

# Letecké předpisy

## Pravidla létání

1. Definice dohlednosti zní
  - a) dohlednost dopředu z kabiny letadla za letu
  - b) schopnost vidět a rozeznávat význačné neosvětlené předměty ve dne a světla v noci, daná meteorologickými podmínkami a vyjádřená v jednotkách délkové míry
  - c) schopnost vidět a rozeznávat význačné neosvětlené předměty ve dne a světla v noci z kabiny letadla za letu
2. Hladina je
  - a) výraz vyjadřující pouze hladinu atmosférického tlaku vztažený k e stanovenému tlakovému údaji 1013,2 hPa (1013,2 mb)
  - b) výraz vyjadřující pouze hladinu atmosférického tlaku vztažený k hladině moře a oddělený od ostatních hladin stanovenými tlakovými intervaly
  - c) všeobecný výraz používaný k vyjádření vertikální polohy letadla znamenající buď výšku nad zemí, nadmořskou výšku nebo letovou hladinu
3. Definice hlásného bodu zní
  - a) stanovené zeměpisné místo (obvykle vyznačené radionavigačním zařízením) vzhledem k němuž se může hlásit poloha letadla
  - b) místo, odkud posádka podává informace o poloze, provozních a povětrnostních podmínkách letu
  - c) stanovené zeměpisné místo, ke kterému se vztahují hlášení letu
4. Instrukce řízení letového provozu jsou příkazy vydané řízením letového provozu jejichž účelem je
  - a) přikázat pilotovi, aby provedl určitou činnost
  - b) požádat pilota, aby provedl určitou činnost
  - c) doporučit pilotovi, aby provedl určitou činnost
5. Koncová řízená oblast je
  - a) řízená oblast ustanovená obvykle v místech, kde se letové cesty a letové linie sbíhají v blízkosti jednoho nebo více hlavních letišť
  - b) řízený vzdušný prostor sahající od povrchu země do stanovené výšky zahrnující letové cesty a letové linie sbíhající se v blízkosti jednoho nebo více hlavních letišť
  - c) řízená oblast ustanovená v blízkosti jednoho nebo více hlavních letišť sahající nahoru od stanovené výšky nad zemí
6. Kurs je
  - a) vypočítaný směr letu s ohledem na opravy od magnetického severu
  - b) směr podélné osy letadla, vyjádřený ve stupních od severu
  - c) vypočítaný směr letu opravený o snos větru a kompasové chyby
7. Letecká informační příručka je
  - a) příručka vydaná výrobcem obsahující informace o výkonech a omezeních letadla
  - b) příručka vydaná státem nebo pověřenou organizací obsahující letecké informace trvalého charakteru důležité pro letecký provoz
  - c) příručka vydaná provozovatelem obsahující letecké informace trvalého charakteru
8. Letecká stanice je
  - a) stanice letecké pohyblivé služby
  - b) letadlová stanice letecké pohyblivé služby
  - c) pozemní stanice letecké pohyblivé služby
9. Letiště AFIS je letiště, na kterém se známému provozu poskytuje
  - a) letová informační a pohotovostní služba
  - b) letecká informační a pohotovostní služba
  - c) letová poradní služba
10. Letiště je
  - a) vymezená plocha na zemi nebo na vodě (včetně budov, zařízení a vybavení) a určená zcela nebo zčásti pro přilety, odlety a pohyby letadel na zemi
  - b) plocha vymezená pro vzlet a přistání na zemi nebo vodě (včetně budov, zařízení a vybavení)
  - c) zvlášť vymezená, upravená a vybavená obdélníková část provozní plochy pozemního letiště určená pro vzlety a přistání letadel
11. Letiště AFIS je letiště, na kterém je známému provozu poskytována

- a) letová informační služba
  - b) letová poradní služba
  - c) letová informační a pohotovostní služba
12. Letištní letová informační služba (AFIS) je letová informační služba na stanoveném letišti poskytována pro bezpečné a účinné provádění
- a) letištního provozu
  - b) letového provozu
  - c) leteckého provozu
13. Letištní okruh je vzdušný prostor stanovených rozměrů ustanovený okolo letiště pro ochranu
- a) leteckého provozu
  - b) letištního provozu
  - c) letového provozu
14. Letištní provoz je
- a) všechna letadla za letu nebo pohybující se na provozní ploše
  - b) veškerý provoz na provozní ploše letiště
  - c) veškerý provoz na provozní ploše letiště a všechna letadla letící po letištním okruhu, vstupující do něj nebo jej opouštějící
15. Definice letové dohlednosti zní
- a) schopnost vidět a rozeznávat význačné předměty ve dne a světla v noci
  - b) dohlednost dopředu z kabiny letadla za letu
  - c) schopnost vidět a rozeznávat význačné předměty ve dne a světla v noci z kabiny letadla
16. Letová cesta je
- a) schválená trať pro lety mezi dvěma místy
  - b) řízená oblast nebo její část vymezeného vzdušného prostoru, v jehož hranicích musí být let proveden a vybavená radionavigačními zařízeními
  - c) vymezený vzdušný prostor mezi dvěma nebo několika místy vybavený radionavigačními prostředky
17. Letová hladina je
- a) hladina dodržovaná letadlem během značné části letu
  - b) hladina stálého atmosférického tlaku vztažená ke stanovenému tlakovému údaji 1013,2 hPa a oddělená od ostatních takových hladin stanovenými tlakovými intervaly
  - c) výraz používaný k vyjádření vertikální polohy letadla znamenající buď výšku nad zemí nebo nad mořem
18. Tlakový výškoměr, který je cejchován podle standardní atmosféry, když je nastaven na QNH zobrazí
- a) výšku nad zemí
  - b) výšku nad letištěm
  - c) nadmořskou výšku
19. Tlakový výškoměr, který je cejchován podle standardní atmosféry, když je nastaven na tlak 1013,2 hPa zobrazí
- a) letové hladiny
  - b) nadmořské výšky
  - c) referenční výšky
20. Letové provozní služby jsou všeobecný výraz zahrnující
- a) letovou informační službu, pohotovostní službu, letovou poradní službu a službu řízení letového provozu
  - b) letovou informační službu, pohotovostní službu a službu řízení letového provozu
  - c) oblastní službu řízení, přibližovací službu řízení nebo letištní službu řízení
21. Letové povolení je povolení vydané veliteli letadla provést let nebo v letu pokračovat za podmínek určených
- a) ohlašovnou letových provozních služeb
  - b) stanovištěm řízení letového provozu
  - c) zástupcem provozovatele
22. Letový provoz zahrnuje
- a) všechny činnosti a služby sloužící létání jako celku
  - b) všechna letadla za letu
  - c) všechna letadla za letu nebo pohybující se na provozní ploše
23. Meteorologické podmínky pro let za viditelnosti jsou podmínky, které jsou stejné nebo lepší než stanovená minima vyjádřená
- a) dohledností, vzdáleností od oblaků a základny oblačnosti
  - b) letovou dohledností a vzdáleností od oblaků

- c) přízemní dohledností, vzdáleností od základny oblačnosti a oblaků
24. Nebezpečný prostor je vymezený vzdušný prostor, ve kterém je ve vyhlášené době činnost pro lety letadel
- nebezpečná
  - zakázaná
  - omezená
25. Noc je podle definice doba mezi západem a východem slunce podle
- místního poledníku
  - souřadnic vztažného bodu letiště
  - kalendáře
26. Vymezená plocha na pozemním letišti, určená k umístění letadel, pro nastupování a vystupování cestujících, pro nakládání a vykládání pošty nebo zboží, pro jejich plnění pohonnými hmotami a odstavování a ošetřování je plocha
- provozní
  - odbavovací
  - odstavná
27. Pohybová plocha je
- část letiště určená pro vzlety a přistání letadel a pro pohyby letadel na zemi související se vzlety a přistáními s výjimkou odbavovacích ploch
  - část letiště určená pro vzlety, přistání a pojiždění letadel sestávající z provozní plochy a odbavovacích ploch
  - zvlášť vymezená a upravená plocha určená pro pohyby letadel
28. Prostory letových provozních služeb jsou abecedně označené vzdušné prostory stanovených rozměrů, uvnitř kterých mohou být prováděny určité druhy letů, jsou pro ně vymezena pravidla provozu a
- služby řízení letového provozu
  - letové provozní služby
  - letové poradní a informační služby
29. Provozní plocha je podle definice
- část letiště určená pro vzlety a přistání letadel
  - část letiště určená pro vzlety, přistání a pojiždění letadel
  - část letiště určená pro vzlety, přistání a pojiždění letadel s výjimkou odbavovacích ploch
30. Převodní výška je
- výška, ve které nebo pod níž se lety řídí ve výškách nad mořem
  - výška, ve které nebo pod níž se lety řídí ve výškách nad zemí
  - výška, ve které nebo pod níž se lety řídí v nadmořských výškách, nebo tam, kde je to povoleno leteckým úřadem, nad letištěm
31. Definic přízemní dohlednosti zní
- dohlednost na letišti hlášená oprávněným pozorovatelem
  - dohlednost dopředu z kabiny letadla
  - schopnost vidět a rozeznávat význačné neosvětlené předměty ve dne a světla v noci
32. Rada k vyhnutí je rada poskytnutá stanovištěm letových provozních služeb stanovující změny trajektorie letu jako pomoc pilotovi
- k vyhnutí se srážce za letu
  - k předlétnutí jiného letadla
  - ke křížování s jiným letadlem
33. Řízený let je
- jakýkoliv let, na který byl podán letový plán
  - jakýkoliv let, který je předmětem letového povolení
  - jakýkoliv let, který se koná v řízené oblasti
34. Řízený okrsek je
- řízený vzdušný prostor sahající od povrchu země do stanovené výšky
  - řízený vzdušný prostor vymezený letištním řádem
  - řízený vzdušný prostor okolo letiště
35. Řízený vzdušný prostor je vymezený vzdušný prostor, ve kterém se poskytuje služba řízení letového provozu v souladu s klasifikací vzdušného prostoru letům
- IFR
  - VFR

- c) IFR a VFR
36. Skupinový let je let dvou nebo více letadel provádějících společný úkol, přičemž jejich vzájemná vzdálenost není větší než
- 50 m
  - 100 m
  - 150 m
37. Trať je
- stanovená trať určená k usměrňování toku letového provozu
  - dráha letu letadla promítnutá na povrch země, jejíž směr se v kterémkoliv bodě vyjadřuje ve stupních měřených od severu
  - stanovená trať letu, jejíž směr se v kterémkoliv bodě vyjadřuje ve stupních měřených od severu
38. Velitel letadla je
- pilot letadla odpovědný za stav letadla a jeho posádky, přípravu a provedení letu
  - pilot letadla odpovědný za dodržení všech předpisů a nařízení během letu
  - pilot letadla odpovědný za provedení letu a bezpečnosti cestujících a přepravovaného nákladu
39. Vertikální vzdálenost hladiny, bodu nebo předmětu považovaného za bod, měřená od stanoveného základního údaje je
- výška
  - výška nad terénem
  - výška nad zemí
40. Výška letu nad letištěm je
- výška letu letadla měřená výškoměrem nastaveným na QNH daného letiště
  - výška letu letadla měřená výškoměrem nastaveným na QFE daného letiště
  - výška letu letadla měřená výškoměrem nastaveným na QFF daného letiště
41. Altitude je
- výška letu letadla nad úrovní letiště
  - výška letu nad zemí
  - výška letu měřená od střední hladiny moře
42. Vzletová a přistávací dráha je
- část provozní plochy, používaná k přistáním a vzletům letadel
  - provozní plocha používaná k přistáním, vzletům a pojiždění letadel
  - zvlášť vymezená, upravená a vybavená obdélníková část provozní plochy pozemního letiště určená pro přistání a vzlety letadel
43. Základna oblačnosti je výška základny nejnižší vrstvy oblaků nad zemí nebo nad vodou pod 6000 m, pokrývající více než
- čtvrtinu oblohy
  - třetinu oblohy
  - polovinu oblohy
44. Definice zvláštního letu VFR zní
- řízený let VRF povolený v řízeném okrsku letiště
  - let VRF, kterému vydala služba řízení letového provozu povolení k letu v řízeném okrsku v meteorologických podmínkách horších než VMC
  - let VRF povolený v okrsku letiště v meteorologických podmínkách horších než IMC
45. Pravidla létání upravují lety nad územím státu
- všech letadel
  - všech dopravních letadel
  - všech civilních letadel
46. Lety a pojiždění po pohybové ploše letiště se musí konat podle všeobecných pravidel a dále za letu buď
- s dodržением předepsaných vzdáleností
  - podle pravidel letu za viditelnosti při dodržení stanovených podmínek podle pravidel pro lety bez viditelnosti země
  - podle pravidel letu za viditelnosti při dodržení stanovených podmínek nebo podle pravidel letu podle přístrojů
47. Odpovědnost velitele letadla
- velitel letadla má právo a odpovídá s konečnou platností rozhodnout o provedení letu
  - velitel letadla odpovídá za provedení letu i v případě, když obdržel povolení ke vzletu od služeb řízení letového provozu
  - velitel letadla odpovídá za provedení letu podle pravidel létání, ať letadlo sám řídí či nikoliv, vyjma případů, když si okolnosti vynutí odchylku od těchto pravidel v zájmu bezpečnosti

