε με το αεροσκάφος για να πάμε στο Β;

- α) το αληθές ίχνος
- β) το μαγνητικό ίχνος
- γ) το ίχνος πυξίδος

A21) Ένα λεπτό γεωγραφικού πλάτους ισούται με

- α) Ένα ναυτικό μίλι
- β) Ένα χιλιόμετρο
- γ) 60 Ναυτικά μίλια

A22) Μία μοίρα γεωγραφικού πλάτους ισούται με

- α) Ένα ναυτικό μίλι
- β) Ένα χιλιόμετρο
- γ) 60 ναυτικά μίλια

A23) Πετάμε με 60 Kt για 1,5 ώρα. Τι απόσταση θα καλύψουμε;

- α) 40NM
- β) 90NM
- β) 60 NM

A24) Πετάμε με πορεία 360 μοίρες και ο προορισμός μας έχει σχετική διόπτρευση 60 μοίρες. Τι πορεία θα πρέπει να πάρουμε για να πάμε στον προορισμό;

- α) 060 μοίρες
- β) 300 μοίρες
- γ) 030 μοίρες

A25) Πετάμε με πορεία 360 μοίρες και ο προορισμός μας έχει σχετική διόπτευση 350 μοίρες. Τι πορεία θα πρέπει να πάρουμε για να πάμε στον προορισμό;

- α) 350 μοίρες
- β) 010 μοίρες
- γ) 310 μοίρες

A26) Πετάμε με πορεία 90 μοίρες και ο προορισμός μας έχει σχετική διόπτευση 190 μοίρες. Πόσο θα στρίψουμε για να πάμε άμεσα προς τον προορισμό;

- α) 170 μοίρες αριστερά
- β) 190 μοίρες δεξιά
- γ) 90 μοίρες αριστερά

A27) Η ανάγνωση του αεροπορικού χάρτη κατά την εκτέλεση ναυτιλίας εξ' όψεως πρέπει να γίνεται

- α) από το έδαφος προς το χάρτη
- β) από το χάρτη προς το έδαφος
- γ) σε συνδυασμό με GPS

A28) Σχεδιάζουμε ένα ταξίδι από το Α στο Β και παρατηρούμε ότι η πορεία μας θα είναι 060 μοίρες. Ποιό ύψος είναι σωστό να ακολουθήσουμε;

- α) 1500 πόδια
- β) 2500 πόδια
- γ) και τα δύο

A29) Σχεδιάζουμε ένα ταξίδι από το Α στο Β και παρατηρούμε ότι η πορεία μας θα είναι 060 μοίρες. Ποιό ύψος είναι σωστό να ακολουθήσουμε;

- α) 3500 πόδια
- β) 4000 πόδια
- γ) 4500 πόδια

A30) Σχεδιάζουμε ένα ταξίδι από το Α στο Β και παρατηρούμε ότι η πορεία μας θα είναι 260 μοίρες. Ποιο ύψος είναι σωστό να ακολουθήσουμε;

- α) 1500 πόδια
- β) 4500 πόδια
- γ) και τα δύο

A31) Σχεδιάζουμε ένα ταξίδι από το Α στο Β και παρατηρούμε ότι η πορεία μας θα είναι 260 μοίρες. Ποιο ύψος είναι σωστό να ακολουθήσουμε;

- α) 3500 πόδια
- β) 4500 πόδια
- γ) 4000 πόδια

A32) Σχεδιάζουμε ένα ταξίδι από το Α στο Β και παρατηρούμε ότι η πορεία μας θα είναι 260 μίρες. Ποιο ύψος είναι σωστό να ακολουθήσουμε;

- α) 2000 πόδια
- β) 4500 πόδια
- γ) και τα δύο

A33) Ποια η συχνότητα του TUGRIT SERVICE

- α) 129.80
- β) 128.90
- γ) 127.80

A34) Ποια η συχνότητα του ATH INFORMATION

- α) 119.70
- β) 130.925
- γ) 129.80

A35) Η πτήση μέσα σε περιορισμένη περιοχή επιτρέπεται

- α) ποτέ
- β) μόνο με άδεια από την αρμόδια αρχή
- γ) ναι, εφόσον ο κυβερνήτης εισέρχεται με ίδια ευθύνη

A36) Τι είναι η «επικίνδυνη περιοχή»

- α) Εναέριος χώρος, καθορισμένων διαστάσεων, μέσα στον οποίο οι πτήσεις αεροσκαφών επιτρέπονται κατόπιν ειδικής άδειας
- β) Εναέριος χώρος, καθορισμένων διαστάσεων, μέσα στον οποίο είναι δυνατόν να επικρατούν συνθήκες που εγκυμονούν κινδύνους για τα ιπτάμενα αεροσκάφη σε ορισμένες ώρες
- γ) Εναέριος χώρος, καθορισμένων διαστάσεων, μέσα στον οποίο οι πτήσεις αεροσκαφών απαγορεύονται

A37) Πού κατατίθεται το σχέδιο πτήσης για μία ΥΠΑΜ.

- α) Στην πλησιέστερη υπηρεσία εναέριας κυκλοφορίας ή στο Airport Reporting Office του πλησιέστερου αεροδρομίου
- β) Στον ιδιοκτήτη του πεδίου προσγείωσης
- γ) Δεν απαιτείται σχέδιο πτήσης

A38) Πώς ενεργοποιείται το σχέδιο πτήσης για μία ΥΠΑΜ

- α) δεν απαιτείται για τις ΥΠΑΜ
- β) μέσω ασυρμάτου ή τηλεφωνικά στην αρμόδια υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας
- γ) μέσω του transponder μετά την απογείωση

A39) Πλησιάζουμε για προσγείωση στο πεδίο προσγείωσης της Κωπαΐδας που έχει διάδρομο 09-27. Τι προσανατολισμό έχει ο διάδρομος;

- α) 009 μίρες και 027 μίρες σε σχέση με το μαγνητικό βορρά
- β) 090 μίρες και 270 μίρες σε σχέση με το γεωγραφικό βορρά
- γ) 090 μίρες και 270 μίρες σε σχέση με το μαγνητικό βορρά

A40) Απογειωνόμαστε με μία ΥΠΑΜ με προορισμό ένα πολιτικό αεροδρόμιο.

Απαιτείται να έχουμε transponder;

α) Δεν απαιτείται για τις ΥΠΑΜ

β) Απαιτείται εφόσον πηγαίνουμε σε πολιτικό αεροδρόμιο

γ) Απαιτείται μόνο εφόσον το αεροδρόμιο εξυπηρετείται από ραντάρ.

ΑΕΡΟΔΥΝΑΜΙΚΗ – ΓΕΝΙΚΕΣ ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΓΝΩΣΕΙΣ

L1. Ποιες είναι οι 4 δυνάμεις που επενεργούν πάνω σε ένα αεροσκάφος

α) Άντωση, Βάρος, Ώση, Οπισθέλκουσα

β) Άντωση, Βάρος, Βαρύτητα, Ώση

γ) Άντωση, Βάρος, Ισχύς, Τριβή

L2. Πότε οι 4 δυνάμεις που επενεργούν σε ένα αεροσκάφος βρίσκονται σε ισορροπία;

α) Κατά τη διάρκεια μη επιταχυνόμενης πτήσης.

β) Όταν το αεροσκάφος επιταχύνει

γ) Όταν το αεροσκάφος βρίσκεται σταθμευμένο στο έδαφος

L3. Η "γωνία προσβολής" είναι η γωνία

α) μεταξύ της γωνίας ανόδου του αεροσκάφους και του ορίζοντα

β) μεταξύ της χορδής της πτέρυγας και του σχετικού άνεμου

γ) η γωνία μεταξύ του διαμήκη άξονα του αεροπλάνου τη χορδή της πτέρυγας.

L4. Ποια η σχέση της άντωσης, της οπισθέλκουσας, της ώσης και του βάρους, όταν το αεροσκάφος βρίσκεται σε ευθεία και οριζοντία πτήση;

α) Η άντωση και το βάρος είναι ίσα με την ώση και την οπισθέλκουσα

β) Η άντωση, η οπισθέλκουσα και το βάρος είναι ίσα με την ώση

γ) Η άντωση είναι ίση και αντίθετη με το βάρος και η ώση ίση και αντίθετη με την οπισθέλκουσα

L5. Σε ποια περίπτωση η επίδραση της ροπής είναι μεγαλύτερη σε ένα μονοκινητήριο αεροπλάνο;

α) μικρή ταχύτητα αέρος, μεγάλη ισχύς, μεγάλη γωνία προσβολής

β) χαμηλή ταχύτητα αέρος, μικρή ισχύς, μικρή γωνία προσβολής

γ) μεγάλη ταχύτητα αέρος, μεγάλη ισχύς, μεγάλη γωνία προσβολής

L6. Ποια η λειτουργία του πηδαλίου διευσθέσεως σε ένα αεροπλάνο

α) ελέγχει την κίνηση περί τον κατακόρυφο άξονα (εκτροπή)

β) ελέγχει την κίνηση περί τον διαμήκη άξονα (διατοιχισμός)

γ) ελέγχει την κίνηση περί τον εγκάρσιο άξονα (πρόνευση)

L7. Η γωνία προσβολής στην οποία η πτέρυγα ενός αεροπλάνου πέφτει σε απώλεια στήριξης

α) αυξάνεται όταν το κέντρο βάρους μετατοπίζεται μπροστά.

β) μεταβάλλεται με την αύξηση του βάρους.

γ) παραμένει η ίδια ανεξάρτητα από τη μεταβολή του βάρους.

L8. Το μέγεθος του επιπρόσθετου φορτίου που μπορεί να εφαρμοστεί στην πτέρυγα ενός αεροπλάνου εξαρτάται από

- α) τη θέση του κέντρου βάρους
- β) την ταχύτητα του αεροπλάνου
- γ) το πόσο απότομα θα εφαρμοστεί η φόρτιση

L9. Ποιος βασικός ελιγμός αυξάνει τον συντελεστή φόρτισης σε ένα αεροπλάνο

- α) Άνοδος
- β) Στροφή
- γ) Απώλεια στηρίξεως

L10. Κατά τη διάρκεια της εισόδου σε απώλεια στήριξης ο αυξημένος συντελεστής φόρτισης έχει ως αποτέλεσμα το αεροσκάφος να

- α) πέσει σε απώλεια στήριξης σε μεγαλύτερη ταχύτητα αέρος
- β) έχει την τάση να πέσει σε περιδίνηση
- γ) ελέγχεται δυσκολότερα.

L11. Μία από τις βασικές λειτουργίες των πτερυγίων καμπυλότητας κατά τη διάρκεια της προσέγγισης και προσγειώσης είναι να

- α) ελαττώνουν τη γωνία καθόδου χωρίς να αυξάνεται η ταχύτητα αέρος
- β) επιτρέπουν την επαφή με το διάδρομο σε μεγαλύτερη ενδεικνυόμενη ταχύτητα
- γ) αυξάνουν τη γωνία καθόδου χωρίς να αυξηθεί η ταχύτητα αέρος.

L12. Ποια η χρησιμότητα των πτερυγίων καμπυλότητας.

- α) επιτρέπουν στο χειριστή να προσεγγίζει με μεγάλη γωνία καθόδου για προσγείωση χωρίς να αυξάνεται η ταχύτητα αέρος
- β) επιτρέπουν στο χειριστή να πετάει χωρίς να εξασκεί πίεση στο χειριστήριο
- γ) ελαττώνουν την επιφάνεια της πτέρυγας και μεταβάλουν την άντωση

L13. Η πλήρωση των δεξαμενών μετά την τελευταία πτήση της ημέρας θεωρείται καλή επιχειρησιακή διαδικασία διότι

- α) τυχόν υπάρχον νερό εξαναγκάζεται να διοχετευθεί στο πάνω μέρος των δεξαμενών και από εκεί μέσω των σωλήνων καυσίμου στον κινητήρα.
- β) εμποδίζεται η διαστολή του καυσίμου ελαττώνοντας το χώρο στις δεξαμενές
- γ) εμποδίζεται η συμπύκνωση υδρατμών ελαττώνοντας το χώρο στις δεξαμενές

L14. Τι επίδραση έχει το μεγάλο ύψος πυκνότητας στην αποδοτικότητα της έλικας σε σχέση με το μικρό ύψος πυκνότητας και γιατί

- α) Η αποδοτικότητα αυξάνεται λόγω μικρότερης τριβής στα πτερύγια της έλικας.
- β) η αποδοτικότητα ελαττώνεται λόγω του ότι η έλικα ασκεί λιγότερη δύναμη σε μεγάλο ύψος πυκνότητας από ότι σε χαμηλό ύψος πυκνότητας.
- γ) Η αποδοτικότητα ελαττώνεται λόγω της αυξημένης δύναμης της έλικας στον αραιότερο αέρα.

L15. Ποιο όργανο τίθεται εκτός λειτουργίας σε περίπτωση που βουλώσει ο σωλήνας pitot.

