

1 Doba letu je definována jako:

- celková doba od okamžiku, kdy se letoun pohne, dokud se po skončení letu nezastaví
- doba od zahájení vzletu do dosednutí při přistání
- celková doba od prvního vzletu do posledního přistání v souvislosti s jedním nebo více po sobě následujícími lety
- doba od spuštění motoru za účelem vzletu do opuštění letadla po vypnutí motoru

2 Co je třeba vzít v úvahu při plánování letu nad vodou, když při nouzovém přistání nelze doletět na zem?

- pro všechny cestující musí být k dispozici plovací vesty nebo záchranné čluny
- během celého letu musí být spojení s nejbližším stanovištěm služby řízení letů
- letový plán musí obsahovat přesné traťové body
- během celého letu musí být odpovídač sekundárního radaru nastaven na kód 7600

3 Který z následujících jevů má vliv na hluk vnímaný osobou na zemi?

- 1) nastavení výkonu motoru
- 2) otáčky vrtule
- 3) poloha podvozku
- 4) poloha vztlakových klapek
- 5) trať letu
- 6) výška letu nad zemí
- 7) pravidla letu

- 1, 2, 3, 4, 5, 6
- 1, 5, 6
- 1, 5, 6, 7
- 3, 4, 5, 6, 7

4 Jak může pilot motorového letadla snížit na minimum hluk vydávaný při sestupu a přiblížení?

- vysoké přiblížení s nastavením minimálního výkonu, pozdější sestup, pozdější konfigurace, dodržení stanovených příletových tratí
- nízké přiblížení s nastavením minimálního výkonu, pozdější konfigurace, strmé přiblížení, dodržení stanovených příletových tratí
- normální přiblížení s nastavením normálního výkonu, konfigurace před zahájením klesání, nejkratší možná příletová trať
- klesání a přiblížení v přistávací konfiguraci, dodržení úhlu sestupu 3°, přímé přiblížení kdykoliv je to možné

5 Kdy je třeba se vyhýbat zatáčkám v malých výškách nad vesnicemi s ohledem na protihlukové postupy?

- při klesání
- při horizontálním letu
- při stoupání
- při přiblížení

6 Jak mají být prováděny odlety v blízkosti vesnic?

- nízko a rychle mezi vesnicemi
- pomalu s nízkými otáčkami vrtule
- vesnice mají být obletány a přelétány v dostatečné výšce
- stoupání a změny směru mají být prováděny co nejpomaleji

7 U kterého druhu motoru lze předpokládat požár karburátoru?

- pístový motor
- elektromotor
- turbínový motor
- turbovrtulový motor

8 Proč je nebezpečné pumpovat plynovou pákou při spouštění motoru ve studeném počasí?

- může to způsobit požár karburátoru
- může dojít k tvorbě námrazy v karburátoru
- rozředí se tím olej
- může dojít ke spuštění motoru s nedostatečným výkonem

9 Jaké nebezpečí existuje při spouštění motoru?

- jiskření
- požár kabeláže
- požár karburátoru
- výfuk dýmu

10 Může být znovu spuštěn motor, na kterém byl před tím požár?

- ne, nebezpečí nového vznícení požáru by bylo příliš vysoké
- ano, pokud letadlo letí v bezpečné výšce
- ano, ale pouze na zemi pro účely pojiždění
- ano, ale pouze došlo-li během spouštění motoru k požáru karburátoru

11 Jaký plyn je při požáru motoru nejnebezpečnější?

- kyslík
- dusík
- kysličník uhelnatý
- kysličník uhličitý

12 Při požáru motoru vnikne do pilotní kabiny dým. Co je třeba okamžitě učinit?

- vypnout topení a ventilaci
- vypnout hlavní vypínač a zapalování
- vypnout avioniku a osvětlení kabiny
- vypnout ohřev Pitotovy trubice a čelního skla

13 Co má být první akcí při požáru kabeláže za letu?

- vypnout hlavní vypínač
- uzavřít palivový ventil
- otevřít okna
- otevřít větrání kabiny

14 Jaká hasící látka je nejméně vhodná pro hašení požáru letadla?

- pěna
- prášek
- voda
- halon

15 Za letu se za přístrojovou deskou objeví trocha dýmu. Lze předpokládat požár elektrického systému. Co má udělat pilot s ohledem na letovou příručku?

