

# Simulace zkoušky

Testy drony A1-A3 - bezpilotní systémy (UAS) - testy a kvízy - Provádění letů bezpilotních letadel



QuizVds.it

JMÉNO ŽÁKA:

DATUM A ČAS:

## 01. Nejlépe zaostříte na obrysy předmětů ve tmě:

- a) Teprve poté co se oko přizpůsobí podmínkám slabého osvětlení
- b) Použitím specifických brýlí pro noční vidění
- c) Pokud jste zvyklí pracovat v noci
- d) Použitím periferního vidění

## 02. Definice RIZIKA:

- a) Závažnost škod vyplývajících z negativní události
- b) Pravděpodobnost, že nastane událost, která není negativní
- c) Ve vztahu k negativní události, součin pravděpodobnosti a závažnosti
- d) Přítomnost nebezpečí v provozním prostoru

## 03. Může být přítomnost TRVALÉHO A RUŠIVÉHO HLUKU příčinou LIDSKÉ CHYBY?

- a) Ano ale pouze pokud je takový hluk rytmický
- b) Ne
- c) Ano
- d) Ano protože zvyšuje stres a únavu

## 04. Běžná definice HLUKU:

- a) Zvuk mimo slyšitelné pole
- b) Nepříjemný, rušivý a nechtěný zvuk
- c) Jakýkoli zvuk nad 85 dB[cite: 3372]
- d) Rytmičtý a nechtěný zvuk

## 05. Pokud dojde ke ztrátě SLUCHU v důsledku silného HLUKU je to způsobeno:

- a) Sníženou pohyblivostí kůstek (třmínku kladívka koválinky)
- b) Poškozením (i nevratným) vláskových buněk
- c) Rozdílem mezi vnějším a vnitřním tlakem na ušní bubínek
- d) Zablokováním sluchového nervu



## 06. Jaký je vztah mezi identifikačním štítkem třídy C a hlukem produkovaným dronem?

---

- a) Štítek C nijak s hlukem nesouvisí
- b) Štítek C je vyžadován pouze pro lety v hustě osídlených oblastech
- c) Pro drony se štítkem C je nutné žádat ÚCL o zvláštní „hlukové povolení“
- d) Štítek C zaručuje že výrobce změřil a deklaroval maximální hladinu akustického výkonu dronu

## 07. Schopnost slyšení může být snížena HLUKEM. Konkrétně jeho:

---

- a) Kombinací intenzity délky trvání a frekvence
- b) Intenzitou a délkou trvání
- c) Frekvencí
- d) Délkou trvání

## 08. Musíme přijmout RIZIKA jakmile je snížíme na nejnižší možnou úroveň?

---

- a) Ano riziko je vždy nedílnou součástí letových operací
- b) Pouze pokud je zbytkové riziko považováno za přijatelné
- c) Ano protože nad určitou úroveň by bylo další snižování příliš nákladné
- d) Ne

## 09. V případě užívání LÉKŮ které jsou volně prodejné bez lékařského předpisu:

---

- a) Je nutné si pečlivě přečíst příbalový leták a ověřit zda lék nemá kontraindikace pro řízení vozidel[cite: 3317]
- b) Je vhodné si jejich účinky vyzkoušet 24 hodin před letem
- c) Pilot si musí v každém případě vyžádat stanovisko odborného lékaře
- d) Nejsou s tím spojeny žádné problémy

## 10. Pokud mám provést velmi obtížnou letovou misi měl bych se snažit:

---

- a) Myslet na něco jiného a zcela se od situace oprostit
- b) Zcela se vyhnout stresu s cílem zvýšit výkon
- c) Správná úroveň STRESU může zlepšit výkon
- d) Vzít si uklidňující lék[cite: 3388]



## 11. Které tvrzení o vlivu klimatických podmínek na výkon pilota je správné?

---

- a) Nemají žádný vliv na lidský výkon
- b) Extrémní podmínky, jak horké, tak chladné, zhoršují výkon[cite: 3356]
- c) V horkém a vlhkém dni není výkon optimální
- d) V horkém a suchém dni je výkon lepší

