

ДИРЕКТОРАТ
ЦИВИЛНОГ
ВАЗДУХОПЛОВСТВА
РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ

PITANJA IZ TEORIJSKOG DELA ISPITA ZA STICANJE VAZDUHOPLOVNIH DOZVOLA I OVLAŠĆENJA

Pilota jedrilice

Predmet:

Operativne Procedure

Period važenja : 01. januar 2009. - 31. decembar 2009. godine

Beograd , 01. januar 2009. godine

NAPOMENA:

Prilikom polaganja ispita redosled ponuđenih odgovora će biti drugačiji.

Pregled pitanja:

1 - Koliko treba jedrilici da preleti 120 kilometara prosečnom brzinom od 90 kilometara na sat?

1. 1 sat i 20 minuta
2. 45 minuta
3. 1 sat
4. 1 sat i 30 minuta

2 - Jedrilica koja ima stvarnu brzinu kroz vazduh (true airspeed) od 85 km/č i čeonu vetar od 25 km/č imaće brzinu preko tla od :

1. 60
2. 70
3. 90
4. 80

3 - Koliko visine će jedrilica izgubiti za 22 kilometara preleta (po vremenu bez vetra) ako ima finesu (L/D ratio) 22:1?

1. 1200 metara
2. 1400 metara
3. 2400 metara
4. 1000 metara

4 - Kiseoničke boce visokog pritiska se normalno pune do pritiska od :

1. 1200 psi
2. 1600 psi
3. 1400 psi
4. 1800 psi

5 - Kiseonički sistem sa stalnim protokom je odgovarajući za visine do oko:

1. 5000 m
2. 8000 m
3. 3000 m
4. 1000 m

6 - Sistem koji automatski meša kiseonik i vazduh okolne atmosfere a propušta smešu samo prilikom udisaja naziva se:

1. "real time"
2. "diluter demand"
3. "free demanad"
4. "high demand"

7 - Koji deo opominje pilota kada kiseonik ne protiče?

1. merač protoka
2. zastavica blinkera
3. svetlo za opomenu
4. manometar pritiska

8 - Trajanje boce za kiseonik sa povećanjem visine:

1. Raste
2. Zavisi od jedrilice
3. Opada
4. Ne menja se

9 - Najbolje što se može učiniti ako sistem za kiseonik otkaže ili se kiseonik iscrpi na velikoj visini je:

1. korišćenje rezervne boce uz naglo poniranje do visine od 10.000 stopa ili niže
2. ostati na visini još 30 minuta zatim koristiti rezervnu bocu tokom poniranja.
3. ubrzano disanje
4. korišćenje rezervne boce dok se ne isprazni a tada započeti normalno poniranje na manju visinu

10 - Padobran treba da se podesi dok korisnik:

1. stoji uspravno
2. sedi u stolici
3. pomalo čuča
4. skakuće

11 - U slučaju prizemljenja padobranom u udaljenom i nepristupačnom predelu najkorisnija deo opreme je:

1. lovački nož
2. par cipela
3. oprema za preživljavanje
4. baterijska lampa

12 - Kada vazduhoplovni kiseonik za udisanje nije dostupan može se koristiti i bolnički kiseonik ili kiseonik za varioce?

1. Ako dozvoli varioc
2. Tačno
3. Netačno
4. Ako dozvoli rukovodioc letenja

13 - Kada priručnik jedrilice ne sadrži ček listu za sklapanje i rasklapanje jedrilice pilot može smatrati da je ona:

1. istaknuta u kabini
2. nepotrebna
3. stvorena od pilota
4. utisnuta na trupu

14 - Pre sklapanja jedrilice sve rezervne osigurače i spojeve komandi treba očistiti rastvaračem i potom:

1. podmazati
2. proveriti
3. popisati
4. sastaviti

15 - Najbolji način da se bude siguran da su komande dobro povezane je da se obavi:

1. Provera veza
2. Provera komandi
3. Pregled komandi
4. Pregled veza komandi

16 - Pošto se prikolica parkira radi utovara ili istovara, točkovi treba da budu:

1. ispumpani
2. blokirani
3. skinuti
4. podignuti

17 - Kanapi, lanac i zemaljska lengeri koji se koriste za vezivanje treba da mogu da izdrže dva ili tri puta :

