

+



Dopravní podnik hlavního města Prahy, akciová společnost
120030 oddělení Výcvik a vzdělávání – Tramvaje

SOUBOR TESTOVÝCH OTÁZEK
ZKOUŠKA D 1 - ŘIDIČ TRAMVAJE
TECHNICKÁ PŘÍPRAVA

Platí od dubna 2012



Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost **adresa** Sokolovská 217/42, 190 22 Praha 9
tel. +420 296 191 111 **e-mail** dpp@dpp.cz **www.dpp.cz**
IČ 00005886 **DIČ** CZ00005886 **zápis v OR** vedeném MS v Praze v oddíle B, vložka 847
bankovní spojení Česká spořitelna, a. s. Praha 1 **číslo účtu** 1930731349/0800



**Dopravní podnik
hlavního města Prahy**

1. **Při zapnutém řízení ukazuje voltmetr na voze:**
 - a) odběr trakčního proudu
 - + b) hodnotu dobíjení baterie
 - c) napětí v troleji

2. **Při vypnutém řízení ukazuje voltmetr na voze:**
 - a) hodnotu dobíjení baterie
 - b) napětí v troleji
 - + c) napětí na baterii

3. **Elektrodynamická brzda přestane účinkovat:**
 - a) při výpadku napětí v troleji
 - b) nemají-li kola styk s kolejnicemi
 - + c) přestanou-li se kola otáčet

4. **Zhasnutá kontrolka zrychlovače při zadané jízdě znamená:**
 - + a) vyřazení zrychlovače z trakčního obvodu
 - b) dosažení maximální konstrukční rychlosti
 - c) uzavření obvodu elektrodynamické brzdy

5. **Při jízdě setrvačností má příprava vozu T3SU hodnotu:**
 - + a) 40 - 90 A
 - b) 0 A
 - c) 24 V

6. **Šířka skříně vozu T3 je:**
 - a) 2,46 m
 - + b) 2,50 m
 - c) 2,48 m

7. **Brzdu bezpečnostní (záchrannou) je možné u vozu T3 uvést do činnosti:**
 - + a) pouze při zapnutém a funkčním řízení
 - b) i při vypnutém řízení
 - c) i při vypnutém řízení a nefunkční baterii vozu

8. **Pokud při zapnutém řízení (2x T3) budou spínače řízení obou vozů v poloze 1:**
 - a) neodbrzdí zajišťovací brzda
 - b) nelze otevřít dveře 2. vozu
 - + c) nefunguje záchranná brzda tlačítkem na panelu řidiče

9. **Pokud je přepálená pojistka zajišťovací brzdy na voze T3, po zadání jízdy:**
 - a) neodbrzdí zajišťovací brzda a nesepe linkový stykač
 - + b) neodbrzdí zajišťovací brzda a sepe linkový stykač
 - c) odbrzdí zajišťovací brzda a nesepe linkový stykač



- 10. Pokud je na voze T3 přepálena pojistka zajišťovací brzdy, vůz po zadání jízdy:**
- a) vůbec nereaguje
 - b) se rozjede, rozsvítí se kontrolka nadproudu a ozve se akustická výstraha
 - + c) velmi těžce se rozjíždí
- 11. Zůstane-li po zadání jízdy svítit na 1. voze (2x T3) 1. a 3. kontrolka zajišťovací brzdy, jedná se o závadu brzdě:**
- a) na 1. podvozku 2. vozu
 - + b) na 1. podvozku 1. vozu
 - c) na 2. podvozku 1. vozu
- 12. Zůstane-li po zadání jízdy svítit na 1. voze (2x T3) 2. a 3. kontrolka zajišťovací brzdy, jedná se o závadu brzdě:**
- a) na 1. podvozku 2. vozu
 - b) na 1. podvozku 1. vozu
 - + c) na 2. podvozku 1. vozu
- 13. Zůstane-li po zadání jízdy svítit na 1. voze (2x T3) 3. kontrolka zajišťovací brzdy, jedná se o závadu brzdě:**
- a) na 2. podvozku 1. vozu
 - b) na 1. podvozku 1. vozu
 - + c) na 2. voze
- 14. Pokud je páka topení od zrychlovače u vozu T3SU v horní poloze je vzduch od zrychlovače veden:**
- a) zpět do motorgenerátoru
 - b) veden mimo vůz
 - + c) veden do vozu
- 15. Při jízdě setrvačností je výchylka na ampérmetru u vozů T3M:**
- a) 40 A - 90 A
 - + b) 0 A
 - c) 100 A
- 16. Pokud vůz T3M zůstane stát na úsekovém izolátoru, řidič odbrzdí zajišťovací brzdu:**
- a) tlačítkem "Mycí stroj"
 - b) tlačítkem "Mycí stroj" a zadáním jízdy
 - + c) pouhým sešlápnutím pedálu jízdy
- 17. Zajišťovací brzda je u vozů T3M funkční pouze, je-li:**
- + a) brzdový pedál zaparkovaný
 - b) přepínač dveří v poloze otevřeno
 - c) stažen sběrač



