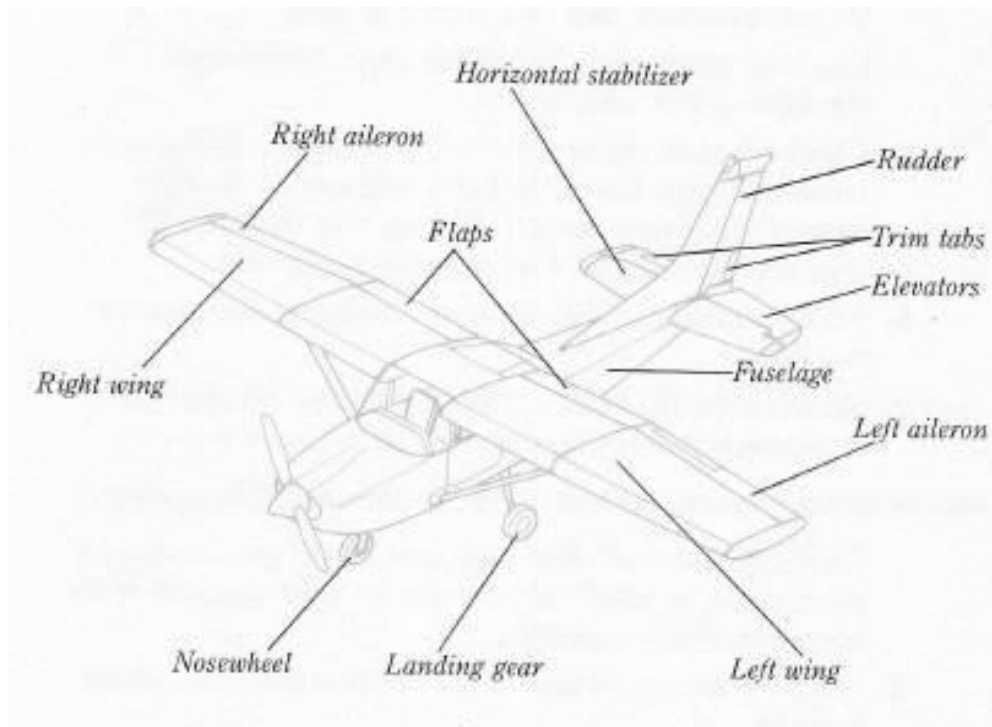


# ŠOLSKI IZOBRAŽEVALNI PRIROČNIK



**PROGRAM PREŠOLANJA NA VRSTO ULN –  
MOTORNO LETALO ZA IMETNIKE VELJAVNE  
LICENCE PILOTA JADRALNEGA LETALA (GPL),  
ZASEBNEGA PILOTA (PPL/A), POKLICNEGA PILOTA  
(CPL) ALI PROMETNEGA PILOTA (ATPL) LETALA**

## KAZALO

<b>I.</b>	<b>METODSKA NAVODILA .....</b>	<b>3</b>
<b>II.</b>	<b>TEORETIČNO IZOBRAŽEVANJE .....</b>	<b>5</b>
	1. Pogonska skupina (motor).....	5
	2. Radiofonija in VFR frazeologija.....	6
	3. Letalski predpisi.....	6
	4. Uporaba naprave.....	7
<b>III.</b>	<b>PRAKTIČNO USPOSABLJANJE .....</b>	<b>8</b>
	1. VAJA 1 (informativni let) .....	9
	2. VAJA 2 (pilotažna cona).....	9
	3. VAJA 3 (šolski krogi za urjenje) .....	10
	4. VAJA 4 (zona nizkega letenja).....	10
	5. VAJA 5 (imitacija odpovedi motorja) .....	11
<b>IV.</b>	<b>PRILOGE.....</b>	<b>11</b>
	1. Grafične priloge (od št. 1 do št. 4).....	12
	2. Obrazec za evidentiranje opravljenih vaj.....	16
	3. Potrdilo o teoretičnem usposabljanju.....	17

## I. METODSKA NAVODILA

Program je namenjen tako učiteljem letenja kot tudi kandidatom. Učitelji, ki izvajajo prešolanje, naj upoštevajo to navodilo pri pripravi kandidata za letalsko nalogo in pri analizi naloge.