1. ukupnu težinu jedrilice
2. težinu prazne jedrilice
3. neto težinu

4. osnovnu težinu jedrilice

- 18 - Da se vertikalno kormilo zaštititi od uslova jakog vetra treba ga osigurati sa :
1. fiksatorom kormila pravca
 2. vezivanjem pilotske palice u kabini
 3. posebnim lengerom
 4. posebnim kanapom
- 19 - Kada komande nisu zabranjene pilotska palica treba da bude osigurana sa:
1. Pojasom za vezivanje
 2. Posebnim konopcem
 3. Nije potrebno osiguranje
 4. Pilotskim padobranom
- 20 - Kada se jedrilica gura rukama, strukturno oštećenje krila je moguća ako se pritiska na :
1. izlaznu ivicu
 2. upornice
 3. nije moguće
 4. trup jedrilice
- 21 - Najmanja dužina konopca za tegljenje na zemlji je:
1. Dvostruki razmak krila
 2. 5 metara
 3. Razmak krila
 4. Pola razmaka krila plus 1,5 do 2 metra
- 22 - Vozilo za tegljenje po zemlji nikada ne treba da vuče jedrilicu brzinom većom od brzine:
1. laganog hoda
 2. lakog trka
 3. brzog hoda
 4. brzog trka
- 23 - Kada se tegli niz vetar ili popreko na vetar koji je jak, sa oba kraja krila moraju biti čuvari plus treći član na :
1. krilu koje je uz vetar
 2. repu
 3. krilu koje je niz vetar
 4. konopcu za vuču
- 24 - Detaljnu pregled pred let treba uraditi svakog dana :
1. ponedeljkom kada je tehnički dan
 2. pred svaki start
 3. pred prvi let
 4. kad zahteva dežurni nastavnik
- 25 - Kako bi bio siguran da je padobran prepakovan u propisanom periodu, pilot treba da proveriti:
1. Uputstvo za rukovanje padobranom
 2. Knjigu eksploatacije
 3. Jučerašnje primedbe
 4. Knjižicu padobrana
- 26 - Igle osigurači padobrana (špiljke) treba da budu na mestu, osigurane koncem i plombirane:
1. sigurnosnom žicom
 2. bezbednom iglom
 3. olovnom plombom
 4. šplintom
- 27 - Maska za kiseonik treba dobro da pripaja kako bi se sprečilo:

1. Pojava hiperventilacije
2. Curenje kiseonika
3. Ulazak spoljašnjeg vazduha
4. Curenje ugljendioksida

28 - Odgovarajuće oblačenje je važno:

1. leti
2. kod dugih letova
3. kod svih letova
4. zimi

29 - Plovidbenost jedrilice pre leta mora biti proverena od strane:

1. vlasnika
2. DCA inspektora
3. pilota
4. zemaljskog osoblja

30 - Predpoletni pregled jedrilice treba da počne sa proverom:

1. kiseoničkog sistema
2. komandnih površina
3. kabine
4. oprema za vuču

31 - Najčešća dužina konopca koji se koristi za šlepanje je:

1. 100 – 150 metara
2. 50 – 55 metara
3. 70 – 100 metara
4. 10 – 15 metara

32 - Na konopcu za vuču prepletanje (šplajsovanje) se koristi u cilju:

1. Očuvanja trajnosti
2. Očuvanja jačine
3. Brzine opravke
4. Očuvanja dužine konopca

33 - Kada se na konopcu za vuču koriste bezbednosni osigurači, na delu konopca prema avionu moraju imati _____ jačinu nego osigurači na delu konopca prema jedrilici.

1. Veću
2. Različitu
3. Manju
4. Istu

34 - Kuka za vezivanje za šlep avionom je obično smeštena:

1. neposredno ispred centra težišta
2. iza centra težišta
3. blizu centra težišta
4. znatno ispred centra težišta

35 - Imenujte stavke predpoletne ček liste koje su deo provere.

1. Visinomer, Pilotske veze, Komande, Provera pravca vetra.
2. Komande, Sajla – deo za kačenje, Provera pravca vetra.
3. Visinomer, Pilotske veze, Pleksi kabine, Komande, Sajla – deo za kačenje, Provera pravca vetra.
4. Visinomer, Pleksi kabine, Komande, Sajla – deo za kačenje.