- vypnout hlavní vypínač
- vypnout topení
- vypnout motor
- použít hasící přístroj

16 Za letu se za přístrojovou deskou objeví trocha dýmu. Lze předpokládat požár motoru. Co má pilot udělat s ohledem na letovou příručku?

- vypnout hlavní vypínač
- vypnout topení
- vypnout motor
- použít hasící přístroj

17 Střih větru je:

- pomalý nárůst rychlosti větru ve výškách nad 13000 ft
- sestupný vítr za pohořím
- změna vertikální nebo horizontální složky a směru větru
- změna rychlosti větru o více než 15 kt

18 Jaký meteorologický jev typicky souvisí se stříhem větru?

- bouřky
- teplá fronta
- mlha
- stabilní oblasti vysokého tlaku vzduchu

19 Kdy lze očekávat stříh větru?

- při průletu teplou frontou
- při inverzi
- ze bezvětří ve studeném počasí
- za letních dnů za bezvětří

20 Při přiblížení je zaznamenán stříh větru se snížením čelní složky větru. Jak se změní trajektorie letu a indikovaná rychlost (IAS), neprovede-li pilot žádné korekce?

- trajektorie se sníží, IAS klesne
- trajektorie se zvýší, IAS klesne
- trajektorie se sníží, IAS vzroste
- trajektorie se zvýší, IAS vzroste

21 Při přiblížení je zaznamenán stříh větru s nárůstem čelní složky větru. Jak se změní trajektorie letu a indikovaná rychlost (IAS), neprojde-li pilot žádné korekce?

- trajektorie se sníží, IAS klesne
- trajektorie se zvýší, IAS klesne
- trajektorie se sníží, IAS vzroste
- trajektorie se zvýší, IAS vzroste

22 Při přiblížení je zaznamenán stříh větru s poklesem zadní složky větru. Jak se změní trajektorie letu a indikovaná rychlost (IAS), neprovede-li pilot žádné korekce?

- trajektorie se sníží, IAS klesne
- trajektorie se zvýší, IAS vzroste
- trajektorie se sníží, IAS vzroste
- trajektorie se zvýší, IAS klesne

23 Po vzletu nastal stříh větru se snížením čelní složky větru. Výsledkem je:

- letadlo letí nad očekávanou trajektorií stoupání
- pravá vzdušná rychlost (TAS) vzroste
- letadlo letí pod očekávanou trajektorií stoupání
- traťová rychlost (GS) klesne

24 Jak lze za letu rozpoznat stříh větru?

- náhlé změny polohy letadla, rychlosti letu a stoupavosti
- náhlé změny kurzu, rychlosti zatačení, otáček motoru a teploty oleje
- nečekaný nástup kouřma související s vysokými straty, které následují oblohu bez oblačnosti a s bezvětřím
- náhlé změny tlaku oleje, teploty oleje, otáček motoru a nadmořské výšky

25 Jaký jev lze očekávat v bodu 2 mikroburstu? Viz příloha (OPR-001)

- pokles stoupavosti
- nárůst rychlosti letu
- zmenšení úhlu klesání
- stejný úhel klesání

26 Jaký jev lze očekávat v bodu 3 mikroburstu? Viz příloha (OPR-001)

- pokles rychlosti letu
- nárůst rychlosti letu
- pokles stoupavosti
- konstantní rychlost klesání

27 Jak se lze vyhnout vlétnutí do stříhu větru?

- neprovádět vzlet a přistání při intenzivních přeháňkách nebo bouřkách
- vyhnout se oblastem srážek, zejména v zimě, volit malé výšky letu
- vyhnout se termicky aktivním oblastem, zejména v létě, nebo létat pod těmito oblastmi
- neprovádět vzlety a přistání v horském terénu a je-li to možné, létat v rovinných oblastech

28 Co má pilot provést, když nastal stříh větru?

- 1. snížit rychlost letu**
- 2. zasunout podvozek a klapky**
- 3. zachovat stávající konfiguraci**
- 4. nastavit výkon motoru**

- 1 a 2
- 3 a 4
- 1 a 3
- 2 a 4

29 Po vzletu v počáteční fázi stoupání dojde k nečekaně silnému nárůstu rychlosti letu. Co může následovat, vlétlo-li letadlo do mikroburstu?