- α) το υψόμετρο
- β) ο ενδείκτης ανόδου-καθόδου
- γ) το ταχύμετρο

L16. Ποιο όργανο τίθεται εκτός λειτουργίας σε περίπτωση που βουλώσει η οπή της στατικής πίεσης

- α) το ταχύμετρο
- β) το υψόμετρο
- γ) το ταχύμετρο, το υψόμετρο και ο ενδείκτης ανόδου-καθόδου

L17. Τι είναι το αληθές υψόμετρο

- α) Η κατακόρυφη απόσταση του αεροσκάφους από την επιφάνεια της θάλασσας
- β) Η κατακόρυφη απόσταση του αεροπλάνου από την επιφάνεια του εδάφους.
- γ) Το ύψος επάνω από το σταθερό επίπεδο αναφοράς

L18. Τι είναι το απόλυτο υψόμετρο

- α) Η μέτρηση που διαβάζουμε απευθείας στο όργανο του υψομέτρου μας.
- β) Η κατακόρυφη απόσταση του αεροσκάφους επάνω από μία επιφάνεια
- γ) Το ύψος πίεσης διορθωμένο για για τη μη κανονική θερμοκρασία

L19. Τι είναι το ύψος πυκνότητας

- α) το ύψος επάνω από το σταθερό επίπεδο αναφοράς
- β) Το ύψος πίεσεως διορθωμένο για τη μη κανονική θερμοκρασία
- γ) Η μέτρηση που διαβάζουμε απευθείας στο όργανο του υψομέτρου μας.

L20. Για ποιά λόγο είναι αναγκαίο να υπολογίζουμε το ύψος πυκνότητας

- α) για να μπορέσουμε να υπολογίσουμε τις επιδόσεις του αεροσκάφους
- β) για να έχουμε ασφαλείς ενδείξεις ύψους επάνω από ορεινές περιοχές
- γ) για να μπορέσουμε να υπολογίσουμε το ύψος πίεσης

L21. Σε ποιες συνθήκες το ενδεικνυόμενο υψόμετρο είναι το ίδιο με το αληθές υψόμετρο

- α) Όταν το όργανο του υψομέτρου δεν έχει μηχανικό σφάλμα
- β) Όταν στην επιφάνεια της θάλασσας επικρατούν συνθήκες κανονικής ατμόσφαιρας
- γ) Όταν πετάμε στα 18.000 πόδια με τοποθετημένη στο όργανο τη βαρομετρική 29.92

L22. Τι διαφορά ένδειξης θα έχει το όργανο του υψομέτρου εάν τοποθετήσουμε τη βαρομετρική από 29.15 σε 29.85

- α) 70 πόδια αύξηση στο ενδεικνυόμενο ύψος
- β) 70 πόδια αύξηση στο ύψος πυκνότητας
- γ) 700 πόδια αύξηση στο ενδεικνυόμενο ύψος

L23. Όσο το υψόμετρο αυξάνεται η ενδεικνυόμενη ταχύτητα αέρος στην οποία ένα αεροπλάνο πέφτει σε απώλεια στήριξης με συγκεκριμένη διαμόρφωση

- α) ελαττώνεται όσο η αληθής ταχύτητα αέρος ελαττώνεται
- β) ελαττώνεται όσο η αληθής ταχύτητα αέρος αυξάνεται
- γ) παραμένει η ίδια ανεξαρτήτως υψομέτρου.

L24. Η παρεκτροπή σε μία πυξίδα προκαλείται από

- α) ελάττωμα στους μαγνήτες της πυξίδας
- β) τη διαφορά μεταξύ γεωγραφικού και μαγνητικού βορά σε ένα τόπο
- γ) τα μαγνητικά πεδία μέσα στο αεροσκάφος που διαστρεβλώνουν τις μαγνητικές γραμμές.

L25. Κατά τη διάρκεια της πτήσης, πότε οι ενδείξεις της μαγνητικής πυξίδας είναι ακριβείς;

- α) μόνο σε ευθεία και οριζοντία μη επιταχυνόμενη πτήση
- β) όσο η ταχύτητα αέρος είναι σταθερή
- γ) Όταν οι στροφές δεν ξεπερνούν τις 18 μοίρες.

L26. Όταν ένα αεροπλάνο φορτώνεται με τέτοιο τρόπο που το κέντρο βάρους βρίσκεται πιο πίσω από το πίσω όριο κέντρου βάρους, τότε ποιο ανεπιθύμητο πτητικό χαρακτηριστικό ενδέχεται να αντιμετωπίσει ο χειριστής;

- α) μακρύτερη διαδρομή απογείωσης
- β) δυσκολία επαναφοράς από απώλεια στήριξης
- γ) απώλεια στήριξης με μεγαλύτερη ταχύτητα αέρος από ότι συνήθως.

L27. Φορτώνοντας το αεροπλάνο έτσι ώστε το κέντρο βάρους να βρίσκεται στο πίσω όριο, αυτό θα έχει ως αποτέλεσμα να είναι

- α) λιγότερο σταθερό σε όλες τις ταχύτητες
- β) λιγότερο σταθερό σε χαμηλές ταχύτητες αλλά πιο σταθερό σε υψηλές ταχύτητες
- γ) λιγότερο σταθερό σε υψηλές ταχύτητες αλλά περισσότερο σταθερό σε χαμηλές ταχύτητες.

L28. Πόση είναι η φόρτιση (G) σε μία σταθερή στροφή με κλίση 60 μοιρών

- α) 1G
- β) 2G
- γ) 4G

L30) Κατά τη διάρκεια μίας περιδίνησης προς τα αριστερά

- α) και τα δύο φτερά είναι σε απώλεια στήριξης
- β) μόνο το αριστερό φτερό είναι σε απώλεια στήριξης
- γ) μόνο το δεξί φτερό είναι σε απώλεια στήριξης

L31) Ποιος συνδυασμός ατμοσφαιρικών συνθηκών μειώνει περισσότερο τις επιδόσεις του αεροσκάφους κατά την απογείωση;

- α) χαμηλή θερμοκρασία, χαμηλή σχετική υγρασία
- β) υψηλή θερμοκρασία, χαμηλή σχετική υγρασία
- γ) υψηλή θερμοκρασία, υψηλή σχετική υγρασία

L32) Ποιος παράγοντας τείνει να αυξήσει το ύψος πυκνότητας σε ένα αεροδρόμιο

- α) Η αύξηση της θερμοκρασίας
- β) Η μείωση της θερμοκρασίας
- γ) Η μείωση της σχετικής υγρασίας

L33) Απογειωνόμαστε από ένα πεδίο προσγείωσης που δε διαθέτει μετεωρολογικό σταθμό. Ποια πίεση θα χρησιμοποιήσουμε για να ρυθμίσουμε το υψόμετρο;

- α) Θα απογειωθούμε και θα καλέσουμε το πλησιέστερο αεροδρόμιο να μας δώσει το QNH
- β) Θα τοποθετήσουμε την πίεση της σταθερής ατμόσφαιρας 29.92 Hg''
- γ) Θα τοποθετήσουμε την πίεση εκείνη με την οποία το όργανο θα δείχνει το υψόμετρο του πεδίου προσγείωσης

- L34) Σκοπός της αεροδυναμικής αντιστάθμισης των πηδαλίων (trim) είναι
α) ο συντονισμός των κινήσεων όλων των πηδαλίων
β) η μείωση των δυνάμεων στα χειριστήρια
γ) η επαναφορά στην ουδέτερη θέση των πηδαλίων όταν αυτά αφεθούν ελεύθερα
- L35) Σε περίπτωση κράτησης του κινητήρα, η μεγαλύτερη απόσταση κατολίσθησης επιτυγχάνεται
α) εάν κατεβάσουμε flaps
β) όταν ο λόγος L/D γίνει μέγιστος (άντωση προς οπισθέλκουσα)
γ) όταν πετάμε λίγο πριν την ταχύτητα απώλειας στήριξης
- L36) Ποιά ταχύτητα θα μας δώσει την μεγαλύτερη δυνατή άνοδο, μέσα στον ελάχιστο δυνατό χρόνο, κατά την άνοδο μετά την απογείωση
α) V_Y
β) V_X
γ) V_A
- L37) Ποιά ταχύτητα θα μας δώσει την μεγαλύτερη δυνατή άνοδο, μέσα στη μικρότερη δυνατή απόσταση, κατά την άνοδο μετά την απογείωση
α) V_Y
β) V_X
γ) V_A
- L38) Κέντρο πίεσεων ονομάζεται
α) το κέντρο βάρους του αεροσκάφους
β) το σημείο στο οποίο θεωρείται ότι εφαρμόζεται η άντωση επάνω στην πτέρυγα
γ) το σημείο στο οποίο συνδέεται η πτέρυγα του αεροσκάφους με την άτρακτο
- L39) Όταν αυξάνεται το συνολικό βάρος του αεροπλάνου, τότε η ταχύτητα προσγείωσης
α) μειώνεται
β) παραμένει αμετάβλητη
γ) αυξάνεται
- L40) Τι επίδραση έχει η μεγάλη υγρασία στις επιδόσεις ενός αεροσκάφους
α) βελτιώνει τις επιδόσεις
β) μειώνει τις επιδόσεις
γ) δεν επηρεάζει τις επιδόσεις

ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΑ

M1) Πόση είναι η πίεση και η θερμοκρασία στο επίπεδο της θάλασσας σε συνθήκες σταθερής ατμόσφαιρας (ISA)

- α) 15° C και 29.92'' Hg.
- β) 59° C και 1013,2 millibars
- γ) 59 ° F και 29,92 millibars

M2) Ποιο από τα παρακάτω είναι πιθανό να το συναντήσουμε κάτω από ένα Cb;

- α) όλα τα παρακάτω
- β) ισχυρές αναταράξεις
- γ) διάτμηση ανέμου
- δ) υετό (precipitation)

M3) Πόσο ελαττώνεται η θερμοκρασία καθ' ύψος κατά τη σταθερή ατμόσφαιρα; (ISA)

- α) 2 βαθμούς κελσίου ανά 1000 πόδια
- β) 2 βαθμούς κελσίου ανά 1000 μέτρα
- γ) 6,5 βαθμούς κελσίου ανά 1000 πόδια

M4) Ποια πίεση ανάγεται στη μέση στάθμη της θάλασσας και χρησιμοποιείται στο όργανο του υψομέτρου στο αεροσκάφος;

- α) QNH
- β) QFE
- γ) QFF

M5) Ποια πίεση όταν τοποθετηθεί στο όργανο του υψομέτρου θα δίνει ένδειξη μηδέν όταν βρίσκεται το αεροσκάφος στο έδαφος;

- α) QNH
- β) QFE
- γ) QFF

M6) Όταν μειώνεται η διαφορά μεταξύ της θερμοκρασίας του αέρα και του σημείου δρόσου, ποιο φαινόμενο είναι πιθανότερο για εμφάνιση;

- α) Καταιγίδα
- β) Ομίχλη ή χαμηλή νέφωση
- γ) Ελάττωση της σχετικής υγρασίας

M7) Η θερμοκρασία στο αεροδρόμιο είναι 10 βαθμοί Κελσίου και το σημείο δρόσου 6 βαθμοί. Σε τι περίπου ύψος από το αεροδρόμιο αναμένουμε να δημιουργηθεί βάση νεφών λόγω κατακορύφων κινήσεων στην ατμόσφαιρα;

- α) στα 1600 πόδια
- β) στα 4000 πόδια
- γ) στα 6000 πόδια

M8) Όταν μία πτήση γίνεται από περιοχές χαμηλών πιέσεων σε περιοχές υψηλών πιέσεων, χωρίς να ρυθμιστεί το υψόμετρο τότε αυτό θα δείχνει

- α) το πραγματικό υψόμετρο επάνω από την επιφάνεια της θάλασσας.
- β) ψηλότερα από το πραγματικό ύψος επάνω από την επιφάνεια της θάλασσας.
- γ) χαμηλότερα από το πραγματικό ύψος επάνω από την επιφάνεια της θάλασσας.

M9) Ποιος παράγοντας έχει την τάση να αυξάνει το ύψος πυκνότητας σε ένα αεροδρόμιο;

- α) Μία αύξηση στη βαρομετρική πίεση
- β) Μία αύξηση στην θερμοκρασία περιβάλλοντος
- γ) Μία μείωση στη σχετική υγρασία

M10) Τι είναι το «σημείο δρόσου»

- α) Η θερμοκρασία στην οποία η συμπύκνωση και η εξάτμιση είναι ίσες
- β) Η θερμοκρασία στην οποία εμφανίζεται πάντοτε η δρόσος.
- γ) Η θερμοκρασία στην οποία ο αέρας θα πρέπει να ψυχθεί για να γίνει κορεσμένος υπό προϋποθέσεις.