36 - Koje su dve prednosti visokog položaja u šlepu :

1. Brže nalaženje termičkog stuba i lakše centriranje
2. Lažka promena brzine leta i mogućnost manjih zaokreta u šlepu
3. Bolja vidljivost i mogućnost da se jedrilica otklaci bez šanse da se konopac upetlja
4. Lakše praćenje aviona i bolja vidljivost

- 37 - Tokom običnog blagog zaokreta u šlepu, nos jedrilice treba da bude u pravcu:
1. ispod aviona
 2. unutar zaokreta
 3. u spoljnu stranu zaokreta
 4. trupa aviona
- 38 - Otkaćinjanje u šlepu treba da bude obavljeno iz _____ pozicije šlepa.
1. Visoke
 2. Niske
 3. Ravne
 4. Bočne
- 39 - Pošto potvrdi otkaćinjanje, pilot jedrilice treba da započne:
1. levi ponirući zaokret
 2. levi horizontalni zaokret
 3. blago penjanje
 4. horizontalni desni zaokret
- 40 - Primarni uzrok labavosti konopca za vuču je :
1. slaba turbulencija
 2. ubrzanje jedrilice
 3. turbulentna atmosfera
 4. usporavanje jedrilice
- 41 - Najveća opasnost olabavljenog konopca za vuču je:
1. Nenamerno otkaćinjanje
 2. Upetljavanje
 3. Povećana verovatnoća da dođe do prekida konopca
 4. Mogućnost da se jedrilica upetlja u konopac
- 42 - Ako bi avion izgubio snagu u toku zatrčavanja pred poletanje, šta treba da uradi pilot jedrilice:
1. Momentalno da se otkaći i skrene u desno.
 2. Momentalno da otkaći i skrene u levo
 3. Da pažljivo pratio avion
 4. Da se zaustavi u pravcu
- 43 - Kada dođe do nastanka hitnosti tokom šlepa na visini ispod 50 metara nad tlom, jedrilica treba da se otkaći i
1. obleti normalan školski krug
 2. okrene nazad u pravcu poletno sletne staze
 3. obleti podešen školski krug
 4. skrene samo da bi izbegla prepreke
- 44 - Kada se konopac za vuču mnogo opusti ili se čini da će se upetljati oko jedrilice, pilot jedrilice treba odmah da:
1. otkaći
 2. ponire.
 3. skrene od olabavljenog dela
 4. povuče nagore
- 45 - Za poletanje pomoću vitla se isključivo koristi radio veza, a signalizacija pomoću zastavica isključivo za završetak započetog leta u koliko radio veza otkáže.
1. Delimično tačno
 2. Netačno
 3. Tačno
 4. Delimično netačno

- 46 - Osigurač na konopcu kod poletanja pomoću vitla nije obavezan?
1. Zavisi od jedrilice
 2. Tačno
 3. Netačno
 4. Zavisi od vrste vitla
- 47 - Dužina sajle sa osiguračem treba da bude od 150 do 300 sm.
1. Zavisi od osigurača
 2. Netačno
 3. Neobavezno
 4. Tačno
- 48 - Osigurač na sajli mora da bude postavljen direktno na mehanizam za otkaćinjanje.
1. Neobavezno
 2. Tačno
 3. Netačno
 4. Zavisi od osigurača
- 49 - Najbolje mesto za kuku za vuču kod poletanja pomoću vitla je
1. Blizu nosa jedrilice
 2. Blizu centra težišta
 3. Ispod pilota
 4. Između nosa jedrilice i krila
- 50 - Kada su na jedrilici postavljene dve kuke za vuču one treba da:
1. Imaju odvojeno otkaćinjanje
 2. Imaju jedinstveno otkaćinjanje
 3. Obe budu međusobno povezane
 4. Se otkaćinju jedna posle druge
- 51 - Koja je najbolja vrsta konopca za vuču koji se koristi za vitlo.
1. Konopac od kudeljje
 2. Čelična sajla
 3. Najlon konopac
 4. Konopac od konoplje
- 52 - Najbolji postupak za slučaj da se dogodi "pumpanje" u toku vuče je da se pilotska palica povuče na sebe kako bi se pritisak prebacio na sajlu za vuču.
1. Zavisi od visine
 2. Tačno
 3. Netačno
 4. Zavisi od vrste jedrilice
- 53 - Brzina u vazduhu se kontroliše pomoću:
1. Kormila pravca
 2. Elerona
 3. Variometra
 4. Kormila dubine
- 54 - Cilj preglednog zaokreta je da se:
1. Proveri da li u blizini ima letilica.
 2. Provere komande
 3. Traži termika
 4. Smanji brzina