- pokles stoupavosti a rychlosti letu
- nárůst stoupavosti a rychlosti letu
- nárůst stoupavosti a pokles rychlosti letu
- pokles stoupavosti a nárůst rychlosti letu

30 Letadlo ihned po vzletu vlétne nečekaně do mikroburstu. Jak se lze vyhnout nechtěnému klesání?

- nastavit maximální výkon, zachovat stávající konfiguraci, udržet optimální rychlost pro maximální stoupavost
- nastavit maximální výkon, zasunout klapky a podvozek, zvětšit podélný sklon až do dosažení optimální stoupací rychlosti
- nastavit maximální výkon, zachovat stávající konfiguraci, zvýšit rychlost, aby letadlo opustilo co nejdříve oblast mikroburstu
- nastavit maximální výkon, zasunout podvozek a klapky, zvýšit rychlost, levou nebo pravou zatáčkou uniknout z oblasti mikroburstu

31 Turbulence v úplavu při vzletu vznikne, jakmile letoun:

- začne zrychlovat
- dosáhne výšky 15 ft
- nadzdvihne předové kolo
- odpoutá od země hlavní podvozek

32 Turbulence v úplavu je způsobena:

- vyrovnáváním tlaku na koncích křídel
- výfukovými plyny turbínového motoru
- stříhem větru na koncích křídel
- turbulencí na závětrné straně pohoří

33 Turbulence v úplavu je zvláště intenzivní:

- při letu nízkými rychlostmi
- při letu vysokými rychlostmi
- při letu ve velkých výškách
- při letu v malých výškách

34 Turbulence v úplavu je zvláště intenzivní:

- při velké hmotnosti letadla
- při malé hmotnosti letadla
- při letu s velkým výkonem motoru
- při letu s malým výkonem motoru

35 Intenzita turbulence v úplavu závisí na:

- teplotě
- úhlu nastavení listů vrtule
- hmotnosti letadla
- nadmořské výšce letu

36 Dvě letadla stejného typu, stejných hmotností a ve stejné konfiguraci letí rozdílnými rychlostmi. Které z nich vyvolá intenzivnější turbulenci v úplavu?

- letadlo letící pomaleji
- letadlo letící rychleji
- letadlo letící ve větší nadmořské výšce
- letadlo letící v menší nadmořské výšce

37 Dvě letadla stejného typu, stejných hmotností a ve stejné konfiguraci letí rozdílnými rychlostmi a v rozdílných nadmořských výškách. Které z nich vyvolá intenzivnější turbulenci v úplavu?

- letadlo letící pomaleji
- letadlo letící rychleji
- letadlo letící ve větší nadmořské výšce
- letadlo letící v menší nadmořské výšce

38 Jaké existuje nebezpečí při vzletu za odlétajícím těžkým letounem za mírného bočního větru?

- turbulence v úplavu na vzletové dráze nebo v její blízkosti
- turbulence v úplavu je rozptýlena a odkloněna
- turbulence v úplavu rotuje rychleji a výše
- turbulence v úplavu se otáčí napříč vzletovou dráhou

39 Lehké letadlo má přistát za dopravním letadlem náležícím do kategorie turbulence v úplavu "střední" nebo "těžké" na dlouhou přistávací dráhu. Jek se může vyhnout turbulenci v úplavu od dopravního letadla?