48. Před zahájením letu je velitel letadla povinen seznámit se
- s leteckou informační příručkou
  - s letovou a provozní příručkou
  - se všemi informacemi, potřebnými k provedení zamýšleného letu, kterou jsou k dosažení
49. Předletová příprava musí zahrnovat pečlivé prostudování platných meteorologických zpráv a předpovědí, stanovení požadavku pohonných hmot a určení náhradního postupu pro případ, že nebude možné let dokončit tak, jak byl zamýšlen
- lety vně letištního okruhu a pro všechny lety podle přístrojů
  - všechny lety
  - pro lety podle přístrojů
50. Předletová příprava pro lety vně letištního okruhu a pro všechny lety podle přístrojů musí zahrnovat
- pečlivé prostudování meteorologických zpráv a předpovědí, záložních letišť a určení náhradního postupu pro případ, že nebude možné let dokončit
  - pečlivé prostudování platných meteorologických zpráv a předpovědí, stanovení požadavku pohonných hmot a určení náhradního postupu pro případ, že nebude možné let dokončit tak, jak byl zamýšlen
  - pečlivé prostudování mapových podkladů, meteorologických zpráv, stanovení množství pohonných hmot a určení náhradního postupu pro případ letu na náhradní letiště
51. Velitel letadla a členové posádky nesmí zahájit let je-li jejich schopnost snížena zejména
- vlivem alkoholického nápoje, omamného prostředku, léku, únavou, nevolností, úrazem nebo nemocí
  - vlivem alkoholického nápoje, drog, léků
  - vlivem alkoholického nápoje, omamného prostředku, nemocí, nevolností nebo únavou
52. Let musí být prováděn a s letadlem zacházeno tak, aby
- nedošlo k letecké nehodě
  - nebyla ohrožena bezpečnost cestujících a posádky letadla, osob a majetku na zemi
  - nebyl ohrožena bezpečnost cestujících, nákladu, osob a majetku na zemi
53. Minimální výšky
- s výjimkou vzletu nebo přistání nebo s výjimkou povolení vydaného leteckým úřadem, se musí let nad hustě zastavěnými místy nebo nad shromaždištěm lidí na volném prostranství konat v takové výšce, která dovolí v případě vzniklého nebezpečí přistát bez ohrožení osob nebo majetku na zemi
  - s výjimkou vzletu nebo přistání nebo s výjimkou povolení vydaného službou řízení letového provozu, se musí let nad hustě zastavěnými místy konat v takové výšce, která dovolí v případě vzniklého nebezpečí přistát bez ohrožení osob nebo majetku na letišti
  - s výjimkou vzletu se musí let nad hustě zastavěnými místy nebo shromaždištěm lidí konat v takové výšce, která umožní v případě nebezpečí přistát bez ohrožení osob nebo majetku na zemi
54. Nejnižší použitelná letová hladina je nejbližší letová hladina nad nadmořskou výškou
- 1 000 stop
  - 1 500 stop
  - 5 000 stop
55. Hladiny, ve kterých se má let nebo jeho část provést, musí být u letů po trati jež se provádí do 300 m nad zemí
- výšky nad zemí
  - nadmořské výšky
  - výšky nad letišťem
56. Shazovat jakékoliv předměty za letu nebo rozprašovat chemické látky se smí jen
- v době mezi východem a západem slunce
  - za podmínek stanovených provozovatelem a podle příslušných směrnic
  - za podmínek stanovených leteckým úřadem a podle příslušných informací a povolení
57. Akrobatické lety
- akrobatické lety se smí provádět jen mezi východem a západem slunce
  - akrobatické lety se smí provádět jen ve vymezených prostorech a podle příslušných informací a povolení
  - akrobatické lety se smí provádět jen za podmínek stanovených Úřadem pro civilní letectví a podle příslušných informací a povolení
58. V zakázaném prostoru, nebo v prostoru, ve kterém byla vyhlášena letecká omezení, letadlo
- nesmí letět s výjimkou letů vykonávaných v souladu s podmínkami omezení nebo se svolením leteckého úřadu
  - nesmí letět s výjimkou případů schválených provozovatelem
  - nesmí letět s výjimkou letů vykonávaných v souladu s podmínkami omezení nebo se svolením Ministerstva obrany

59. Skupinové lety se smí provádět jen za podmínek stanovených
- výrobcem
  - provozovatelem
  - Úřadem pro civilní letectví
60. Letadlo nesmí letět v takové vzdálenosti od jiného letadla, která by
- byla menší než 150 m
  - mohla omezit jiné letadlo
  - vytvářela nebezpečí srážky
61. Letadlo, mající přednost, musí udržovat svůj kurs a rychlost
- tyto podmínky nesmí měnit
  - nesmí měnit kurz, rychlost však ano
  - toto pravidlo však nezbavuje velitele letadla odpovědnosti provést takové opatření, které nejlépe zabráni srážce
62. Letadlo, které je podle pravidel povinno dát přednost jinému letadlu (to provede s výjimkou případů, kdy se druhé letadlo nachází v bezpečné vzdálenosti) se musí
- vyhnout tak, aby byla mezi letadly dodržena vodorovná vzdálenost 300 m
  - vyhnout tím, že nadletí, podletí nebo křížuje jeho trať před ním
  - vyhnout tak, aby byla mezi letadly dodržena vertikální vzdálenost 150 m
63. Letadlo, které podle pravidel vyhýbání je povinno dát přednost jinému letadlu, to provede tím, že
- změní kurs letu vlevo
  - nadletí, podletí nebo křížuje jeho trať před ním tak, aby byla zajištěna bezpečná vzdálenost mezi letadly
  - podletí nebo mine toto letadlo v předepsané vzdálenosti
64. Letadlo, které je podle pravidel vyhýbání povinno dát přednost jinému letadlu to provede, s výjimkou případů, kdy se letadlo nachází v bezpečné vzdálenosti tím že toto letadlo nadletí, podletí nebo křížuje jeho trať před ním, musí přitom brát v úvahu
- vliv turbulence v úplavu a meteorologické podmínky
  - vliv turbulence v úplavu, meteorologické podmínky, velikost letadel
  - vliv turbulence v úplavu, meteorologické podmínky, rychlost, rozměry a hmotnost letadel
65. Letí-li dvě letadla na protínajících se tratiích v přibližně stejné hladině, musí se letadlo, které má druhé po své pravé straně vyhnout, vyjma těchto případů
- kluzáky se musí vyhnout balónům a vzducholodím
  - kluzáky se musí vyhnout balónům a letadlům, která mají ve vleku jiná letadla nebo předměty
  - kluzáky se musí vyhnout balónům
66. Je povinností pilota kluzáku vyhnout se vzducholodi na protínajících se tratiích?
- ano
  - ne
67. Je povinností pilota vzducholodi vyhnout se kluzáku na protínajících se tratiích?
- ano
  - ne
- PVB
68. Na protínajících se tratiích je povinen se vyhnout pilot?
- plynového balónu horkovzdušnému
  - horkovzdušný balón plynovému
69. Je povinností pilota kluzáku na protínajících se tratiích vyhnout se balónům?
- ano
  - ne
- PK
70. Je povinen kluzák dát přednost závěsnému kluzáku v případě letu na protínajících se tratiích?
- ano
  - ne
- PK
71. Je povinností pilota závěsného kluzáku na protínajících se tratiích dát přednost kluzáku, který letí po pravé straně?
- ano

b) ne

PVB

72. Je povinností pilota klouzavého padáku vyhnout se balónu na křížujících se tratích?

a) ano

b) ne

PK

73. Je povinností pilota klouzavého padáku dát přednost kluzáku na protínajících se tratích pokud bude kluzák po pravé straně?

a) ano

b) ne

74. Letí-li dvě letadla na vstřícných tratích nebo přibližně takových, každé z nich se vyhne změnou kursu

a) vpravo

b) vlevo

c) učiní taková opatření, která nejlépe zabrání srážce

75. Na vstřícné trati letí letadlo stejného typu. Opatření k vyhnutí provedete

a) změnou kursu vlevo

b) změnou kursu vpravo

c) vy změnou kursu vpravo, druhé letadlo vlevo

76. Předlétáváte balón. Opatření provedete

a) změnou kursu vpravo

b) změnou kursu vlevo

PK

77. Trať vašeho letu křížuje zleva doprava kluzák. Opatření k vyhnutí provede

a) kluzák

b) vy

78. Předlétávající letadlo je to, které se přibližuje k jinému letadlu zezadu na čáře svírající s rovinou souměrnosti předlétávaného letadla úhel menší než

a) 70°

b) 60°

c) 80°

PK

79. Letadlo za letu nebo pohybující se na zemi musí dát přednost letadlu, které

a) dostalo povolení pro přiblížení na přistání

b) přistává nebo je v poslední fázi přiblížení na přistání

c) nemá spojení se službou řízeného letového provozu

PK

80. Přibližují-li se dvě nebo více letadel těžších vzduchu k jednomu letišti, aby na něm přistála, musí

a) letadlo letící vlevo dát přednost letadlům přilétávajícím zprava

b) výše letící letadlo dát přednost letadlu letícímu níže

c) pomalejší letadlo dát přednost rychlejšímu

81. Velitel letadla, kterému je známo, že jiné letadlo je nuceno nouzově přistát

a) musí dát tomuto letadlu přednost

b) může přistát s tím, že okamžitě uvolní dráhu

c) může přistát, je-li v poslední fázi přiblížení na přistání

PVB

82. Všechna letadla za letu musí mít v době mezi západem a východem slunce nebo v jiné době nařizené odpovědným orgánem letových provozních služeb, rozsvícena

a) polohová světla

b) protisrážková a polohová světla

c) protisrážkový maják

83. Velitelé letadel létajících v blízkosti letiště nebo pohybujících se po letišti, jsou povinni podle jednotlivých fází letu

a) postupovat podle letového plánu

b) dodržovat postupy uvedené v AIPu

c) provádět všechny zatáčky doleva při přiblížení na přistání nebo po vzletu, pokud není přikázáno jinak

84. Velitelé letadel jsou povinni přistávat a vzletat proti větru, pokud bezpečnost, konfigurace vzletové a přistávací dráhy nebo provozní úvahy neurčí, že je výhodný jiný směr, přičemž přistání nebo vzlet s bočním nebo zadním větrem může být proveden pouze v limitu povoleném
- pro daný typ letadla
  - v provozní příručce
  - v AIPu
85. Velitel letadla, které je vybaveno radiostanicí, při přiletu na letiště, na kterém se poskytuje letištní letová informační služba, musí na příslušném kmitočtu (buď zveřejněném pro jednotlivá letiště nebo na kmitočtu určeném pro všeobecné letectví) hlásit mimo jiné
- svoji polohu
  - údaje z letového plánu
  - místo zamýšleného vstupu do letištního okruhu
86. Při přistání na neřízeném letišti musí být hlášení o přistání podáno po přistání
- co možná nejdříve
  - do 20 minut
  - do 30 minut
87. Obsahuje hlášení o přistání i letiště vzletu?
- ano
  - ne
88. Musí hlášení o přistání obsahovat i jméno velitele letadla?
- ano
  - ne
89. Obsahuje hlášení o přistání typ letadla?
- ano
  - ne
90. Zkratka UTC vyjadřuje
- světový koordinovaný čas
  - středoevropský čas
  - čas vztahovaný k nultému poledníku
91. Kontrola času musí být provedena před zahájením
- každého letu
  - řízeného letu
  - letu IFR
92. Ke každému letu až na výjimky musí velitel letadla získat letové povolení od příslušného stanoviště řízení letového provozu. Letové povolení pro řízený let se musí získat vždy
- před vstupem do řízeného okruhu
  - před jeho zahájením nebo před přechodem na takový let
  - minimálně 30 minut před jeho zahájením
93. Velitel letadla může požádat o změnu letového povolení, nejeví-li se mu letové povolení
- vhodné
  - vyhovující
  - v souladu s provozní příručkou
94. Pokud velitel letadla žádá přednostní povolení a příslušné stanoviště řízení letového provozu tak požaduje
- není povinen žádost odůvodnit
  - musí požádat o změnu letového plánu
  - musí svoji žádost odůvodnit
  - přistát na nejbližším vhodném letišti
95. Pokud odpovědný orgán letových provozních služeb nebo příslušné stanoviště řízení letového provozu nestanoví jinak, musí posádka letadla provádějící řízený let hlásit příslušnému stanovišti čas a hladinu přeletu každého povinného hlášeného bodu spolu s jakýmkoliv požadovanými informacemi
- okamžitě
  - do tří minut
  - co možná nejdříve



96. S výjimkou přistání na řízeném letišti musí řízený let ohlásit co nejdříve příslušnému stanovišti řízení letového provozu, že
- nepožaduje další služby
  - přestává být předmětem poskytování služby řízení letového provozu
  - se během letu nevyskytly žádné nedostatky
97. Posádka letadla, provádějící řízený let musí
- být neustále ve spojení na jednom z předepsaných kmitočtů
  - udržovat neustálý poslech a odpovídat na volání
  - udržovat neustálý poslech na určeném kmitočtu služby řízení letového provozu a ihned odpovídat na volání a podávat předepsaná hlášení
98. Jestliže porucha radiového zařízení zabrání udržovat spojení na určeném kmitočtu, musí posádka letadla dodržovat postupy pro ztrátu spojení uvedené v předpise
- L 6 II
  - L 10 II
  - L 11
99. Jestliže porucha radiového zařízení zabrání udržovat spojení na určeném kmitočtu, musí posádka letadla dodržovat postupy pro ztrátu spojení uvedené v předpise pro leteckou telekomunikační službu. Posádka letadla, které tvoří součást letištního provozu na řízeném letišti musí
- sledovat pokyny předávané jiným způsobem
  - sledovat letadla na okruhu, zařadit se za ně a přistát
  - sledovat instrukce, které mohou být vydané pomocí návštěvidel
100. Letí-li letadlo v meteorologických podmínkách pro let za viditelnosti, musí velitel letadla dojde-li ke ztrátě spojení při řízeném letu
- pokračovat v letu za viditelnosti a přistát na nejbližším vhodném letišti a ohlásit přistání nejrychlejším možným prostředkem příslušnému stanovišti řízení letového provozu
  - pokračovat v letu za viditelnosti, přistát na cílovém letišti a ohlásit přistání nejrychlejším možným prostředkem příslušnému stanovišti řízení letového provozu
  - pokračovat v letu na nejbližší letiště a přistání ohlásit nejbližšímu stanovišti letového provozu
101. Jestliže dojde k nezákonnému zásahu na letadle, musí posádka letadla vyvinout úsilí a uvědomit o této skutečnosti příslušné stanoviště řízení letového provozu a oznámit
- identifikaci letadla, druh zásahu, změny od platného letového plánu
  - důležité okolnosti se zásahem spojené a jakékoliv změny od platného letového plánu vzniklé v souvislosti se zásahem
  - všechny důležité okolnosti a změny od platného letového plánu
102. Jestliže dojde k nezákonnému zásahu na letadle, musí posádka letadla vyvinout úsilí a uvědomit o této skutečnosti příslušné stanoviště řízení letového provozu a oznámit důležité okolnosti se zásahem spojené a jakékoliv změny od platného letového plánu vzniklé v souvislosti se zásahem, aby toto stanoviště mohlo
- tento stav oznámit provozovateli
  - se vzniklou situací seznámit ostatní provoz
  - zajisti přednost pro dotčené letadlo a zamezit konfliktním situacím vůči ostatnímu provozu
103. Velitel civilního letadla, proti kterému se provádí zákrok, musí
- opustit zakázaný prostor
  - uposlechnou zakročující letadlo a následovat jej
  - sledovat instrukce předávané zakročujícím letadlem, uposlechnout a odpovídat na vizuální návěsti
104. S výjimkou zvláštních letů VFR se lety VFR musí provádět tak, aby letadlo ve vzdušném prostoru tříd C,D,E, letělo při stejné nebo větší vzdálenosti od oblaků než
- mimo oblaků
  - horizontálně 1 500m, vertikálně 300 m
  - mimo oblaků a za dohlednosti země
105. S výjimkou zvláštních letů VFR se lety VFR musí provádět tak, aby letadlo ve vzdušném prostoru třídy E nad 900 m AMSL nebo 300 m nad terénem podle toho, co je vyšší, letělo při stejné nebo větší vzdálenosti od oblaků než
- horizontálně 1 500 m, vertikálně 300 m
  - horizontálně 3 000 m, vertikálně 150 m
  - mimo oblaků
106. Lety VFR ve vzdušném prostoru třídy G se musí provádět tak, aby letadlo v a pod 900 m AMSL nebo 300 m nad terénem, podle toho co je vyšší, letělo při stejné nebo větší vzdálenosti od oblaků než
- horizontálně 5 km, vertikálně 300 m