M11) Η ποσότητα των υδρατμών που μπορεί να κρατήσει ο αέρας εξαρτάται από

- α) το σημείο δρόσου
- β) τη θερμοκρασία του
- γ) τη σταθερότητα του αέρα

M12) Νέφη, ομίχλη ή δρόσος σχηματίζεται πάντα όταν

- α) υπάρχει συμπύκνωση υδρατμών.
- β) υπάρχουν υδρατμοί.
- γ) η σχετική υγρασία φθάνει το 100%.

M13) Ποιες συνθήκες έχουν ως αποτέλεσμα το σχηματισμό πάχνης

- α) Η θερμοκρασία της επιφάνειας στην οποία συμπυκνώνονται οι υδρατμοί να είναι κάτω από το σημείο πήξης.
- β) Η θερμοκρασία της επιφάνειας στην οποία πέφτουν τα σταγονίδια να είναι κάτω από το σημείο δρόσου του περιβάλλοντος αέρα και το σημείο δρόσου να είναι κάτω από τη θερμοκρασία πήξης.
- γ) Η θερμοκρασία του περιβάλλοντα αέρα είναι κάτω από το σημείο πήξης

M14) Η παρουσία σβόλων πάγου στο έδαφος είναι στοιχείο ότι

- α) υπάρχουν καταιγίδες στην περιοχή
- β) έχει περάσει ένα ψυχρό μέτωπο
- γ) είναι μία αναστροφή θερμοκρασίας με παγωμένη βροχή (freezing rain) σε υψηλότερα ύψη.

M15) Τι ελαττώνει τη σταθερότητα μίας αέριας μάζας;

- α) η θέρμανση από κάτω
- β) Η ψύξη από κάτω
- γ) Η ελάττωση των υδρατμών

M16) Τι χαρακτηρίζει το σταθερό αέρα

- α) Στρατόμορφα νέφη
- β) Απεριόριστη ορατότητα
- γ) Κουμουλόμορφα νέφη

M17) Υγρός και σταθερός αέρας που κινείται προς τα πάνω με κλίση, αναμένεται να δημιουργήσει

- α) όμβρους και καταιγίδες
- β) αναταράξεις
- γ) στρατόμορφα νέφη

M18) Ποια τα χαρακτηριστικά υγρής και ασταθούς αέρας μάζας

- α) χαμηλή ορατότητα και σταθερός αέρας
- β) Κουμουλόμορφα νέφη και όμβροι
- γ) στρατόμορφα νέφη και όμβροι

M19) Ποια τα χαρακτηριστικά ασταθούς αέρα

- α) Αναταράξεις και καλή επιφανειακή ορατότητα
- β) Αναταράξεις και χαμηλή επιφανειακή ορατότητα
- γ) Nimbostratus νέφη και καλή επιφανειακή ορατότητα

M20) Μία σταθερή αέρια μάζα ποιο χαρακτηριστικό είναι πιθανόν να έχει;

- α) Όμβρους
- β) Αναταράξεις
- γ) Στρωτή ροή αέρα

M21) Το “Nimbus” στην ονομασία των νεφών τι χαρακτηρίζει;

- α) ένα νέφος με κατακόρυφη ανάπτυξη
- β) ένα νέφος βροχής
- γ) ένα νέφος με χαλάζι

M22) Τα νέφη χωρίζονται σε 4 κατηγορίες σύμφωνα με

- α) το εξωτερικό τους σχήμα
- β) το ύψος που βρίσκεται η βάση τους
- γ) τη σύνθεση τους

M23) Ποια νέφη έχουν τις ισχυρότερες αναταράξεις;

- α) Τα «Towering Cumulus»
- β) Τα Cumulonimbus
- γ) Τα Nimbostratus

M24) Το όριο μεταξύ δύο αέριων μαζών με διαφορετικά θερμο-υγρομετρικά χαρακτηριστικά καλείται:

- α) μετωπόλυση
- β) μετωπογένεση
- γ) μετωπική επιφάνεια

M25) Μία εύκολα αναγνωρίσιμη ασυνέχεια όταν διέρχεται ένα μέτωπο είναι

- α) αλλαγή στη θερμοκρασία
- β) αύξηση στη νεφοκάλυψη
- γ) αύξηση στη σχετική υγρασία

M26) Ένα καιρικό φαινόμενο που συναντάμε πάντα πετώντας διαμέσου μιας μετωπικής επιφάνειας είναι η αλλαγή

- α) στη διεύθυνση του ανέμου
- β) στον τύπο του υετού
- γ) στην ευστάθεια της αέριας μάζας

M27) Ο σταθερός υετός που προηγείται ενός μετώπου είναι ένδειξη

- α) στρατόμορφων νεφών με μέτριες αναταράξεις
- β) κουμουλόμορφων νεφών με ελαφρές ή καθόλου αναταράξεις
- γ) στρατόμορφων νεφών με ελαφρές ή καθόλου αναταράξεις

M28) Πού συμβαίνει το wind shear

- α) Σε μεγάλα ύψη
- β) σε χαμηλά ύψη
- γ) σε όλα τα ύψη και όλες τις διευθύνσεις

M29) Γιατί η πάχνη είναι επικίνδυνη για την πτήση

- α) Αλλάζει το αεροδυναμικό σχήμα της αεροτομής και ελαττώνει την άντωση
- β) Επιβραδύνει τη ροή του αέρα επάνω από την αεροτομή και αυξάνει την επίδραση των πηδαλίων
- γ) Καταστρέφει τη στρωτή ροή επάνω από τις πτέρυγες και έτσι ελαττώνει την άντωση

M30) Ποιες συνθήκες είναι απαραίτητες για τη δημιουργία καταιγίδας

- α) Υψηλή υγρασία και ασταθείς συνθήκες
- β) Υψηλή υγρασία, υψηλή θερμοκρασία και κουμουλόμορφα νέφη
- γ) Ανοδικές δυνάμεις, υγρός αέρας και εκτενής νεφοκάλυψη

M31) Σε ποιο στάδιο της καταιγίδας τα φαινόμενα έχουν τη μεγαλύτερη ένταση;

- α) στο στάδιο ωρίμανσης
- β) στο στάδιο ανάπτυξης
- γ) στο στάδιο διάλυσης

M32) Σε μία καταιγίδα ποιο στάδιο χαρακτηρίζεται κυρίως από καθοδικά;

- α) το στάδιο ανάπτυξης
- β) το στάδιο διάλυσης
- γ) το στάδιο ωρίμανσης

M33) Σε ποιες συνθήκες είναι πιθανότερο να εμφανιστεί ομίχλη οριζοντίου μεταφοράς

- α) όταν μία θερμή υγρή μάζα βρίσκεται στο προσήνεμη πλευρά ενός βουνού
- β) όταν μία αέρια μάζα κινείται από τη θάλασσα στη στεριά το χειμώνα
- γ) όταν η αύρα μεταφέρει ψυχρό αέρα στη θάλασσα.

M34) Τι στοιχεία εξάγουμε από το ακόλουθο METAR;

LGSK 131050Z 04007KT 9000 SCT020 BKN030 OVC080 12/08 Q1021

- α) Η θερμοκρασία είναι 8 βαθμοί και το σημείο δρόσου 12 βαθμοί Κελσίου
- β) Η θερμοκρασία είναι 12 βαθμοί και το σημείο δρόσου 8 βαθμοί Κελσίου
- γ) Η θερμοκρασία είναι 21 βαθμοί και το σημείο δρόσου 10 βαθμοί Κελσίου

M35) Τι στοιχεία εξάγουμε από το ακόλουθο METAR;
 LGSK 131050Z 04007KT 9000 SCT020 BKN030 OVC080 12/08 Q1021
 α) Έχει εκδοθεί στις 10:21Z
 β) Έχει εκδοθεί στις 13 του μήνα στις 10:50 Z
 γ) Έχει εκδοθεί στις 4 του μήνα στις 00:07Z

M36) Τι στοιχεία εξάγουμε από το ακόλουθο METAR;
 LGSK 131050Z 04007KT 9000 SCT020 BKN030 OVC080 12/08 Q1021
 α) Ο άνεμος είναι από 131 μοίρες, 50 κόμβοι
 β) Ο άνεμος είναι από 10 μοίρες, 21 κόμβοι
 γ) Ο άνεμος είναι από 40 μοίρες, 7 κόμβοι

M37) Τι στοιχεία εξάγουμε από το ακόλουθο METAR;
 LGSK 131050Z 04007KT 9000 SCT020 BKN030 OVC080 12/08 Q1021
 α) Η ορατότητα είναι 9000 μέτρα και υπάρχουν νέφη Scattered στα 2000 Broken στα 3000 και Overcast στα 8000 πόδια
 β) Η ορατότητα είναι 900 μέτρα και υπάρχουν νέφη Scattered στα 2000 Broken στα 3000 και Overcast στα 8000 μέτρα
 γ) Η ορατότητα είναι 9000 μέτρα και υπάρχουν νέφη Scattered στα 200 Broken στα 300 και Overcast στα 800 πόδια.

M38) Ύψος βάσης ενός νέφους είναι
 α) Η κατακόρυφη απόσταση της βάσης του νέφους από την μέση στάθμη της θάλασσας
 β) Η απόσταση του νέφους από το σημείο παρατήρησης
 γ) Η κατακόρυφη απόσταση της βάσης του νέφους από το σημείο παρατήρησης

M39) Τι είναι το TAF
 α) Πρόγνωση αεροδρομίου διάρκειας 9 ωρών και εκδίδεται κάθε 3 ώρες
 β) Οι παρούσες καιρικές συνθήκες σε ένα αεροδρόμιο
 γ) Πρόγνωση περιοχής εκδιδόμενη ανά 6 ώρες

M40) Τι είναι το VOLMET
 α) Η εκπομπή σε VHF στη συχνότητα 127.80 πληροφοριών παρόντος καιρού για ένα ορισμένο αριθμό αεροδρομίων
 β) Η εκπομπή σε VHF στη συχνότητα 127.80 πρόγνωσης καιρού για ένα ορισμένο αριθμό αεροδρομίων
 γ) Η εκπομπή σε VHF στη συχνότητα 121.50 πληροφοριών παρόντος καιρού για ένα ορισμένο αριθμό αεροδρομίων

NOMΟΘΕΣΙΑ

N1) Σε ποιο εγχειρίδιο του ICAO αναφέρονται οι Κανόνες Εναέριας Κυκλοφορίας

- α) Στο ANNEX 2
- β) Στο ANNEX 13
- γ) Στο ANNEX 14

N2) Επικίνδυνη Περιοχή (Danger Area) είναι ένας εναέριος χώρος καθορισμένων διαστάσεων

- α) μέσα στον οποίο η πτήση αεροσκαφών απαγορεύεται σε κάθε περίπτωση.
- β) μέσα στον οποίο η πτήση αεροσκαφών επιτρέπεται με ειδική άδεια.
- γ) μέσα στον οποίο είναι δυνατόν να εκτελεστεί πτήση αφού ο χειριστής εκτιμήσει τους κινδύνους και αναλάβει την ευθύνη.

N3) Μπορεί να γίνει πτήση σε απαγορευμένη περιοχή (prohibited area);

- α) Ναι με ευθύνη του κυβερνήτη
- β) Ναι μετά από άδεια του Κράτους που την έχει καθιερώσει μέσα στην επικράτειά του.
- γ) Όχι

N4) Ποιος ευθύνεται για την πτήση ενός αεροσκάφους;

- α) Ο κυβερνήτης
- β) Ο ιδιοκτήτης
- γ) Ο μηχανικός

N5) Πόση ώρα τουλάχιστον πριν από την υπολογιζόμενη ώρα έναρξης τροχοδρόμησης μιας VFR πτήσης πρέπει να υποβάλλεται το σχέδιο πτήσεως;

- α) 60 λεπτά
- β) 15 λεπτά
- γ) 45 λεπτά

N6) Η συμπλήρωση / κατάθεση σχεδίου πτήσης είναι υποχρεωτική

- α) για κάθε πτήση
- β) για κάθε πτήση ταξιδιού
- γ) δεν είναι υποχρεωτική για ΥΠΑΜ

N7) Ποιο από τα αεροσκάφη που προσεγγίζουν σε ένα πεδίο προσγείωσης έχει προτεραιότητα

- α) αυτό που βρίσκεται χαμηλότερα
- β) αυτό που βρίσκεται ψηλότερα
- γ) εκείνο που είναι βαρύτερο

N8) Προσεγγίζετε κατά μέτωπο ένα άλλο αεροσκάφος. Με ποιο τρόπο θα το αποφύγετε;

- α) Με αλλαγή πορείας προς τα αριστερά
- β) Με αλλαγή πορείας προς τα δεξιά
- γ) Με αλλαγή μόνο του ύψους

N9) Για ποιο λόγο υποβάλλεται ένα σχέδιο πτήσης;

- α) Για καταγραφή του χρόνου της πτήσης για την τήρηση του logbook του χειριστή
- β) Για σκοπούς εναέριας κυκλοφορίας, έρευνας διάσωσης και αεράμυνας.
- γ) Για λόγους ασφαλείας

N10) Πετάτε από τη Λευκάδα στο Μεσολόγγι VFR. Ποιο από τα παρακάτω ύψη είναι σωστό να ακολουθήσετε;

- α) 3500 πόδια
- β) 4500 πόδια
- γ) 4000 πόδια

N11) Πετάτε από την Κωπαΐδα στη Σκιάθο VFR. Ποιο από τα παρακάτω ύψη είναι σωστό να ακολουθήσετε

- α) 5000 πόδια
- β) 4000 πόδια
- γ) 2000 πόδια

N12) Η εκτέλεση VFR πτήσης επιτρέπεται

- α) από την Ανατολή μέχρι τη Δύση του ηλίου
- β) 30 λεπτά μετά την Ανατολή μέχρι 30 λεπτά πριν τη Δύση του Ηλίου
- γ) 30 λεπτά πριν την Ανατολή μέχρι 30 λεπτά μετά τη Δύση του Ηλίου

N13) Πετάμε ένα υπερελαφρό αεροσκάφος χωρίς αεροναυτιλιακά φώτα. Πότε θα πρέπει να τερματίσουμε την πτήση;

- α) Με τη Δύση του ηλίου
- β) 30 λεπτά μετά τη Δύση του ηλίου
- γ) Μπορούμε να πετάξουμε και τη νύκτα εφόσον έχουμε αεροναυτιλιακά φώτα

N14) Πλησιάζουμε ένα αεροδρόμιο και δεν έχουμε επικοινωνία. Τότε ο πύργος μας κάνει φωτεινό σήμα αποτελούμενο από κόκκινες αναλαμπές. Τι σημαίνει;

- α) ελεύθερος για προσγείωση
- β) αεροδρόμιο επισφαλές. Μην προσγειωθείτε
- γ) Παραχωρήσατε δίοδο σε άλλο αεροσκάφος και παραμείνατε στον κύκλο του αεροδρομίου.