- 55 - Trag jedrilice preko tla je njena:**
1. Kurs
 2. Relativni kurs
 3. Pravac
 4. Putanja
- 56 - Pravac u koji je jedrilica usmerena je njen:**
1. Relativni kurs
 2. Pravac
 3. Kurs
 4. Putanja
- 57 - Zanos ili ugao korekcije zbog vetra je ugao između:**
1. Stvarnog i magnetnog pravca vetra.
 2. Uzdužne ose jedrilice i njene putanje.
 3. Pravca vetra i stvarnog kursa
 4. Pravca vetra i magnetnog severa.
- 58 - Koje komande leta se moraju koristiti da bi se ušlo u pravilan, koordinirani zaokret.**
1. Kormilo dubine i kormilo pravca
 2. Eleroni i kormilo pravca
 3. Eleroni, kormilo pravca i kormilo dubine
 4. Kormilo pravca i kormilo dubine.
- 59 - Bočno kretanje jedrilice zbog efekta vetra se naziva?**
1. Ugao zanosa
 2. Pomeranje
 3. Klizanje u stranu
 4. Zanošenje
- 60 - Pilot može da utvrdi da li je zaokret koordiniran pomoću:**
1. Magnetnog kompasa
 2. Horizonta
 3. Vunice i pokazivača klizanja – libele
 4. Brzinomera
- 61 - Prvi korak u povratku iz prevelikog nagiba koji je doveo do spuštanja nosa jedrilice je:**
1. Povećati pritisak na palicu unazad
 2. Smanjiti nagib
 3. Dati suprotno kormilo pravca i ispraviti jedrilicu.
 4. Povećati pritisak na kormilo pravca
- 62 - Pri minimalnoj brzini može doći do gubitka brzine (stola) zbog :**
1. Napadnog ugla
 2. Prevelikog dizanja nosa jedrilice
 3. Faktora opterećenja
 4. Brzine
- 63 - Šta od navedenog ne ukazuje na mogući gubitak brzine?**
1. Preveliki nagib u termičkom stubu
 2. Smanjenje šuma vetra
 3. Smanjena efikasnost komandi,
 4. Visok položaj nosa jedrilice,
- 64 - Izlazak iz gubitka brzine sa okretanjem se vrši na sledeći način.**
1. Smanjenjem nagiba i podizanjem nosa.
 2. Spuštanjem nosa i povećanjem nagiba.
 3. Dovođenjem komadi u neutralan položaj.
 4. Spuštanjem nosa jedrilice i davanjem kormila pravca suprotno obrtanju.

65 - Vađenje iz kovita se postiže tako da se do kraja da suprotna noga i palica lagano od sebe u prednji položaj.

1. Zavisí o pravca rotacije
2. Netačno
3. Tačno
4. Zavisí od brzine rotacije

66 - Da bi se izvelo klizanje u pravcu leta jedno krilo se spusti, da se suprotno kormilo pravca i nos jedrilice se lako podigne u odnosu na normalan položaj.

1. Tačno
2. Netačno
3. Zavisno od udaljenosti starta
4. Zavisno od pravca vetra

67 - Kada se klizanje u pravcu leta izvodi u vetar tokom sletanja, trag preko zemlje treba da bude.

1. Paralelan uzdužnoj osi piste
2. U suprotnom pravcu od bočnog vetra
3. Uporedan sa pravcem nižeg krila
4. Poprečan na pravac leta

68 - Ako se između trećeg i četvrtog zaokreta izgubilo suviše visine tako da se ne može izvesti bezbedan prilaz aerodromu najbolji postupak je.

1. Sleteti između trećeg i četvrtog zaokreta na najpogodniji teren
2. Nastaviti školski krug i sleteti kratak
3. Smanjiti ugao poniranja da bi se sačuvala visina
4. Još više izvući flapsove da bi se smanjio ugao poniranja

69 - Kada u prilazu izgleda da se ciljna tačka pomera niz kabinu, visina prilaza je :

1. Zavisí od jačine vetra
2. Mala
3. Odgovarajuća
4. Velika

70 - Na kojoj visini treba započeti ravnanje jedrilice?