Za uspešno poučevanje je potrebno določeno področje strokovno obvladovati, imeti potrebno teoretično in praktično znanje, ki ga povežemo z izkušnjami in primeri. Pri tem je potrebno upoštevati **TEMELJNA NAČELA POUČEVANJA**:

Načelo postopnosti:  
- od lažjega k težjemu  
- od preprostega k zapletenemu  
- od znanega k neznanemu  
- od bližnjega k daljnemu  
- od konkretnega k abstraktnemu

Načelo sistematičnosti:  
- napravljen načrt  
- logično zaporedje  
- postopnost

Načelo dostopnosti:  
- ugotoviti nivo znanja  
- spustiti se na nivo učenca  
- enostavnost

Načelo nazornosti:  
- razlaga  
- prikaz (skica – shema)  
- pokazovanje (demonstracija)

Za uspešno podajanje praktičnega znanja pa je pomembno, da inštruktor dosledno upošteva **VRSTNI RED POUČEVANJA**:

Priprava kandidata: Pred izvajanjem vaje naj se inštruktor in kandidat pogovorita o dnevnem počutju ter ponovita dosedanje izkušnje ter napake kandidata (tako inštruktor dobi sliko o dnevnem psihosomatski profilu učenca, učenec pa se psihično pripravi na nalogo).

Uvajanje v delo: Razlaga novih elementov – vaje mora biti jasna, razumljiva in nazorna (skice, slike), da kandidat jasno ve kaj se od njega pričakuje in kako lahko zadano nalogo izpolni.

Praktični poizkusi: Nove elemente – vajo najprej pokaže inštruktor, nato vajo opravljata inštruktor in kandidat skupaj.

Vodeno urjenje: Po začetnem skupnem delu naj bo kandidat vse bolj samostojen pri opravljanju naloge; inštruktor naj manjše napake kandidata popravlja sproti.

Samostojno delo: Kandidat mora doseči zadovoljiv nivo znanja, da lahko vajo opravlja samostojno in pravilno.

Poleg tega pa naj učitelji ravnajo po naslednjih splošnih navodilih:

- v času teoretičnega pouka, zemeljskih priprav in letenja naj nenehno opozarjajo kandidate na resnost pri letenju, zbranost in pozornost od trenutka prihoda na letališče vse do pospravljanja zrakoplovov, pri čemer ne smejo ustvarjati psihoze strahu. Od začetka dalje je potrebna disciplina, tako da kandidati spoznajo, da je nujna; nujno je tudi, da je na startu najstrožji red in disciplina. V primeru, da šolata dva učitelja, morata med seboj tesno sodelovati;
- vsak dan pred začetkom letenja je potrebna in obvezna skupna priprava pilotov, posvet o startu in meteorološki situaciji ter razčlenitev delovnih nalog;
- pred začetkom letenja naj kandidati sodelujejo pri pripravi starta, pripravi zrakoplovov, pisanju startne liste in plana letenja;
- pred vzletom se mora učitelj posvetiti kandidatovemu psihičnemu stanju in zunanjim dogodkom, ki vplivajo na kandidata. S prijateljskim – tovariškim odnosom do kandidatov ter strokovnim znanjem mora učitelj poskrbeti za zaupanje kandidata in sproti pohvaliti napredovanje posameznega kandidata. Pri tem mora učitelj upoštevati, da obstaja več tipov kandidatov:
  - a. učenec, ki hitro osvaja elemente letenja in je hitro sposoben orientacije in samostojnega letenja,
  - b. učenec, ki normalno osvaja tehniko letenja in občasno dela napake, ki jih sam popravlja,
  - c. učenec, ki iz velikim trudom in voljo, težko in počasi osvaja elemente, leti skrbno in razmeroma dobro (v nadaljevanju doseže običajno dobre rezultate – proti pričakovanju doseže pri najtežjih nalogah dobro iznajdljivost),
  - d. učenec, ki težko osvaja elemente letenja, ne pridobi sposobnosti samostojnega odločanja in neprestano pričakuje pomoč učitelja,
  - e. učenec, ki misli da vse ve in da se mora vključiti v šolo le zaradi nuje. Taki učenci so najpotencialnejši kandidati za nesrečo v nadaljnjem letenju.

*Učitelj mora pred samostojnim letenjem odločiti, v katero skupino spada kandidat.* Učitelj se mora tudi zavedati, da na splošno mlajši ljudje znanje hitreje sprejemajo kot starejši, zato pri slednjih šolanje traja dlje kot pri mladih kandidatih. Istočasno pa so mlajši ljudje manj previdni in pogostokrat preveč samozavestni.

- Učiteljeva navodila morajo biti kratka, mirna, jasna in vedra. Po vsakem letenju je potrebno opraviti analizo z vsakim kandidatom;
- V enem dnevu (predvsem na začetku šolanja) naj en kandidat opravi max. 10 startov z večjimi prekinitvami, da ima kandidat čas premisliti napake in jih v nadaljevanju tudi odpraviti;
- Kandidati, ki ne letijo, naj sedijo ob stezi in spremljajo lete drugih, saj se na napakah drugih tudi sami učijo.