N15) Πλησιάζουμε ένα αεροδρόμιο και δεν έχουμε επικοινωνία. Ποιο σήμα θα αναμένουμε από τον πύργο για να πάμε για προσγείωση;

- α) σταθερό πράσινο
- β) σταθερό κόκκινο
- γ) κόκκινες αναλαμπές

N16) Ποιο σήμα κινδύνου θα πρέπει να εκπέμψετε σε περίπτωση που εκτελείτε αναγκαστική προσγείωση

- α) SOS
- β) MAYDAY
- γ) PAN-PAN

N17) Ποια είναι η διεθνής συχνότητα κινδύνου

- α) 121.50
- β) 127.80
- γ) 129.80

N18) Πετάτε στην Ελλάδα ένα υπερελαφρό αεροσκάφος με Τσέχικο νηολόγιο και έχετε Ιταλική άδεια χειριστή υπερελαφρού. Ποιους Κανόνες Εναέριας Κυκλοφορίας θα εφαρμόσετε;

- α) τους Τσέχικους
- β) τους Ιταλικούς
- γ) τους Ελληνικούς

N19) Πλησιάζετε ένα αεροσκάφος που πετάει με χαμηλότερη ταχύτητα από εσάς και βρισκόσαστε στο ίδιο ύψος. Από που θα το προσπεράσετε;

- α) από αριστερά
- β) από δεξιά
- γ) από πάνω ή από κάτω

N20) Αεροπορικό ατύχημα μπορεί να λάβει χώρα

- α) από την απογείωση μέχρι την προσγείωση αεροσκάφους
- β) από την τροχοδρόμηση μέχρι την ακινητοποίηση αεροσκάφους
- γ) από την επιβίβαση στο αεροσκάφος μέχρι την αποβίβαση

N21) Για να χαρακτηριστεί ένα περιστατικό ως αεροπορικό ατύχημα θα πρέπει

- α) να προκληθεί σοβαρός τραυματισμός οποιουδήποτε προσώπου ή ουσιώδης ζημιά στο αεροσκάφος
- β) να γίνει αναγκαστική προσγείωση εκτός αεροδρομίου ακόμη και αν δεν προκληθεί η παραμικρή ζημιά ή τραυματισμός.
- γ) να προκληθεί ελαφρός τραυματισμός οποιουδήποτε προσώπου

N22) Υπερελαφρό Αεροσκάφος υφίσταται ατύχημα σε πεδίο προσγείωσης. Ποιος έχει δικαίωμα να αναλάβει τη διερεύνηση του ατυχήματος;

- α) Η ΥΠΑ
- β) Η Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων & Ασφάλειας Πτήσεων
- γ) Ο ιδιοκτήτης του πεδίου προσγείωσης

N23) Ποιος ο σκοπός της διερεύνησης ενός αεροπορικού ατυχήματος;

- α) Ο εντοπισμός των συνθηκών και των αιτιών που οδήγησαν στο ατύχημα με σκοπό την ποινική δίωξη των ενόχων
- β) Ο εντοπισμός των συνθηκών και των αιτιών που οδήγησαν στο ατύχημα με σκοπό την αποφυγή επαναλήψεως μελλοντικών ατυχημάτων
- γ) Ο εντοπισμός των συνθηκών και των αιτιών που οδήγησαν στο ατύχημα με σκοπό την επιβολή ποινών από την ΥΠΑ στο χειριστή, τον ιδιοκτήτη ή το μηχανικό.

N24) Απαγορεύεται η μετακίνηση αεροσκάφους που υπέστη ατύχημα εκτός εάν

- α) επιβάλλεται για τη διάσωση προσώπων
- β) το εγκρίνει ο ιδιοκτήτης
- γ) το απαιτήσει η ασφαλιστική εταιρία του αεροσκάφους

N25) Ποιές είναι οι κατηγορίες των Υπερελαφρών Πτητικών Αεραθλητικών Μηχανών σύμφωνα με τον κανονισμό ΥΠΑΜ της ΥΠΑ;

- α) υπερελαφρό ανεμόπτερο, υπερελαφρό μοτοανεμόπτερο, υπερελαφρό αεροσκάφος, αλεξίπτωτο πλαγιάς με κινητήρα, γυροπλάνο, υπερελαφρό ελικόπτερο, υπερελαφρό υδροπλάνο, υπερελαφρό αμφίβιο
- β) UL 3 Axis, UL WS, Gyroplane, UL Hel, UL Glider, UL Motor Glider, WS Minimum, PPG
- γ) αεροπλάνο, στροφεϊόπτερο, ανεμόπτερο, αερόστατο, αερόπλοιο

N26) Ποιές είναι οι κατηγορίες των Υπερελαφρών Πτητικών Αεραθλητικών Μηχανών (ΥΠΑΜ) σύμφωνα με την Άδεια Χειριστή Υπερελαφρών Αεροσκαφών της ΥΠΑ;

- α) υπερελαφρό ανεμόπτερο, υπερελαφρό μοτοανεμόπτερο, υπερελαφρό αεροσκάφος, αλεξίπτωτο πλαγιάς με κινητήρα, γυροπλάνο, υπερελαφρό ελικόπτερο, υπερελαφρό υδροπλάνο, υπερελαφρό αμφίβιο,
- β) αεροπλάνο, στροφεϊόπτερο, ανεμόπτερο, αερόστατο, αερόπλοιο
- γ) UL 3 Axis, UL WS, Gyroplane, UL Hel, UL Glider, UL Motor Glider, WS Minimum, PPG

N27) Τα υπερελαφρά αεροσκάφη, σύμφωνα με τον κανονισμό ΥΠΑΜ της ΥΠΑ διακρίνονται σε

- α) ελεγχόμενα με αεροδυναμικά μέσα και ελεγχόμενα με μετατόπιση του κέντρου βάρους
- β) εκείνα με κινητήρα προσαρμοσμένο στο σώμα του χειριστή και εκείνα με κινητήρα προσαρμοσμένο στο σύστημα προσγείωσης
- γ) UL 3 Axis, UL WS, Gyroplane, UL Hel, UL Glider, UL Motor Glider, WS Minimum, PPG

N28) Επιτρέπεται εκμετάλλευση ΥΠΑΜ επ' αμοιβή;

- α) Όχι
- β) Ναι εφόσον έχει εκδοθεί προς τούτο άδεια από την ΥΠΑ
- γ) Ναι εφόσον ο κυβερνήτης έχει επαγγελματική άδεια χειριστή.

N29) Επιτρέπονται οι νυκτερινές πτήσεις σε ΥΠΑΜ;

- α) Ναι
- β) Ναι εφόσον η ΥΠΑΜ είναι εφοδιασμένη με αεροναυτιλιακά φώτα
- γ) Όχι

N30) Επιτρέπεται το κάπνισμα κατά την πτήση μίας ΥΠΑΜ;

- α) Ναι, εφόσον το εγκρίνει ο ιδιοκτήτης της ΥΠΑΜ
- β) Όχι, Απαγορεύεται
- γ) Ναι, εφόσον η ΥΠΑΜ είναι ανοικτού τύπου

N31) Ποιος εκδίδει το Πιστοποιητικό Πτητικής Ικανότητας μίας ΥΠΑΜ

- α) η ΥΠΑ ύστερα από εισήγηση του ιδιοκτήτη
- β) η ΥΠΑ ύστερα από εισήγηση του Ελεγκτή Κατασκευής
- γ) η κατασκευάστρια εταιρία

N32) Όταν η ΥΠΑΜ υποστεί επισκευή ή μετατροπή που θα μπορούσε να επιδράσει στην ικανότητα πτήσης αυτής ή να αλλοιώσει τα χαρακτηριστικά της τότε

- α) Ο ιδιοκτήτης ή ο εκμεταλλεζόμενος ή εξουσιοδοτημένος χειριστής αυτών θα πρέπει να πετάξει την ΥΠΑΜ μόνος πρώτου επιβιβαστεί έτερο άτομο.
- β) το πιστοποιητικό πτητικής Ικανότητας παύει να ισχύει
- γ) εφόσον η μετατροπή έχει γίνει από εξουσιοδοτημένο μηχανικό, δεν υπάρχει κανένα πρόβλημα

N33) Ποιες ΥΠΑΜ δεν επιβάλλεται να είναι εφοδιασμένες με πυροσβεστήρα

- α) Τα υδροπλάνα και τα αμφίβια
- β) Τα ανεμόπτερα και τα μοτοανεμόπτερα
- γ) Τα υπερελαφρά ανεμόπτερα και τα μηχανοκίνητα αλεξίπτωτα πλαγιάς

N34) Για να πετάξει μία ΥΠΑΜ άνωθεν υδάτινης επιφάνειας θα πρέπει

- α) να είναι εφοδιασμένη με πλωτήρες
- β) να είναι εφοδιασμένες με σωσίβια
- γ) να είναι εφοδιασμένες με σωσίβια τα οποία ο κάθε επιβαίνων θα πρέπει να φορά καθ' όλη τη διάρκεια της πτήσης επάνω από την υδάτινη επιφάνεια

N35) Μπορεί μια ΥΠΑΜ να μην είναι εξοπλισμένη με Σταθμό Αεροσκάφους

- α) Όχι
- β) Ναι, εφόσον το σημείο προορισμού απέχει λιγότερο από 50NM από το σημείο αναχώρησης και η ΥΠΑΜ δε διασχίζει ελεγχόμενο εναέριο χώρο
- γ) Ναι, εφόσον ο χειριστής φέρει φορητή συσκευή

N36) Επιτρέπεται πτήση ΥΠΑΜ εκτός Ελλάδας

- α) Όχι
- β) Ναι εφόσον η ΥΠΑΜ αναχωρεί από Διεθνές Αεροδρόμιο
- γ) Ναι εφόσον η ΥΠΑΜ αναχωρεί από οποιοδήποτε πολιτικό αεροδρόμιο

N37) Μέσα σε πόσο χρονικό διάστημα θα πρέπει να ενημερωθεί η ΕΔΑΑΠ μετά από ατύχημα.