1. 1-1,5 m.
2. 2,5 .
3. 4 m.
4. 2 m

71 - Posle sletanja sa bočnim vetrom, održavanje pravca na zemlji se vrši pomoću:

1. Kormilom dubine
2. Elerona
3. Kormila pravca
4. I jedno i drugo

72 - Brzina jedrilice preko tla u toku sletanja sa lednim vetrom u poređenju sa normalnim sletanjem u korito vetra je obično:

1. Manja
2. Veća
3. Zavisno od jačine vetra
4. Približno ista

73 - Prvi postupak u vađenju iz kovita je:

1. Zatvoriti vazdušne kočnice
2. Oboriti nos jedrilice
3. Uvući flaps
4. Ispraviti krila

- 74 - Prilikom vežbanja kovita ulazak ne sme da bude na visini manjoj od :
1. 1000 metara
 2. 600 metara
 3. 1500 metara
 4. 400 metara
- 75 - Kada se u toku kovita pritisak na palicu u nazad popusti jedrilica može da pređe u:
1. Ponirajući zaokret
 2. Horizontalan let
 3. Pravolinijsko poniranje
 4. Spiralno poniranje
- 76 - Cilj klizanja unapred je da se:
1. Smanji brzina
 2. Poveća ugao poniranja
 3. Smanji ugao poniranja
 4. Uradi korekcija za bočni vetar
- 77 - Posmatrajući sliku u prilogu, obeležena mesta su: (Slika br.1)
1. Deo niz vetar B, "base leg" C, prilaz ("final approach") A i tačka dodira F.
 2. Deo niz vetar A, "base leg" D, prilaz ("final approach") D i tačka dodira E.
 3. Deo niz vetar B, "base leg" C, prilaz ("final approach") D i tačka dodira E.
 4. Deo niz vetar B, "base leg" D, prilaz ("final approach") F i tačka dodira E.
- 78 - Oblasti pokrivene vegetacijom obično stvaraju više termalne aktivnosti nego gola polja.
1. Zavisi od vegetacije
 2. zavisi od vrste termike
 3. Netačno
 4. Tačno
- 79 - Kada više od jedne jedrilice kruži u stubu, pravac kruženja određuje najviša jedrilica.
1. Najbrža jedrilica
 2. Netačno
 3. Tačno
 4. Većina jedrilica
- 80 - Najbolja brzina za kruženje u termičkom stubu je:
1. Minimalna brzina
 2. Brzina najbolje finese plus 5%
 3. Manevarska brzina
 4. Brzina najmanjeg propadanja
- 81 - Dok se traži stub preporučljivo je držati brzinu:
1. Manevarsku
 2. Minimalna brzina
 3. Brzina najmanjeg propadanja
 4. Brzina najbolje finese
- 82 - Prilikom prvog ulaska u stub jedrilica može da teži nagibu:
1. Od centra stuba
 2. Zavisno od pravca vetra
 3. Ka centru stuba
 4. nema naginjanja

83 - Ubrzo po ulasku u termički stub započet je zaokret i dizanje nastaje posle skretanja za 600 što ukazuje na:

1. Rani zaokret
2. Zaokret u pogrešnom pravcu
3. Zakasneli zaokret
4. Odgovarajući zaokret

84 - Kada dođe do gubitka dizanja neposredno po započinjanju zaokreta u stubu to znači.

1. Zaokret u pogrešnom pravcu
2. Rani zaokret
3. Kasni zaokret
4. Odgovarajući zaokret

85 - Smanjenje dizanja između 900 i 1800 zaokreta ukazuje na:

1. Rani zaokret
2. Kasni zaokret
3. Zaokret u pogrešnom pravcu
4. Odgovarajući zaokret

86 - Najveća mogućnost da se nađe dizanje iznad mogućeg izvora dizanja na zemlji treba da bude uz vetar od izvora.

1. Tačno
2. Netačno
3. Zavisi od jačine stuba
4. Zavisi od jačina vetra

87 - Nisko otkaćinjanje jedrilice u oblasti rotora treba da bude u pravcu uz vetar:

1. Zavisi od jačine rotora
2. Tačno
3. Netačno
4. Zavisi od jačine vetra

88 - U blizini prevoja sa strane niz vetar treba očekivati polje nisponog strujanja?

