

# Přijímací řízení na magisterskou nastavbu

Studijní obor: Letový provoz

Modul: Speciální zabezpečení letectva

## 1. Vojenské letectvo AČR se podle organizační struktury člení na:

- a) stíhací, dopravní, vrtulníkové, speciální
- b) stíhací, stíhací bombardovací, vrtulníkové, dopravní
- c) *taktické, vrtulníkové, dopravní*

## 2. Z hlediska bojového použití Vzdušných sil se operace člení na:

- a) protivzdušné, vzdušné, podpůrné
- b) *strategické, pro ničení pozemních cílů, podpůrné*
- c) vzdušné izolace, přímé letecké podpory, ničení vzdušných cílů

## 3. Vzdušný průzkum se podle stupně velení dělí na:

- a) komplexní, operačně taktický, taktický
- b) *strategický, operační, taktický*
- c) hloubkový, pozemní, vzdušný, námořní

## 4. Navedení letounů na pozemní cíle řeší v závěrečné fázi:

- a) stanoviště GCI na základě nařízení CAOC
- b) *FAC po předchozím upřesnění RBA*
- c) pouze osádky letounů (vrtulníků)

## 5. Letadlo, automobil, speciální a jiná technika se mohou pohybovat před a za letadlem s běžícím motorem:

- a) *v takové vzdálenosti, která umožňuje jejich bezpečný pohyb a vylučuje vlétnutí cizích předmětů, prachu (sněhu) do běžícího motoru*
- b) ve vzdálenosti 25 m, což umožňuje jejich bezpečný pohyb a vylučuje nasátí cizích předmětů, prachu (sněhu) do běžícího motoru
- c) ve vzdálenosti 50 m, což zabezpečuje jejich bezpečný pohyb a vlétnutí cizích předmětů do běžícího motoru

## 6. Organizace letových dnů zahrnuje:

- a) rozhodnutí a přípravu k letovým dnům, parkové dny letecké techniky, přípravu posádek letadel, neletové dny, rozbory letových dnů
- b) *rozhodnutí k letovým dnům, přípravu letových dnů, přípravu posádek letadel, letové dny, rozbory letových dnů*
- c) rozhodnutí k letovým dnům, přípravu letových dnů, přípravu posádek letadel, přípravu techniky a prostředků LTZ, vlastní zabezpečení létání

## 7. Maximální dovolená rychlost na pohybové ploše letiště je:

- a) *maximálně 30 km. h-1, kolem letounů 15 km. h-1, vlečení letounů 15 km. h-1*
- b) maximálně 30 km. h-1, kolem letounů 30 km. h-1, vlečení letounů 30 km. h-1
- c) maximálně 60 km. h-1, kolem letounů 30 km. h-1, vlečení letounů 15 km. h-1

## 8. Spouštěcí zařízení SUEZ-4 je určeno pro:

- a) přezkušování palubních letadlových instalací střídavým napětím 115V/400Hz, 3x36V/400Hz a stejnosměrným napětím 28V
- b) pro spouštění motorů letadel a vrtulníků stejnosměrným napětím 24V nebo 28V, 2x28V a střídavým napětím 115V/400Hz
- c) *přezkušování palubních leteckých instalací a pro spouštění motorů letadel a vrtulníků stejnosměrným napětím 24V nebo 28V, 2x28V, střídavým napětím 3x208V/400Hz, 3x36V/400Hz a 115V/400Hz*

## 9. Jedním ze základních úkolů letištního provozního zabezpečení je:

- a) zajištění oprav letecké techniky v technických opravnách a zařízeních AČR
- b) objednávka náhradních dílů a agregátů pro leteckou techniku
- c) *zabezpečení letecké techniky potřebnými speciálními prostředky*

## 10. Zabezpečení létání u leteckých útvarů a zařízení zahrnuje:

- a) ekologické zabezpečení, ŘLP, leteckou informační službu, inženýrsko leteckou službu, radiotechnické zabezpečení, letištní provozní zabezpečení, letištní zabezpečení, logistickou podporu, ornitologické zabezpečení, zdravotnické zabezpečení, padákové a záchranné zabezpečení, pátrací a záchranné zabezpečení a letovodská služba
- b) *letovodské zabezpečení, letové provozní služby, vojenskou leteckou informační službu, inženýrsko letecké zabezpečení, službu radiotechnického zabezpečení letectva, letištní provozní zabezpečení, letištní zabezpečení, logistickou podporu, meteorologické zabezpečení, biologickou ochranu letišť a létání, zdravotnické zabezpečení, padákové a záchranné zabezpečení, pátrací a záchranné zabezpečení a ekologické zabezpečení*
- c) letové provozní služby, vojenskou leteckou informační službu, inženýrsko leteckou službu, radiotechnického zabezpečení letectva, letištní technické zabezpečení, logistickou podporu létání, povětrnostní službu, ornitologické zabezpečení, zdravotnické zabezpečení, padákové a záchranné zabezpečení, pátrací a záchranné zabezpečení a ekologické zabezpečení

## 11. Hlavním úkolem letištního zabezpečení je :

- a) *příprava, zajištění provozuschopnosti letišť a zabezpečení každodenního letového provozu letištních pohybových ploch a letištních zařízení*
- b) zajištění údržby a oprav letištních ploch a zařízení, příprava techniky a specialistů letištního zabezpečení
- c) zajištění údržby, oprav letištních pohybových ploch