- 18. Po zastavení vozu T3M na 1. stupeň zajišťovací brzdy a následném povolení brzdového pedálu, zajišťovací brzda:**
- a) zůstane zajištěna
 - + b) odbrzdí
 - c) zabrzdí 2. stupněm
- 19. V případě, že u vozu T3M opakovaně zasáhne maximální relé a rozsvítí se některá kontrolka nadproudu:**
- + a) řidič vypne jednu motorovou skupinu vozu
 - b) řidič vypne obě motorové skupiny vozu
 - c) řidič po použití odpojovače – uzemňovače, odjistí vadné brzdiče jednoho podvozku
- 20. Vypnutí motorové skupiny na voze T3M se provádí:**
- a) vypínačem na panelu řidiče
 - + b) vypínačem v pojistkové skříni (24V)
 - c) vypínačem ve skříni s odpojovačem - uzemňovačem
- 21. U vozu T3M zůstane zapnuté ovládání pomocného stanoviště. Při jízdě vpřed:**
- a) se vůz chová zcela normálně
 - + b) vůz normálně jede, ale nefunguje elektrodynamická brzda
 - c) vůz silově (motoricky) nejede, elektrodynamická brzda je funkční
- 22. Zapnutí zářivkového a vnějšího osvětlení se provádí na soupravě 2x T3M nebo T3SU:**
- + a) na každém voze samostatně
 - b) z prvního vozu pro celou soupravu
 - c) z prvního vozu, na druhém voze musí být spínač v poloze předvoleno
- 23. Topení ve druhém voze soupravy 2x T3M nebo 2x T3SU ovládáme:**
- a) z prvního vozu
 - b) z prvního vozu, ve druhém voze musí být spínač v poloze vypnuto
 - + c) z druhého vozu
- 24. Vnitřní osvětlení na druhém voze soupravy 2x T3R.P se zapíná:**
- a) z prvního vozu, přepínač osvětlení na druhém voze může být v libovolné poloze
 - + b) z prvního vozu, přepínač osvětlení na druhém voze musí být v poloze předvoleno
 - c) pouze z druhého vozu
- 25. Výpadek trakční energie u vozu T3R.P je signalizován:**
- a) rozsvícením LED diody
 - + b) zhasnutím LED diody a bzučákem
 - c) pouze bzučákem
- 26. Pokud po manipulaci s plošinou u vozu T3R.PLF bliká na panelu řidiče modrá kontrolka “Plošina”. Řidič zkontroluje nájezdovou plošinu a pokračuje v jízdě:**
- a) se zvýšenou opatrností s ohledem na plošinu
 - b) pomocí stisknutého tlačítka „Mycí stroj“
 - + c) pomocí stisknutého tlačítka “Plošina”