## 12. Kdy je lidská výkonnost nejlepší? Za dne který je:

---

- a) Suchý a horký
- b) Deštivý a chladný
- c) S mírnou teplotou a nízkou vlhkostí[cite: 3360]
- d) Vlhký a horký

## 13. Pokud objednatel leteckých prací s dronem zanedbá náležitý dohled... :

---

- a) Objednatel odpovídá za škodu společně a nerozdílně s provozovatelem
- b) Odpovědnost nese výhradně pojišťovna provozovatele
- c) Objednatel je zcela zproštěn jakékoliv odpovědnosti
- d) Za škodu způsobenou třetími stranami odpovídá výhradně objednatel

## 14. Které z údajů „předpovědi počasí“ by měly být pro provoz Vašeho UAS nejpodstatnější?

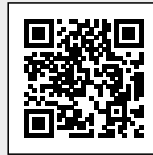
---

- a) Všechna data meteorologické zprávy METAR
- b) Výstrahy na námrazu a bouřky úrovně ozónové vrstvy a pylových alergenů
- c) Letová dohlednost atmosférický tlak
- d) Teplota vítr srážky

## 15. NEZÚČASTNĚNÉ OSOBY jsou:

---

- a) Osoby které nikdy nebyly účastníky nehody bezpilotního letadla
- b) Osoby které se neúčastní probíhajícího provozu bezpilotního letadla
- c) Všichni kolemjdoucí kteří jsou dále než 50 metrů od oblasti provozu
- d) Osoby které provozovatel dronu poučil o bezpečnostních opatřeních



## 16. Mohu provádět lety s bezpilotním letadlem (dronem) nad územím národního parku?

- a) Ano pokud let probíhá ve výšce maximálně 120 metrů nad zemí a mimo obydlené oblasti
- b) Ano ale pouze s předchozím souhlasem příslušného orgánu ochrany přírody (např. Správy národního parku)
- c) Ne lety jsou zde plošně zakázány bez jakékoliv výjimky
- d) Ano pokud dron váží méně než 250 g a let probíhá v bezpečné vzdálenosti od osob

## 17. Pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou třetí straně provozem dronu:

- a) Je vyžadováno pouze pro komerční lety
- b) Je v České republice ze zákona povinné pro provoz všech dronů
- c) Je povinné pouze pro drony o hmotnosti vyšší než 250 g
- d) Pilot se může svobodně rozhodnout zda si ho sjedná

## 18. Definice KONTROLNÍHO SEZNAMU (CHECKLISTU) v letectví:

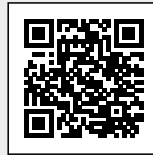
- a) Povinný kontrolní seznam který je součástí palubního deníku nebo záznamu o provozu
- b) Kontrolní seznam určený k ověření určité série úkonů na které by pilot mohl zapomenout
- c) Nepovinný dokument který je užitečný pouze pro začínající piloty
- d) Kontrolní seznam vyžadovaný Úřadem pro civilní letectví (ÚCL) pro schválení provozu

## 19. Co se označuje termínem NOTAM?

- a) Dokument vydaný organizací ICAO
- b) Oznámení o technické neshodě
- c) Označuje specifickou zprávu řízení letového provozu (ATC)
- d) Piloti jej používají aby získali aktuální informace důležité pro let

## 20. Kdo je odpovědný za pojištění dronu je-li pojištění právními předpisy požadováno?

- a) Jak provozovatel dronu tak dálkově řídicí pilot
- b) Požadavek na pojištění provozu UA neexistuje
- c) Pouze dálkově řídicí pilot
- d) Pouze provozovatel dronu



## 21. Za jakých podmínek je možné provozovat bezpilotní letadlo v ochranném pásmu letiště (ATZ)?

---

- a) Ano po koordinaci s provozovatelem letiště nebo po získání letového povolení od příslušného stanoviště
- b) Ano po získání povolení k létání od ÚCL
- c) Pouze pokud dron váží méně než 250 g a letí do výšky 50 m
- d) Není to možné za žádných okolností