**INŠTRUKTOR MORA BITI PRI SVOJEM DELU VSESKOZI STROKOVEN TER URAVNOTEŽEN, DA BO IMEL ZAUPANJE KANDIDATA – SVOJEGA ZNANJA NE SME SKRIVATI. V PRIMERU ZAGATE NAJ RAJE PRIZNA, DA DOLOČENEGA ODGOVORA NE POZNA!**

## II. TEORETIČNO IZOBRAŽEVANJE

Teoretično izobraževanje morajo kandidati opraviti pred praktičnim usposabljanjem, kjer spoznajo osnove letalske teorije. Na koncu predavanj kandidati opravijo interni test s katerim dokažejo nivo osvojenega znanja, ki je pogoj za nadaljnje praktično šolanje; kriterij opravljenih testov je vsaj 75% uspešnost iz posameznega poglavja.

Imetniki licence PPL/A, CPL in ATPL morajo opraviti teoretična izpita iz predmetov: Letalski predpisi (2 uri) in Uporaba naprave (1 uro) – skupaj 3 ure.

Imetnik licence GPL pa morajo opraviti teoretične izpite iz vseh v tem priročniku predvidenih izpitov, in sicer: Pogonska skupina (3 ure), Radiofonija in VFR frazeologija (2 uri), Letalski predpisi (2 uri) in Uporaba naprave (1 uro) – skupaj 8 ur.

### 1. Pogonska skupina – motor (3 ure)

- Vrste letalskih motorjev (glede na vrsto zgorevanja, števila taktov, položaju cilindrov),
- Sestavni deli batnega motorja in način delovanja (4 – taktni in 2 – taktni),
- Načini hlajenja (zračno, vodno, kombinirano),
- Oskrba z gorivom (uplinjač, direktno vbrizgavanje goriva, prosti padeč goriva – črpalka, razmerje gorivo – zrak),
- Kontrola temperature motorja (cilindri, olje, izpuh),
- Lastnosti bencina (teža, oktanska vrednost),
- Mazanje delov motorja (razlika med 4 – taktnim in 2 – taktnim motorjem),
- Sistem vžiga,
- Vpliv višine leta na moč motorja (višinska korekcija),
- Vpliv nadmorske višine letališča in zunanje temperature na moč motorja (pomembno pri vzletu – vzletna razdalja),
- Procedura vžiga motorja in kontrola med delovanjem,
- Zaledenitev uplinjača,
- Preskus magnetov,
- Letni in predpoletni pregled motorja,
- Najpogostejše okvare motorja in znaki.

## 2. Radiofonija in VFR frazeologija (2 uri)

- Osnovni principi radiofonije (kratkost, jasnost, nevpadanje v pogovore, lastna identifikacija),
- Začetni klic, zahtevki, ponavljanje vseh prijatih pomembnih sporočil,
- Zahtevanje ponavljanja nerazumljivih sporočil (razumljivost zveze od 1 do 5),
- Standardna oblika sporočila pri javljanju pozicije zrakoplova,
- Uporaba skrajšanega pozivnega znaka zrakoplova,
- Pojem VMC in VFR,
- Pojem IMC in IFR,
- Letenje z nastavitvijo višinomera na QFH oz. QFE,
- Komunikacija pred vzletom, med letenjem in prihodom na tuje letališče ter ob pristajanju,
- Karakteristične točke in nazivi pozicij na letališču in v šolskem krogu,
- Mednarodno določena frekvenca v primeru sile (121,50),
- Javljanje nujnih sporočil (PAN – MAYDAY).

## 3. Letalski predpisi (2 uri)

- Opravljanje izpita za pilota ULN (starost, zdravstveni kriteriji, teoretično in praktično usposabljanje),
- Veljavnost dovoljenja za letenje,
- Pravila za vizualno letenje,
- Kontrolirani in nekontrolirani zračni prostor,
- Organizacija kontrole letenja,
- Kontrola letenja na športnih letališčih,
- Prepovedana območja,
- Separacija zrakoplovov med letom (vertikalna in horizontalna),
- Prednost zrakoplovov glede na kategorijo,
- Pravila izogibanja pri srečevanju dveh zrakoplovov in pri prehitevanju,
- Osvetlitev letala,
- Najava letov (izpolnjevanja plana letenja, javljanje med letom),
- Meteorološke omejitve za izvršitev letov (VFR in IFR – vidljivost, višina oblakov),
- Minimumi za vzlet in pristanež (upoštevanje nadmorske višine VPS ter dodatno še 40% za potrebe šolanja),
- Postopek pri prestrezanju s strani vojaških zrakoplovov,
- Dovoljenje za uporabo radijske postaje v zrakoplova.
- Obvezna oprema vzletišča (potrebna dolžina, vetrna vreča, gasilni aparat, prva pomoč, oznake VPS, radijska postaja),
- Osebe v času šolanja: *vodja letenja* (najava letenja, pregled terena, določanje zadolžitev, smeri vzletanj in pristajanj, red in disciplina ter kontrola), *vodja starta* (vodenje radijske veze, signalizacija, opazovanje zračnega prostora) in *vodenja kronometraže* (vodenje startne liste),
- Potrebna dokumentacija letalske šole (register, program šolanja, ustrezen zrakoplov, dokumentacija učencev in dnevnik letenja).