- 27. Havarijní režim u soupravy 2x T3R.P se provede:**
- a) přeprnutím zeleného spínače na panelu řidiče na obou vozech soupravy
 - b) zapnutím spínače havarijního pojezdu na panelu řidiče
 - + c) vypnutím jedné nebo dvou motorových skupin v pojistkové skříně 24V
- 28. Na soupravě 2x T3R.P řidič sype písek:**
- + a) pákou sypače nebo tlačítkem „Skluz“
 - b) tlačítkem „Skluz“; pákou sypače se písek sype pouze před 1. nápravu 1. vozu
 - c) pákou sypače; tlačítkem „Skluz“ se pískovače neovládají
- 29. Na voze T3R.P nejdou zavřít některé dveře, řidič:**
- a) přepne vypínač příslušných dveří v kabině řidiče do polohy vypnuto
 - + b) zavře dveře ručně a přepne vypínač dveří (v prostoru nade dveřmi) do polohy vypnuto
 - c) pokračuje pomalou a opatrnou jízdou po trase linky
- 30. Na voze T3R.P se vnější nouzové otevírání dveří nachází:**
- a) u každých dveří
 - b) za nárazníkem – pomocí tlačítka
 - + c) u prvních dveří – pomocí univerzální kličky
- 31. Topení na druhém voze soupravy 2x T3R.P se ovládá:**
- a) z prvního vozu, přepínač topení na druhém voze může být v libovolné poloze
 - + b) z prvního vozu, přepínač topení na druhém voze musí být v poloze vypnuto
 - c) pouze na druhém voze
- 32. Vnější osvětlení na druhém voze soupravy 2x T3R.P se ovládá:**
- + a) z prvního vozu, přepínač „Den/noc“ musí být na druhém voze v poloze vypnuto
 - b) z prvního vozu, přepínač osvětlení na druhém voze musí být v poloze předvoleno
 - c) pouze z druhého vozu
- 33. Odbrzdní vozu T3R.P bez trakční energie řidič provede:**
- a) pouhým stisknutím tlačítka „Mycí stroj“
 - + b) stisknutím tlačítka „Funkce ČB“
 - c) pouhým krátkým zadáním jízdy
- 34. Svítí-li na diagnostickém panelu vozu T3R.P červená dioda s označením „A“ nebo „B“:**
- + a) řidič vypne příslušnou motorovou skupinu
 - b) vůz je v pořádku – řidič učiní pouze zápis do průvodního listu vozu
 - c) řidič vypne motorové skupiny na 1. voze (dioda „A“) nebo na 2. voze (dioda „B“)
- 35. Svítící červené diody na diagnostickém panelu vozu T3R.P:**
- + a) signalizují závadu
 - b) signalizují správnou funkci příslušných zařízení
 - c) signalizují mimořádný stav, který však nemusí znamenat závadu
- 36. Svítí-li na panelu řidiče vozu T3R.PLF modrá kontrolka „Plošina“:**
- + a) nelze zavřít dveře a nelze se rozjet
 - b) lze zavřít dveře a následně se rozjet
 - c) lze zavřít dveře, ale je blokována jízda