- α) μέσα σε 24 ώρες
- β) μέσα σε 48 ώρες
- γ) μέσα σε 3 ημέρες

N38) Πόση διάρκεια έχει ισχύ η Άδεια Χειριστή Υπερελαφρών Αεροσκαφών

- α) 5 χρόνια και ανανεώνεται όταν ο χειριστής έχει βάλει 8 ώρες το τελευταίο 12μηνο και 3 ώρες με 6 προσγειωαπογειώσεις το τελευταίο 6μηνο
- β) 5 χρόνια και ανανεώνεται όταν ο χειριστής έχει βάλει 8 ώρες το τελευταίο 12μηνο
- γ) 2 χρόνια και ανανεώνεται όταν ο χειριστής έχει βάλει 8 ώρες το τελευταίο 12μηνο και 3 ώρες με 6 προσγειωαπογειώσεις το τελευταίο 6μηνο

- N39) Με τι πιστοποιητικό Υγείας μπορεί να πετάξει κάποιος χειριστής ΥΠΑΜ
- α) Με πιστοποιητικό Υγείας κατηγορίας 2 που εκδίδεται από εξουσιοδοτημένους από την ΥΠΑ αεροπορικούς Ιατρούς
 - β) Με πιστοποιητικό Υγείας παρόμοιο με αυτό που εκδίδεται για την απόκτηση του διπλώματος οδήγησης
 - γ) Με πιστοποιητικό Υγείας κατηγορίας 1 που εκδίδεται από εξουσιοδοτημένους από την ΥΠΑ αεροπορικούς Ιατρούς

- N40) Πότε μπορεί ένας κάτοχος άδειας ΥΠΑΜ να μεταφέρει έτερο άτομο που δεν έχει άδεια χειριστή;
- α) Με το που θα εκδοθεί η άδεια ΥΠΑΜ και θα την παραλάβει στα χέρια του
 - β) Εφόσον έχει συμπληρώσει 60 ώρες πτήσης σε ΥΠΑΜ, ελαφρό αεροσκάφος ή ανεμόπτερο ή οποιοδήποτε συνδυασμό αυτών
 - γ) Δεν υπάρχει περιορισμός εφόσον υπάρχει η γραπτή συγκατάθεση του επιβαίνοντα

ΑΝΘΡΩΠΙΝΕΣ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ

- F1) Προσεγγίζετε ένα διάδρομο προσγείωσης που είναι μικρότερος από εκείνον που έχετε συνηθίσει. Τι ψευδαίσθηση δημιουργείται;
- α) Ότι είναι πιο κοντά από ότι στην πραγματικότητα
 - β) Δε δημιουργείται ψευδαίσθηση
 - γ) Ότι είναι πιο μακριά από ότι στην πραγματικότητα

- F2) Ποια είναι η χημική σύσταση του αέρα που αναπνέουμε
- α) 100% οξυγόνο
 - β) 21% άζωτο, 78% οξυγόνο, 1% λοιπά αέρια
 - γ) 21% οξυγόνο, 78% άζωτο, 1% λοιπά αέρια

- F3) Τι είναι η Υποξία;
- α) Η έλλειψη επαρκούς οξυγόνου στο σώμα και στον εγκέφαλο
 - β) Η περίσσεια οξυγόνου στο σώμα και στον εγκέφαλο
 - γ) Η έλλειψη διοξειδίου του άνθρακα στο σώμα και στον εγκέφαλο

- F4) Ποια τα πρώτα συμπτώματα της υποξίας που ο χειριστής με δυσκολία μπορεί να παρατηρήσει
- α) αίσθημα ευφορίας και λανθασμένο αίσθημα ασφάλειας
 - β) μούδιασμα, μυρμήγκιασμα στα χείλη, και στα δάκτυλα
 - γ) χάσιμο των αισθήσεων

- F5) Ποια είναι τα συμπτώματα της υποξίας καθώς εξελίσσεται
- α) υπνηλία, μπλε άκρα, σφύριγμα στ' αυτιά και θολή όραση
 - β) δυσκολία συγκέντρωσης, υπνηλία, μπλε χείλη, μυρμήγκιασμα στο δέρμα και τέλος απώλεια των αισθήσεων
 - γ) ταχυπαλμία, ύδρωμα, πόνος στο στήθος, θολή όραση, ζαλάδα, αδυναμία, σφύριγμα στα αυτιά, μυικοί σπασμοί, υπνηλία, απώλεια των αισθήσεων

F6) Τι είναι ο υπεραερισμός

- α) Η έλλειψη οξυγόνου στο αίμα
- β) Η έλλειψη διοξειδίου του άνθρακα στο αίμα
- γ) Η έλλειψη αζώτου στο αίμα

F7) Πώς προκαλείται ο υπεραερισμός

- α) Από υπερβολικές αναπνοές λόγω άγχους ή στρες
- β) Από αναπνοές σε αραιό αέρα σε μεγάλο υψόμετρο
- γ) Μετά από κατάδυση

F8) Ποια τα πρώτα συμπτώματα του υπεραερισμού

- α) μούδιασμα, μυρμήγκιασμα στα χείλη, και στα δάκτυλα
- β) χάσιμο των αισθήσεων
- γ) αίσθημα ευφορίας και λανθασμένο αίσθημα ασφάλειας

F9) Ποια είναι τα συμπτώματα του υπεραερισμού καθώς εξελίσσεται

- α) υπνηλία, μπλε άκρα, σφύριγμα στ' αυτιά και θολή όραση
- β) ταχυπαλμία, ύδρωμα, πόνος στο στήθος, θολή όραση, ζαλάδα, αδυναμία, σφύριγμα στα αυτιά μυικοί σπασμοί, υπνηλία, απώλεια των αισθήσεων
- γ) δυσκολία συγκέντρωσης, υπνηλία, μπλε χείλη, μυρμήγκιασμα στο δέρμα και τέλος απώλεια των αισθήσεων

F10) Πότε προκαλείται σε έναν χειριστή ή επιβαίνων η νόσος των δυτών

- α) αν κάνει πτήση έπειτα από υποβρύχια κατάδυση με αναπνευστική συσκευή
- β) αν κάνει πτήση έπειτα από υποβρύχια κατάδυση με μάσκα και αναπνευστήρα
- γ) αν κάνει πτήση έπειτα από κολύμβηση

F11) Πώς προκαλείται σε έναν χειριστή ή επιβαίνων η νόσος των δυτών

- α) τα αέρια στο αίμα και ιδιαίτερα το άζωτο έπειτα από υποβρύχια κατάδυση με αναπνευστική συσκευή μπορούν να προκαλέσουν φυσαλίδες στο αίμα κατά την πτήση
- β) η έλλειψη οξυγόνου στο αίμα έπειτα από υποβρύχια κατάδυση με αναπνευστική συσκευή μπορεί να προκαλέσει φυσαλίδες στο αίμα κατά την πτήση
- γ) η έλλειψη αζώτου στο αίμα έπειτα από υποβρύχια κατάδυση με αναπνευστική συσκευή μπορεί να προκαλέσει φυσαλίδες στο αίμα κατά την πτήση

F12) Ποια τα συμπτώματα της νόσου των δυτών σε έναν αεροπόρο κατά την πτήση

- α) μούδιασμα, αδυναμία συγκέντρωσης και χάσιμο των αισθήσεων
- β) ταχυπαλμία, ύδρωμα, πόνος στο στήθος, θολή όραση, ζαλάδα, αδυναμία, σφύριγμα στα αυτιά μυικοί σπασμοί, υπνηλία, χάσιμο των αισθήσεων
- γ) Δυνατός πόνος και ακινησία στους ώμους, τους αγκώνες και τις κλειδώσεις.

F13) Ποιό το ασφαλές χρονικό διάστημα για πτήση έπειτα από κατάδυση

- α) 8 ώρες
- β) 24 ώρες
- γ) 12 ώρες

F14) Τί θα πρέπει να κάνετε εάν αντιληφθείτε ότι κάποιος από τους επιβαίνοντες έχει πάθει τη νόσο των δυτών

- α) Κατεβείτε άμεσα στο χαμηλότερο δυνατό ύψος που η πίεση είναι μεγαλύτερη
- β) Ανεβείτε άμεσα ψηλότερα που η πίεση είναι μικρότερη
- γ) Κατεβείτε άμεσα στο χαμηλότερο δυνατό ύψος που η πίεση είναι μικρότερη

F15) Τι είναι το μονοξειδίο του άνθρακα

- α) ένα δηλητηριώδες αέριο λευκού χρώματος με οσμή καυσαερίων
- β) ένα ακίνδυνο άχρωμο, άοσμο και άγευστο αέριο
- γ) ένα δηλητηριώδες άχρωμο, άοσμο και άγευστο αέριο

F16) Ποια τα συμπτώματα της δηλητηρίασης με μονοξειδίο του άνθρακα

- α) πονοκέφαλος, ζαλάδα, δυσκολία μνήμης και κρίσης, μικρότερη συχνότητα αναπνοής, απώλεια μυϊκής δύναμης, μυικοί σπασμοί, κώμα, θάνατος
- β) πονοκέφαλος, ζαλάδα, δυσκολία μνήμης και κρίσης, μικρότερη συχνότητα αναπνοής, απώλεια μυϊκής δύναμης, μυικοί σπασμοί, απώλεια αισθήσεων
- γ) ταχυπαλμία, ύδρωμα, πόνος στο στήθος, θολή όραση, ζαλάδα, αδυναμία, σφύριγμα στα αυτιά μυικοί σπασμοί, υπνηλία, απώλεια των αισθήσεων

F17) Πώς αποφεύγουμε τη δηλητηρίαση από μονοξειδίο του άνθρακα

- α) Δε χρησιμοποιούμε ποτέ τη θέρμανση της καμπίνας
- β) Φροντίζουμε να εισέρχεται στην καμπίνα πάντα φρέσκο αέρα όταν χρησιμοποιούμε τη θέρμανση καμπίνας
- γ) Πετάμε σε χαμηλά υψόμετρα που ο αέρας είναι πυκνότερος

F18) Τι θα κάνουμε μόλις υποπτευθούμε μονοξειδίο του άνθρακα στην καμπίνα

- α) Αυξάνουμε το φρέσκο αέρα μέσα από τον εξαερισμό και τα παράθυρα και προσγειωνόμαστε το συντομότερο δυνατό.
- β) Κλείνουμε τη θέρμανση της καμπίνας, και προσγειωνόμαστε το συντομότερο δυνατό.
- γ) κλείνουμε τη θέρμανση της καμπίνας, αυξάνουμε το φρέσκο αέρα μέσα από τον εξαερισμό και τα παράθυρα και προσγειωνόμαστε το συντομότερο δυνατό.

F19) Με ποιό τρόπο ελέγχουμε το χώρο γύρω μας όταν πετάμε για άλλα αεροσκάφη

- α) Κοιτάμε συνεχώς προς όλες τις κατευθύνσεις
- β) Ελέγχουμε όλο τον ουρανό με μικρές μετακινήσεις των ματιών μας σε μικρά διαστήματα
- γ) Κοιτάμε σε ένα σταθερό σημείο και περιμένουμε να δούμε τα αεροσκάφη με την περιφερειακή μας όραση

F20) Όταν βλέπουμε ένα αεροσκάφος ευθεία μπροστά μας χωρίς να φαίνεται να έχει κάποια σχετική κίνηση, το οποίο όσο περνάει η ώρα συνεχώς μεγαλώνει, τότε

- α) απομακρύνεται από εμάς
- β) πλησιάζουμε σε πορεία σύγκρουσης
- γ) κινείται κάθετα στην πορεία μας

F21) όταν πετάμε με σημείο αναφοράς ένα σύννεφο το οποίο έχει κεκλιμένη οροφή ή βάση, τι μπορεί να μας δημιουργηθεί

- α) αίσθηση ψευδούς ορίζοντα;
- β) απώλεια προσανατολισμού
- γ) εκτύφλωση από την αντανάκλαση του φωτός στο σύννεφο

F22) Τι ψευδαίσθηση δημιουργείται κατά την προσγείωση όταν ο διάδρομος προσγείωσης έχει ανωφέρεια

- α) ότι είμαστε ψηλότερα
- β) ότι είμαστε χαμηλότερα
- γ) ότι ο διάδρομος είναι κοντύτερος

F23) Τι ψευδαίσθηση δημιουργείται κατά την προσγείωση όταν ο διάδρομος προσγείωσης έχει ανωφέρεια

- α) ότι ο διάδρομος είναι μακρύτερος
- β) ότι είμαστε χαμηλότερα
- γ) ότι ο διάδρομος είναι κοντύτερος

F24) Τι λάθος αντιδράσεις μπορεί να κάνουμε κατά την προσγείωση όταν ο διάδρομος προσγείωσης έχει ανωφέρεια

- α) θεωρώντας ότι είμαστε χαμηλότερα, ανεβαίνουμε ψηλότερα και κάνουμε ψηλή προσέγγιση
- β) θεωρώντας ότι είμαστε ψηλότερα, κατεβαίνουμε χαμηλότερα και κάνουμε ρηχή προσέγγιση
- γ) θεωρώντας ότι ο διάδρομος είναι κοντύτερος, κατεβαίνουμε χαμηλότερα και κάνουμε ρηχή προσέγγιση

F25) Τι ψευδαίσθηση δημιουργείται κατά την προσγείωση όταν ο διάδρομος προσγείωσης έχει κατωφέρεια

- α) ότι είμαστε ψηλότερα
- β) ότι είμαστε χαμηλότερα
- γ) ότι ο διάδρομος είναι μακρύτερος

F26) Τι ψευδαίσθηση δημιουργείται κατά την προσγείωση όταν ο διάδρομος προσγείωσης έχει κατωφέρεια

- α) ότι είμαστε ψηλότερα
- β) ότι ο διάδρομος είναι μακρύτερος
- γ) ότι ο διάδρομος είναι κοντύτερος

F27) Τι ψευδαίσθηση δημιουργείται κατά την προσγείωση όταν ο διάδρομος προσγείωσης είναι φαρδύτερος