- strmým přiblížením a dotykem se zemí až za bodem dotyku předového podvozku dopravního letadla
- nízkým přiblížením a velmi krátkým přistáním. Lehké letadlo by mělo být schopné zastavit před bodem dotyku dopravního letadla
- nízkým přiblížením a dlouhým přistáním s dotykem se zemí za bodem dotyku předového podvozku dopravního letadla
- strmým přiblížením a velmi krátkým přistáním. Lehké letadlo by mělo být schopné zastavit před bodem dotyku se zemí dopravního letadla

40 Na co je třeba dávat pozor při pojíždění za dopravním letadlem?

- vyhnout se proudu plynů za jeho motory, dodržet minimální vzdálenost 200 m
- vyhnout se proudu plynů za jeho motory, dodržet minimální vzdálenost 600 m
- vyhnout se turbulenci v úplavu, dodržet minimální vzdálenost 300 m
- vyhnout se turbulenci v úplavu, dodržet minimální vzdálenost 700 m

41 Technický problém vyžaduje provést nouzové přistání mimo letiště. Co je třeba učinit s ohledem na letovou příručku?

- zvolit vhodnou plochu pro přistání, naplánovat přiblížení, provést příslušné nouzové úkony, vyhlásit stav nouze, zahájit přiblížení ve vhodnou dobu a soustředit se na něj
- vyhlásit stav nouze, provést příslušné nouzové úkony, doletět co nejbliže k letišti, aby záchranné složky byly v blízkosti
- informovat služby řízení letového provozu a vyžádat technickou pomoc, v letové příručce vyhledat odkaz na danou situaci a provést nouzové přistání
- snížit rychlost a letadlo uvést do konfigurace pro přistání, aby pilot získal čas, vyhlásit stav nouze, provést příslušné nouzové úkony a nouzové přistání

42 Jaká metoda je vhodná pro přiblížení na nepřípravené přistání do terénu?

- strmé přiblížení pro zachování nízké hladiny hluku
- prohlídka terénu pro stanovení trajektorie přiblížení a přistání
- nízké přímé přiblížení, aby byl zajištěn vizuální kontakt se zemí
- rychlé přiblížení, kontrola výkonu, přistání s co nejkratším dojezdem

43 Jaká plocha je vhodná pro přistání mimo letiště?

- zorané pole
- plocha pro sport na vesnici
- sklizené obilné pole
- paseka s vysokou suchou trávou

44 Nouzové přistání je:

- provedeno jako reakce na okolnosti nutící letadlo přistát
- provedeno při pokusu zachovat bezpečnost letadla a osob na palubě
- provedeno bez výkonu motorů
- provedeno se zasunutými klapkami

45 Přistání provedené za okolností nutících letadlo k přistání je:

- nouzové přistání
- bezpečnostní přistání
- urgentní přistání
- přistání mimo letiště

46 Bezpečnostní přistání je:

- provedeno jako reakce na okolnosti nutící letadlo přistát
- provedeno jako pokus zachovat bezpečnost letu
- provedeno při vysazení pohonné jednotky letadla
- provedeno se zasunutými klapkami

47 Která z následujících ploch je nejvhodnější pro přistání mimo letiště?

- lehce hnědé pole s málo vzrostlými plodinami
- louka bez zvířat
- pole se vrostlou vlnící se úrodou
- jezero s klidnou hladinou

48 Jak se má pilot připravit na let VFR na dlouhou vzdálenost nad vodou, je-li nepravděpodobné, že při vysazení motoru lze dosáhnout pobřeží?

- mít k dispozici plovací vesty nebo záchranné čluny pro všechny osoby na palubě
- podat letový plán obsahující přesné traťové body
- být připraven letět s odpovídačem sekundárního radaru
- udržovat nepřetržité spojení se službami řízení letového provozu

49 Co má obsahovat instruktáž pro cestující v případě neodkladného nouzového přistání?

- druh nebezpečí, úmysl, bezpečnostní poloha, evakuační cesty, činnost po přistání
- jak pracuje palubní radiostanice, kód nouzového majáku polohy, telefonní číslo na příslušné stanoviště pátrání a záchrany
- jak číst seznam nouzových úkonů, jak vypnout motor, telefonní číslo na domácí letiště
- krevní skupiny osob na palubě, umístění soupravy pro první pomoc