- 37. Svítí-li na panelu řidiče vozu T3R.PLF modrá kontrolka „Plošina“ a další jízda je blokována, řidič:**
- a) musí vyklopit a zaklopit nájezdovou plošinu
 - b) připraví vůz na sunutí
 - + c) stiskne tlačítko „Plošina“
- 38. Při spojování vozu T3R.PLF s jiným vozem:**
- a) je postup stejný jako při spojování vozu T3
 - + b) je potřeba před spojením vozů sejmout čelní plentu
 - c) je potřeba před uvolněním aretace spřáhla vyjmout mezikus
- 39. U vozu T6A5 se proudový sběrač uvede do pracovní polohy stisknutím tlačítka „Nahoru“, přitom odpojovač – uzemňovač musí být v poloze:**
- a) uzemněno
 - b) 0
 - + c) 1
- 40. Na voze T6A5, kde je odpojovač – uzemňovač v poloze 0:**
- a) lze proudový sběrač uvést do pracovní činnosti pomocí tlačítka „Nahoru“
 - + b) nelze proudový sběrač uvést do pracovní činnosti pomocí tlačítka „Nahoru“
 - c) lze proudový sběrač uvést do pracovní činnosti pomocí nouzového ovládání klikou, proudový sběrač bude odebírat proud z troleje
- 41. Vytápění druhého vozu soupravy 2x T6A5 je ve funkci:**
- a) pouze je-li na druhém voze přepínač topení v poloze zapnuto
 - + b) je-li přepínač topení prvního vozu v poloze zapnuto a je zapnuté řízení
 - c) je-li přepínač topení prvního vozu v poloze zapnuto a to i při vypnutém řízení
- 42. Je-li na druhém voze soupravy 2x T6A5 páka řadiče v poloze jiné než 0:**
- a) nebude fungovat zajišťovací brzda
 - b) nebude fungovat záchranná brzda
 - + c) nelze na prvním voze zapnout řízení (uvádí se do činnosti záchranná brzda)
- 43. Po zastavení vozu T6A5 na 1. stupeň zajišťovací brzdy a následném přemístění páky řadiče do nulové polohy:**
- + a) vlak odbrzdí
 - b) vlak odbrzdí, jsou-li však některé dveře otevřené, vlak zůstane zabrzděn
 - c) vlak zůstane zabrzděn 1. stupněm zajišťovací brzdy
- 44. Po zastavení vozu T6A5 na 2. stupeň zajišťovací brzdy a následném přemístění páky řadiče do polohy 0:**
- + a) vlak neodbrzdí
 - b) vlak odbrzdí, jsou-li však některé dveře otevřené, vlak zůstane zabrzděn
 - c) vlak odbrzdí
- 45. Při použití ovladače nouzového otvírání dveří za jízdy vlaku T6A5:**
- a) vlak přejde z jízdy silou na setrvačnost
 - + b) se uvede do činnosti záchranná brzda a příslušné dveře se odemknou – pootevřou
 - c) se dveře odemknou – pootevřou a na příslušném voze nastoupí zajišťovací brzda



- 46. Na voze T6A5 se pískovače uvádějí do činnosti:**
- a) při zapnutém řízení tlačítkem „Skluz“ nebo levým pedálem; při vypnutém řízení pouze levým pedálem
 - + b) i při vypnutém řízení tlačítkem „Skluz“ nebo levým pedálem
 - c) pouze levým pedálem
- 47. Stisk tlačítka „Výhybka 0 – mycí stroj“ na voze T6A5 při zadané jízdě:**
- + a) nepřerušuje zadání jízdy
 - b) přerušuje zadání jízdy
 - c) přerušuje dobíjení baterie
- 48. Při použití ovladače „Jízda – brzda“ na zadním pomocném stanovišti řidiče vozu T6A5 do 1. polohy brzdy:**
- a) vlak zastaví na 1. stupeň zajišťovací brzdy
 - b) vlak zastaví na 2. stupeň zajišťovací brzdy
 - + c) zajišťovací brzda nenastoupí - vlak je odbrzděn
- 49. Při poruše dveří vozu T6A5 a po jejich ručním uzavření řidič dveře uzamkne z vnější strany pomocí univerzální klíčky:**
- a) pootočením čtyřhranu o 360° alespoň u jednoho křídla
 - + b) pootočením čtyřhranu o 90° u obou křídel
 - c) pootočením čtyřhranu o 360° u obou křídel
- 50. Před spojováním dvou vozů T6A5 s automatickými spřáhly, páky spojovaných spřáhel:**
- a) musí být v dolní poloze
 - + b) musí být v horní poloze
 - c) mohou být v libovolné poloze
- 51. Poloha přepínače automatických spřáhel PAS u vlaku T6A5 musí být v poloze 0:**
- a) jedná-li se o první vůz soupravy
 - b) jedná-li se o druhý vůz soupravy
 - + c) jedná-li se o samostatný vůz
- 52. Poloha přepínače automatických spřáhel PAS soupravy 2x T6A5 musí být:**
- a) na obou vozech v poloze nula
 - b) na prvním voze v poloze P, na druhém voze v poloze Z
 - + c) na prvním voze v poloze Z, na druhém voze v poloze P
- 53. Ohřátý vzduch se do vozu T6A5 pouští pákou u prostředních dveří:**
- + a) páka musí být v poloze dole
 - b) páka musí být v poloze nahoře
 - c) na poloze páky nezáleží
- 54. Svítí-li na bočním panelu prvního vozu soupravy 2x T6A5 obě kontrolky poruchy stejné závady („Vůz“ a „Vlak“):**
- + a) jedná se o závadu prvního vozu soupravy
 - b) jedná se o závadu druhého vozu soupravy
 - c) jedná se o závadu prvního i druhého vozu soupravy