## 22. Kolik členských států ICAO podepsalo CHICAGSKOU ÚMLUVU?

---

- a) 193
- b) 39
- c) Všechny státy světa
- d) Pouze evropské státy

## 23. Jaký typ paměti je stimulován neustálou změnou obrazů?

---

- a) Velmi dlouhodobá
- b) Dlouhodobá
- c) Krátkodobá
- d) Ikonická (senzorická)

## 24. Která ELEKTRONICKÁ SOUČÁST umožňuje dronu za přítomnosti větru zůstat viset na místě (tzv. hovering) bez jakéhokoli zásahu dálkově řídicího pilota?

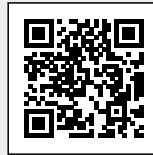
---

- a) Anténa GNSS
- b) Barometr
- c) Inerciální měřicí jednotka (IMU)
- d) Řídicí jednotka (Flight Controller) která integruje data z GNSS a IMU

## 25. Je dovoleno aby byli lidé na veřejném místě zachyceni na záběrech pořízených UA?

---

- a) Ano pokud záznam každé osoby netrvá déle než 5 sekund
- b) Ano pokud snímky a videa necílí na jednotlivce
- c) Ano pokud nejsou snímky a videa sdíleny na internetu
- d) Ne vždy je to předpisy výslovně zakázáno



## 26. Jak může přítomnost SILNÉHO HLUKU v oblasti provozu ovlivnit průběh mise?

---

- a) Zhoršuje plnění vlastních úkolů
- b) Všechny odpovědi jsou správné[cite: 3370]
- c) Zhoršuje nebo znemožňuje komunikaci
- d) Zhoršuje ostražitost pilota v nebezpečných situacích

## 27. Jaké letové provozní služby jsou poskytovány ve vzdušném prostoru třídy G?

---

- a) Pouze služba řízení letového provozu (ATC)
- b) Žádné služby jelikož se jedná o neřízený vzdušný prostor[cite: 3259]
- c) Informační služba pohotovostní služba a služba řízení letového provozu (ATC)
- d) Informační služba a pohotovostní služba

## 28. Je řízení rizik (SAFETY RISK MANAGEMENT) exaktní věda a umožňuje úplně eliminovat letecká rizika?

---

- a) Ano
- b) Ne týká se pouze organizací
- c) Ne v praxi není nikdy možné rizika zcela eliminovat
- d) Ano ale pouze v rámci provozu v otevřené kategorii

## 29. Úroveň rizika můžeme snížit:

---

- a) Obě odpovědi uvádějí dva způsoby snížení rizika
- b) Převedením rizika na třetí stranu prostřednictvím pojištění
- c) Snížením závažnosti možných následků
- d) Snížením pravděpodobnosti že k události dojde

## 30. Pokud je kvadrokoptéra v režimu VZNÁŠENÍ (HOVERING) tedy v ustáleném letu na jednom místě je tah rotorů:

---

- a) Přesně stejný jako tíha dronu
- b) Stejný jako tíha dronu přičemž každý rotor nese jednu čtvrtinu
- c) Menší než tíha dronu kompenzovaný vztlakem
- d) Větší než tíha dronu aby se bezpilotní letadlo udrželo ve vzduchu



## 31. Co můžeme pozorovat během paradoxní fáze spánku?

---

- a) Ztuhnutí svalů
- b) Velmi hluboký a osvěžující spánek[cite: 3413]
- c) Rychlé pohyby očí (REM) pod víčky
- d) Zpomalení dýchání

## 32. Jaká je maximální výška letu ve které můžete provozovat dron v 'otevřené' kategorii provozu za standardních podmínek?