1. Netačno
2. Zavisi od jačine vetra
3. Tačno
4. Zavisi od pravca vetra

89 - Prva stvar pri planiranju preleta je:

1. Brifing ekipe
2. Proveriti vreme
3. Predpoletni pregled jedrilice
4. Izbor cilja

90 - Zahtevi za priznavanjem visine i preleta moraju biti potvrđeni:

1. Observerom u kabini
2. Zapečaćenim barografom
3. Fotografskim snimkom
4. Flajt rekorderom

91 - Dobro izračunat profil leta treba da omogući jedrilici da stigne iznad tačke polaska ili cilja na visini od najmanje:

1. 150 metara
2. 600 metara
3. 300 metara
4. 450 metara

- 92 - Bez obzira na indikacije termike, jedrilica treba da ostane u šlepu do minimum:
1. 600 metara
 2. 900 metara
 3. 150 metara
 4. 450 metara
- 93 - Ako je najveće očitavanje variometra u stubu bilo 1,5 m/s, odluku da se napusti stub i nastavi sa preletom treba doneti kada očitavanje variometra padne na približno:
1. 0.8 m/s
 2. 0,5 m/s
 3. 1.0 m/s
 4. 1,2 m/s
- 94 - Odgovarajuća brzina leta prilikom prolaska kroz dizanje bez namere da se koristi stub je:
1. Brzina najbolje finese
 2. Minimalna brzina
 3. Minimalna bezbedna brzina
 4. Brzina najmanjeg propadanja
- 95 - Ozbiljno traženje terena za sletanje van aerodroma treba započeti kad god se visina smanji na :
1. 600 m
 2. 300 m
 3. 900 m
 4. 1200 m
- 96 - Prvi izbor za vanaerodromsko sletanje treba da bude:
1. Polje sa niskom kulturom
 2. Novopokošeno polje.
 3. Kultivisano polje
 4. Pašnjak
- 97 - U slučaju vanaerodromskog sletanja prva stvar po uspostavljanju dobrih odnosa sa vlasnikom polja treba da bude:
1. Analizirati let
 2. Priprema za poletanje
 3. Planiranje sledećeg leta
 4. Obavestiti ekipu
- 98 - Najbolje dizanje se obično nađe na strani koja se nalazi od kumulusa:
1. Zavisi od jačine vetra
 2. Uz vetar
 3. Bočno u odnosu na vetar
 4. Niz vetar
- 99 - Najbolja brzina za let između dva termička stuba, kada su uslovi slabi i nema čeonog vetra je:
1. Minimalna brzina
 2. Brzina najbolje finese
 3. Brzina najmanjeg propadanja
 4. Brzina najbolje finese + 20 km.
- 100 - Opšte je pravilo ispravnog postupanja ako se brzina kroz dizanje poveća a kroz propadanje smanji.
1. Zavisi od jačine dizanja
 2. Tačno
 3. Netačno
 4. Zavisi od jačine propadanja