- 55. Svítí-li na bočním panelu prvního vozu soupravy 2x T6A5 jedna kontrolka poruchy („Vlak“)**
- + a) jedná se o závadu prvního vozu soupravy
 - + b) jedná se o závadu druhého vozu soupravy
 - c) jedná se o závadu prvního i druhého vozu soupravy
- 56. Svítí-li kontrolka „Regulátor“ na voze T6A5, řidič:**
- + a) přepne a podrží (cca 5 vteřin) vypínač řízení v poloze 2; trvá-li závada, zkontroluje jističe
 - b) přepne a podrží vypínač řízení v poloze 2; trvá-li závada, vymění pojistku 24 V
 - c) vymění pojistku 600 V
- 57. Při vypnutí obou motorových skupin jednoho vozu soupravy 2x T6A5 je žádoucí brzdit s vychýlenou ruční pákou řadiče doprava, aby:**
- + a) současně fungovaly brzda elektrodynamická i zajišťovací
 - + b) za nefungující elektrodynamickou brzdu nezaskakovala zajišťovací brzda
 - c) za nefungující elektrodynamickou brzdu zaskakovala zajišťovací brzda
- 58. Po projetí trolejového křížení nebo úsekového izolátoru vůz T6A5 přestane reagovat na zadání jízdy řidič:**
- + a) musí zastavit, vypnout a znovu zapnout řízení
 - b) okamžitě vypne a znovu zapne řízení
 - + c) přemístí páku řadiče do nulové polohy a znovu zadá jízdu
- 59. Před zapnutím řízení vozu T6A5 musí být stav baterie minimálně:**
- + a) 16 V
 - + b) 19 V
 - c) 22 V
- 60. Odpojovač baterie vozu T6A5 se nachází:**
- + a) v levé zadní části vozu, přístup zvenku
 - + b) pod poslední sedačkou vlevo
 - c) v kabině řidiče
- 61. Vypínač skluzové a smykové ochrany vozu T6A5 se nachází:**
- + a) na panelu řidiče
 - b) na bočním panelu
 - + c) v pojistkové skříni 24 V za bočním panelem
- 62. Tlačítko „Výhybka 0 – mycí stroj“ na voze T6A5:**
- + a) vypíná pomocné obvody 600 V a vypíná i zadání jízdy
 - + b) vypíná pomocné obvody 600 V a nevypíná zadání jízdy
 - c) vypíná rekuperaci, vypíná i zadání jízdy a nevypíná pomocné obvody 600 V
- 63. Tlačítko „Výhybka 1“ na voze T6A5:**
- + a) nevypíná jízdu
 - + b) vypíná jízdu
 - c) uvádí do činnosti zajišťovací brzdu