---

- a) 120 metrů nad nejbližším bodem povrchu země
- b) 50 metrů nad nejbližším bodem povrchu země
- c) 150 metrů nad nejbližším bodem povrchu země
- d) Není omezena pokud je dron na dohled[cite: 3267]

## 33. Výkon dálkově řídicího pilota za HORKÉHO A SUCHÉHO dne je:

---

- a) Neovlivněn. Ani lepší ani horší
- b) Optimální
- c) Minimální
- d) Potenciálně snížen vlivem dehydratace[cite: 3349]

## 34. Co znamená zkratka MTOM?

---

- a) Monitorovaný technický operační manuál
- b) Mód pro automatický vzlet
- c) Maximální vzletová hmotnost
- d) Minimální čas operačního měření

## 35. Pojistka kryjící užitečné zatížení (payload):

---

- a) Pojistí proti přímým hmotným škodám které může dron nebo jeho užitečné zatížení utrpět
- b) Pojistí proti škodám vzniklým v důsledku funkční poruchy kamery
- c) Pojistí proti škodám vzniklým v důsledku funkční poruchy dronu
- d) Kryje krádež užitečného zatížení pokud je ponecháno bez dozoru



## 36. Pokud se nacházíme ve tmě obrazy těles a předmětů budou na naší sítnici:

---

- a) Zaostřené pouze poté co se oko přizpůsobí novým podmínkám se slabým osvětlením
- b) Zaostřené pouze pokud použijeme přístroj pro noční vidění
- c) Méně ostré a s méně detaily než při denním vidění
- d) Zaostřené za předpokladu že světelné podmínky jsou rozptýlené

## 37. Je VÝDRŽ BATERIE ovlivněna přítomností VĚTRU:

---

- a) Ano ale pouze pokud vítr vane ze severu
- b) Ne výdrž je pevně daná
- c) Ne
- d) Ano v každém případě

## 38. Vztahují se evropské předpisy pro provoz dronů (Nařízení EU 2019/947) i na lety prováděné výhradně uvnitř budov (tzv. indoor lety)?

---

- a) Ne letecké předpisy pro drony se na indoor lety nevztahují
- b) Ano vždy a bez výjimky
- c) Ano ale pouze v případě veřejně přístupných budov
- d) Ano pokud se budova nachází uvnitř zeměpisné zóny letiště

## 39. Co se v souvislosti se ZRAKEM obvykle rozumí pod pojmem "ADAPTACE"?

---

- a) Přizpůsobení zraku různým korekčním čočkám
- b) Přizpůsobení průměru zornice různým světelným podmínkám
- c) Schopnost zvyknout si na stálé osvětlení
- d) Přizpůsobení sítnice různým hloubkám zorného pole

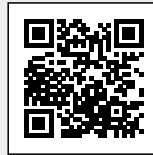
## 40. Definice „řetězce chyb“

---

- a) Značný počet chyb spáchaných jednou a tou samou osobou
- b) Teoretický model pro analýzu incidentů
- c) Série nesprávně seřazených pokynů v kontrolním seznamu (checklistu)
- d) Série chyb která vede k fatální události nebo může představovat vážný problém

# Simulace zkoušky

Testy drony A1-A3 - bezpilotní systémy (UAS) - testy a kvízy - Provádění letů bezpilotních letadel



QuizVds.it

## 41. Je před letem za podmínek viditelnosti (VLOS) žádoucí zkontrolovat místní tlak teplotu a horizontální dohlednost aby nedošlo ke ztrátě dronu z dohledu?

- a) Ano ale pouze pro drony s hmotností nad 250 g
- b) Ne není to nutné
- c) Ano
- d) Ano a také oblačnost

## 42. Do které provozní podkategorie spadá bezpilotní letadlo (UAV) s maximální vzletovou hmotností (MTOM) nižší než 250 g?