#### 4. Uporaba naprave (1 uro)

- Omejitve glede zrakoplovov (teža, oprema dokumentacija),
- Pogoj za upravljanje z ULN
- Veljavnost dovoljenja za letenje,
- Upravljanje z ULN (minimalne višine letenja, vožnja potnikov, tekmovanja, ekonomska propaganda, komercialna uporaba),
- Vzdrževanje ULN (priročnik za ULN, servisi motorja,...),
- Dnevni pregledi ULN (predpoletni pregled – kontrolna lista),
- Letni pregled ULN,
- Periodični pregledi ULN,
- Pogoji za uporabo (meteorološki pogoji, tehnična brezhibnost ULN),
- Zmogljivost ULN (vpliv temperature in višine),
- Kontrola težišča ULN,
- Skladiščenja ULN;
- Uporaba goriv in maziv;
- Pravila in pozornost pri rokovanju z gorivi.

### III. PRAKTIČNO USPOSABLJANJE – PREŠOLANJE

Vaja	Naziv vaje	Leti	Nalet
1	INFORMATIVNI LET	K 1	00:30
2	PILOTAŽNA CONA	D 1 S 2	00:30 01:00
3	ŠOLSKI KROGI ZA URJENJE	D 12 S 6	01:00 00:30
4	CONA NIZKEGA LETENJA	D 5	00:30
5	IMITACIJA ODPOVEDI MOTORJA	D 3 S 2	00:30 00:30
<b>SKUPAJ DO SAMOSTOJNEGA LETENJA</b>		D 21 K 1 S 10	02:30 00:30 02:00
<b>SKUPAJ</b>		<b>32</b>	<b>05:00</b>

**LEGENDA:**

**D...**LETENJE NA DVOJNIH KOMANDAH

**K...**KONTROLNI LETI

**S...**SAMOSTOJNO



## VAJA 1 INFORMATIVNI LET

### **NAMEN VAJE:**

Kandidata spoznati z letalnimi karakteristikami zrakoplova in z odzivom zrakoplova glede na premike komand.

### **ELEMENTI VAJE:**

Celotno vajo izvajata inštruktor in kandidat skupaj. Vajo lahko razdelimo na posamezne faze:

- predpoletni pregled zrakoplova
- postopki pred in po zagonu motorja
- vožnja po zemlji
- postopki pred vzletom
- vzletanje in vzpenjanje
- režimi horizontalnega letenja (zavoji, šolski krog, plin)
- pristajanje
- postopki po letenju

### **CONA IZVAJANJA:**

Vaja se izvaja na višini 600 – 3000 ft nad nivojem letališča. Let se v prvi fazi izvaja brez ostrih zavojev, v nadaljevanju se prikaže tudi ostre zavojе do 45°.

## VAJA 2 PILOTAŽNA CONA

### **NAMEN VAJE:**

Kandidata spoznati v vodenju zrakoplova v horizontalnem letu, v vzpenjanju in spuščanju ter blagih zavojih (do 30°) in ostrih zavojih (do 45°).

### **ELEMENTI VAJE:**

Večji del vaje naj opravlja kandidat, inštruktor samo demonstrira in spremlja delo kandidata. Vajo lahko razdelimo na posamezne faze:

- prikaz vzletanja
- prikaz različnih režimov letenja
- prikaz prehoda zrakoplova iz enega v drug režim
- sprememba hitrosti v režimih
- zavoji (horizontalni, v vzpenjanju in spuščanju)
- prikaz pristajanja

### **CONA IZVAJANJA:**

Vaja se izvaja v pilotažni coni (najbolje nad letališčem) na višini 600 – 1000 ft nad nivojem letališča.

## VAJA 3

### ŠOLSKI KROGI ZA URJENJE

#### **NAMEN VAJE:**

Razložiti, pokazati in naučiti kandidata vzletanja, vzpenjanja, konstrukcije šolskega kroga, izvedba preračuna za pristanek in sam pristanek.

#### **ELEMENTI VAJE:**

Celotno vajo v prvi fazi izvajata kandidat in inštruktor skupaj, nato kandidat samostojno. Vajo razdelimo na posamezne faze:

- skupni elementi
- postavljanje na točko vzletanja in vzletanje
- vrstni red postopkov v vzpenjanju (razbremenitev motorja, zakrilca)
- konstrukcija šolskega kroga
- proračun za pristajanje s pristajanjem
- vzletanje in pristajanje v pogojih rahlega vetra (upoštevati zanos vetra)
- radiofonija v šolskem krogu (javljanje pozicij)
- vizualna kontrola zračnega prostora

#### **CONA IZVAJANJA:**

Vaja se izvaja v ožjem območju letališča na višini 500 do 750 ft nad nivojem letališča.