- b) vně oblaků za dohlednosti země
  - c) horizontálně 1,5 km, vertikálně 300 m
107. S výjimkou zvláštních letů VFR se lety VFR musí provádět tak, aby letadlo ve vzdušném prostoru třídy D letělo při stejné nebo větší letové dohlednosti ve výšce pod 3050 m AMSL než
- a) 8 km
  - b) 3 km
  - c) 5 km
108. S výjimkou zvláštních letů VFR se lety VFR musí provádět tak, aby letadlo ve vzdušném prostoru třídy B letělo při stejné nebo větší letové dohlednosti ve výšce v a nad 3050m AMSL než
- a) 8 km
  - b) 3 km
  - c) 5 km
109. Lety VFR ve vzdušném prostoru třídy G se musí provádět tak, aby letadlo ve výšce v a pod 900 m AMSL nebo 300 m nad terénem, podle toho co je vyšší, letělo při stejné nebo větší letové dohlednosti než
- a) 3 km
  - b) 5 km
  - c) 8 km
110. Letová dohlednost ve vzdušných prostorech třídy C, D, E, je ve výšce v a nad 3050m AMSL
- a) 8 km
  - b) 5 km
  - c) 3 km
111. Letová dohlednost ve vzdušném prostoru třídy E je ve výšce pod 3050m AMSL
- a) 5 km
  - b) 8 km
  - c) 1,5 km
112. Let ve vzdušném prostoru třídy F, G může být proveden za nižší letové dohlednosti až do 1500m při rychlostech, které umožní včas spatřit jiný provoz nebo překážky a vyhnout se srážce s tím, že podíl indikované vzdušné rychlosti (km/h) a letové dohlednosti (km) nesmí být větší než
- a) 80
  - b) 100
  - c) 120
113. S výjimkou, kdy je získáno letové povolení od stanoviště řízení letového provozu k provedení zvláštního letu VFR, vzlety nebo přistání letadel letících podle VFR, včetně jejich zařazování do letištního okruhu nebo letu po něm, na daném letišti uvnitř řízeného okruhu, se smí provádět, není-li základna oblačnosti nižší než
- a) 300 m
  - b) 450 m
  - c) 150 m
114. S výjimkou, kdy je získáno letové povolení od stanoviště řízení letového provozu k provedení zvláštního letu VFR, vzlety nebo přistání letadel letících podle VFR, včetně jejich zařazování do letištního okruhu nebo letu po něm, na daném letišti uvnitř řízeného okruhu, není-li přízemní dohlednost menší než
- a) 3 km
  - b) 5 km
  - c) 8 km
115. U letů VFR, včetně zvláštních letů VFR, je za dodržení meteorologických podmínek stanovených pro tyto lety plně odpovědný
- a) řídící letového provozu
  - b) provozovatel
  - c) velitel letadla
116. Lety VFR se nesmí provádět, pokud nebylo leteckým úřadem stanoveno jinak, nad letovou hladinou
- a) 900 m
  - b) 3000 m
  - c) 6100 m
- PK
117. S výjimkou vzletu nebo přistání, nebo s výjimkou povolení vydaného leteckým úřadem, musí být VFR let prováděn nad hustě zastavěnými místy nebo shromaždištěm lidí na volném prostranství ve výšce, která nesmí být menší než

- a) 100 m nad nejvyšší překážkou v okruhu 600 m od letadla
- b) 300 m nad nejvyšší překážkou v okruhu 500 m od letadla
- c) 300 m nad nejvyšší překážkou v okruhu 600 m od letadla

PK

118. S výjimkou vzletu nebo přistání nebo s výjimkou povolení vydaného leteckým úřadem musí být let VFR prováděn nad zemí nebo vodou ve výšce ne menší než

- a) 300 m
- b) 150 m
- c) 100 m

PVB

119. Lety horkovzdušných balónů na trati musí být prováděny ve výšce, která není menší než

- a) 100 m
- b) 50 m
- c) 75 m

PVB

120. Lety plynových balónů na trati musí být prováděny ve výšce, která není menší než

- a) 100 m
- b) 150 m
- c) 50 m

PVB

121. S výjimkou vzletu nebo přistání nebo s výjimkou vydanou leteckým úřadem, musí být let VFR s horkovzdušným balónem prováděn nad hustě zastavěnými místy ve výšce nejméně

- a) 300 m nad nejvyšší překážkou v okruhu 600 m od balónu
- b) 150 m nad nejvyšší překážkou v okruhu 600 m od balónu
- c) 50 m nad nejvyšší překážkou v okruhu 600 m od balónu

PVB

122. S výjimkou vzletu nebo přistání nebo s výjimkou vydanou leteckým úřadem musí být let VFR plynovým balónem prováděn nad hustě zastavěnými místy ve výšce nejméně

- a) 300 m nad nejvyšší překážkou v okruhu 600 m od balónu
- b) 150 m nad nejvyšší překážkou v okruhu 600 m od balónu
- c) 50 m nad nejvyšší překážkou v okruhu 600 m od balónu

PVB

123. V hladině odpovídající letěné trati předepsané tabulkou cestovních hladin musí být VFR lety prováděné ve výšce větší než

- a) 300 m (1000ft) nad zemí, která je současně vyšší než nadmořská výška 900m (3000ft)
- b) 300 m (1000ft) nad zemí
- c) 900 m (3000ft) nad zemí

124. Piloti VFR letů musí udržovat ustanovení o službách řízení letového provozu jestliže letí ve vzdušném prostoru třídy

- a) G
- b) E a F
- c) B, C a D

125. Piloti VFR letů musí dodržovat ustanovení o službách řízení letového provozu, jestliže

- a) tvoří součást letištního provozu na neřízeném letišti
- b) tvoří součást letištního provozu na řízeném letišti
- c) je-li to pro dané letiště uvedeno v letecké informační příručce

126. Piloti VFR letů musí dodržovat ustanovení o službách řízení letového provozu, jestliže

- a) tvoří součást letištního provozu na neřízeném letišti
- b) provádějí zvláštní let VFR
- c) provádějí let ve vzdušném prostoru třídy G

127. Všem neřízeným letišťům na trati se letadlo při letu VFR musí vyhnout ve vzdálenosti nejméně

- a) 8 km
- b) 3 km
- c) 5 km

128. Lety VFR letadel, která nejsou vybavena pro lety IFR, musí být prováděny za stálé viditelnosti země, přičemž let nad oblaky může být proveden, je-li možno provádět let podle srovnávací orientace a není-li celkové pokrytí oblohy oblačností větší než

- a) 4/8
- b) 3/8
- c) 5/8

129. Při letech na neřízené letiště nebo když se nepodaří navázat radiospojení se stanovištěm AFIS daného letiště, je velitel letadla povinen

- a) vysílat naslepo hlášení na příslušném kmitočtu daného letiště obsahující místo vstupu do letové informační zóny nebo místo zařazení do okruhu a polohy na okruhu
- b) odletět na náhradní letiště
- c) přistát na daném letišti bez spojení

PVB

130. Když je odlet prováděn z neřízeného letiště je velitel letadla povinen vysílat naslepo mimo jiné

- a) vstup na RWY
- b) pojiždění
- c) spouštění

131. Je povinností velitele letadla při přiletu na neřízené letiště vysílat naslepo místo vstupu do letištního okruhu?

- a) ano
- b) ne

132. Je povinností velitele letadla při přiletu na neřízené letiště vysílat naslepo polohu finále?

- a) ano
- b) ne

133. Tísňová návěst znamená, že

- a) letadlu hrozí vážné a bezprostřední nebezpečí a že požaduje okamžitou pomoc
- b) letadlo je v nesnázích, je nuceno přistát, ale nevyžaduje okamžitou pomoc
- c) letadlu hrozí vážné a bezprostřední nebezpečí, ale nevyžaduje okamžitou pomoc

134. Návěst vyslaná radiotelefonicky sestávající z mluveného slova MAY - DAY je

- a) pilnostní
- b) tísňová
- c) pohotovostní

135. Návěst vyslaná radiotelegraficky nebo jakýmkoliv jiným signalizačním způsobem sestávající ze skupiny písmen "SOS" (...---...) je

- a) pilnostní
- b) tísňová
- c) pohotovostní

136. Rakety nebo střely vydávající červené světlo, popř. dým, vypalované jednotlivě v krátkých časových intervalech znamenají návěst

- a) pohotovostní
- b) pilnostní
- c) tísňovou

137. Padákové světlice vydávající červené světlo znamenají návěst

- a) tísňovou
- b) pilnostní
- c) pohotovostní

138. Pilnostní návěst znamená, že

- a) letadlu hrozí vážné a bezprostřední nebezpečí a že požaduje okamžitou pomoc
- b) posádka má obtíže, které ji nutí k přistání, nevyžaduje však okamžitou pomoc
- c) letadlu hrozí vážné nebezpečí, ale nevyžaduje okamžitou pomoc

139. Návěst vyslaná radiotelefonicky, sestávající z mluvených slov "PAN, PAN" je

- a) tísňová
- b) pilnostní
- c) pohotovostní

140. Vizualní návěsti používané k varování letadla, které bez povolení letí v omezeném, zakázaném nebo nebezpečném prostoru, nebo jeví-li se, že do takového prostoru vletne, jsou ve dne i v noci série světelných střel dávající každá při výbuchu červené a zelené světlo nebo hvězdy. Jsou vypalované v intervalech

- a) 10 sekund
- b) 20 sekund

c) 30 sekund

PVB

141. Je-li dáván příkaz letadlu za letu orgánem letištní služby řízení světelným návěstím, potom řada červených záblesků znamená

- a) uvolněte cestu jinému letadlu a pokračujte v letu na okruhu
- b) vraťte se na přistání
- c) letiště není bezpečné, nepřistávejte



142. Horizontální červená čtvercová deska se žlutými úhlopříčkami vyložená v návěstní ploše znamená

- a) zákaz přistání
- b) nezpůsobilost provozní plochy
- c) že přistání na dotyčném letišti je zakázáno a zákaz se pravděpodobně prodlouží



143. Horizontální červená čtvercová deska s jednou žlutou úhlopříčkou vyložená v návěstní ploše

- a) že vzhledem ke špatnému stavu provozní plochy nebo z jakékoliv jiné příčiny se musí přiblížení a přistání provádět zvlášť opatrně
- b) nezpůsobilost provozní plochy
- c) že vzhledem ke špatnému stavu provozní plochy se musí přistávat zvlášť opatrně



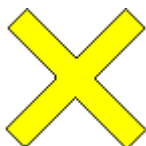
144. Horizontální bílá čtverka vyložená v návěstní ploše znamenají

- a) nutnost zvláštní opatrnosti při přiblížování a při přistání
- b) že letadlo musí přistávat, vzletat jen na vzletových a přistávacích drahách
- c) že letadlo musí přistávat, vzletat a pojíždět pouze na vzletových a přistávacích a na pojezdových drahách



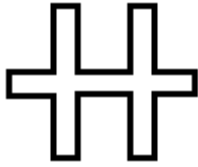
145. Horizontální bílá čtverka s černými pruhy kolmo k podélné ose na obou kruhových koncích čtverky vyložená v návěstní ploše znamená

- a) že letadla musí přistávat, vzletat a pojíždět pouze na vzletových a přistávacích drahách a na pojezdových drahách
- b) že vzhledem ke špatnému stavu provozní plochy nebo z jakékoliv jiné příčiny se musí přiblížení a přistávání provádět zvlášť opatrně
- c) že letadlo musí přistávat a vzletat jen na vzletových a přistávacích drahách, avšak jiné pohyby nemusí být omezeny jen na vzletové a přistávací dráhy nebo pojezdové dráhy



146. Kříže v jedné nápadné barvě, žluté nebo bílé, vyložené horizontálně na provozní ploše nebo její části vyznačují

- a) zákaz přistát
- b) nezpůsobilost provozní plochy
- c) plochu uzavřenou pro pohyby letadel



147. Dvojitý bílý kříž, umístěný horizontálně v návěstní ploše znamená, že

- a) na letišti se provádějí výsadky
- b) na letišti je kombinovaný provoz
- c) na letišti je provoz kluzáků



148. Horizontální bílé nebo oranžové přistávací "T" určuje směr, který má být použit pro

- a) přistání letadla
- b) vzlet letadla
- c) přistání nebo vzlet letadla



149. Horizontální bílé nebo oranžové přistávací "T" s černým pruhem v ose dířku a příčky určující směr, který má být použit pro přistání nebo vzlet letadla na RWY stanovených k použití

- a) pro bezmotorová letadla
- b) pro výsadky na letišti
- c) pro letecké práce v zemědělství, lesním a vodním hospodářství

09

150. Skupina dvou číslic umístěná svisle na letištní řídicí věži nebo blízko ní ukazuje letadlům na provozní ploše směr

- a) vzletu v magnetickém azimutu
- b) vzletu v zeměpisném azimutu
- c) vzletu a přistání v magnetickém azimutu



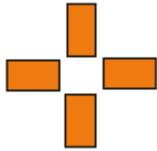
151. Je-li v návěstní ploše nebo na konci vzletové a přistávací dráhy a nebo na pásu v používání horizontálně umístěn doprava lomený šíp nápadné barvy, znamená to, že zatáčky před přistáním nebo po vzletu se

- a) mohou provádět vpravo
- b) mohou provádět i vpravo
- c) musí provádět vpravo



152. Černé písmeno "C" na žlutém podkladě vertikálně umístěné ukazuje posádkám letadel místo

- a) správy letiště
- b) servisních služeb
- c) ohlašovny letových provozních služeb



153. Čtyři oranžové obdélníkové plochy sestavené do tvaru kříže s prázdným čtvercem uprostřed znamenají, že na letišti
- je provoz kluzáků
  - se provádějí výsadky
  - se provádějí školní a výcvikové lety
154. Letadlo, proti kterému zakročuje jiné letadlo, musí okamžitě sledovat instrukce předávané zakročujícím letadlem, uposlechnout a odpovídat na vizuální návěsti, informovat, je-li to možné, příslušné stanoviště letových provozních služeb, pokusit se navázat radiové spojení se zakročujícím letadlem nebo s příslušným stanovištěm řídicím zakročování pomocí všeobecného volání s udáním své identifikace a povahy letu na tísňovém kmitočtu
- 121,5 MHz
  - 124,15 MHz
  - 123,45 MHz
155. Jestliže se instrukce předané letadlu narušiteli pomocí radiového spojení z jakýchkoliv zdrojů liší od instrukcí předávaných zakročujícím letadlem pomocí vizuální návěsti, letadlo proti kterému je zakročováno musí okamžitě žádat o vyjasnění a přítom se
- nadále řídit vizuálními instrukcemi předávanými zakročujícím letadlem
  - vzdálit se od zakázaného prostoru
  - zatočit do sledovaného směru a kývat křídly
156. Na návěst zakročujícího letadla ve dne nebo v noci "Jste narušitel, následujte mě" (kývání letadlem a záblesky navigačních světel v nepravidelných intervalech prováděné v poloze mírně nad a před letadlem a zpravidla vlevo od narušitele) odpovídá narušitel
- kýváním letadlem
  - kývání letadlem a záblesky navigačních světel v nepravidelných intervalech a následování
  - pohybováním křidélek a směrového kormidla
157. Je-li proti letadlu zakročováno, pak pilot letadla proti němuž je zakročováno pro sdělení, že ztratil orientaci použije frázi
- am lost (em lost)
  - cannot (kennot)
  - wilco (vilkou)
158. Proti letadlu je zakročováno. Pilot zakročujícího letadla použil frázi "Call sign" (kól sajn). Tato fráze znamená
- klesejte
  - následujte mě
  - jaká je vaše volací značka
159. Proti letadlu je zakročováno. Pilot letadla proti němuž je zakročováno chce sdělit zakročujícímu letadlu, že žádá klesání. Použije frázi
- repeat (ripit)
  - land (lend)
  - descend (disend)
160. Proti letadlu je zakročováno. Pilot letadla proti němuž je zakročováno chce zakročujícímu letadlu sdělit, že nemůže jeho příkaz splnit. Použije frázi
- wilco (vilkou)
  - cannot (kennot)
  - descend (disend)
161. Proti letadlu je zakročováno. Pilot letadla proti němuž je zakročováno chce zakročujícímu letadlu sdělit, že opakuje jeho instrukce. Použije frázi
- repeat (ripit)
  - cannot (kennot)
  - am lost (em lost)