- a) Do A1 ale pouze pokud se jedná o dron třídy C0
- b) Do A1 (včetně soukromě zhotovených dronů s rychlostí
- c) Vždy a pouze do A3 bez ohledu na jeho vybavení
- d) Vždy do A2 pokud je vybaveno kamerou

## 43. Definice AUTONOMNÍHO PROVOZU:

- a) Provoz, při kterém může bezpilotní letadlo létat, aniž by dálkově řídicí pilot mohl zasáhnout
- b) Předem naprogramovaný let pomocí traťových bodů (waypointů)
- c) Provoz při kterém může bezpilotní letadlo létat aniž by bylo možné ho na dálku identifikovat
- d) Provoz při kterém může bezpilotní letadlo létat bez povolení příslušného úřadu

## 44. Jaký typ POJIŠTĚNÍ je povinné sjednat pokud vlastníte bezpilotní letadlo (UAV)?

- a) Pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vůči třetím osobám
- b) Pojištění proti krádeži a požáru bezpilotního letadla
- c) Žádné pokud je použití čistě rekreační
- d) Pojištění proti poruchám bezpilotního letadla

## 45. V případě LATENTNÍ CHYBY se její následky:

- a) Projeví pouze tehdy jsou-li spuštěny jinými příčinami
- b) Jsou vždy důsledkem manažerských rozhodnutí
- c) Nikdy nestojí za pozornost
- d) Jsou jedinou primární příčinou vzniklého incidentu



## 46. Jak se do MOZKU dostávají informace z různých částí těla?

---

- a) Prostřednictvím smyslových receptorů
- b) Prostřednictvím 5 smyslů
- c) Prostřednictvím kardiovaskulárního systému
- d) Prostřednictvím nervového systému

## 47. Jaká je povolená maximální výška od nejbližšího bodu na povrchu země?

---

- a) 100 m
- b) 50 m
- c) 150 m
- d) 120 m

## 48. Pokud zamýšlím provést let v prostoru letiště, uvnitř zóny ATZ a řízeného okrsku CTR nebo v jejich blízkosti:

---

- a) Musím být držitelem dokladu o absolvování online výcviku A1/A3
- b) Musím se řídit pouze pokyny ŘLP
- c) Musím se letu vzdát
- d) Musím získat oprávnění k provozu od ÚCL a dodržovat stanovené podmínky

## 49. Jaký typ chyb může způsobit přítomnost TRVALÉHO A RUŠIVÉHO HLUKU?

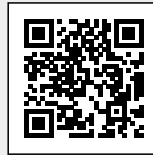
---

- a) Všechny typy chyb z důvodu rozptýlení a stresu
- b) Chyby vnímání
- c) Chyby v naučených dovednostech
- d) Chyby v jednání

## 50. Oprávnění k letu v zakázaných nebo omezených prostorech vydaná Úřadem pro civilní letectví (ÚCL):

---

- a) Mají standardní platnost 1 rok
- b) Mohou stanovit další podmínky letu, které je dálkově řídící pilot povinen dodržovat
- c) Jsou platná pro jakýkoli bezpilotní letoun který provozovatel vlastní
- d) Musí být následně předána Řízení letového provozu ČR



## 51. Rychlost a směr VĚTRU v oblasti provozu udávají:

---

- a) Anemometr a větrný rukáv
- b) Meteorologické aplikace pro chytré telefony
- c) Anemometr
- d) Větrný rukáv

## 52. Žádost o oprávnění k provozu bezpilotního letadla (UAS) ve vojensky využívaném vzdušném prostoru:

---

- a) Se podává na Úřad pro civilní letectví (ÚCL) který ji koordinuje s Ministerstvem obrany
- b) Se podává výhradně na Řízení letového provozu (ŘLP ČR)
- c) Je zbytečná jelikož lety jsou zde zakázány
- d) Se podává přímo veliteli vojenského útvaru

## 53. Stavby úzkosti a strachu:

---

- a) Mohou vést k unáhleným rozhodnutím nebo k rozhodovací paralýze[cite: 3397]
- b) Zhoršují výkon
- c) Zvyšují úroveň výkonu
- d) Neovlivňují výkon

## 54. Jaký je minimální věk pro získání osvědčení pilota UAS pro provoz v kategorii OPEN?

---

- a) 16 let
- b) 14 let se souhlasem rodičů
- c) 18 let
- d) 21 let

## 55. Co rozumíme pod pojmem „LIDSKÝ FAKTOR“ (HUMAN FACTOR) při analýze leteckých nehod a incidentů?

---

- a) Veškerý personál který byl do nežádoucí události zapojen
- b) Příčina incidentů a nehod která spočívá v chybách člověka
- c) Minimální počet osob potřebný k analýze události
- d) Všechny faktory týkající se lidské výkonnosti které mohly k události přispět