## VAJA 4

### CONA NIZKEGA LETENJA

#### **NAMEN VAJE:**

Razložiti, pokazati in usposobiti kandidata v pravilnem izvajanju nizkega šolskega kroga in pravilnem izvajanju postopkov pri podaljšanju na drugi krog z določene višine.

#### **ELEMENTI VAJE:**

Celotno vajo izvajata učenec in inštruktor skupaj. Učenec postopoma pridobiva izkušnje glede upravljanja in odzivnosti zrakoplova na dane komande. Vajo razdelimo na posamezne faze:

- skupni elementi
- urjenje vzletanja
- vrstni red postopkov v vzpenjanju (razbremenitev motorja, zakrilca)
- konstrukcija nizkega šolskega kroga
- podaljšanje na drugi krog z višine 5m
- podaljšanje na drugi krog z višine 0,5 – 1,0m

#### **CONA IZVAJANJA:**

Vaja se izvaja v ožjem območju letališča na višini 200 ft nad nivojem letališča.

## VAJA 5

### IMITACIJA ODPOVEDI MOTORJA

#### **NAMEN VAJE:**

Kandidatu pokazati način letenja v različnih kritičnih situacijah (drsni let, planiranje z optimalno hitrostjo) in načine reševanja iz njih.

#### **ELEMENTI VAJE:**

Del vaje izvajata kandidat in inštruktor skupaj, nato kandidat samostojno. Vajo razdelimo na posamezne faze:

- skupni elementi
- letenje po šolskem krogu
- simulacija odpovedi motorja (odvzamemo plin)
- prve reakcije (hitrost) in drsni let
- proračun za pristANEK
- pristANEK brez moči motorja

#### **CONA IZVAJANJA:**

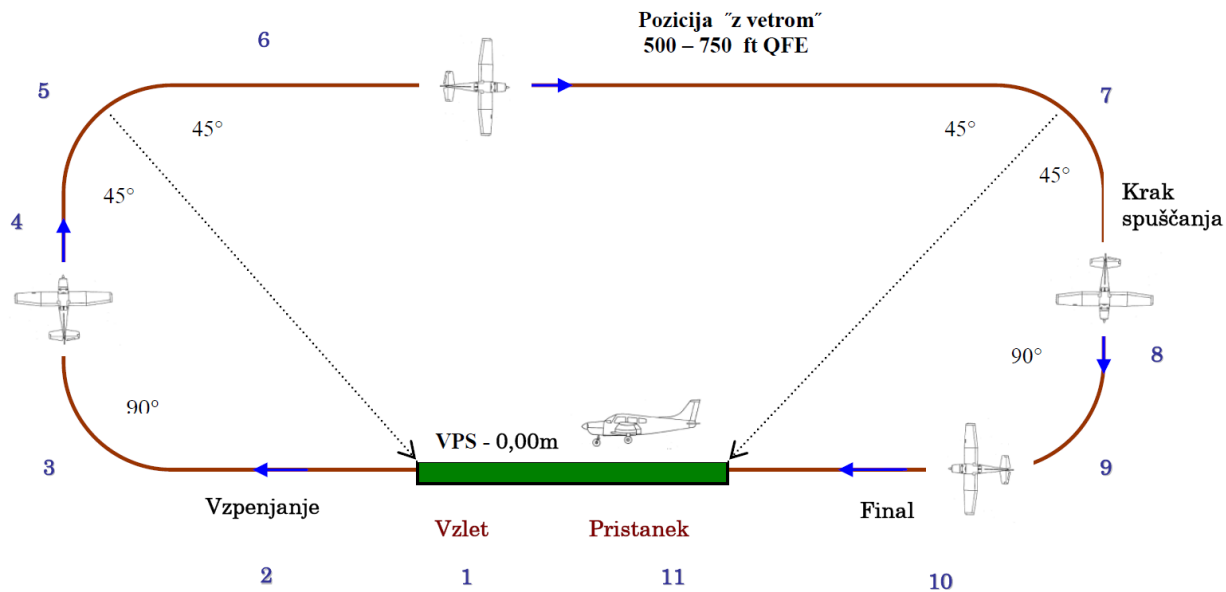
Vaja se izvaja v ožjem območju letališča na višini od 1000 - 1500 ft nad nivojem letališča.