- 64. Odpojovač - uzemňovač soupravy 2x T6A5, jehož sběrač neodebírá proud z troleje, musí být:**
- + a) v poloze 1
 - + b) v poloze 0
 - c) není poloha odpojovače - uzemňovače důležitá, nesmí však být v poloze uzemněno
- 65. Stiskne-li řidič za pohybu vozu T6A5 tlačítko prvních dveří:**
- + a) první dveře se i za pohybu vlaku otevřou
 - b) první dveře se otevřou až po zastavení
 - c) první dveře se neotevřou ani po zastavení, tlačítko je funkční až po zastavení vlaku
- 66. Rozjezd ze svahu samovahou bez zadání jízdy s vozem T6A5 řidič provede:**
- + a) stisknutím tlačítka „Výhybka 0 – mycí stroj“
 - b) vyklopením páky řadiče v libovolné poloze
 - + c) vyklopením páky řadiče v nulové poloze
- 67. První dveře u vozu T6A5:**
- a) nelze samostatně zavřít
 - + b) jsou-li otevřené některé další dveře, lze první dveře samostatně zavřít stisknutím tlačítka „První dveře“
 - c) lze první dveře zavřít samostatně, vychýlením páky řadiče
- 68. Při zapnutém denním svícení na voze T6A5 musí být přepínač transparentu v poloze:**
- + a) 0
 - b) 1
 - c) 2
- 69. Při zpětném pohybu soupravy 2x T6A5 musí být:**
- a) páka řadiče 1. vozu v poloze 0 a páka řadiče 2. vozu v poloze zaparkováno
 - b) páky řadiče obou vozů v poloze zaparkováno
 - + c) páky řadičů obou vozů v nulové poloze
- 70. Přepínač „Osvětlení transparentu“ na 2. voze soupravy 2x T6A5 musí být při zapnutém vnějším osvětlení v poloze:**
- a) 0
 - + b) 1
 - c) 2
- 71. Odpojovač – uzemňovač vozu KT8D5.RN2P se nachází:**
- a) ve středním článku
 - + b) ve stropě na stanovišti A i na stanovišti B
 - c) ve stropě jen na stanovišti A
- 72. V jaké poloze musí být páka odpojovače – uzemňovače vozu KT8D5.RN2P, ovládáme-li vůz ze stanoviště A:**
- + a) na stanovišti A v poloze I, na stanovišti B v poloze 0
 - b) na stanovištích A i B v poloze I
 - c) na stanovišti A v poloze I, na stanovišti B v poloze 0 nebo uzemněno



- 73. Při zapínání řízení vozu KT8D5.RN2P musí být páka ručního řadiče na opačném stanovišti:**
- a) v poloze zaparkováno
 - + b) v nulové poloze
 - c) na poloze páky řadiče nezáleží
- 74. Zavřít všechny dveře vozu KT8D5.RN2P lze:**
- a) pootočením třípolohového přepínače
 - + b) červeným tlačítkem „Zavírání“ nebo vyklopením páky ručního řadiče
 - c) pouze červeným tlačítkem „Zavírání“
- 75. Tlačítko „Výhybka 1“ u vozu KT8D5.RN2P:**
- a) nerozepíná jízdu
 - + b) rozepíná jízdu
 - c) se používá u radiově ovládaných výhybek
- 76. Tlačítko „Výhybka 0“ u vozu KT8D5.RN2P:**
- a) nerozepíná jízdu, vypíná rekuperaci
 - b) rozepíná jízdu, nevypíná rekuperaci
 - + c) rozepíná jízdu, vypíná rekuperaci
- 77. Před spojováním vozu KT8D5.RN2P s jiným vozem:**
- a) není třeba žádné opatření, vůz je vybaven automatickými spřáhly
 - b) je nutno pouze odjistit spřáhlo
 - + c) je nutno odjistit spřáhlo a odstranit plenty
- 78. Řidič vozu KT8D5.RN2P uvádí pískovače do činnosti:**
- a) zatažením páky na levé straně stanoviště řidiče
 - b) vůz syje výhradně automaticky působením SSO
 - + c) levým pedálem nebo tlačítkem „Skruz“
- 79. Skruzovou i smykovou ochranu vozu KT8D5.RN2P vypneme:**
- a) jedním vypínačem umístěným na stanovišti A
 - b) stisknutím tlačítka „Skruz“
 - + c) dvěma vypínači na stanovišti A (podvozky 1 a 3), dvěma na stanovišti B (podvozky 2 a 4)
- 80. Vypínače motorových skupin u vozu KT8D5.RN2P se nacházejí:**
- a) na stanovišti A pro všechny podvozky
 - + b) na stanovišti A pro podvozky 1 a 3, na stanovišti B pro podvozky 2 a 4
 - c) na stanovišti A pro podvozky 1 a 2, na stanovišti B pro podvozky 3 a 4
- 81. Couvání u vozu KT8D5.RN2P:**
- a) nastavíme přepnutím reverzu do polohy vzad
 - b) nelze nastavit, je nutné použít zadní stanoviště
 - + c) nastavíme delším stisknutím tlačítka pro aktivaci couvání v jističové skříni na stanovišti řidiče – musí svítit kontrolka „Vzad“