PVB

162. Lety VFR ve směru od 180° do 359° mohou být prováděny v letové hladině v symbolech

- 55, 75, 95, 115
- 45, 65, 85, 105
- 20, 40, 60, 80

PVB

163. Lety VFR ve směru od 000° do 179° mohou být prováděny v nadmořské výšce v metrech

- a) 1350, 2000, 2600, 3200
- b) 900, 1500, 2150, 2750
- c) 1050, 1700, 2300, 2900

164. Ve frazeologii se hladina letu vyjádřena výrazem "altitude" rozumí

- a) výšku nad zemí
- b) nadmořskou výšku
- c) výšku nad letištěm

#### Letové provozní služby

1. Letištní služba řízení je služba řízení letového provozu pro

- a) letecký provoz
- b) letový provoz
- c) letištní provoz

2. Letové provozní služby jsou všeobecný výraz zahrnující

- a) oblastní, přiblížovací, letištní službu řízení a leteckou informační službu
- b) letovou informační službu, pohotovostní službu, letovou poradní službu, službu řízení letového provozu
- c) veškeré poskytované služby

3. Letové povolení je povolení vydané veliteli letadla provést let nebo v letu pokračovat za podmínek určených

- a) stanovištěm řízení letového provozu
- b) provozovatelem
- c) operačním dispečinkem

4. Mez povolení je bod

- a) do kterého letové povolení platí
- b) od kterého letové povolení platí
- c) od kterého se mění letové povolení

5. Nebezpečný prostor je vymezený vzdušný prostor, ve kterém je

- a) možno provádět lety při dodržování určitých zvláštních podmínek
- b) ve vyhlášené době činnost nebezpečná pro lety letadel
- c) zakázaný letový provoz

6. NOTAM je oznámení obsahující informace o zřízení, stavu nebo změně nějakého leteckého zařízení, služby nebo postupů nebo informace o nebezpečí, jejichž včasná znalost je nezbytná pro pracovníky, kteří jsou zapojeni do

- a) letištního provozu
- b) letového provozu
- c) leteckého provozu

7. Oblastní služba řízení je služba řízení letového provozu pro

- a) všechny lety v řízené oblasti
- b) lety IFR a VFR v řízené oblasti
- c) řízené lety v řízené oblasti

PVB

8. Ohlašovna letových provozních služeb je stanoviště zavedené

- a) k poskytování letové provozní služby a schvalování letových plánů před odletem
- b) k přijímání hlášení pro letové provozní služby a k podávání letových plánů před odletem
- c) k ohlašování průběhu letu a pozorovaných skutečností

9. Omezený prostor je vymezený vzdušný prostor, ve kterém je

- a) ve vyhlášené době činnost nebezpečná pro lety letadel
- b) omezený letový provoz do určité letové hladiny
- c) je možno provádět lety při dodržení určitých zvláštních podmínek

PVB

10. Pohotovostní služba je vyrozumívání příslušných organizací a orgánů o letadlech, kterým se má poskytnout

- a) pohotovost k zajištění bezpečnosti letu
- b) pátrací a záchranná služba
- c) pomoc v nebezpečí



11. Přibližovací služba řízení je služba řízení letového provozu pro
- řízené lety přilétávajících a odlétávajících letadel
  - řízené lety přilétávajících letadel
  - všechny lety přilétávajících a odlétávajících letadel
12. Řízená oblast je řízený vzdušný prostor
- sahající nahoru od stanovené výšky nad zemí do FL 660
  - sahající od povrchu země do FL 660
  - kolem řízeného letiště
13. Služba řízení letového provozu je služba poskytovaná za účelem
- zabraňovat srážkám letadel za letu a na provozní ploše a poskytování rad a informací užitečných k bezpečnému a účinnému provádění letů
  - udržování rychlého a spořádaného toku letového provozu
  - zabraňovat srážkám letadel a udržovat rychlý a spořádaný tok letového provozu
14. Stanoviště AFIS je stanoviště poskytující
- letištní letovou informační službu
  - služby řízení letového provozu
  - poradní služby
15. Stanoviště řízení letového provozu je výraz zahrnující
- letové informační středisko, oblastní středisko řízení, přibližovací stanoviště řízení a letištní řídicí věž
  - oblastní středisko řízení, přibližovací stanoviště řízení a letištní řídicí věž
  - oblastní stanoviště řízení, přibližovací středisko řízení a letištní řídicí věž
- PVB
16. Údobí nouze je výraz znamenající
- údobí, kdy je nejistota o bezpečnost letadla a osob na palubě
  - důvodnou obavu o bezpečnost letadla a osob na palubě
  - buď údobí nejistoty, údobí pohotovosti nebo údobí tísně
- PVB
17. Údobí nejistoty je situace, kdy je
- určitá jistota, že letadlu a osobám na jeho palubě hrozí vážné bezprostřední nebezpečí nebo že potřebují okamžitou pomoc
  - nejistota o bezpečnost letadla a osob na jeho palubě
  - důvodná obava o bezpečnost letadla a osob na jeho palubě
- PVB
18. ALERFA je kódový výraz označující údobí
- pohotovosti
  - tísně
  - nejistoty
19. Letové provozní služby mají za úkol
- zabraňovat srážkám letadel ve vzduchu i na zemi, organizovat rychlý a spořádaný tok letového provozu, poskytovat rady a informace a pod.
  - zabraňovat srážkám letadel za letu a na provozní ploše, zabraňovat srážkám letadel s překážkami na provozní ploše, udržovat rychlý a spořádaný tok letového provozu, poskytovat rady a informace užitečné k bezpečnému a účinnému provádění letů, vyrozumívat příslušné organizace a orgány o letadlech, po nichž se má pátrat nebo kterým se má poskytnout záchranná služba, spolupracovat s těmito orgány podle potřeby
  - zabraňovat srážkám letadel za letu a na provozní ploše, zabraňovat srážkám letadel s překážkami na provozní ploše, poskytovat informace pro bezpečné a účinné provádění letů, vyrozumívat příslušné orgány a organizace o letadlech, kterým se má poskytnout záchranná služba, spolupráce s těmito orgány podle potřeby
20. Úkolem letových provozních služeb je poskytovat
- letovou informační službu
  - leteckou informační službu
21. Je úkolem letových provozních služeb poskytovat leteckou informační službu?
- ano
  - ne
22. Je úkolem letových provozních služeb poskytovat letovou informační službu?

- a) ano
  - b) ne
23. Je úkolem letových provozních služeb zabráňovat srážkám letadel letících podle VFR s překážkami na zemi?
- a) ano
  - b) ne
24. Úkolem letových provozních služeb je mimo jiné i zabráňování srážkám mezi letadly na
- a) provozní ploše
  - b) odbavovací ploše
25. Letové provozní služby zahrnují
- a) oblastní službu řízení, přibližovací službu řízení, letištní službu řízení
  - b) službu řízení letového provozu, letovou informační službu a pohotovostní službu
  - c) veškeré služby, které se poskytují letadlům v celém vzdušném prostoru
26. Ty části vzdušného prostoru, o nichž bylo rozhodnuto, že v nich bude poskytována letová informační služba a pohotovostní služba se označují jako
- a) řízené oblasti
  - b) řízené okrsky
  - c) letové informační oblasti
27. Jako řízené letiště se označuje to letiště, o němž bylo rozhodnuto, že se na něm bude letištnímu provozu poskytovat
- a) letová informační služba
  - b) pohotovostní služba
  - c) služba řízení letového provozu
28. Jako letová informační zóna se označuje prostor, v němž se poskytuje
- a) služba AFIS
  - b) letová informační služba
  - c) pohotovostní služba
29. Letová informační zóna se ustavuje kolem
- a) řízeného letiště
  - b) letiště AFIS
  - c) řízeného okrsku
30. Letiště, o kterém bylo rozhodnuto, že se na něm bude poskytovat pouze letištní letová informační služba a pohotovostní služba známému provozu je
- a) řízené letiště
  - b) neřízené letiště
  - c) letiště AFIS
31. Letiště, na kterém se neposkytuje služba řízení letového provozu ani služba AFIS, je
- a) neobsazené letiště
  - b) neřízené letiště
  - c) letiště AFIS
32. Ve vzdušném prostoru jsou povoleny jen lety IFR, všem letům se poskytuje služba řízení letového provozu a zajišťují se mezi nimi rozstupy. Je to vzdušný prostor třídy
- a) A
  - b) B
  - c) C
33. Ve vzdušném prostoru jsou povoleny lety IFR i lety VFR, všem letům se poskytuje služba řízení letového provozu, přičemž letům IFR se zajišťují rozstupy vůči jiným letům IFR a letům VFR. Letům VFR se zajišťují rozstupy od letů IFR a poskytují se jim provozní informace o jiných letech VFR. Je to vzdušný prostor třídy
- a) A
  - b) B
  - c) C
34. Ve vzdušném prostoru jsou povoleny lety IFR i VFR, všem letům se poskytuje služba řízení letového provozu, přičemž letům IFR se zajišťují rozstupy vůči jiným letům IFR a poskytují se jim provozní informace o letech VFR, letům VFR se poskytují provozní informace o všech ostatních letech. Je to vzdušný prostor třídy

- a) C
  - b) D
  - c) G
35. Ve vzdušném prostoru jsou povoleny lety IFR i lety VFR, letům IFR se poskytuje služba řízení letového provozu a zajišťují se jim rozstupy vůči jiným letům IFR. Všem letům se, pokud je to proveditelné, poskytují informace o provozu. Je to vzdušný prostor třídy
- a) E
  - b) C
  - c) D
36. Ve vzdušném prostoru jsou povoleny lety IFR i VFR, všem letům IFR se poskytuje letová poradní služba, všem letům se na vyžádání poskytuje letová informační služba. Je to vzdušný prostor třídy
- a) D
  - b) E
  - c) F
37. Ve vzdušném prostoru jsou povoleny lety IFR i VFR, všem letům se na vyžádání poskytuje letová informační služba, Je to vzdušný prostor třídy
- a) C
  - b) G
  - c) E
38. Zajišťují se rozstupy mezi letadly letícími podle VFR v řízeném vzdušném prostoru třídy C?
- a) ano
  - b) ne
39. Jsou zajišťovány rozstupy mezi letadly letícími podle VFR ve vzdušném prostoru třídy D?
- a) ano
  - b) ne
40. Letí-li letadlo nad územím ČR v FL 135 nachází se ve vzdušném prostoru třídy
- a) C
  - b) E
  - c) D
41. Poskytuje se služba řízení letového provozu letadlům letícím podle VFR ve vzdušném prostoru třídy E?
- a) ano
  - b) ne
42. Letí-li letadlo nad územím ČR v FL 75 nachází se ve vzdušném prostoru třídy
- a) C
  - b) E
  - c) D
43. Letí-li letadlo nad územím ČR v FL 105 nachází se ve vzdušném prostoru třídy
- a) C
  - b) E
  - c) D
44. Prostor CTR Ruzyně je třídy
- a) A
  - b) C
  - c) D
45. Prostory TMA vojenských letišť v ČR jsou třídy
- a) C
  - b) D
  - c) E
46. Prostor CTR Tuřany je třídy
- a) C
  - b) D
  - c) A

47. K poskytování letové informační služby a pohotovostní služby uvnitř letových informačních oblastí musí být ustanovena
- letová informační střediska
  - letová provozní služba
  - letová pohotovostní služba
48. K poskytování služby řízení letového provozu, letové informační služby a pohotovostní služby uvnitř řízených oblastí, řízených okrsků a na řízených letištích musí být ustanovena stanoviště
- letových provozních služeb
  - oblastní služby řízení
  - řízení letového provozu
49. K poskytování letové informační služby a pohotovostní služby v letových informačních zónách se ustanovují stanoviště
- letových provozních služeb
  - letištní letové informační služby
  - letová informační střediska
50. K poskytování letištní letové informační služby na letištích, o nichž bylo rozhodnuto, že se na nich bude poskytovat pouze letištní letová informační služba, zřizují se stanoviště
- AFIS
  - letových provozních služeb
  - letových informačních služeb
51. Spodní hranice řízené oblasti se stanovuje ve výšce nad zemí nebo vodou nejméně
- 100 m
  - 200 m
  - 300 m
52. Spodní hranici řízené oblasti tvoří
- horní hranice třídy G
  - stanovená výška nad mořem
  - povrch země
53. Spodní hranici letové informační oblasti tvoří
- horní hranice třídy G
  - stanovená výška nad mořem
  - povrch země
54. Spodní hranici řízeného okrsku tvoří
- povrch země
  - stanovená výška nad mořem
  - horní hranice třídy G
- PVB
55. Letadlo vybavené odpovídačem sekundárního radaru, může pro označení stavu nouze využít toto zařízení
- v MODU A, KOD 6600
  - v MODU B, KOD 7700
  - v MODU A, KOD 7700
- PVB
56. Jako typické označení, že na letadle došlo k nezákonnému zásahu, se u letadla vybaveného odpovídačem sekundárního radaru využívá toto zařízení
- V MODU A, KOD 7700
  - v MODU B, KOD 7700
  - v MODU A, KOD 7500
57. Stanoviště letových provozních služeb musí používat Světový koordinovaný čas pro který používáme zkratku
- GMT
  - UTC
  - SEČ
58. Čas UTC se v ČR liší od letního času o
- plus 1 hod
  - minus 1 hod
  - minus 2 hod