## IV. PRILOGE

1. Grafične priloge (od št. 1 do 4)
2. Obrazec za evidentiranje opravljenih vaj
3. Potrdilo o teoretičnem usposabljanju

PRILOGA ŠT. 1:

ŠOLSKI KROG

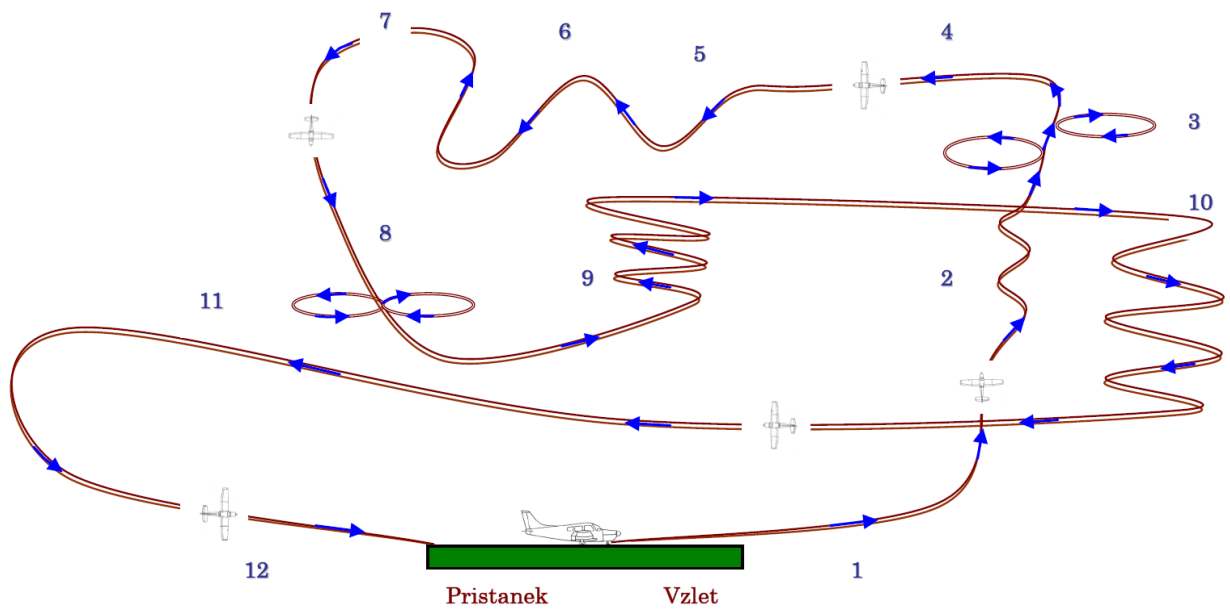


Elementi šolskega kroga:

1. Vzlet
2. Vzpenjanje: na višini  $H + 100$  ft uvleči zakrilca in razbremeniti motor
3. Prvi zavoje na višini  $H + 300$  ft (nagib zrakoplova od  $15^\circ - 25^\circ$ ) – letenje pravokotno na smer VPS
4. Vzpenjanje z optimalno hitrostjo vzpenjanja (po priročniku zrakoplova)
5. Drugi zavoje na poziciji  $45^\circ$  glede na konec VPS (nagib zrakoplova od  $15^\circ - 25^\circ$ )
6. Horizontalni let na višini  $H + 500$  ft oz.  $H + 750$  ft (konstantna višina) in vzporedno z osjo VPS. Pozicijo "z vetrom" obvezno sporočiti zemeljski kontroli letenja
7. Tretji zavoje na poziciji  $45^\circ$  glede na začetek VPS (nagib zrakoplova od  $15^\circ - 25^\circ$ )
8. Krak spuščanja: odvzeti plin in izvleči zakrilca (1 stopnja)
9. Četrti zavoje v smeri pristajanja (v osi VPS)
10. Oceniti višino in po potrebi izvleči polna zakrilca
11. Pristanek na točko "T" z minimalno hitrostjo

PRILOGA ŠT. 2

PILOTAŽNA CONA Z VSEMI ELEMENTI



Elementi pilotažne cone:

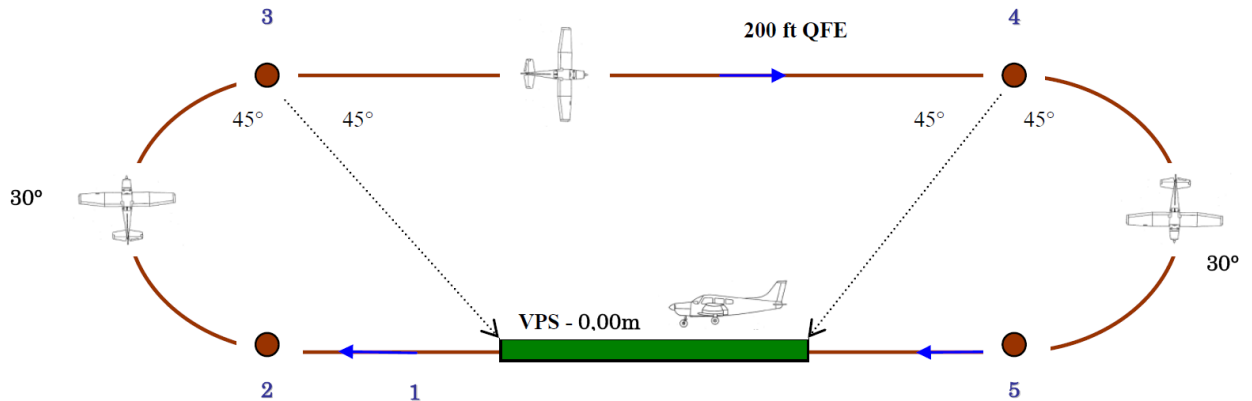
1. Vzlet in letenje proti coni
2. V letu proti coni blagi zavoji v vzpenjanju
3. V zoni ostri zavoji 30°in 45°
4. Zmanjšanje hitrosti z izvlečenimi zakrilci – minimalna hitrost
5. Prevlečen let z izvlečenimi zakrilci – s pogoji za pristajanje
6. Prevlečen let s pogoji za vzletanje
7. Prevlečen let v zavojih (dinamični prevlečen let)
8. Lene osmice, zatem bočno drsenje (glisada)
9. Blagi zavoji do 30° v vzpenjanju in spuščanju
10. Spuščanje v spirali za pristajanje z imitacijo odpovedi motorja
11. Imitacija odpovedi motorja ali šolski krog
12. Pristanek na točko "T" z minimalno hitrostjo

**OPOMBA:**

Pred izvedbo cone je potrebno v naprej planirati posamezne postopke v sili. Na poziciji prevlečenih letov se vrij ne izvaja (razen, če je dovoljen za zadeven tip zrakoplova).

PRILOGA ŠT. 3

CONA NIZKEGA LETENJA



Elementi cone nizkega letenja:

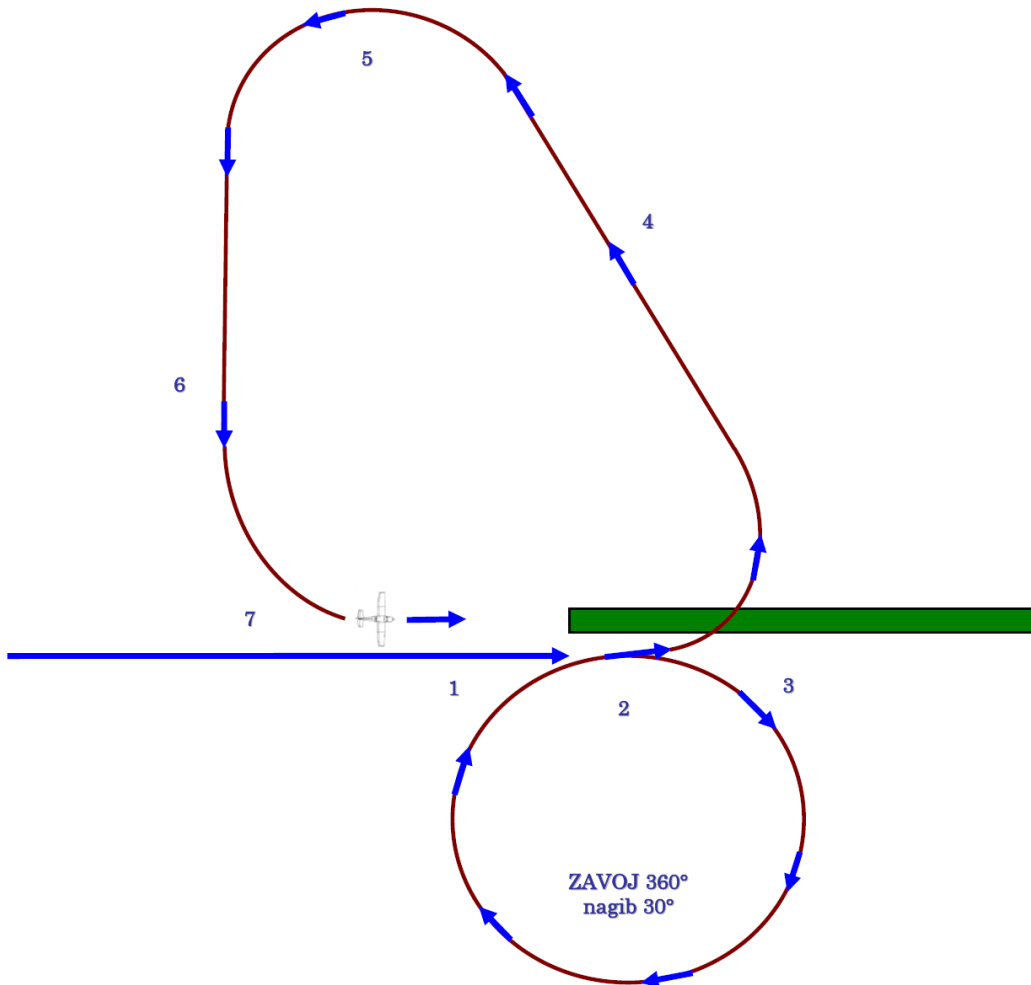
1. Po vzletu na višini  $H + 50$  ft razbremeniti motor in uvleči zakrilca
2. Prvi zavojev na višini  $H + 100$  ft (nagib zrakoplova do  $30^\circ$ ) – prvi in drugi zavojev sta združena v enega za  $180^\circ$
3. Zavojev je zaključen na poziciji  $45^\circ$  glede na konec VPS na višini  $H + 200$  ft
4. Pred tretjim zavojev, ki se začne na poziciji  $45^\circ$  glede na začetek VPS (združen s četrnim) odvzeti plin in izvleči zakrilca
5. pristajanje v smeri VPS na višini  $H + 100$  ft