- α) ότι είμαστε χαμηλότερα
- β) ότι είμαστε ψηλότερα
- γ) δε δημιουργεί ψευδαίσθηση εφόσον είναι επίπεδος

F28) Τι ψευδαίσθηση δημιουργείται κατά την προσγείωση όταν ο διάδρομος προσγείωσης είναι στενότερος

- α) ότι είμαστε χαμηλότερα
- β) ότι είμαστε ψηλότερα
- γ) δε δημιουργεί ψευδαίσθηση εφόσον είναι επίπεδος

F29) Ποιο το αποτέλεσμα της ψευδαίσθησης που δημιουργείται όταν ο διάδρομος είναι φαρδύτερος

- α) νομίζοντας ότι είμαστε χαμηλότερα κάνουμε flare από πολύ ψηλότερα
- β) νομίζοντας ότι είμαστε ψηλότερα αργούμε να κάνουμε flare
- γ) νομίζοντας ότι είμαστε ψηλότερα κάνουμε flare πολύ ψηλότερα

F30) Ποιο το αποτέλεσμα της ψευδαίσθησης που δημιουργείται όταν ο διάδρομος είναι στενότερος

- α) νομίζοντας ότι είμαστε χαμηλότερα κάνουμε flare από πολύ ψηλότερα
- β) νομίζοντας ότι είμαστε ψηλότερα αργούμε να κάνουμε flare
- γ) νομίζοντας ότι είμαστε χαμηλότερα αργούμε να κάνουμε flare

F31) Ποιο το αποτέλεσμα της ψευδαίσθησης που δημιουργείται όταν προσγειωνόμαστε μέσα σε αχλή

- α) ο διάδρομος φαίνεται μακρύτερα και μπορεί να κάνουμε βαριά προσγείωση καθυστερώντας το flare
- β) ο διάδρομος δε φαίνεται καλά και μπορεί να πάθουμε απώλεια προσανατολισμού
- γ) ο διάδρομος φαίνεται μακρύτερα και μπορεί να πέσουμε σε απώλεια στήριξης ξεκινώντας το flare από πολύ ψηλά.

F32) Μπορεί να δημιουργηθεί κατά τη διάρκεια μίας σταθερής στροφής κάποια ψευδαίσθηση;

- α) όχι ποτέ διότι ο εγκέφαλός μας αισθάνεται πάντα τη γωνιακή επιτάχυνση προς τη στροφή
- β) ναι, καθώς σε μία ισορροπημένη σταθερή στροφή ο εγκέφαλος θεωρεί ότι η κατεύθυνση από την οποία προέρχεται η δύναμη επιτάχυνσης (G-force) είναι το «επάνω». Έτσι δεν έχουμε ενδείξεις ότι βρισκόμαστε σε στροφή
- γ) β) ναι, καθώς σε μία ισορροπημένη σταθερή στροφή ο εγκέφαλος θεωρεί ότι η κατεύθυνση από την οποία προέρχεται η δύναμη επιτάχυνσης (G-force) είναι το «επάνω». Έτσι νιώθουμε ότι στρίβουμε προς την αντίθετη κατεύθυνση

F33) Μπορεί να δημιουργηθεί η ψευδαίσθηση ότι πετάμε ευθεία και οριζοντία ενώ εκείνη την ώρα στρίβουμε;

- α) όχι, ποτέ διότι ο εγκέφαλός μας αισθάνεται πάντα τη γωνιακή επιτάχυνση προς τη στροφή
- β) ναι, εφόσον η κλίση για τη στροφή γίνεται με τόσο αργό ρυθμό που ο εγκέφαλος δεν νιώθει τη γωνιακή επιτάχυνση
- γ) ναι, εφόσον η κλίση για τη στροφή γίνεται με τόσο γρήγορο ρυθμό που ο εγκέφαλος νιώθει ότι στρίβουμε προς την αντίθετη κατεύθυνση.

F34) Είναι δυνατόν να νιώθουμε ότι στρίβουμε ενώ πετάμε ευθεία και οριζοντία;

- α) Όχι, ποτέ, μόνο το ανάποδο μπορεί να συμβεί
- β) Ναι, συμβαίνει όταν μόλις έχουμε επιστρέψει σε ευθεία και οριζοντία πτήση έπειτα από παρατεταμένη σταθερή στροφή
- γ) Ναι συμβαίνει όταν μόλις έχουμε επιστρέψει σε ευθεία και οριζοντία πτήση έπειτα από παρατεταμένη στροφή που ολισθαίναμε.

F35) Ποια είναι τα συμπτώματα του ίλιγγου (vertigo) και πως μπορεί να προκληθεί
 α) Η αίσθηση της περιστροφής ενώ στην πραγματικότητα δε συμβαίνει και μπορεί να προκληθεί από ασθένεια, επιταχύνσεις ή απότομες αλλαγές στην πίεση
 β) Η ζαλάδα και απώλεια των αισθήσεων και μπορεί να προκληθεί από ασθένεια, επιταχύνσεις ή απότομες αλλαγές στην πίεση
 γ) Η αίσθηση της περιστροφής ενώ στην πραγματικότητα δε συμβαίνει και μπορεί να προκληθεί από αεροναυτία.

F36) Τι ψευδαίσθηση μπορεί να δημιουργηθεί κατά την οριζοντίωση μετά από παρατεταμένη σταθερή στροφή
 α) το σώμα νιώθει ότι αρχίζει και κατεβαίνει
 β) το σώμα νιώθει ότι συνεχίζει να ανεβαίνει
 γ) δεν υπάρχει ψευδαίσθηση

F37) Τι ψευδαίσθηση μπορεί να δημιουργηθεί κατά τη διάρκεια μίας σταθερής στροφής
 α) το σώμα δεν αισθάνεται επιτάχυνση και δεν υπάρχει ψευδαίσθηση
 β) το σώμα αισθάνεται επιτάχυνση περισσότερο από 1G και νιώθει ότι κατεβαίνει
 γ) το σώμα αισθάνεται επιτάχυνση περισσότερο από 1G και νιώθει ότι ανεβαίνει

F38) Πώς προκαλείται η αεροναυτία;
 α) μόνο από τις επιταχύνσεις που προκαλούνται από αναταράξεις ή από κλειστές στροφές και μανούβρες κατά τις οποίες το σώμα ξεπερνάει το 1G
 β) μόνο από ψυχολογικούς παράγοντες όπως ο φόβος της πτήσης
 γ) τόσο από τις επιταχύνσεις όσο και από ψυχολογικούς παράγοντες

F39) Ποιο είναι το ελάχιστο χρονικό διάστημα μετά το οποίο μπορεί να πετάξει ένας πιλότος αφότου δώσει αίμα
 α) 8 ώρες
 β) 24 ώρες
 γ) 12 ώρες

F40) Ποιο είναι το ελάχιστο χρονικό διάστημα μετά το οποίο μπορεί να πετάξει ένας πιλότος μετά την κατανάλωση αλκοόλ
 α) 8 ώρες
 β) 24 ώρες
 γ) 12 ώρες

Ερωτήσεις κινητήρα UL

1. Υπερβολικά υψηλές θερμοκρασίες κινητήρα:
 - (α) Θα προκαλέσουν καταστροφές στους σωλήνες θέρμανσης και παραμόρφωση των πτερυγίων ψύξης στους κυλίνδρους.
 - (β) Θα προκαλέσουν απώλεια ισχύος, υπερβολική κατανάλωση λαδιού και πιθανή μόνιμη εσωτερική ζημιά στον κινητήρα.
 - (γ) Δεν επηρεάζουν καθόλου τον κινητήρα.
 - (δ) Θα προκαλέσουν ζημιά μόνο στο σύστημα ανάφλεξης.

2. Ένας λόγος για την ύπαρξη διπλού συστήματος ανάφλεξης στο αεροπλάνο είναι για να παρέχει:

- (α) Βελτιωμένη απόδοση του κινητήρα.
- (β) Ομοιόμορφη κατανομή της θερμοκρασίας.
- (γ) Εξισορροπημένη πίεση στις κεφαλές των κυλίνδρων (CHP)
- (δ) Λιγότερο θόρυβο.

3. Ποιες συνθήκες είναι οι περισσότερο ευνοϊκές για την ανάπτυξη παγοποίησης στο καρμπυρατέρ;

- (α) Οποιαδήποτε θερμοκρασία κάτω από το σημείο πήξης(πάγος) και σχετική υγρασία μικρότερη του 50%.
- (β) Θερμοκρασία 0 °C έως 10 °C και χαμηλή υγρασία.
- (γ) Θερμοκρασία -10 °C έως 20 °C και υψηλή υγρασία.
- (δ) χαμηλή θερμοκρασία.

4. Θερμαίνοντας το καρμπυρατέρ:

- (α) Θα έχει ως αποτέλεσμα την είσοδο περισσότερου αέρα στο καρμπυρατέρ.
- (β) Θα γίνει πιο πλούσιο το μίγμα καυσίμου/αέρα.
- (γ) Δεν θα έχει καμία επίδραση στο μίγμα καυσίμου/αέρα.
- (δ) Θα βελτιώσει την ισχύ του κινητήρα.

5. Εάν ο βαθμός οκτανίων ενός καυσίμου είναι χαμηλότερος από αυτόν που ενδείκνυται, είναι δυνατόν να προκληθεί:

- (α) Ένα μίγμα καυσίμου/αέρα μη ομοιόμορφο σε όλους τους κυλίνδρους.
- (β) Χαμηλότερες θερμοκρασίες στις κεφαλές των κυλίνδρων.
- (γ) Αυτοέκρηξη.
- (δ) Πυρκαγιά.

6. Εάν ο πιλότος υποπτευτεί ότι συμβαίνουν αυτοεκρήξεις στον κινητήρα (με έλικα σταθερού βήματος), κατά τη διάρκεια της ανόδου μετά την απογείωση, η πρωταρχική διορθωτική κίνηση που θα πάρει είναι να:

- (α) κάνει πτωχό το μίγμα.
- (β) χαμηλώσει ελαφρά την κεφαλή για να αυξηθεί η ταχύτητα.
- (γ) εφαρμόσει θέρμανση του καρμπυρατέρ (carb-heat)
- (δ) μειώσει ταχύτητα

7. Μια μη ελεγχόμενη καύση του μίγματος καυσίμου/αέρα πριν την κανονική ανάφλεξη του σπινθηριστή είναι γνωστή ως:

- (α) ανάφλεξη.
- (β) προανάφλεξη.
- (γ) αυτοέκρηξη.
- (δ) επανατροφοδοσία.

8. Εάν το ενδεικνυόμενο σε οκτάνια καύσιμο για ένα αεροσκάφος δεν είναι διαθέσιμο, τι τύπος καυσίμου μπορεί να το υποκαταστήσει;

- (α) η επόμενη σε υψηλότερα οκτάνια βενζίνη.
- (β) η επόμενη σε χαμηλότερα οκτάνια βενζίνη.
- (γ) αμόλυβδη βενζίνη αυτοκινήτων, με χαμηλότερο βαθμό οκτανίων.
- (δ) οποιαδήποτε βενζίνη αυτοκινήτων.

9. Το γέμισμα των δεξαμενών καυσίμου, μετά την τελευταία πτήση της ημέρας, θεωρείται μια σωστή διαδικασία διότι:
- (α) σπρώχνει οποιαδήποτε ποσότητα νερού που υπάρχει στην κορυφή των δεξαμενών μακριά από τις γραμμές τροφοδοσίας του κινητήρα.
 - (β) προλαμβάνει εκτόνωση του καυσίμου, ελαχιστοποιώντας τον ελεύθερο χώρο (αέρια φάση) στις δεξαμενές.
 - (γ) προλαμβάνει τη συμπύκνωση των υδρατμών, ελαχιστοποιώντας τον ελεύθερο χώρο (αέρια φάση) στις δεξαμενές.
 - (δ) προετοιμάζει το αεροπλάνο για τις πτήσεις της επόμενης ημέρας.
10. Όσον αφορά την εσωτερική ψύξη, οι εμβολοφόροι αεροπορικοί κινητήρες, εξαρτώνται από:
- (α) έναν κατάλληλα λειτουργούντα θερμοστάτη.
 - (β) τη διέλευση του αέρα από την πολλαπλή εξαγωγής.
 - (γ) την κυκλοφορία των λιπαντικών λαδιών.
 - (δ) το ψυγείο αέρος.
11. Μια αντικανονικά υψηλή ένδειξη θερμοκρασίας λαδιών του κινητήρα, μπορεί να προκληθεί από:
- (α) πολύ χαμηλή στάθμη λαδιού.
 - (β) λειτουργία με λάδια υψηλού ιξώδους.
 - (γ) λειτουργία με πολύ πλούσιο μίγμα.
 - (δ) υψηλή στάθμη λαδιού.
12. Τι ενέργεια πρέπει να κάνει ο πιλότος για να βοηθήσει στην ψύξη του κινητήρα, ο οποίος υπερθερμαίνεται κατά την άνοδο;
- (α) να μειώσει το βαθμό ανόδου και να αυξήσει την ταχύτητα.
 - (β) να μειώσει την ταχύτητα ανόδου και να αυξήσει τις στροφές του κινητήρα.
 - (γ) να αυξήσει την ταχύτητα ανόδου και να αυξήσει τις στροφές του κινητήρα.
 - (δ) να μειώσει τις στροφές του κινητήρα.
13. Ποια είναι η διαδικασία που βοηθάει στην ψύξη του κινητήρα όταν αυτός υπερθερμαίνεται:
- (α) να κάνει πιο πλούσιο το μίγμα.
 - (β) να αυξήσει τις στροφές του κινητήρα.
 - (γ) να μειώσει την ταχύτητα.
 - (δ) να μειώσει τις στροφές του κινητήρα.
14. Ποια πρέπει να είναι η πρώτη μας ενέργεια μετά την εκκίνηση του κινητήρα του αεροσκάφους;
- (α) τοποθετούμε τις κατάλληλες στροφές στον κινητήρα και ελέγχουμε για τις επιθυμητές ενδείξεις στα όργανα.
 - (β) τοποθετούμε το μανιατό ή το διακόπτη του αναφλεκτήρα (ignition) στη θέση OFF στιγμιαία, για έλεγχο της γείωσης.
 - (γ) ελέγχουμε κάθε φρένο και τα φρένα στάθμευσης.
 - (δ) ελέγχουμε τις ενδείξεις των δεξαμενών καυσίμων.