50 Brzdy a kola jsou po bezpečnostním přistání velmi horké. Jak se k nim má pilot přibližovat?

- zleva nebo zprava
- zepředu nebo zezadu
- pod úhlem 45°
- zepředu a zleva nebo zprava

51 Co může nastat při přehřátí brzd?

- zasažené pneumatiky se mohou roztrhnout podélně
- zasažené pneumatiky se mohou roztrhnout příčně nebo ve směru rotace
- zasažené brzdy je třeba chladit halonem
- je třeba odstranit kryty kol, aby se zlepšilo chlazení

52 V případě nouzového přistání na vodu se mají záchranné vesty nafukovat:

- před opuštěním letadla
- při opuštění letadla
- po opuštění letadla
- po opuštění letadla v bezpečné vzdálenosti asi 10 m

53 Jaký je účinek mokré trávy na délku vzletu a přistání?

- zkrácení délky vzletu a prodloužení délky přistání
- prodloužení délky vzletu a prodloužení délky přistání
- prodloužení délky vzletu a zkrácení délky přistání
- zkrácení délky vzletu a zkrácení délky přistání

54 Kdy je vzletová a přistávací dráha považována za znečištěnou?

- je-li více než 25 % povrchu pokryto vodou, rozbředlým sněhem, sněhem nebo ledem silnějším než 3 mm
- je-li více než 50 % povrchu požadované délky a šířky dráhy pokryto vodou, rozbředlým sněhem nebo ledem více než 3 mm hlubokým
- je-li více než 75 % požadované délky a šířky dráhy pokryto znečištěním jako sníh, zmrázky, led, písek
- je-li více než 50 % požadované délky a šířky dráhy pokryto znečištěním jako sníh, zmrázky, led, písek

55 Jaké musí být minimální pokrytí dráhy ledem nebo sněhem, aby byla znečištěnou?

- 75 %
- 50 %
- 10 %
- 0,25

56 Mokrý sníh na dráze může způsobit:

- zvětšenou délku rozjezdu při vzletu
- snížený odpor při rozjezdu během vzletu
- nárůst vztlaku
- pokles vztlaku

57 Jaké nebezpečí pro letadla představuje stojatá voda na dráze?

- zvýšený odpor při rozjezdu během vzletu
- snížený odpor při rozjezdu během vzletu
- zvýšení vztlaku
- snížení vztlaku

58 Jaké nebezpečí pro přistávající letadlo představuje intenzivní dešťová přeháňka?

- posun označení prokluzu pneumatiky
- delší brzdná vzdálenost kvůli akvaplaninku
- zmenšená brzdná vzdálenost kvůli akvaplaninku
- obtížné podrovnání kvůli odrazu světla

59 Jak se chovat při očekávaném akvaplaninku po přistání?

- otáčejí-li se všechna kola, brzděte mírně a směr udržujte kormidly
- intenzivně brzděte, abyste snížili rychlost letadla pod kritickou rychlost akvaplaninku, a pak pokračujte normálně v přistávání
- přidejte výkon a pro brzdění využijte klapky a spoilery
- vybočte letadlo výchylkou křidélek a opačnou výchylkou směrovky, abyste využil trup letadla k aerodynamickému brzdění

60 Jak má být provedeno přistání na znečištěnou dráhu, je-li nevyhnutelné?

- přiblížení s minimální možnou boční složkou větru, maximální nastavení klapek, pevný dotyk na minimální rychlosti, brzdit opatrně
- přiblížení na minimální možné boční složce větru, minimální nastavení klapek, měkký dotyk na minimální rychlosti, nebrzdit
- přiblížení na minimální možné boční složce větru, minimální nastavení klapek, měkký dotyk s pozitivním podélným sklonem a minimální rychlostí, nebrzdit
- přiblížení na minimální možné boční složce větru, minimální nastavení klapek, dotyk s negativním podélným sklonem a na minimální rychlosti, brzdit opatrně