# Simulace zkoušky

Testy drony A1-A3 - bezpilotní systémy (UAS) - testy a kvízy - Provádění letů bezpilotních letadel



QuizVds.it

## 56. Kdo provozovateli sdělí výsledek žádosti o rezervaci vzdušného prostoru?

---

- a) EASA
- b) Nikdo - informace bude pouze zveřejněna v systému DroneMap
- c) Subjekt, který provedl posouzení (např. ŘLP ČR nebo Ministerstvo obrany)
- d) Úřad pro civilní letectví (ÚCL)

## 57. Rizikové faktory mohou pocházet z různých zdrojů. Je jedním z nich i prostředí?

---

- a) Ano například počasí překážky a rušení signálu
- b) Ano je to jediný rizikový prvek
- c) Ano ale také z mnoha dalších faktorů
- d) Ne

## 58. Je správné tvrdit že OKO:

---

- a) Vnímá více informací než ucho
- b) Vnímá stejné množství informací jako ucho
- c) Vnímá méně informací než ucho
- d) Je hlavním smyslovým kanálem pro sběr informací

## 59. Je z hlediska BEZPEČNOSTI důležité zjistit zda se v prostoru provozu nacházejí budovy?

---

- a) Ano protože představují překážky a potenciálně zalidněné oblasti
- b) Ne
- c) Ano ale je nutné zjistit zda jsou či nejsou obydlené
- d) Ano

## 60. Co je nejlepší udělat pro PREVENCI PROVOZNÍCH CHYB?

---

- a) Provést předletový brífink
- b) Vše se naučit nazpaměť
- c) Nesdělovat ostatním případné potíže
- d) Nastavit a dodržovat psané postupy



## 61. „Otevřená“ kategorie provozu vyžaduje:

---

- a) Povolení Úřadu pro civilní letectví
- b) Certifikaci UAS a osvědčení o způsobilosti dálkově řídicího pilota
- c) Registraci provozovatele UAS osvědčení o způsobilosti dálkově řídicího pilota a dodržování provozních omezení této kategorie provozu
- d) Předložení posouzení bezpečnostních rizik nebo prohlášení (deklarace) o provozu Úřadu pro civilní letectví

## 62. S čím musí být vyváženo RIZIKO?

---

- a) náklady a obtížností přijetí opatření k jeho snížení nebo odstranění
- b) časem, náklady a obtížností přijetí opatření k jeho snížení nebo odstranění
- c) časem a obtížností přijetí opatření k jeho snížení nebo odstranění
- d) očekávaným přínosem provozu

## 63. Pokud se v prostoru provozu nacházejí osoby zapojené do provozu odpadá nutnost hodnotit rizika kterým jsou vystaveny?

---

- a) Ano protože osoby zapojené do provozu jsou proškoleny
- b) Ano protože tyto osoby podepsaly prohlášení o seznámení s riziky
- c) Ne ale úroveň rizika pro ně bude nižší
- d) Ne

## 64. Je pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem bezpilotního letadla (dronu) povinné vždy?

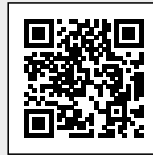
---

- a) Ne záleží na účelu provozu
- b) Ne záleží na maximální vzletové hmotnosti (MTOM)
- c) Ano v každém případě
- d) Ne pouze pro operace v kategorii SPECIFIC

## 65. Výkon dálkově řídicího pilota za HORKÉHO A VLHKÉHO dne:

---

- a) Není ovlivněn
- b) Je výrazně snížen[cite: 3352]
- c) Zlepšuje se
- d) Není optimální



## 66. Mohou být baterie typu LiPo ovlivněny okolní TEPLOTOU?

---

- a) Někdy zejména pokud jsou téměř vybité
- b) Pravda
- c) Nepravda
- d) Pouze velmi vysokými teplotami nikoli nízkými

## 67. Kde jako pilot dronu naleznu přehledné informace o zakázaných (P), omezených (R) a nebezpečných (D) prostorech?

---

- a) Na webových stránkách Úřadu pro civilní letectví (ÚCL)
- b) V Letecké informační příručce (AIP)
- c) Na portálu Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO)
- d) V aplikaci DroneMap

## 68. Elektromotory bezpilotního letadla mohou být v dnešní době bezkartáčové (BRUSHLESS) díky specifické elektronické součástce. Která to je?