15. Από τη στιγμή που κριθεί αναγκαία η εκκίνηση του κινητήρα με το χέρι, είναι πολύ σημαντικό ένας καλός χειριστής να:

- (α) φωνάζει «contact» πριν ακουμπήσει τον έλικα.
- (β) είναι στην καμπίνα και να έχει τον έλεγχο.
- (γ) είναι στην καμπίνα και να δίνει εντολές.
- (δ) καλέσει σε βοήθεια ένα εκπαιδευμένο μηχανικό.

16. Οι τέσσερις χρόνοι λειτουργίας σε εμβολοφόρο κινητήρα είναι:

- (α) εισαγωγή, συμπίεση, καύση, εξαγωγή.
- (β) καύση, εισαγωγή, συμπίεση, εξαγωγή.
- (γ) συμπίεση, εισαγωγή, καύση, εξαγωγή.
- (δ) εξαγωγή, εισαγωγή, συμπίεση, καύση.

17. Το όργανο μέτρησης θερμοκρασίας κεφαλών κυλίνδρων μετρά την θερμοκρασία:

- (α) του πρώτου κυλίνδρου.
- (β) του αεροστρόβιλου.
- (γ) του θερμότερου κυλίνδρου.
- (δ) των καυσαερίων.

18. Εάν η πίεση λαδιού είναι ελαφρά υψηλότερη κατά το ξεκίνημα μιας κρύας ημέρας:

- (α) κρατήσατε εντελώς το κινητήρα, ενδεχόμενη διαρροή λαδιού.
- (β) σβήστε αμέσως τον κινητήρα και επανακινήσατε προσεκτικά.
- (γ) πρέπει να αλλαχθούν τα λάδια.
- (δ) είναι φυσιολογικό με την προϋπόθεση ότι η θερμοκρασία τους αυξάνει.

19. Το χημικώς κατά βάρος σωστό μίγμα για ένα εμβολοφόρο κινητήρα είναι:

- (α) 15 cc αέρα προς 1 cc καύσιμο.
- (β) 30 ml αέρα προς 2 ml καύσιμο.
- (γ) 15 kg αέρα προς 10 kg καύσιμο.
- (δ) 15 g αέρα προς 1 g καύσιμο.

20. Σε α/φος εφοδιασμένο με έλικα σταθερού βήματος, η πρώτη αίσθηση παραγοποίησης καρμπυρατέρ διαπιστώνεται με:

- (α) μια πτώση της πίεσης εξαγωγής.
- (β) μια ταχεία μείωση της θερμοκρασίας κεφαλών κυλίνδρων.
- (γ) μια αύξηση της θερμοκρασίας κεφαλών κυλίνδρων.
- (δ) μια πτώση στροφών.

21. Ποιο κομμάτι του κινητήρα μετατρέπει την κάθετη κίνηση σε περιστροφική;

- (α) εκκεντροφόρος.
- (β) μπιέλα.
- (γ) στροφαλοφόρος.
- (δ) έμβολα.

22. Το μίγμα καυσίμου / αέρα είναι:

- (α) η μάζα του μίγματος στους κυλίνδρους.
- (β) ο όγκος του μίγματος στους κυλίνδρους.
- (γ) μια μικρή ποσότητα μίγματος στο καρμπυρατέρ.
- (δ) ο όγκος του μίγματος στην πολλαπλή εισαγωγής.

23. Βαθμός οκτανίων είναι το μέτρο:
- (α) της τάσης ατμών του καυσίμου.
 - (β) της εκρηκτικής ικανότητας του καυσίμου.
 - (γ) της αντικροτικής ικανότητας του καυσίμου.
 - (δ) της αντίστασης σε τυχαία προανάφλεξη.
24. Το όργανο μέτρησης θερμοκρασίας κεφαλών κυλίνδρων «CHT» μετράει:
- (α) τη θερμοκρασία της πολλαπλής εξόδου.
 - (β) τον θερμότερο κύλινδρο.
 - (γ) το εμπρόσθιο ζευγάρι των αντίθετα τοποθετημένων κυλίνδρων.
 - (δ) τη μέση θερμοκρασία όλων των κυλίνδρων.
25. Το όργανο μέτρησης θερμοκρασίας καυσαερίων «EGT» μετράει:
- (α) τη θερμοκρασία εντός της πολλαπλής εξόδου.
 - (β) τον θερμότερο κύλινδρο.
 - (γ) τον ψυχρότερο κύλινδρο.
 - (δ) τη μέση θερμοκρασία όλων των κυλίνδρων.
26. Υψηλή πίεση λαδιού με την εκκίνηση του κινητήρα σημαίνει:
- (α) κανένα πρόβλημα, με την προϋπόθεση ότι μειώνεται όσο αυξάνουν οι στροφές στο μέγιστο.
 - (β) κανένα πρόβλημα, αλλά δεν πρέπει να επιταχύνουμε τον κινητήρα μέχρι να έλθει στα κανονικά του.
 - (γ) πιθανώς οφείλεται σε βουλωμένο φίλτρο και ο κινητήρας πρέπει να σταματήσει αμέσως.
 - (δ) πιθανώς οφείλεται σε λερωμένα λάδια. Ο κινητήρας πρέπει να σβήσει και να επανεκκινήσει με την προϋπόθεση ότι τα λάδια έχουν αλλαχθεί.
27. Η παγοποίηση του καρμπυρατέρ συμβαίνει συνήθως:
- (α) σε κινούμενα αρθρωτά μέρη.
 - (β) στο λαιμό και σε χαμηλή ισχύ.
 - (γ) στην είσοδο αέρα.
 - (δ) στα μπεκ.
28. Λερωμένα μπουζί σημαίνει ότι υπάρχει:
- (α) εναπόθεση άνθρακα και συνήθως συμβαίνει με χαμηλή ισχύ κατά την κάθοδο ή στο ρελαντί.
 - (β) εναπόθεση μολύβδου και συνήθως συμβαίνει με μέτρια ισχύ κατά την κάθοδο ή στο ρελαντί.
 - (γ) εναπόθεση υπολειμμάτων καύσης και συνήθως συμβαίνει κατά την διάρκεια λειτουργίας με υψηλά στοιχεία.
 - (δ) εναπόθεση υπολειμμάτων καύσης και συνήθως συμβαίνει όταν το μείγμα είναι λεπτό και ο κινητήρας ζεστός.
29. Η επιλογή Carb-heat σε κινητήρα χωρίς παγοποίηση:
- (α) CHT, RPM και ισχύς εξόδου αυξομειώνονται αναξέλεγκτα.
 - (β) Μειώνει CHT, RPM και ισχύ εξόδου.
 - (γ) Αυξάνει CHT, RPM αλλά μειώνει την ισχύ εξόδου.
 - (δ) Αυξάνει CHT, αλλά μειώνει RPM και την ισχύ εξόδου.

30. Πόσες φορές ανοίγει και κλείνει κάθε βαλβίδα κατά την διάρκεια ενός πλήρους κύκλου, τετράχρονου εσωτερικής καύσεως εμβολοφόρου κινητήρα;

- (α) μια φορά.
- (β) δύο φορές.
- (γ) τρεις φορές.
- (δ) τέσσερις φορές.

31. Η CHT (θερμοκρασία κεφαλών κυλίνδρων) μετράται με:

- (α) έναν αισθητήρα θερμοκρασίας.
- (β) ένα θερμοστοιχείο εντός του ψυχρότερου κυλίνδρου.
- (γ) ένα θερμοστοιχείο εντός του θερμότερου κυλίνδρου.
- (δ) ένα θερμοστοιχείο σε κάθε κυλινδρο-κεφαλή.

32. Εάν κατά την πρώτη εκκίνηση κινητήρα δεν έχουμε ενδείξεις στο όργανο πίεσης λαδιού και μάλιστα εντός 30 δευτερολέπτων:

- (α) θα πρέπει να αυξήσουμε τις στροφές και να επανελέγξουμε την πίεση.
- (β) θα μπορούσαμε να το αγνοήσουμε, εάν η θερμοκρασία λαδιού είναι ακόμη χαμηλή και εφόσον η στάθμη του είχε ελεγχθεί νωρίτερα.
- (γ) θα πρέπει να σβήσουμε αμέσως τον κινητήρα.
- (δ) θα πρέπει να αναφερθούμε στο εγχειρίδιο λειτουργίας (POH) του α/φους για τις πρόπουσες ενέργειες.

33. Η θέση στην οποία βρίσκεται η ηλεκτρική αντλία επιτάχυνσης (booster pump) είναι συνήθως:

- (α) στο χαμηλότερο μέρος της δεξαμενής καυσίμου.
- (β) πριν την μηχανική αντλία.
- (γ) μετά την σύνδεση των σωληνίσκων τροφοδοσίας των δεξαμενών μεταξύ τους.
- (δ) κάτω από τον διακόπτη επιλογής των δεξαμενών που βρίσκεται μεταξύ των καθισμάτων του κυβερνήτη.

34. Ποια η λειτουργία του διακόπτη τροφοδοσίας (idle cut-off) σε ένα εμβολοφόρο κινητήρα;

- (α) ελέγχει την είσοδο του αναβλυστήρα λειτουργίας ή «ρελαντί» (idle jet).
- (β) μεταβάλλει την ροή του καυσίμου στον κυρίως αναβλυστήρα (main jet).
- (γ) σβήνει αυτόματα τον κινητήρα όταν η θερμοκρασία κεφαλών κυλίνδρων ανεβαίνει απότομα κατά περιόδους στο ρελαντί κατά την τροχοδρόμηση για να μη λερώσει τα μπουζί.
- (δ) διακόπτει την τροφοδοσία καυσίμου στο καρμπυρατέρ.

35. Η οπισθέλκουσα σε μια έλικα που γυρίζει τρελά (windmilling), συγκριτικά από ότι σε μία που είναι στάσιμη, είναι:

- (α) μικρότερη
- (β) μεγαλύτερη
- (γ) μικρότερη ή μεγαλύτερη, εξαρτάται από την απώλεια στήριξης των ακροπτερυγίων των φύλλων.
- (δ) ίδια.

36. Τι από τα παρακάτω εμποδίζει την πίεση του λαδιού να φθάσει σε ανεπίτρεπτες τιμές:

- (α) μια ανακουφιστική βαλβίδα.
- (β) μια σφαιρική βαλβίδα.
- (γ) μια βαλβίδα παράκαμψης.
- (δ) μια βαλβίδα αντεπιστροφής.

37. Η αυτοέκρηξη μίγματος καυσίμου σ' έναν εμβολοφόρο κινητήρα έχει σχέση:

- (α) με καύσιμα υψηλότερου βαθμού αντικροτικής ικανότητας από το πιστοποιημένο.
- (β) με πλούσιο μίγμα και χαμηλή θερμοκρασία κεφαλών κυλίνδρων.
- (γ) με λερωμένα μπουζί από παρατεταμένη λειτουργία με πολύ πλούσιο μίγμα.
- (δ) με φτωχό μίγμα και υψηλή θερμοκρασία κεφαλών κυλίνδρων.

38. Κατά την προανάφλεξη, η ομαλή λειτουργία του τετράχρονου κινητήρα διαταράσσεται από:

- (α) ανεξέλεγκτες εκρήξεις του μίγματος.
- (β) ένα θερμό σημείο στο θάλαμο καύσης με άνθρακα που προκαλεί πρόωρη ανάφλεξη του μίγματος.
- (γ) μια αργή καύση πλούσιου μίγματος στον ζεστό κύλινδρο.
- (δ) μια απότομη εκτόνωση του όποιου μίγματος στον ζεστό κύλινδρο.