59. Čas UTC se v ČR liší od zimního času o
- plus 1 hod
  - minus 1 hod
  - minus 2 hod
60. Všem letům VFR se poskytuje služba řízení letového provozu ve vzdušných prostorech tříd
- A, B, C, D, E
  - A, B, C, D, F
  - B, C, D
61. Je v řízeném vzdušném prostoru třídy E poskytována letům VFR služba řízení letového provozu?
- ano
  - ne
  - pouze na vyžádání
62. Služba řízení letového provozu je poskytována
- všem zvláštním letům VFR
  - všem letům VFR
  - všem letům IFR a VFR
63. Služba řízení letového provozu je na řízených letištích poskytována
- všem letům IFR a VFR
  - všem letům VFR
  - veškerému letištnímu provozu
64. Letová povolení vydávané stanovištěm řízení letového provozu musí zajišťovat rozstupy mezi všemi lety ve vzdušných prostorech tříd
- A, B
  - A, B, C
  - C, D, E
65. Letová povolení vydávaná stanovištěm řízení letového provozu musí zajišťovat rozstupy mezi lety IFR a VFR ve vzdušném prostoru třídy
- C
  - D, E
  - D
66. Letová povolení vydávaná stanovištěm řízení letového provozu musí zajišťovat rozstupy mezi
- všemi lety
  - lety IFR a zvláštními lety VFR
  - lety VFR
67. Letová povolení vydávaná stanovištěm řízení letového provozu musí zajišťovat rozstupy
- mezi zvláštními lety VFR
  - mezi zvláštními lety VFR a lety VFR
  - mezi lety VFR
68. Letová informační služba je poskytována všem letadlům, kterým mohou informace prospět a letadlům, kterým se poskytuje služba řízení letového provozu, nebo jiným letadlům, která o to požádají
- stanoviště letecké informační služby
  - stanoviště řízení letového provozu
  - ohlašovnou letových provozních služeb
69. Je letadlům automaticky poskytována letová informační služba, je-li poskytována služba řízení letového provozu?
- ano
  - ne
70. Jestliže je letadlu poskytována služba řízení letového provozu, je mu letová informační služba poskytována
- vždy, kdykoliv nastane potřeba poskytnutí letové informační služby
  - jen na vyžádání
71. Letová informační služba zahrnuje poskytování
- sigmet informací a výstrah, informací o změnách stavu letiště a příslušných zařízení a služeb včetně informací o stavu letištních ploch a jakékoliv další informace

- b) signet informací a výstrah, informací o změnách provozuschopnosti navigačních zařízení a letišť a jakékoliv jiné informace, které mohou mít vliv na bezpečnost letu
- c) signet informací a výstrah, informací o změnách provozuschopnosti navigačních zařízení, informací o změnách stavu letišť a příslušných zařízení a služeb včetně informací o stavu letištních pohybových ploch, jsou-li pokryty sněhem, rozbředlým sněhem, ledem nebo velkými kalužemi vody, informace o neobsazených neřízených balónech a jakýchkoliv jiných informací, které mohou mít vliv na bezpečnost letu

72. Letová informační služba poskytovaná letům zahrnuje kromě základních informací poskytování informací o hlášených meteorologických podmínkách nebo předpovědích na letištích odletu, určení a náhradních letištích a nebezpečích srážky mezi letadly ze letu ve vzdušných prostorech tříd

- a) A, B
- b) C, D, E, G
- c) A, B, C, D

73. Letová informační služba poskytovaná letům zahrnuje kromě základních informací poskytování informací o hlášených meteorologických podmínkách nebo předpovědích na

- a) letištích odletu, určení a náhradních
- b) letištích odletu, určení a na letové cestě
- c) letové cestě, letišti určení a náhradních

74. Letová informační služba poskytovaná letům VFR zahrnuje kromě základních informací poskytování vhodných informací o letovém provozu a o meteorologických podmínkách

- a) podél tratě letu, které by mohly let podle pravidel letu za viditelnosti učinit neproveditelným
- b) na letištích odletu a náhradních
- c) podél tratě a na letišti ručení

PVB

75. Pohotovostní služba je poskytována

- a) všem letadlům
- b) letadlům letících podle předloženého letového plánu a letadlům v nouzi
- c) letadlům, kterým se poskytuje služba řízení letového provozu, ostatním letadlům, jejichž velitelé předložili letový plán nebo letadlům jinak známým stanovištím řízení letového provozu a letadlům, o kterých je známo, nebo se předpokládá, že na jejich palubě došlo k nezákonnému zásahu

PVB

76. Bude letadlu poskytována automaticky pohotovostní služba, je-li tomuto letadlu poskytována služba řízení letového provozu i když nemá podaný letový plán?

- a) ano
- b) ne
- c) jen na vyžádání

PVB

77. Bude letadlu poskytována pohotovostní služba, když nemá velitel letadla podaný letový plán a letí v CTR?

- a) ano
- b) ne

### Postupy pro letové provozní služby

1. Předpis L 4444 musí posádky letadel znát

- a) zejména ta ustanovení, která se jich přímo týkají
- b) velmi dobře, rychle a přesně znalost využívat
- c) z hlediska provádění letů ve vzdušném prostoru státu

2. Letovou informační službu poskytuje

- a) vysílání VOLMET
- b) letové informační středisko
- c) každé stanoviště řízení letového provozu v prostoru své působnosti

3. Letová povolení se vydávají řízeným letům

- a) jen pro zajištění řízení letadel a pro plynulý tok letového provozu
- b) pro zajištění přehledu a pro koordinaci s vojenskými orgány řízení
- c) jen pro zajištění rozstupů a pro udržení rychlého a spořádaného toku letového provozu

PVB

4. Letová povolení se vydávají neřízeným letům pro

- a) poskytování pohotovostní služby

- b) zajištění rozstupů mezi IFR a VFR lety
  - c) zajištění organizace letového provozu
5. Nevyhovuje-li letové povolení veliteli letadla, může
- a) požádat o jeho změnu
  - b) postupovat podle provozních podmínek v souladu se zásadami bezpečnosti provozu při změně letového povolení
  - c) postupovat v souladu s podaným letovým plánem
6. Letové povolení
- a) zajišťuje svým obsahem dodržení platných pravidel nebo předpisů
  - b) nezbavuje velitele letadla jakékoli odpovědnosti za možné narušení platných pravidel nebo předpisů
  - c) zajišťuje bezpečnost letového provozu
7. Pořadí přednost při vydávání letových povolení
- a) 1. letadlo v tísni, 2. letadlo v nouzi
  - b) 1. letadlo při letu na záchranu lidského života, 2. letadlo v tísni
  - c) 1. letadlo v tísni, 2. letadlo při letu na záchranu lidského života
8. Vertikální polohy letadel se při letech v blízkosti letiště při letu v převodní výšce nebo pod ní vyjadřují
- a) letovými hladinami
  - b) nadmořskými výškami
  - c) výškami nad letiště
9. Vertikální polohy letadel se při letech v blízkosti letiště při letu v převodní hladině a nad ní vyjadřují
- a) nadmořskými výškami
  - b) výškami na QFE
  - c) letovými hladinami
10. Při průletu převodní vrstvou se vertikální polohy letadel při stoupání vyjadřují
- a) výškami nad letištěm
  - b) výškami na QNH
  - c) letovými hladinami
11. Při průletu převodní vrstvou se vertikální polohy civilních letadel na civilních letištích při klesání vyjadřují
- a) letovými hladinami
  - b) nadmořskými výškami
  - c) výškami nad letištěm
12. Pokud bylo vydáno povolení na přiblížení a bylo zahájeno klesání na přistání, může být vertikální poloha letadla vyjadřována nadmořskou výškou (QNH) za předpokladu, že
- a) jde o turbínové letadlo
  - b) jde o nepřerušované klesání
  - c) nebude hlášen a neočekává se vodorovný let nad převodní výškou
13. Vertikální polohy letadel letících na trati se vyjadřují za letu v nejnižší použitelné letové hladině
- a) výškou nad zemí
  - b) letovými hladinami
  - c) výškou nad mořem
14. Vertikální polohy letadel letících na trati se vyjadřují za letu v převodní výšce a pod ní
- a) letovou výškou
  - b) letovou hladinou
  - c) nadmořskou výškou
15. Převodní hladina je
- a) nejnižší letová hladina použitelná nad převodní výškou stanovenou pro dané letiště
  - b) nejbližší letová hladina nad převodní výškou
  - c) letová hladina 300 m nad převodní výškou
16. Údaj QNH se vztahuje k
- a) střední hladině moře
  - b) vztahnému bodu letiště
  - c) prahu RWY

17. Údaj QNH se vztahuje k
- nadmořské výšce letiště
  - střední hladině moře
  - vztažnému bodu letiště
18. Hlášení (při letu na letový plán) o poloze musí kromě jiného obsahovat
- provozovatele
  - příští polohu a vypočítaný čas přiletu do této polohy
  - typ letadla
19. Musí se uvádět v hlášení o poloze hladina letu?
- ano
  - ne
20. Musí se v hlášení o poloze uvádět název letiště vzletu?
- ano
  - ne
21. Musí se v hlášení o poloze uvádět název provozovatele?
- ano
  - ne
22. Musí se v hlášení o poloze uvádět hladina letu?
- ano
  - ne
23. Musí se v hlášení o poloze uvádět čas přeletu hlásného bodu?
- ano
  - ne
24. Povinnost hlásit přelet každého význačného povinného hlásného bodu je možno vynechat za podmínek stanovených
- leteckým úřadem
  - odpovědným orgánem letových provozních služeb
  - směrnicemi stanovišť pro řízení letového provozu
25. Příslušné stanoviště řízení letového provozu
- nemůže požadovat hlášení přeletu dalších bodů
  - může požadovat hlášení přeletu dalších bodů na tratích bez význačných bodů
  - může požadovat hlášení přeletu dalších bodů, jestliže to potřebuje pro řízení letového provozu
26. Při podobnosti radiotelefonní volací značky může její změnu nařídit
- stanoviště letových provozních služeb
  - stanoviště řízení letového provozu po dohodě s provozovatelem
  - velitel letadla
27. Rozstupy se musí zajišťovat mezi
- lety IFR a lety VFR v řízených vzdušných prostorech třídy D
  - lety IFR ve vzdušných prostorech A, B, C, D, E
  - řízenými lety
28. Rozstupy se musí zajišťovat mezi lety IFR a VFR v
- vzdušném prostoru třídy B a C
  - řízeném okrsku
  - letových cestách
29. Rozstupy mezi lety VFR a lety IFR se musí zajišťovat
- v řízeném okrsku letiště
  - v prostoru letových cest
  - ve vzdušném prostoru třídy C
30. Minimum vertikálního rozstupu do letové hladiny 8 850 m je
- 300 m
  - 600 m



- c) 200 m při využití elektronických zařízení
31. Minimum vertikálního rozstupu mezi letem VFR a letem IFR je
- 150 m
  - 600 m
  - 300 m
32. Vertikální rozstupy se zajišťují
- dodržováním předepsaných rozstupů pro nastavení výškoměru
  - dodržováním přidělených hladin
  - přidělováním různých hladin letadlům
33. Minima rozstupů smí snížit
- Úřad pro civilní letectví
  - odpovědný orgán letových provozních služeb
  - Ministerstvo dopravy a spojů
34. Vydání povolení letu VFR letět s vlastním dodržováním rozstupů za VMC znamená, že po dobu trvání povolení služba ŘLP
- považuje tento let za neřízený
  - zajišťuje rozstupy takového letu je od letů IFR
  - nezajišťuje rozstupy takového letu od letů IFR
35. Povolení k letu s vlastním dodržováním rozstupů za VMC se vydává jen
- v TMA, CTR
  - jen ve dne a pro omezenou fázi letu při stoupání nebo klesání
  - ve dne pro omezenou fázi letu při stoupání nebo klesání a po stálých tratích LPS
36. Konfliktním provozem se rozumí řízené lety letadel, kterým je služba ŘLP povinna zajišťovat rozstupy a
- mezi nimiž však došlo ke snížení předepsaných minim rozstupů
  - mezi nimiž může dojít ke snížení předepsaných minim rozstupů
  - jimž se předali informace o konfliktním provozu
37. Letadlu, které je ve stavu nouze, se
- musí dát přednost před všemi ostatními
  - obvykle dává přednost před všemi ostatními
  - dává přednost před všemi ostatními na základě rozhodnutí velitele letadla
38. Velitel letadla, který přijme zprávu o letadle klesajícím v nouzi, opustí nebezpečný prostor a čeká na příslušném radiovém kmitočtu na
- další povolení od stanoviště ŘLP
  - vývoj situace
  - přechod na jiný kmitočet
39. Velitel letadla letu VFR v třídě D při ztrátě spojení za VMC pokračuje v letu v meteorologických podmínkách pro let za viditelnosti a
- přistane na letišti určení
  - přistane na nejbližším vhodném letišti
  - pokračuje po mez povolení a pak podle situace
- PVB
40. Místní konfliktní provoz pro odlétávající letadla tvoří
- provoz na RWY
  - provoz letišť
  - provoz v prostoru vzletu a stoupání, který může vytvořit nebezpečí srážky s odlétávajícím letadlem
41. Výraz "dráha v používání" se používá k označení vzletové a přistávací dráhy
- nejvíce využívané
  - v určitém čase jako nejvhodnější pro očekávaný provoz
  - nejvíce vyžívané pro IFR lety
42. Za místní konfliktní provoz se musí považovat
- vozidlo nebo osoba v prostoru letišť
  - IFR lety
  - osoba v blízkosti provozní plochy, která může vytvářet nebezpečí pro uvažované letadlo
43. Řídící letového provozu upozorní letadlo na očekávaný výskyt turbulence

- a) kdykoliv je to možné
  - b) považuje-li to za nebezpečné
  - c) hlásí-li výskyt posádky letadel
44. Přistávající letadlo má přednost před letadlem připraveným k odletu
- a) obvykle
  - b) je-li v přistávací konfiguraci
  - c) je-li v konečné fázi přiblížení na přistání
45. Minima rozstupů mezi letadly na letištním okruhu se nezajišťují v případě
- a) státně důležitých letů
  - b) prohlásí-li velitelé letadel, že mohou rozstupy dodržet sami
  - c) letadel letících v jedné skupině
46. Povolení pro vstup do letištního okruhu se vydává, když jsou podmínky takové, že přistání není možné ihned povolit a je-li žádoucí, aby se
- a) udržel rychlý tok letového provozu
  - b) pilot mohl vhodně zařadit do letištního okruhu
  - c) letadlo přiblížilo po platných letištních okruzích
47. Je letištní služba řízení povinna zajišťovat mezi letadly rozstupy na přistání pokud letí po letištním okruhu ve skupině?
- a) ano
  - b) ne
48. Pokud poletí po letištním okruhu letadla ve skupině rozstupy mezi letadly na přistání jsou povinni zajišťovat
- a) velitelé letadel jichž se to týká
  - b) řídicí letového provozu letištní řídicí věže
49. Vstoupí-li letadlo do letištního okruhu bez povolení
- a) řídicí vyčká s povolením
  - b) musí se mu přistání povolit, jestliže postup naznačuje, že si to přeje
  - c) řídicí nepovolí vstup do okruhu
50. Zvláštní použití provozní plochy je možné
- a) jenom když se provádí státní let
  - b) je-li nutno provést přistání z důvodu poruchy motoru a pod.
  - c) na žádost provozovatele
51. Mezi zvláštními lety VFR musí být zajištěn některý z rozstupů předepsaných pro lety VFR, pokud
- a) letadla neletí na okruhu letiště za vzájemné viditelnosti
  - b) velitele letadel neprohlásí, že se vidí a že mohou dodržovat rozstupy sami
  - c) letadla nejsou součástí letištního provozu
52. Při radiotelefonním spojení se musí trať letových provozních služeb (v letových povoleních), pokud odpovědní orgán LPS nepovolil jinak
- a) kladně potvrdit
  - b) doslovně potvrdit
  - c) potvrdit tak, aby bylo jasno, že se jim rozumí
53. Ve frazeologii se může používat na vyjádření výšky jednotka “metr” místo jednotky “stopa” jenom ve styku s těmi stanovišti ŘLP, kterým používání této jednotky povolil
- a) odpovědný orgán LPS
  - b) letecký úřad
  - c) příslušné stanoviště LPS
54. Příkazy týkající se hladin, kurzu a rychlosti se musí
- a) potvrdit kladným způsobem
  - b) potvrdit tak, aby bylo jasno, že se jim rozumí
  - c) doslovně potvrdit
55. Letadlo může být požádáno frází MONITORUJTE kmitočty, když
- a) se zamýšlí, že spojení zahájí stanoviště LPS
  - b) informace na tomto kmitočtu jsou vysílány rozhlasovým způsobem
  - c) se čeká na navázání spojení