**OPOMBA:**

Pri izvajanju vaje je potrebno posebno pozornost posvečati zmogljivostim zrakoplova in se jih prilagajati; posledično lahko nastanejo odstopanja od predvidenih parametrov.

PRILOGA ŠT. 4

IMITACIJA ODPOVEDI MOTORJA



**Elementi imitacije:**

1. Začetek imitacije nad VPS na višini  $H + 750$  ft ali  $H + 1000$  ft
2. Prvi zavojev za  $360^\circ$  v desno s hitrostjo najboljše finese (nagib zrakoplova do  $30^\circ$ )
3. Zavojev v levo za  $90^\circ$
4. Proti tretjemu zavoju šolskega kroga
5. Tretji zavojev šolskega kroga (višina na tej poziciji  $H + 500$  ft)
6. Glede na situacijo (proračun višine) izvleči zakrilca
7. V smeri VPS – pristaneek z minimalno hitrostjo na točko "T"

**OPOMBA:**

Pri izvajanju vaje je potrebno upoštevati zmogljivosti danega zrakoplova (hitrosti, nagib) – vaja predstavlja postopek v sili!

**V A J E**  
 prešolanje pilotov za tip ULN – motorno letalo

**VAJA 1 (informativni let – 1 let, čas trajanja 00:30)**

Datum	Št. letov	Čas	Podpis
	○ ○ ○ ○ ○ ○		
	○ ○ ○ ○ ○ ○		

**VAJA 2 (pilotažna cona – 3 leti, čas trajanja 01:30)**

Datum	Št. letov	Čas	Podpis
	○ ○ ○ ○ ○ ○		
	○ ○ ○ ○ ○ ○		

**VAJA 3 (šolski krogi za urjenje – 18 letov, čas trajanja 01:30)**

Datum	Št. letov	Čas	Podpis
	○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○		
	○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○		
	○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○		
	○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○		

**VAJA 4 (cona nizkega letenja – 5 letov, čas trajanja 00:30)**

Datum	Št. letov	Čas	Podpis
	○ ○ ○ ○ ○ ○		
	○ ○ ○ ○ ○ ○		

**VAJA 5 (imitacija odpovedi motorja – 5 letov, čas trajanja 01:00)**

Datum	Št. letov	Čas	Podpis
	○ ○ ○ ○ ○ ○		
	○ ○ ○ ○ ○ ○		

SKUPAJ	Št. letov	Čas	Podpis



METLIKA, \_\_\_\_\_

Op. št.: \_\_\_\_\_

# POTRDILO

## O OPRAVLJENEM TEORETIČNEM USPOSABLJANJU

POTRJUJEMO, DA JE KANDIDAT / KA \_\_\_\_\_,

ROJEN / A \_\_\_\_\_ V \_\_\_\_\_ V NAŠI LETALSKI

ŠOLI OPRAVIL / A PREDPISANO TEORETIČNO USPOSABLJANJE ZA PRIDOBITEV LICENCE

PILOT ULN – MOTORNO LETALO.

KANDIDAT / KA JE VPISAN / A V DNEVNIK PREDAVANJ POD ZAPOREDNO ŠT. \_\_\_\_\_.

TEORETIČNO IZOBRAŽEVANJE JE OBSEGALO \_\_\_\_\_ UR V OBLIKI ORGANIZIRANIH

PREDAVANJ IN SAMOSTOJNEGA INDIVIDUALNEGA UČENJA.

**PODPIS ODGOVORNE OSEBE:** \_\_\_\_\_

ŽIG