82. Couvání vozu KT8D5.RN2P zrušíme:

- a) opětovným stisknutím tlačítka pro aktivaci couvání
- + b) stisknutím tlačítka pro zapínání řízení
- c) přepnutím reverzu

83. Topení do vozu KT8D5.RN2P se zapíná:

- a) pouze na stanovišti A
- + b) na stanovišti A nebo B, ale pouze na aktivním stanovišti
- c) na obou stanovištích; při zapnutí na jednom stanovišti je vytápěna pouze polovina vozu

84. Odpojovač baterie vozu KT8D5.RN2P se nachází:

- a) ve skříni ve středním článku a je jeden pro celý vůz
- + b) uvnitř vozu v rozvaděčích na koncích článků A a B, každý pro polovinu vozu
- c) pod vozem na obou koncích vozu, v levé části, každý pro polovinu vozu

85. V případě závady statického měniče na článku B u vozu KT8D5.RN2P:

- a) vůz není schopen samostatné jízdy, je nutno jej odsunout
- b) je možno pokračovat v jízdě bez dalších opatření
- + c) po zastavení vozu vypneme řízení, přepneme na bočním panelu stanoviště B přepínač „Nouzový režim SM“ do polohy 1

86. Vadný brzdič na voze KT8D5.RN2P zjistíme:

- + a) podle svítící kontrolky „Brzdy“ na hlavním panelu a blikající kontrolky příslušného brzdiče na panelu diagnostiky
- b) podle nesvítící kontrolky „Brzdy“ na hlavním panelu
- c) podle zhasnuté kontrolky „Brzdy“ na panelu řidiče a zhasnuté kontrolky příslušného brzdiče na panelu diagnostiky

87. Při přerušení dodávky elektrického proudu vůz KT8D5.RN2P:

- a) zvukovým upozorněním a nesvítící doutnavkou
- b) bez zvukového upozornění, na hlavním panelu řidiče i na panelu diagnostiky zhasíná kontrolka „Sít“
- + c) zvukovým upozorněním, na hlavním panelu řidiče se rozsvítí kontrolka „Sít“ a na panelu diagnostiky kontrolka „Sít“ zhasne

88. Sběrače vozu KT8D5.RN2P ovládáme:

- a) pouze elektricky, odpojovač – uzemňovač musí být v poloze nula
- + b) elektricky, odpojovač – uzemňovač musí být v poloze jedna, v nouzi ručně
- c) silným a slabým provazem

89. Postup změny stanoviště u vozu KT8D5.RN2P na úvrat'ové konečné (kolejový přejezd):

- + a) vypnout řízení; vypnout spotřebiče na 600 V, stáhnout sběrač, zkontrolovat zda je v nejnižší poloze, přepnout odpojovač - uzemňovač z polohy I do polohy 0, páku řadiče přesunout do nulové polohy; na druhém stanovišti přepnout odpojovač - uzemňovač z polohy 0 do polohy I; zvednout sběrač; zapnout řízení vozu
- b) vypnout řízení; stáhnout sběrač, přepojit odpojovač - uzemňovač do polohy uzemněno, páku řadiče nechat v poloze zaparkováno; na druhém stanovišti přepnout z polohy uzemněno do polohy I, zvednout sběrač, zapnout řízení



- c) vypnout řízení; stáhnout sběrač; přepnout odpojovač z polohy I do polohy II, páku řadiče nechat v poloze zaparkováno; na druhém stanovišti zvednout sběrač, zapnout řízení, přepnout odpojovač – uzemňovač z polohy II do polohy I

90. Navolené couvání vozu KT8D5.RN2P je signalizováno:

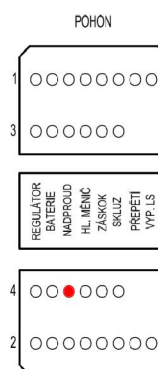
- a) polohou univerzální klíčky
 b) zněním specifického tónu
 + c) červenou kontrolkou „Vzad“ na panelu řidiče

91. U vozu KT8D5.RN2P se dají zvenku nouzově otevřít dveře:

- a) všechny; stačí je rozrazit ručně
 + b) jen dveře A1 a B1; ve skříňce vedle dveří univerzální klíčkou, jejím pootočením dveře odemkneme a dveře lze ručně otevřít
 c) jen dveře A1 a B1; na rozdíl od ostatních dveří lze otevřít ručně