56. Letadlo může být požádáno frází "ČEKEJTE NA" kmitočtu, když
- stanoviště LPS požaduje přeladění
  - informace na tomto kmitočtu budou vysílány rozhlasovým způsobem
  - se zamýšlí, že spojení zahájí stanoviště LPS
57. Fráze ŽÁDÁM PROVĚRKU ČASU znamená, že pilot žádá
- prověrku času
  - kontrolu času na stanovišti LPS
  - prověrku času a informace pro vzlet
- PK
58. Fráze ŽÁDÁM VEKTORVÁNÍ znamená
- vyžádání akce k vyhnutí se provozu
  - radarové vedení při přiblížení
  - radarové vedení pro zabránění srážce
59. Informace o poloze předávané letadlům se musí udávat následující formou
- magnetickou trať a vzdáleností k význačnému bodu
  - vzdáleností k prahu RWY, je-li letadlo na konečném přiblížení
  - vzdáleností od známé polohy
60. Výrazem CAVOK se nahrazují údaje o
- dohlednosti, stavu počasí, množství nízkých oblaků
  - směru a rychlosti větru, dohlednosti, stavu počasí
  - dohlednosti, teplotě vzduchu, rosném bodu
61. Výraz CAVOK se může použít
- dohlednost 5 km nebo více, žádná oblačnost pod 1200m nebo minimální sektorovou výšku, žádné kumulonimby, srážky, bouřky, mlhy
  - dohlednost 10 km nebo více, žádná oblačnost pod 1500 m nebo minimální sektorovou výšku, žádné kumulonimby, srážky, bouřky, mlhy
  - dohlednost 8 km nebo více, žádná oblačnost pod 1200 m nebo minimální sektorovou výšku, žádné kumulonimby, srážky, bouřky, mlhy
62. Trať letových provozních služeb ve frazeologii
- musí být vždy doslovně opakována
  - musí být doslovně opakována, ledaže by odpovědný orgán LPS povolil jinak
  - potvrzuje se kladným způsobem
63. Letadlo může být požádáno frází MONITORUJTE 127,3, když
- se předpokládá, že spojení zahájí stanoviště LPS
  - informace na tomto kmitočtu jsou vysílány rozhlasovým způsobem
  - čeká na navázání spojení
64. Pilot provede potvrzení příkazu VYČKEJTE slovy
- rozumím
  - provedu
  - vyčkávám
- PVB
65. V údobí nouze může letadlo nastavit odpovídač na mód A kód
- 2000
  - 5500
  - 7700
66. Velikost odchylky, která má být použita k určení, zda informace o hladině odvozené z módu C a zobrazené, radarovému řídicímu vyhovuje je
- 90 m (300 stop)
  - 135 m (450 stop)
  - 180 m (600 stop)
- PVB
67. Přidělená hladina letu se považuje za dosaženou, jestliže informace o hladině odvozená z módu C nevykazuje rozdíl od přidělené hladiny více než

- a) 90 m (300 stop)
- b) 135 m (450 stop)
- c) 180 m (600 stop)

PVB

68. Rozdíl hodnot mezi módem C a hlášenými údaji při určování, zda je hladina obsazená, nesmí přesáhnout

- a) 90 m (300 stop)
- b) 135 m (450 stop)
- c) 180 m (600 stop)

69. Do hlášení události v letovém provozu nepatří

- a) když došlo ke změněnému zahájení nebo prodloužení letu chybným postupem stanoviště ŘLP
- b) když došlo k chybné činnosti nebo výpadku radionavigačního nebo světelného zařízení
- c) když došlo k letu v prostoru nebezpečných meteorologických jevů

70. Správný postup pilota při hlášení události nezahrnuje

- a) použití příslušného kmitočtu pro spojení letadlo - zem pro hlášení události vážného významu
- b) po přistání, bezodkladně osobně oznámit podrobnosti hlášené události odpovědnému orgánu LPS
- c) po přistání, bezodkladně předložit vyplněný formulář "Hlášení události v letovém provozu"

71. Je-li letadlo vybaveno provozuschopným módem C

- a) musí ho pilot mít nepřetržitě v provozu, pokud stanoviště LPS nenařídí jinak
- b) zapíná ho od hladiny 5000 stop
- c) zapíná ho od převodní altitudy

#### Postupy pro provádění letů

1. Během letu v a nebo pod převodní výškou (altitudy)

- a) létají letadla ve výšce (altitudy) odvozené z nastavení výškoměru na střední hladinu moře (QNH) a jejich vertikální poloha je vyjadřována v údajích altitudy
- b) jsou letadla povinna létat ve výšce odvozené z nastavení výškoměru na údaj QFE a jejich výškoměry musí ukazovat skutečnou výšku nad letištěm
- c) se velitel letadla rozhodne, který údaj nastaví na výškoměru a svoje rozhodnutí oznámí stanovišti ŘLP, nejpozději však 3 minuty před vstupem do CTR

2. Během letu nad převodní výškou (altitudy)

- a) létají letadla v hladinách stálého atmosférického tlaku, které se nazývají "letové hladiny" - tyto se vztahují k nastavení výškoměru na 1013,2 hPa - vertikální polohy letadel jsou vyjadřovány v letových hladinách
- b) se velitel letadla rozhodne, zda nastaví na výškoměru údaj QNH nebo údaj vztažený k 1013,2 hPa a oznámí svoje rozhodnutí příslušnému stanovišti ŘLP
- c) je velitel letadla povinen přestavit 1. Výškoměr na QFE cílového letiště a 2. Výškoměr na údaj oblastního QNH

3. Přejít z altitudy na letovou hladinu a zpět se provádí

- a) během stoupání v 5000 ft altitudy a při klesání v nejbližší vyšší převodní hladině nad 5000 ft QNH
- b) během stoupání v převodní altitudy a při klesání v převodní hladině
- c) během stoupání a klesání vždy v 5000 ft altitudy

4. Při přiblížení na přistání mohou být výšky nad překážkami určeny použitím nastavení výškoměru na

- a) QFE (udávající nadmořskou výšku letiště přistání)
- b) QNH (udávající výšku k střední hladině moře "altitudy")
- c) 1013,2 hPa

5. Nulová letová hladina je

- a) v hladině atmosférického tlaku 1013,2 hPa. Následující hladiny jsou odděleny tlakovými intervaly, které v MSA odpovídají vertikální vzdálenosti nejméně 300 m
- b) na střední hladinu moře a ostatní letové hladiny jsou od ní odděleny tlakovými intervaly
- c) nad převodní altitudy a ostatní letové hladiny jsou od ní odděleny tlakovými intervaly

6. Převodní výška (altitudy)

- a) nemusí být publikována v AIP, avšak uvádí se v přibližovacích mapách pro lety podle přístrojů
- b) musí být publikována v AIP, avšak neuvádí se v přibližovacích mapách pro lety podle přístrojů
- c) musí být publikována v AIP a uvádí se v přibližovacích mapách pro lety podle přístrojů

7. Převodní hladinu

- a) stanoví příslušné stanoviště ŘLP - je stanovena na každém letišti a musí být k dispozici v kterékoli době

- b) stanovuje velitel letadla, nejpozději však 3 minuty před stupem do TMA
  - c) pro každé letiště stanovuje Úřad pro civilní letectví a musí být publikována v AIP
8. Vertikální poloha letadla, které letí v převodní altitudo anebo níže, musí být vyjádřena
- a) v letových hladinách
  - b) v údajích vztažených ke QFE
  - c) v údajích vztažených ke QNH
9. Vertikální poloha letadla letícího v převodní hladině a výše musí být vyjádřena
- a) v letových hladinách
  - b) v údajích vztažených ke QFE
  - c) v údajích vztažených ke QNH
10. Při průletu převodní vrstvou se vertikální poloha letadla vyjadřuje
- a) letovými hladinami v případě stoupání a altitudu na QNH v případě klesání
  - b) v altitudu na QNH v případě stoupání a letovými hladinami v případě klesání
  - c) v altitudu na QNH v případě stoupání a v QFE v případě klesání
11. Vertikální polohy letadel při stoupání až do dosažení převodní altitudu se udávají vzhledem k údaji
- a) QFE a nad převodní výškou k letovým hladinám
  - b) QNH a nad touto altitudu k letovým hladinám
  - c) QFE a nad touto altitudu k údaji QNH
12. Vertikální rozstupy letadel během letu na trati pod převodní altitudu se zajišťují vzhledem k údaji
- a) QFE
  - b) 1013,25 hPa (STD)
  - c) QNH
13. Vertikální rozstupy letadel nad převodní výškou během letu na trati se vyjadřují
- a) v letových hladinách
  - b) v údajích QNH
  - c) v údajích QFE
14. Při korespondenci zem-letadlo musí být vertikální poloha vyjádřena výrazem
- a) “altitudu”, když je letadlo v/pod převodní altitudu a výrazem “letová hladina” když je letadlo nad převodní altitudu
  - b) “altitudu”
  - c) “letová hladina”
- PVB
15. Letadla
- a) nemusí létat v letových hladinách odpovídajících zeměpisné trati letu
  - b) musí létat v letových hladinách odpovídajících zeměpisné trati letu
  - c) nemusí létat v letových hladinách odpovídajících zeměpisné trati letu, pokud pilot letí podle pravidel letu za viditelnosti země
16. Vertikální polohy letadel během přiblížení až do dosažení převodní hladiny se udávají a řídí vzhledem k
- a) letovým hladinám, pod převodní hladinou vzhledem k altitudu s výjimkou případů, kdy bylo vydáno letové povolení na přiblížení a bylo zahájeno klesání na přistání, může být vertikální poloha letadla nad převodní hladinou vyjadřovaná v altitudu na QNH, za předpokladu, že není hlášeno a neočekává se horizontální let nad převodní altitudu
  - b) údaji QNH, pod převodní výškou k údaji QFE
  - c) letovým hladinám, pod převodní výškou k údaji QFE
17. Po průletu převodní altitudu se při udávání výšky přejde z nastavení hodnoty QNH
- a) na nastavení hodnoty 1013,2 hPa a vertikální polohy letadla se vyjadřují v letových hladinách
  - b) na nastavení údaje QFE a vertikální polohy letadla se vyjadřují jako výšky nad letištěm
  - c) na nastavení údaje QFE cílového letiště a vertikální polohy letadla se vyjadřují jako výšky nad cílovým letištěm
18. Během letu na trati pod nejnižší použitelnou letovou hladinou se vertikální poloha vyjadřuje
- a) nadmořskými výškami altitudu a vertikální poloha při spojení letadlo-zem se vyjadřuje v altitudu (nadmořská výška)
  - b) výškou nad terénem podle údajů QFE
  - c) výškou nad cílovým letištěm podle údajů QFE daného letiště
19. Během letu na trati v/nad nejnižší použitelnou letovou hladinou letadla létají
- a) podle údajů QNH, výšky se udávají jako nadmořské
  - b) v letových hladinách a jejich vertikální poloha se při spojení letadlo-zem vyjadřuje v letových hladinách

- c) podle údajů QFE cílového letiště a jejich vertikální poloha se při spojení letadlo-zem vyjadřuje jako výška nad cílovým letištěm

PVB

20. S výjimkou případů tísňe a ztráty spojení

- a) nemusí mít posádka letadla odpovídač v provozu a nastavovat módy a kódy podle pokynů služby ŘLP s výjimkou, že v letadle vybaveném módem C bude pilot stále používat tento mód, jakmile obdrží příkaz nastavit mód pro identifikaci a sledování tratě
- b) musí mít posádka letadla odpovídač v provozu a nastavovat módy a kódy podle pokynů služby ŘLP s výjimkou, že v letadle vybaveném módem C bude pilot stále používat tento mód, jakmile obdrží příkaz nastavit mód pro identifikaci a sledování tratě
- c) může mít posádka letadla odpovídač v provozu a nastavovat módy a kódy podle pokynů služby ŘLP s výjimkou, že v letadle vybaveném módem C bude pilot stále používat tento mód, jakmile obdrží příkaz nastavit mód pro identifikaci a sledování tratě

PVB

21. Jestliže je službou ŘLP vyžádáno "ZNOVU NASTAVTE" (RECYCLE) mód a kód, pilot

- a) by měl znovu nastavit (zkontrolovat) jemu přidělený kód a mód
- b) nemusí znovu nastavit (zkontrolovat) jemu přidělený kód a mód
- c) musí znovu nastavit (zkontrolovat) jemu přidělený kód a mód

PVB

22. Jestliže je službou ŘLP požadováno "POVRĎTE NASTAVENÍ PŘESNÉHO KÓDU (MÓDU)", pilot

- a) musí prověřit nastavení odpovídače a toto nastavení potvrdit stanovišti ŘLP
- b) může prověřit nastavení odpovídače a toto nastavení potvrdit stanovišti ŘLP
- c) měl by prověřit nastavení odpovídače a toto nastavení potvrdit stanovišti ŘLP

PVB

23. Pokud neobdrží jiný pokyn od služby ŘLP

- a) nesmí posádka letadla používat v provozu odpovídače speciální polohový identifikační impuls (SPI)
- b) musí posádka letadla používat v provozu odpovídače speciální polohový identifikační impuls (SPI)
- c) může posádka letadla používat v provozu odpovídače speciální polohový identifikační impuls (SPI)

PVB

24. Jestliže je v provozu mód C, jsou piloti povinni při spojení letadlo - zem (je-li třeba předat informace o hladině) podávat informaci o dosažené hladině k nejbližším celým

- a) 50 m jak je indikováno výškoměrem
- b) 30 m jak je indikováno výškoměrem
- c) 100 m jak je indikováno výškoměrem

PVB

25. Pilot letadla, které se dostalo do stavu tísňe, nastaví odpovídač na (s výjimkou, kdy dle předcházejícího příkazu služby ŘLP je odpovídač nastavený na určitém kódu - tento kód nesmí být změněn, pokud služba ŘLP nestanoví jinak)

- a) mód A kód 7700
- b) mód A kód 7500
- c) mód A kód 7600

PVB

26. Posádka letadla, které se dostalo do stavu tísňe může použít kdykoliv má zvláštní důvod se domnívat, že toto opatření bude v dané situaci nejlepší