---

- a) Elektronické regulátory otáček (ESC)
- b) Inerciální měřicí jednotka (IMU)
- c) GPS
- d) Řídicí jednotka letu (Flight Controller)

## 69. Pro účely správného ŘÍZENÍ RIZIK je nutné zvážit rizika plynoucí z:

---

- a) Člověk + prostředí
- b) Člověk + stroj + prostředí
- c) Člověk + stroj
- d) Člověk + stroj + prostředí + organizace

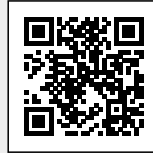
## 70. Jakou zásadní výhodu může mít hexakoptéra (šestirotorový dron) oproti kvadroptéře (čtyřrotorový dron)?

---

- a) Nižší spotřeba energie z baterie
- b) Schopnost zůstat v letu i v případě selhání jednoho motoru
- c) Vyšší počet otáček vrtulí
- d) Vyšší výkon díky dvěma motorům navíc

# Simulace zkoušky

Testy drony A1-A3 - bezpilotní systémy (UAS) - testy a kvízy - Provádění letů bezpilotních letadel



QuizVds.it

## Schéma odpovědí

Porovnejte své odpovědi s následujícím schématem a zaznamenejte si své skóre!

01: **D**

02: **C**

03: **D**

04: **B**

05: **B**

06: **D**

07: **A**

08: **B**

09: **A**

10: **C**

11: **B**

12: **C**

13: **A**

14: **D**

15: **B**

16: **B**

17: **B**

18: **B**

19: **D**

20: **D**

21: **A**

22: **A**

23: **D**

24: **D**

25: **B**

26: **B**

27: **D**

28: **C**

29: **A**

30: **A**

31: **C**

32: **A**

33: **D**

34: **C**

35: **A**

36: **C**

37: **D**

38: **A**

39: **B**

40: **D**

41: **C**

42: **B**

43: **A**

44: **A**

45: **A**

46: **D**

47: **D**

48: **D**

49: **A**

50: **B**

51: **A**

52: **A**

53: **A**

54: **A**

55: **D**

56: **C**

57: **A**

58: **A**

59: **A**

60: **D**

61: **C**

62: **B**

63: **D**

64: **C**

65: **D**

66: **B**

67: **D**

68: **A**

69: **D**

70: **B**

# Simulace zkoušky

Testy drony A1-A3 - bezpilotní systémy (UAS) - testy a kvízy - Provádění letů bezpilotních letadel



QuizVds.it

## Formulář odpovědí

Použijte tento formulář k označení svých odpovědí

01: _____	02: _____	03: _____	04: _____
05: _____	06: _____	07: _____	08: _____
09: _____	10: _____	11: _____	12: _____
13: _____	14: _____	15: _____	16: _____
17: _____	18: _____	19: _____	20: _____
21: _____	22: _____	23: _____	24: _____
25: _____	26: _____	27: _____	28: _____
29: _____	30: _____	31: _____	32: _____
33: _____	34: _____	35: _____	36: _____
37: _____	38: _____	39: _____	40: _____
41: _____	42: _____	43: _____	44: _____
45: _____	46: _____	47: _____	48: _____
49: _____	50: _____	51: _____	52: _____
53: _____	54: _____	55: _____	56: _____
57: _____	58: _____	59: _____	60: _____
61: _____	62: _____	63: _____	64: _____
65: _____	66: _____	67: _____	68: _____
69: _____	70: _____		