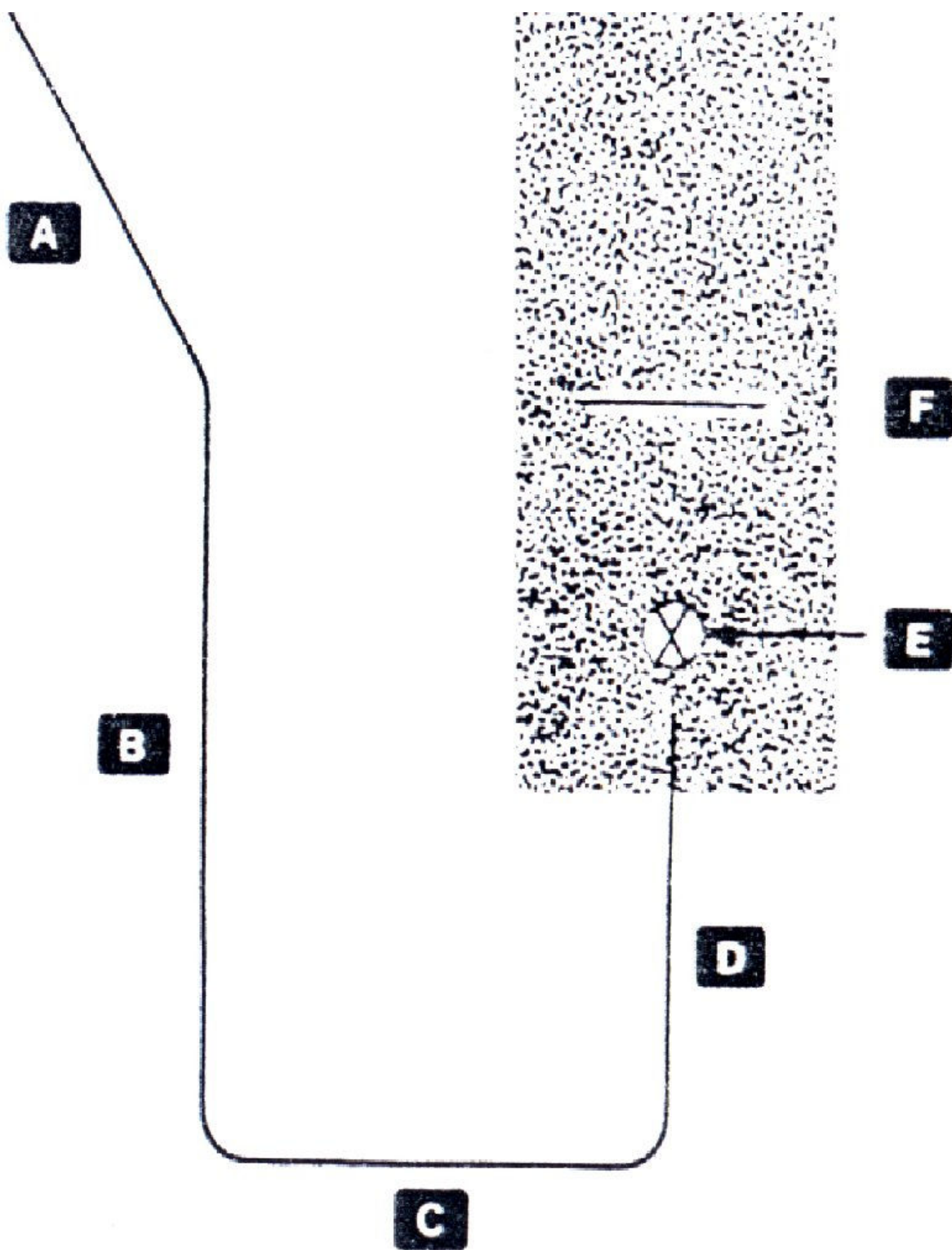
101 - Prepreke na prilaznoj putanji smanjuju raspoloživu dužinu staze za sletanje za deset puta visine najveće prepreke koju treba preleteti.

- 1. Zavisi od dužine terena za sletanje**
- 2. Zavisi od brzine u prilazu**
- 3. Netačno**
- 4. Tačno**

102 - Obično je bolje sleteti na polje sa niskom kulturom nego na zaorano polje?

- 1. Tačno**
- 2. Netačno**
- 3. Bolje je zaorano polje.**
- 4. Zavisi od zasejane kulture**

Prilozi:



Slika br 1

Pregled tačnih odgovora :

1. - 1	2. - 1	3. - 4	4. - 4	5. - 2	6. - 2	7. - 2
8. - 3	9. - 1	10. - 1	11. - 3	12. - 3	13. - 3	14. - 1
15. - 2	16. - 2	17. - 1	18. - 1	19. - 1	20. - 1	21. - 4
22. - 1	23. - 2	24. - 3	25. - 4	26. - 3	27. - 2	28. - 3
29. - 3	30. - 3	31. - 2	32. - 2	33. - 1	34. - 4	35. - 3
36. - 3	37. - 3	38. - 1	39. - 2	40. - 2	41. - 4	42. - 2
43. - 4	44. - 1	45. - 3	46. - 3	47. - 4	48. - 2	49. - 2
50. - 2	51. - 2	52. - 3	53. - 4	54. - 1	55. - 4	56. - 2
57. - 2	58. - 3	59. - 4	60. - 3	61. - 2	62. - 2	63. - 1
64. - 4	65. - 3	66. - 1	67. - 1	68. - 1	69. - 4	70. - 1
71. - 3	72. - 2	73. - 2	74. - 2	75. - 4	76. - 2	77. - 3
78. - 3	79. - 2	80. - 2	81. - 4	82. - 1	83. - 3	84. - 1
85. - 1	86. - 2	87. - 2	88. - 3	89. - 4	90. - 4	91. - 3
92. - 1	93. - 3	94. - 4	95. - 1	96. - 2	97. - 4	98. - 2
99. - 2	100. - 3	101. - 4	102. - 2			