- a) mód A kód 7500
- b) mód A kód 7600
- c) mód A kód 7700

PVB

27. Při oboustranné ztrátě spojení musí posádka letadla nastavit odpovídač na

- a) mód A kód 7600
- b) mód A kód 7500
- c) mód A kód 2000

PVB

28. Při nezákonném zásahu na letadle za letu musí posádka vyvinout úsilí nastavit (aby označila vzniklou situaci, pokud okolnosti neopravňují použít kód 7700)

- a) mód A kód 7000
- b) mód A kód 7600
- c) mód A kód 7500

PVB

29. Jestliže pilot nastavil mód A kód 7500 a je následně požádán o potvrzení kódu službou ŘLP
- je povinen dle okolností tento potvrdit nebo odpověď úplně vynechat
  - je povinen spojením letadlo - zem tento potvrdit
  - je povinen vypnout odpovídač

PVB

30. Je-li letadlo vybaveno provozuschopným módem C
- musí ho pilot mít nepřetržitě v provozu, pokud stanoviště LPS nenařídí jinak
  - zapíná ho od hladiny 5000 stop
  - zapíná ho od převodní hladiny

### Letiště

- Vztažný bod letiště určuje
    - nadmořskou výšku letiště
    - zeměpisnou polohu letiště
    - geometrický střed hlavní RWY
  - Vztažný bod letiště je bod, určující
    - zeměpisnou polohu letiště
    - geometrický střed hlavní RWY
    - střed prahu hlavní RWY (přístrojové RWY)
  - Nadmořská výška letiště
    - je výška středu přístrojové RWY nebo RWY pro přesné přístrojové přiblížení
    - je výška nejvyššího bodu vzletových a přistávacích drah
    - je výška vztažného bodu letiště
  - Nadmořská výška letiště
    - je výška vztažného bodu
    - nejvyššího bodu RWY
    - nejvyššího bodu přístrojové RWY
  - Na každém letišti je určeno jedno nebo více míst pro předletovou zkoušku výškoměru, nejlépe na
    - odbavovací ploše
    - pohybové ploše
    - vyčkávacím místě RWY
  - Práh RWY je umístěn na začátku RWY, pokud
    - provozní důvody nevyžadují nutnost zvolit jinou polohu
    - není nutno posunout práh z důvodu překážek v předpolí nebo méně únosné části RWY, resp. VPP
    - není část RWY určena výhradně pro vzlety letadel a je takto označena ("starter - strip")
- PK
- Začátek předpolí je umístěn na
    - začátku dráhy použitelné pro rozjezd
    - konci dráhy použitelné pro rozjezd
    - konci dráhy použitelné pro přistání
- PK
- Předpolí se nachází
    - před RWY
    - za RWY ve směru vzletu
  - Prahové značky jsou provedeny na prazích
    - zpevněné RWY
    - zpevněné přístrojové RWY a zpevněné nepřístrojové RWY kódového čísla 3 nebo 4
    - zpevněné RWY veřejných letišť
  - Prahové značky mají tvar
    - pruhů orientovaných kolmo k ose RWY
    - pruhů orientovaných podélně osy RWY

c) pruhů orientovaných pod úhlem 45° k ose RWY

11. Prahové značky mají barvu

- a) bílou
- b) žlutou
- c) bílou nebo žlutou

12. Osové značky RWY jsou provedeny na

- a) zpevněných přístrojových RWY
- b) všech přístrojových RWY
- c) všech zpevněných RWY

13. Osová značka RWY je

- a) nepřerušovaná žlutá čára
- b) přerušovaná bílá čára
- c) nepřerušovaná bílá čára

14. Osové značky RWY jsou barvy

- a) žluté
- b) bílé nebo žluté
- c) bílé

15. Poznávací značka RWY doplněná o písmeno R při pohledu ve směru přiblížení označuje

- a) levou RWY
- b) pravou RWY
- c) střední RWY

16. Poznávací značka RWY doplněná o písmeno L při pohledu ve směru přiblížení označuje

- a) levou RWY
- b) pravou RWY
- c) střední RWY

17. Poznávací značka RWY doplněná o písmeno C při pohledu ve směru přiblížení označuje

- a) levou RWY
- b) pravou RWY
- c) střední RWY

18. Poznávací značka RWY má barvu

- a) bílou
- b) žlutou
- c) oranžovou

19. Poznávací značka RWY resp. Její dvojmístné číslo značí azimut osy RWY vyjádřený v desítkách

- a) magnetické azimutu
- b) zeměpisného azimutu

PVB

20. Letištní světelný maják vydává buď

- a) střídavě bílé a žluté záblesky
- b) střídavě barevné a bílé záblesky nebo pouze bílé záblesky
- c) záblesky přerušovaného světla žluté nebo zelené barvy podle toho, která z nich zajistí větší kontrast oproti pozadí

PVB

21. Pokud maják (letištní světelný) vydává barevné záblesky, musí mít na pozemních letištích

- a) zelenou barvu
- b) žlutou barvu
- c) oranžovou barvu

PVB

22. Poznávací světelný maják je instalován

- a) na každém letišti určeném pro používání v noci s výjimkou letišť s RWY pro přesné přístrojové přiblížení
- b) na každém letišti určeném pro používání v noci za podmínek letu za viditelnosti
- c) na každém letišti určeném pro používání v noci, které nemůže být ze vzduchu rozpoznáno jinými vizuálními prostředky



23. Letištní poznávací značka
- obsahuje dvoumístné číslo vyjadřující nejbližší desítku magnetického azimutu osy RWY
  - obsahuje jméno letiště
  - obsahuje dvoumístné číslo vyjadřující nejbližší desítku magnetického azimutu osy RWY, které je doplněno písmenem "L", "R" při dvou rovnoběžných RWY
24. Překážková návěstidla vysoké svítivosti vydávají
- záblesky červené barvy
  - stálé světlo červené barvy
  - bílé záblesky
25. Musí být postranní značky nezpevněné RWY v podobě plochých obdélníků doplněny kužely nebo praporky?
- ano
  - ne
26. Ploché postranní značky nezpevněné RWY musí být doplněny
- stříškami
  - kužely
  - válci
27. Prahy nezpevněné RWY mohou být vyznačeny plochými značkami ve tvaru písmene "L" umístěného
- v rozích prahu se základnou směřující ven
  - v rozích prahu se základnou směřující dovnitř
  - uprostřed se základnou směřující ven
28. Pomezí značky označují okraje
- nezpevněné vzletové a přistávací dráhy
  - zpevněné vzletové a přistávací dráhy
  - vzletové a přistávací plochy
29. Značka nepoužitelnosti má tvar kříže stanovených rozměrů a má
- červenou barvu
  - jednoduchou výraznou žlutou nebo bílou barvu
  - červenou nebo oranžovou barvu
30. Značky neschopnosti musí být vytvořeny
- dostatečně výraznými nadzemními znaky například stříškami nebo kužely
  - dostatečně výraznými nadzemními značkami, například praporky, kužely, návěstidly nebo návěstními tabulemi
  - kužely, stříškami nebo tabulemi výrazné červené, žluté nebo bílé barvy nebo jejich kombinací
31. Mohou překážková světla vydávat bílé záblesky?
- ano
  - ne
32. Překážková světla mohou vydávat
- stálé červené světlo, červené nebo bílé záblesky
  - červené nebo bílé záblesky
  - stálé červené světlo nebo červené záblesky
33. Světelné návěstidlo neschopnosti plochy může vydávat
- stálé červené světlo, červené nebo žluté záblesky
  - stálé červené světlo nebo červené záblesky
  - červené nebo žluté záblesky

#### **Provoz letadel**

1. Doba letu je
- celková doba od okamžiku, kdy se letadlo začalo pohybovat vlastní silou za účelem vzletu do okamžiku, kdy se zastavilo po skončení letu
  - doba od vzletu do přistání
  - doba od zahájení pojiždění do příletu nad letiště
2. Používá se pro letovou dobu výrazu "od špalků ke špalkům"?
- ano

- b) ne
3. Letová příručka je průvodní doklad k
- provozní příručce
  - osvědčení o letové způsobilosti
  - palubnímu deníku
4. Obsahuje letová příručka provozní omezení
- ano
  - ne
5. Poučení vůči členům posádky a cestujícím musí mimo jiné obsahovat
- o nouzových východech
  - o nouzovém osvětlení
  - o zásobě vody
6. Poučení před letem vůči členům posádky a cestujícím musí zajistit
- provozovatel
  - velitel letadla
  - palubní průvodčí
7. Obsahuje poučení před letem vůči cestujícím a členům posádky seznámení s použitím záchranných vest?
- ano
  - ne
- PVB
8. povinnost zajistit, aby všechny osoby na palubě byly seznámeny s umístěním a všeobecným způsobem použití hlavních nouzových zařízení má
- provozovatel
  - palubní průvodčí
  - velitel letadla
9. Zajistit seznámení členů posádky a cestujících s umístěním a způsobem použití bezpečnostních pásů musí
- provozovatel
  - velitel letadla
10. Musí velitel letadla zajistit seznámení cestujících s použitím bezpečnostních pásů?
- ano
  - ne
11. Ověřovat zda hmotnost letadla umožní bezpečné provedení letu je velitel letadla
- povinen
  - není povinen
  - povinen pouze v případě má-li podezření, že hmotnost není v přípustných mezích
12. Ověřit, zda byla na letadle provedena předepsaná údržba, je povinen
- velitel letadla
  - provozovatel
  - mechanik
13. Ověřovat, zda je osvědčení o letové způsobilosti platné je povinností
- provozovatele
  - velitele letadla
  - vedoucího letového provozu
14. Musí být na palubě letadla při provádění výcviku okruhů osvědčení o letové způsobilosti?
- ano
  - ne
15. Musí být na palubě letadla při všech letech doklad o pojištění zákonné odpovědnosti?
- ano
  - ne
16. Musí být na palubě letadla při provádění výcviku okruhů osvědčení o zápisu do leteckého rejstříku?

- a) ano
  - b) ne
17. Potvrzení o údržbě musí být na palubě letadla
- a) při každém letu
  - b) pouze při letu mimo letištní okruh
  - c) pouze při letu do zahraničí
18. Palubní deník musí být na palubě letadla
- a) při každém letu
  - b) pouze při letu mimo letištní okruh
  - c) pouze při letu do zahraničí
19. Letová příručka musí být na palubě
- a) při každém letu
  - b) pouze při mimo letištním letu a přeletu
  - c) pouze při přeletu
20. Přesvědčit se, zda je k dispozici dostatečné množství kyslíku při letech kde je tak třeba je povinností
- a) provozovatele
  - b) mechanika jež prováděl předletovou prohlídku
  - c) velitele letadla
21. Let nesmí být zahájen není-li na palubě dostatečné množství kyslíku bude-li let v FL 110 trvat déle než
- a) 30 min
  - b) 20 min
  - c) 15 min
22. Let v FL 170 nesmí být zahájen není-li na palubě dostatečné množství kyslíku, které postačí
- a) od začátku letu do konce letu
  - b) od průletu FL 132 při stoupání do FL 170, pro let v FL 170 a do průletu FL 132 při klesání
  - c) přesáhne-li let v FL 170 dobu 30 min
23. Musí být v letadle předepsaná zásoba kyslíku, bude-li se let konat v FL 95?
- a) ano
  - b) ne
24. Jsou-li z paluby letadla zjištěny nebezpečné meteorologické jevy, musí se tyto
- a) neprodleně hlásit
  - b) hlásit co nejdříve po přistání
  - c) hlásit co nejdříve pokud mohou ovlivnit bezpečnost jiných letadel
25. Nebezpečné meteorologické jevy zjištěné z paluby letadla se musí
- a) hlásit vždy neprodleně
  - b) hlásit co nejdříve pokud by tyto mohly ovlivnit lety jiných letadel
26. Osoby na pilotních sedadlech musí mít bezpečnostní pásy zapnuty
- a) pouze při vzletu a přistání
  - b) po celou dobu letu
  - c) mimo vzlet a přistání pouze v případě turbulence
27. Osoby na pilotních sedadlech musí mít zapnuty bezpečnostní postroje
- a) během vzletu a přistání
  - b) po celou dobu letu
  - c) během vzletu a přistání je-li střední turbulence
28. Letadlo musí být používáno v mezích provozních omezení předepsaných
- a) odpovědným orgánem letových provozních služeb
  - b) provozovatelem
  - c) Úřadem pro civilní letectví
29. Pokyny pro vedení palubního deníku jsou
- a) uvedeny v letové příručce
  - b) nedílnou součástí palubního deníku

c) uvedeny v provozní příručce

30. Bezpečnostním pásem musí být vybaveno každé sedadlo, které bude používáno osobou starší

- a) jeden rok
- b) dva roky
- c) půl roku

31. Seznam vizuálních návěstí používaných zakročujícím letadlem musí být letadlo vybaveno

- a) jen při letu do zahraničí
- b) při letu mimo okruh letiště
- c) při každém letu

32. Musí být na palubě seznam vizuálních návěstí pro velitele letadla narušitele v případě, že je prováděn pouze letištní let?

- a) ano
- b) ne

33. Seznam vizuálních návěstí pro velitel letadla narušitele musí být na palubě letadla

- a) jen při letu do zahraničí
- b) při každém letu
- c) při každém letu mimo letištní okruh

34. Palubní doklady musí být na palubě

- a) jen při mimo letištním letu
- b) jen při přeletu
- c) při každém letu

35. Letadlo musí být vybaveno tabulkou se signálními kódy pro spojení mezi zemí a letouny, používanými pro účely pátrání a záchrany

- a) při letu mimo letištní okruh
- b) při letu mimo řízenou oblast
- c) při všech letech

PVB

36. Je nutné, aby letadlo bylo vybaveno radiovou spojovací výstrojí při letu v noci i když let bude konán v prostoru, kde není spojení požadováno?