39. Η θερμοκρασία κεφαλών κυλίνδρων σε ένα εμβολοφόρο κινητήρα μετριέται χρησιμοποιώντας:

- (α) ένα θερμοζεύγος επάνω στον πρώτο κύλινδρο.
- (β) ένα ωμικό στοιχείο οπουδήποτε υπάρχει διαθέσιμη τάση τροφοδοσίας.
- (γ) ένα ωμικό στοιχείο στην πολλαπλή εξόδου.
- (δ) ένα θερμοζεύγος επάνω στον θερμότερο κύλινδρο.

ΦΡΑΣΕΟΛΟΓΙΑ

1. Ποια φρασεολογία από τις παρακάτω χρησιμοποιεί ο ΠΕΑ προς α/φος για να το ρωτήσει αν είναι έτοιμο για απογείωση;

- (α) ARE YOU READY FOR TAKE-OFF.
- (β) ARE YOU READY FOR DEPARTURE.
- (γ) ARE YOU READY FOR LINE UP.
- (δ) όλα τα παραπάνω είναι σωστά.

2. Ποια φρασεολογία από τις παρακάτω χρησιμοποιεί ο ΠΕΑ προς α/φος για να καθυστερήσει ως προς άλλο προπορευόμενο α/φος που είναι στην τελική;

- (α) EXTEND DOWNWIND.
- (β) MAKE LONG APPROACH.
- (γ) EXTEND BASE.
- (δ) τα (β) και (γ) σωστά.

3. Α/φος παίρνει από τον ΠΕΑ την οδηγία: «hold short of runway». Ποια πρέπει να είναι η απάντηση του α/φ;

- (α) ROGER.
- (β) WILCO.
- (γ) HOLDING SHORT.
- (δ) ROGER WE WILL DO.

4. Χειριστής α/φους που επιθυμεί να διασταυρώσει τον εν χρήσει διάδρομο, ποια φρασεολογία πρέπει να χρησιμοποιήσει κατά την επικοινωνία του με τον ΠΕΑ;

- (α) REQUEST TO PASS RUNWAY [number].
- (β) REQUEST CROSS AIRWAY [number].
- (γ) REQUEST CLEARANCE TO CROSS AIRWAY [number].
- (δ) REQUEST CROSS RUNWAY [number].

5. Δίνεται από τον ΠΕΑ προς το α/φ SX-BDI η εξουσιοδότηση για απογείωση. Ποια είναι η σωστή φρασεολογία ως απάντηση του χειριστή του α/φ στην άδεια απογείωσης του ΠΕΑ;

- (α) SX-BDI ROGER.
- (β) CLEARED FOR TAKE-OFF.
- (γ) ROGER CLEARED FOR TAKE-OFF.
- (δ) CLEARED FOR TAKE-OFF SX-BDI.

6. Ποια φρασεολογία θα χρησιμοποιήσει χειριστής α/φους όταν αναγνωρίζει άλλη κυκλοφορία, πληροφορίες για την οποία προηγουμένως εδόθησαν από τον Πύργο Ελέγχου;

- (α) TRAFFIC IN CONTACT.
- (β) ROGER TRAFFIC IN CONTACT.
- (γ) CONTACT REPORTED TRAFFIC.
- (δ) TRAFFIC IN SIGHT.

7. Σε περίπτωση κινδύνου, ποιο σήμα κινδύνου πρέπει να εκπέμψει ο χειριστής;

- (α) EMERGENCY DESCENT.
- (β) MAYDAY-MAYDAY-MAYDAY.
- (γ) PAN-PAN-PAN.
- (δ) REQUEST EMERGENCY DESCENT.

9. Α/φος που ζητάει στοιχεία αεροδρομίου για απογείωση, ποια φρασεολογία πρέπει να χρησιμοποιήσει;

- (α) REQUEST TAKE-OFF INFORMATION.
- (β) REQUEST DEPARTURE INFORMATION.
- (γ) REQUEST AERODROME INFORMATION.
- (δ) REQUEST AERODROME WEATHER INFORMATION.

10. Χειριστής α/φους που ζητάει οδηγίες τροχοδρόμησης, ποια φρασεολογία πρέπει να χρησιμοποιήσει;

- (α) REQUEST TAXI.
- (β) REQUEST CLEARANCE TO TAXI.
- (γ) REQUEST TAXI FOR TAKE-OFF.
- (δ) REQUEST TAXI TO HOLDING POINT.

11. Όταν ζητηθεί από τον Πύργο Ελέγχου να αναφέρετε «διάδρομος ελεύθερος», η σωστή φρασεολογία είναι:

- (α) RUNWAY IS CLEARED.
- (β) CLEARED RUNWAY.
- (γ) RUNWAY VACATED.
- (δ) VACATED THE RUNWAY.

12. Ποια από τις παρακάτω φρασεολογίες είναι η σωστή προκειμένου ο ΠΕΑ να ζητήσει από τον χειριστή α/φους να του αναφέρει όταν είναι έτοιμος για απογείωση;

(α) REPORT WHEN READY FOR DEPARTURE.

(β) REPORT WHEN READY FOR TAKE-OFF.

(γ) REPORT READY FOR TAKE-OFF.

(δ) ARE READY FOR TAKE-OFF.

13. Με ποια από τις παρακάτω φρασεολογίες θα ζητήσει χειριστής α/φ από τον ΠΕΑ σωστή ώρα για διόρθωση;

(α) WHAT TIME IS IT?

(β) TIME CHECK.

(γ) REQUEST TIME CHECK.

(δ) CHECK TIME.

14. Η ώρα είναι 4:15 μμ. Ποιος είναι ο σωστός τρόπος αναμετάδοσης του χρόνου σε περίπτωση που υπάρχει φόβος σύγχυσης;

α) Four fifteen P.M.

β) Sixteen fifteen

γ) Four fifteen in the afternoon

δ) One six one five

15. Ποιο από τα παρακάτω συντεταγμένα χαρακτηριστικά κλήσης για το α/φος XY-ABC είναι το σωστό;

α) XY-BC

β) ABC

γ) BC

δ) X-BC

16. Η εξουσιοδότηση για τροχοδρόμηση προς τον εν χρήσει διάδρομο θα διατυπωθεί ως εξής:

α) TAXI TO HOLDING POINT RUNWAY... VIA....

β) CLEARED TO RUNWAYVIA....

γ) RUNWAY.....TAXI VIA.....

δ) TAXI VIATO RUNWAY.....

17. Η εξουσιοδότηση για τροχοδρόμηση προς τη θέση αναμονής για εξουσιοδότηση απογείωσης θα διατυπωθεί ως εξής:

α) TAXI TO TAKE-OFF POSITION

β) CLEARED INTO POSITION AND HOLD

γ) CONTINUE TO TAKE-OFF POSITION AND HOLD

δ) LINE UP

18. Η προβλεπόμενη έκφραση για λήψη άδειας τροχοδρόμησης για τον διάδρομο με σκοπό την απογείωση είναι:

α) REQUEST TAXI CLEARANCE

β) REQUEST PERMISSION TO TAXI

γ) WHAT IS MY TAXI CLEARANCE

δ) REQUEST TAXI

19. Ο Έλεγχος Ε.Κ. δίνει οδηγίες ανόδου με την φράση:
- MAINTAIN FL
 - CLIMB FL
 - LEAVE FL FOR FL
 - CLEARED FL
20. Η προτροπή από τον ελεγκτή ραντάρ "TRAFFIC AT THREE O'CLOCK" σημαίνει ότι η θέση της αναφερόμενης κυκλοφορίας είναι:
- αριστερά
 - δεξιά
 - έχει διαχωρισμό τριών μιλίων
 - είναι τρία μίλια εμπρός
21. Πότε θα χρησιμοποιείται η φράση "Take-off" από τον χειριστή;
- Ποτέ, χρησιμοποιείται μόνο από τον ελεγκτή ΠΕΑ
 - Για να πληροφορήσει τον ΠΕΑ ότι είναι έτοιμος για αναχώρηση
 - Μόνο όταν το α/φος έχει ήδη εισέλθει στον εν χρήσει διάδρομο
 - Για να επιβεβαιώσει ότι ελήφθη η εξουσιοδότηση για απογείωση
22. Πως θα πληροφορεί ο χειριστής τον ΠΕΑ ότι ετοιμάζεται για απογείωση;
- READY FOR TAKE-OFF
 - READY FOR DEPARTURE
 - READY FOR LINE-UP
 - READY TO GO
23. Πως πληροφορεί ο χειριστής τον ΠΕΑ ότι πρέπει να ματαιώσει την απογείωση;
- ABANDON TAKE-OFF
 - STOPPING
 - ABORT TAKE-OFF
 - CANCEL TAKE-OFF
24. Πως πρέπει να πληροφορήσει ο χειριστής τον ΠΕΑ ότι πρέπει να κάνει διαδικασία αποτυχημένης προσέγγισης;
- GOING AROUND
 - RETRYING APPROACH
 - ENTER AGAIN IN THE CIRCUIT
 - PITCHING UP
25. Τι σημαίνει η φράση «Vacate left»;
- παραχώρησε προτεραιότητα σε α/φος που είναι αριστερά σου.
 - βγες αμέσως από τον διάδρομο.
 - σταμάτα στην αριστερή πλευρά του διαδρόμου
 - Στρίψε αριστερά ώστε να βγεις από τον διάδρομο
26. Ποιος ο σωστός τρόπος εκπομπής και λήψης στην συχνότητα 120.375 MHz (VHF channel separated by 25 kHz)
- One two zero decimal three seven
 - One twenty decimal three seven
 - One two zero decimal three seven five
 - One two zero three seven

27. Σε ποια από τα παρακάτω θα γίνεται read back;
- εν χρήσει διάδρομος, ορατότητα, άνεμος επιφανείας, εντολή πορείας, ρυθμίσεις υψομετρικού οργάνου.
 - επιφανειακός άνεμος, ορατότητα, θερμοκρασία εδάφους, διάδρομος εν χρήσει, ρυθμίσεις υψομετρικού οργάνου, οδηγίες πορείας και ταχύτητας.
 - εν χρήσει διάδρομος, ρυθμίσεις υψομετρικού οργάνου, κώδικες SSR, οδηγίες επίπεδου πτήσης, πορείας και ταχύτητας.
 - επιφανειακός άνεμος, εν χρήσει διάδρομος, ρυθμίσεις υψομετρικού οργάνου, οδηγίες επίπεδου πτήσης, κώδικες SSR.

28. Ένα α/φος παίρνει εντολή να παραμένει εκτός του εν χρήσει διαδρόμου. Ποια η σωστή φρασεολογία για να δείξει ότι εκτελεί την εντολή;

- Roger
- Holding short
- Will stop before
- Wilco

29. Τι σημαίνει η φράση "squawk 1234" ;

- κάνε για γρήγορη ανάγνωση του DF(direction finder)
- κάνε δοκιμαστική εκπομπή στη συχνότητα 123,4 MHz
- παρέμεινε στη συχνότητα 123,4 MHz
- επέλεξε Mode A/Code 1234 στον SSR transponder

30. Η συχνότητα που χρησιμοποιείται για την πρώτη εκπομπή "MAYDAY" είναι:

- η εν χρήσει συχνότητα
- η συχνότητα κινδύνου 121,5 MHz
- οποιαδήποτε άλλη διεθνής συχνότητα έκτακτης ανάγκης
- οποιαδήποτε συχνότητα στην διακριτική ευχέρεια του χειριστή

31. Το μήνυμα έκτακτης ανάγκης πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον τα παρακάτω στοιχεία:

- χαρακτηριστικό κλήσης, διαδρομή, αεροδρόμιο προορισμού
- χαρακτηριστικό κλήσης, φύση του κινδύνου, πρόθεση του χειριστή, τρέχουσα θέση, επίπεδο πτήσης και πορεία.
- χαρακτηριστικό κλήσης, αεροδρόμιο αναχώρησης, θέση και επίπεδο πτήσης.
- χαρακτηριστικό κλήσης, τρέχουσα θέση και τι βοήθεια επιθυμεί.

32. Αν ερωτηθείτε να αναφέρετε το ύψος σας από Μέση Στάθμη Θάλασσας, ποιο από τα παρακάτω θα χρησιμοποιήσετε;

- QNH
- QFE
- OFF
- QNJ

33. Ποιος είναι ο σωστός τρόπος εκπομπής του αριθμού 3500;

- Three five zero zero.
- Three five hundred.
- Three thousand five hundred.
- Three five double «0».

34. Ποιος ο σωστός τρόπος εκπομπής QNH 1001;
- α) QNH one zero zero one
 - β) QNH one double "0" one
 - γ) QNH one thousand and one
 - δ) QNH one double zero one
35. Ποιος ο σωστός τρόπος εκπομπής υψομέτρου 3500 ft;
- α) Three five zero zero
 - β) Three five hundred
 - γ) Three thousand five hundred
 - δ) Three five double „0"