## 12. Únosnost letišť se dle ICAO vyjadřuje:

- a) *pomocí metody „ACN – PCN“*
- b) metodou LCN
- c) pomocí tzv. „Kalifornského poměru únosnosti“

## 13. Brzdné účinky na VPD jsou vyjádřeny:

- a) kódovými čísly 1 – 5, kde č.1 charakterizuje nejlepší brzdné účinky dráhy
- b) kódovými písmeny A – E, kde písmeno A charakterizuje nejlepší brzdné účinky
- c) *kódovými čísly 1 – 5, kde č.5 charakterizuje nejlepší brzdné účinky dráhy*

**14. Index stavu letištních pohybových ploch ISP vyjadřuje:**

- a) celkovou životnost krytu letištních vozovek do následující generální opravy
- b) poměr současného technického stavu krytu vozovky k výchozímu stavu nově vybudovaných letištních pohybových ploch
- c) *číselný ukazatel, vyjadřující formou stobodové stupnice stav povrchu letištních ploch*

**15. Dle STANDARD OF AIRFIELD se letiště podle technických charakteristik dělí:**

- a) do kategorií podle kódového čísla 1, 2, 3, 4,
- b) do kategorií podle kódového písmena A, B, C, D, E,
- c) *do skupin podle druhu letectva a, b, c,*

**16. Jaké jsou základní principy velení vojskům**

- a) Operativnost a utajení, mobilnost, osvojení si vědeckého řízení, komplexní používání různých technických prostředků
- a) *Centralizace, pevnost a důslednost, pružné reagování na změny situace, osobní odpovědnost velitele za přijatá rozhodnutí využívání zkušenosti podřízených*
- b) Hierarchie, sloučení funkce rozhodování, plánování a organizace bojové činnosti, mobilnost, nepřetržitá cílevědomá činnost velitele, účinnost velení podřízeným

**17. Jak dělíme typy struktur velení**

- a) Přímé podřízenosti, operační podřízenosti, vzájemné součinnosti
- b) *Lineární struktura, funkční struktura a lineárně štábní struktura*
- c) Základní, vyšší a hlavní

**18. Jaké je základní dělení metod velení vojskům**

- a) Metody aktivní, pasivní, kolektivní
- b) Metody organizačně administrativní, sociálně psychologické a ekonomické
- c) *Metody dělíme podle obsahu, podle druhu a směru působení, podle organizační formy*

**19. Jaké jsou základní oblasti obrany a ochrany letecké základny**

- a) *Aktivní obrana, pasivní obrana, obnovení bojeschopnosti*
- b) Pozemní obrana, protivzdušná obrana, ženíjní zabezpečení
- c) Systémy opěrných bodů, palebná postavení, systémy úkrytů pro osoby a techniku

**20. Jak dělíme bojové dokumenty podle určení**

- a) Formalizované, písemné a grafické
- b) *Pro velení vojskům, výkazové a informační, pomocné*
- c) Textové, fototelegramy, fotografie, typizované

**21. Objasněte účel pojistných ventilů ve vzduchové tlakové soustavě. Pojistné ventily obecně slouží k:**

- a) k usměrnění průchodu vzduchu v systému vzduchové tlakové soustavy.
- b) ke snížení hodnoty – regulaci hodnoty tlaku vzduchu předepsané pro výdej z tlakové soustavy.
- c) *k snížení kritické hodnoty tlaku vzduchu v soustavě- chrání soustavu před poškozením*

**22. Dodávka ohřátého vzduchu pomocí prostředku TO 5 je na výstupu realizována pomocí:**

- a) *4 ks speciálních výdejních rukávů – 1 rukáv má délku 10 m*
- b) 2 ks speciálních výdejních rukávů - 1 rukáv má délku 20 m
- c) 6 ks speciálních výdejních rukávů - 1 rukáv má délku 15 m

**23. Mazání dotlačovacího kompresoru KP – 75M u kyslíkové plnicí stanice AKZS 75M – 131 je zabezpečeno pomocí:**

- a) *speciální vodoglycerínové směsi ( 20 % glycerínu, antikorozní přísady a destilované vody),*
- b) běžným motorovým olejem RUBIA XT 15W/40,
- c) speciálním mazivem se zvýšeným obsahem grafitu.

**24. V procesu realizace preventivní údržby prostředků LTPZ je v rámci parkového dne prováděna:**

- a) *základní údržba,*
- b) základní údržba a technická údržba č. 1 (TÚ č. 1),
- c) technická údržba č. 1 a č. 2 (TÚ č. 1 a TÚ č. 2),

**25. Proces nabíjení akumulátorových baterií (AKB) u letecké základny je realizován na speciálním pracovišti nabíjecí stanice kde lze tyto akumulátorové baterie v jednom prostoru nabíjet následovně:**

- a) nabíjení lze realizovat souběžně pro typy olověných AKB a NiCd AKB bez zásadních provozních omezení.
- b) *nabíjení nelze realizovat souběžně pro typy olověných AKB a NiCd AKB v žádném případě,*
- c) nabíjení lze realizovat souběžně pro typy olověných AKB a NiCd AKB za dodržení přísných bezpečnostních opatření