- a) ano
- b) ne

37. Počet členů posádky je stanoven v

- a) letové příručce
- b) provozní příručce
- c) nařízení provozovatele

38. Průkaz způsobilosti

- a) musí mít pilot u sebe při každém letu
- b) musí mít u sebe při mimo letištním letu
- c) musí mít u sebe při přeletu

### **Mezinárodní letecké právo a zákon o civilním letectví**

1. Soubor právních norem upravujících právní vztahy v mezinárodním civilním letectví, jež jsou zakotveny v mezinárodních smlouvách, popř. se opírají o mezinárodní obyčej, nazýváme

- a) pravidla chování - technické normy
- b) mezinárodním leteckým právem
- c) pravidla leteckého provozu

2. Prvním mezinárodně právním dokumentem, který položil základy mezinárodního leteckého práva, jehož základní ideou se stal princip suverenity nad vzdušným prostorem, se stala

- a) varšavská úmluva
- b) bruselská úmluva
- c) pařížská úmluva

3. Chicagská úmluva obsahuje ustanovení, jež ve svém souhrnu tvoří státu

- a) IATA

- b) ICAO
  - c) OSN
4. Mezinárodní organizace civilního letectví (ICAO) je organizací
- a) vládní
  - b) nevládní
  - c) společenskou
5. Základní cílem ICAO je především vypracovávání a zdokonalování standardů a doporučení, aplikovaných v praxi
- a) civilního letectví
  - b) mezinárodního civilního letectví
  - c) leteckého provozu
6. Ověřování letové způsobilosti provádí
- a) Úřad pro civilní letectví
  - b) Ministerstvo dopravy a spojů
  - c) výrobce letadla
7. Letecký rejstřík je veden
- a) Ministerstvem dopravy a spojů
  - b) Úřadem pro civilní letectví
  - c) Řízením letového provozu
8. Zapisuje se do leteckého rejstříku u údajů o letadle zřízení zástavního práva?
- a) ano
  - b) ne
9. Výkon státní správy ve věcech civilního letectví v ČR provádí
- a) Ministerstvo dopravy a spojů a Úřad pro civilní letectví
  - b) pouze Ministerstvo dopravy a spojů
  - c) pouze Úřad pro civilní letectví
10. Českou státní příslušnost mají
- a) všechna letadla provozovaná českými provozovateli
  - b) všechna civilní letadla vyrobená v ČR
  - c) civilní letadla zapsaná v českém leteckém rejstříku
11. O letové způsobilosti letadla rozhoduje
- a) Ministerstvo dopravy a spojů
  - b) Úřad pro civilní letectví
  - c) výrobce letadla
12. Každému civilnímu letadlu se při zápisu do leteckého rejstříku přidělí
- a) rejstříková značka
  - b) poznávací značka
  - c) osvědčení o letové způsobilosti
13. Způsob o vedení záznamů o provozu letadla je uveden
- a) ve směrnici vydané Ministerstvem dopravy a spojů
  - b) v prováděcím předpisu Úřadu pro civilní letectví
  - c) v zákonu o civilním letectví
14. Členové leteckého personálu musí být pro výkon své činnosti
- a) odborně způsobilí
  - b) zdravotně a odborně způsobilí
  - c) zdravotně způsobilí s požadovaným vzděláním
15. Průkazy způsobilosti vydává
- a) Úřad pro civilní letectví
  - b) provozovatel
  - c) Ministerstvo dopravy a spojů
16. Je člen leteckého personálu povinen oznámit lékaři, že je členem leteckého personálu

- a) ano
  - b) ne
17. Posudek o zdravotní způsobilosti nesmí být starší než
- a) dvou měsíců
  - b) tří měsíců
  - c) šesti měsíců od data vydání
18. Považují se za leteckou službu letecká meteorologická služba?
- a) ano
  - b) ne
19. Je třeba mít povolení Úřadu pro civilní letectví k provozování letadel pro vlastní potřebu?
- a) ano
  - b) ne
20. Rekreační a sportovní létání
- a) musí být s povolením Úřadu pro civilní letectví
  - b) nemusí být s povolením Úřadu pro civilní letectví.
21. K pořádání letecké soutěže
- a) je nutné povolení Úřadu pro civilní letectví
  - b) není nutné povolení od Úřadu pro civilní letectví
22. Je nutné mít souhlas provozovatele letiště je-li toto využíváno k provádění letů sportovními létajícími zařízeními?
- a) ano
  - b) ne
23. Musí být pro sportovní a rekreační létání zpracován program ochrany před protiprávními činy:
- a) ano
  - b) ne
24. Odvolacím úřadem pro rozhodnutí Úřadu pro civilní letectví
- a) Ministerstvo spravedlnosti
  - b) Ministerstvo dopravy a spojů
25. Státní dozor v civilním letectví může provádět
- a) pověřená osoba Ministerstva dopravy a spojů a Úřadu pro civilní letectví
  - b) pouze pověřená osoba Úřadu pro civilní letectví
  - c) příslušník Ministerstva dopravy a spojů nebo Úřadu pro civilní letectví
26. Je povinná osoba bezplatně dopravit osobu pověřenou státním dozorem v nezbytném rozsahu letadlem?
- a) ano
  - b) ne
27. Ukládat pokuty v civilním letectví má právo
- a) Ministerstvo dopravy a spojů a Úřad pro civilní letectví
  - b) pouze Ministerstvo dopravy a spojů
  - c) pouze Úřad pro civilní letectví
28. Za vykonávání činnosti leteckého personálu bez platného průkazu způsobilosti vám může být uložena pokuta až do výše
- a) 50 000 Kč
  - b) 100 000 Kč
  - c) 20 000 Kč

#### **Další ustanovení**

1. Základní dokument obsahující informace trvalého charakteru, které mají provozní význam pro bezpečné provádění letů ve vzdušném provozu ČR je
  - a) letová příručka
  - b) provozní příručka
  - c) letecká informační příručka
2. Volací znak, kmitočty a provozní dobu letištní řídicí věže je uveden v AIP části

- a) ENR
  - b) GEN
  - c) AD
3. Pravidla pro provádění školních a výcvikových letů na letišti jsou uvedena v AIP částí
- a) GEN
  - b) ENR
  - c) AD
4. Převodní výška je uvedena v AIP v části
- a) AD
  - b) GEN
  - c) ENR
5. Letištní mapa je uvedena v AIP v části
- a) GEN
  - b) AD
  - c) ENR
6. Zakázané, omezené a nebezpečné prostory jsou uvedeny v AIP části
- a) GEN
  - b) ENR
  - c) AD
7. Postupy hlášení události včetně hlášení za letu jsou uvedeny v AIP části
- a) ENR
  - b) GEN
  - c) AD
8. Postupy pro nastavení výškoměru jsou uvedeny v AIP části
- a) GEN
  - b) ENR
  - c) AD
9. Tabulka východů a západů slunce je uvedena v AIP části
- a) ENR
  - b) AD
  - c) GEN
10. Rozdíly od ICAO norem, doporučení a postupů jsou uvedeny v AIP části
- a) ENR
  - b) AD
  - c) GEN
11. AIP SUPPLEMENT obsahuje dočasné změny platností
- a) 1 měsíc
  - b) 2 měsíce
  - c) 3 měsíce a déle
12. Oznámení obsahující informaci o zřízení, stavu nebo změně nějakého leteckého zařízení, služby nebo postupů nebo informace o nebezpečí, jejichž včasná znalost je nezbytná pro pracovníky zapojené do leteckého provozu jsou publikovány v
- a) AIPu
  - b) NOTAMU
  - c) SNOWTAMU
13. NOTAM musí být vydán bez prodlení, jestliže informace, kterou je třeba rozšířit, je
- a) dočasného charakteru
  - b) trvalého charakteru
  - c) dlouhodobého charakteru
14. Informace, které neodpovídají podmínkám pro vydání NOTAMU nebo publikování v AIPu, ale vztahují se k bezpečnosti letů, leteckému provozu nebo se týkají otázek technických, administrativních nebo právních, jsou publikovány v
- a) letecké příručce
  - b) leteckém oběžníku

- c) letové příručky
15. Letecký oběžník se vydává, je-li třeba rozšířit informace např. o předpokládaných změnách v právních předpisech, pravidlech, postupech nebo zařízeních, charakteru
- trvalého
  - dlouhodobého
  - dočasného
16. Letecké oběžníky jsou rozšiřovány
- faxem
  - leteckou pevnou telekomunikační sítí
  - poštou
17. Nebezpečné podmínky na pohybové ploše, způsobené sněhem, ledem, tajícím sněhem nebo stojící vodou původem ze sněhu, tajícího sněhu nebo ledu nebo jejich pomínutí, v zimním období jsou publikovány v
- SNOWTAMu
  - NOTAMu
  - Q-kódu
18. Označení omezeného, zakázaného nebo nebezpečného prostoru se skládá z písmen a čísla. Např. LK P 20. Písmeno "P" znamená, že se jedná o
- nebezpečný prostor
  - zakázaný prostor
  - omezený prostor
19. Označení omezeného, zakázaného nebo nebezpečného prostoru se skládá z písmen a čísla. Např. LK R 20. Písmeno R znamená, že se jedná o
- zakázaný prostor
  - omezený prostor
  - nebezpečný prostor
20. Označení omezeného, zakázaného nebo nebezpečného prostoru se skládá z písmen a čísla. Např. LK D 20. Písmeno D znamená, že se jedná o
- zakázaný prostor
  - omezený prostor
  - nebezpečný prostor
21. Může Úřad pro civilní letectví odebrat průkaz způsobilosti jestliže se člen leteckého personálu odmítne podrobit provozovateli vyšetření na obsah alkoholu?
- ano
  - ne
22. Ztráta způsobilosti člena leteckého personálu může nastat z důvodů
- zdravotních
  - osobních
  - organizačních
23. Vést zápisník letů je určeno
- provozní příručkou
  - leteckým zákonem
  - předpisem I 1
24. Podrobné požadavky na obnovu a prodlužování průkazů způsobilosti jsou uvedeny v
- předpise L1
  - AIC
  - leteckém zákoně
25. Za jakých okolností je pilot povinen předložit zápisník letů je uvedeno v
- leteckém zákoně
  - předpise L1
  - provozní příručky
26. Je nutno předložit zápisník letů při prodlužování průkazu způsobilosti vždy?
- ano



b) ne

**Řešení**

1. b
2. c
3. a
4. b
5. a
6. b
7. b
8. c
9. a
10. a
11. c
12. a
13. b
14. c
15. b
16. b
17. b
18. c
19. a
20. a
21. b
22. c
23. a
24. a
25. a
26. b
27. b
28. b
29. c
30. c
31. a
32. a
33. b
34. a
35. c
36. c
37. b
38. a
39. a
40. b
41. a
42. c
43. c
44. b
45. c
46. c
47. c
48. c
49. a
50. b
51. a
52. b
53. a
54. c
55. a
56. c
57. c
58. a

59. c  
60. c  
61. c  
62. b  
63. b  
64. c  
65. c  
66. b  
67. a  
68. b  
69. a  
70. b  
71. a  
72. a  
73. a  
74. a  
75. b  
76. a  
77. b  
78. a  
79. b  
80. b  
81. a  
82. b  
83. c  
84. a  
85. c  
86. a  
87. a  
88. b  
89. b  
90. a  
91. b  
92. b  
93. a  
94. c  
95. c  
96. b  
97. c  
98. b  
99. c  
100. a  
101. b  
102. c  
103. c  
104. b  
105. a  
106. b  
107. c  
108. a  
109. b  
110. a  
111. a  
112. b  
113. b  
114. b  
115. c  
116. c  
117. c  
118. b  
119. b

- 120. b
- 121. c
- 122. a
- 123. a
- 124. c
- 125. b
- 126. b
- 127. c
- 128. a
- 129. a
- 130. a
- 131. a
- 132. a
- 133. a
- 134. b
- 135. b
- 136. c
- 137. a
- 138. b
- 139. b
- 140. a
- 141. c
- 142. a
- 143. a
- 144. c
- 145. c
- 146. c
- 147. c
- 148. c
- 149. c
- 150. a
- 151. c
- 152. c
- 153. b
- 154. a
- 155. a
- 156. b
- 157. a
- 158. c
- 159. c
- 160. b
- 161. a
- 162. b
- 163. c
- 164. b

Letové provozní služby

- 1. c
- 2. b
- 3. a
- 4. a
- 5. b
- 6. c
- 7. c
- 8. b
- 9. c
- 10. b
- 11. a
- 12. a
- 13. c
- 14. a
- 15. b

16. c  
17. b  
18. a  
19. b  
20. a  
21. b  
22. a  
23. b  
24. a  
25. b  
26. c  
27. c  
28. a  
29. b  
30. c  
31. b  
32. a  
33. c  
34. b  
35. a  
36. c  
37. b  
38. b  
39. b  
40. a  
41. b  
42. b  
43. c  
44. b  
45. b  
46. b  
47. a  
48. c  
49. b  
50. a  
51. b  
52. a  
53. c  
54. a  
55. c  
56. c  
57. b  
58. c  
59. b  
60. c  
61. b  
62. a  
63. c  
64. a  
65. a  
66. b  
67. a  
68. b  
69. a  
70. a  
71. c  
72. b  
73. a  
74. a  
75. c  
76. a

77. a

Postupy pro letové provozní služby

1. a

2. c

3. c

4. a

5. a

6. b

7. c

8. b

9. c

10. c

11. b

12. c

13. b

14. c

15. a

16. a

17. b

18. b

19. a

20. b

21. b

22. a

23. a

24. b

25. c

26. a

27. b

28. a

29. c

30. a

31. c

32. c

33. c

34. c

35. b

36. a

37. a

38. a

39. b

40. c

41. b

42. c

43. a

44. a

45. c

46. c

47. b

48. a

49. b

50. b

51. a

52. b

53. b

54. c

55. b

56. c

57. a

58. b

59. a

- 60. a
- 61. b
- 62. b
- 63. b
- 64. c
- 65. c
- 66. a
- 67. a
- 68. a
- 69. c
- 70. b
- 71. a

Postupy pro provádění letu

- 1. a
- 2. a
- 3. b
- 4. b
- 5. a
- 6. c
- 7. a
- 8. c
- 9. a
- 10. a
- 11. b
- 12. c
- 13. a
- 14. a
- 15. b
- 16. a
- 17. a
- 18. a
- 19. b
- 20. b
- 21. c
- 22. a
- 23. a
- 24. b
- 25. a
- 26. c
- 27. a
- 28. c
- 29. a
- 30. a

Letiště

- 1. b
- 2. a
- 3. b
- 4. b
- 5. a
- 6. a
- 7. b
- 8. b
- 9. b
- 10. b
- 11. a
- 12. c
- 13. b
- 14. c
- 15. b
- 16. a
- 17. c
- 18. a

- 19. a
- 20. b
- 21. a
- 22. c
- 23. b
- 24. c
- 25. a
- 26. b
- 27. a
- 28. c
- 29. b
- 30. b
- 31. a
- 32. a
- 33. a

Provoz letadel

- 1. a
- 2. a
- 3. b
- 4. a
- 5. a
- 6. b
- 7. a
- 8. c
- 9. b
- 10. a
- 11. a
- 12. a
- 13. b
- 14. a
- 15. b
- 16. a
- 17. a
- 18. a
- 19. a
- 20. c
- 21. a
- 22. b
- 23. b
- 24. c
- 25. b
- 26. b
- 27. a
- 28. c
- 29. b
- 30. b
- 31. c
- 32. a
- 33. b
- 34. c
- 35. c
- 36. a
- 37. a
- 38. a

Mezin. Letecké právo

- 1. b
- 2. c
- 3. b
- 4. a
- 5. b
- 6. a
- 7. b

8. a
  9. a
  10. c
  11. b
  12. a
  13. b
  14. b
  15. a
  16. a
  17. b
  18. a
  19. a
  20. b
  21. a
  22. a
  23. b
  24. b
  25. a
  26. a
  27. a
  28. b
- Další ustanovení
1. c
  2. c
  3. c
  4. a
  5. b
  6. b
  7. a
  8. b
  9. c
  10. c
  11. a
  12. b
  13. a
  14. b
  15. b
  16. c
  17. a
  18. b
  19. b
  20. c
  21. a
  22. a
  23. c
  24. b
  25. b
  26. a
  - 27.