92. Na stanovišti A se u vozu KT8D5.RN2P rozsvítí na panelu diagnostiky v dolní části kontrolka „Nadproud 4“. Vypneme motorovou skupinu:

- a) na stanovišti A, protože všechny vypínače podvozků se nacházejí na tomto stanovišti
 b) na stanovišti A, neboť vypínače podvozků se nacházejí na obou stanovištích a vypínáme tam, kde je to výhodnější
 + c) na stanovišti B, neboť vypínač podvozku 4 se nachází na tomto stanovišti



93. Řidič ovládá vůz KT8D5.RN2P ze stanoviště A. Na stanovišti B je nutné z důvodu poškození sběrače zvednout zadní sběrač :

- + a) a odpojovač – uzemňovač na stanovišti B přepnout do polohy I
 b) a stisknout červené tlačítko „Nahoru“ – s odpojovačem - uzemňovačem se nemanipuluje
 c) pouze ručně pomocí kliky

94. Svítí-li u vozu KT8D5.RN2P na panelu diagnostiky 8 zelených diod, znamená to že:

- a) vůz není schopen provozu a je nutné jej odsunout
 b) je nutné použít havarijný režim, zkusmo vypneme vždy jednu motorovou skupinu a zkusíme odjet
 + c) vůz je v pořádku

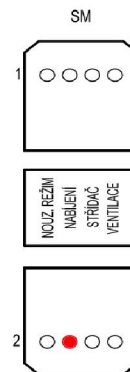
95. Na panelu diagnostiky vozu KT8D5.RN2P označené SM svítí v horní části kontrolka „Nabíjení“:

- a) vůz je nutno odsunout, neboť není funkční dobíjení
 + b) je nutné na předním stanovišti vypnout řízení, použít na bočním panelu přepínač „Nouzový režim SM“ a po zapnutí řízení pokračovat v jízdě
 c) je nutné na zadním stanovišti vypnout řízení, použít na bočním panelu přepínač „Nouzový režim SM“ a po zapnutí řízení pokračovat v jízdě



96. Na panelu diagnostiky vozu KT8D5.RN2P označené SM svítí v dolní části kontrolka „Nabíjení“:

- a) je nutno vypnout řízení, použít na bočním panelu přepínač „Nouzový režim SM“ a po zapnutí řízení pokračovat v jízdě
- + b) je možno pokračovat v jízdě bez jakýchkoliv opatření
- + c) je nutno vypnout řízení, přejít na druhé stanoviště, zde použít na bočním panelu přepínač „Nouzový režim SM“, po návratu zapnout řízení a pokračovat v jízdě



97. Použití pískovačů vozu KT8D5.RN2P je signalizováno:

- a) jen slyšitelným klapnutím záklopek
- + b) kontrolkami na panelu diagnostiky
- c) jednou kontrolkou na hlavním panelu řidiče

98. Pro sjetí vozu KT8D5.RN2P z úsekového izolátoru je nutné předepsaným způsobem:

- a) zvednout sběrač na zadním stanovišti, s odpojovačem – uzemňovačem není nutné manipulovat
- + b) na předním stanovišti stáhnout sběrač, přepnout odpojovač - uzemňovač do polohy 0, na zadním stanovišti přepnout odpojovač – uzemňovač do polohy I, zvednout sběrač
- c) na předním stanovišti stáhnout sběrač a přepnout odpojovač – uzemňovač do polohy uzemněno, na zadním stanovišti zvednout sběrač a přepnout odpojovač – uzemňovač z polohy uzemněno do polohy 1

99. Na voze KT8D5.RN2P nelze zapnout řízení a uvádí se v činnost záchranná brzda. Příčinou pravděpodobně bude:

- + a) ruční řadič na druhém stanovišti v jiné poloze než 0
- b) odpojovač - uzemňovač na druhém stanovišti v poloze uzemněno
- c) nezaparkovaný řadič na druhém stanovišti

100. Agregáty nouzového odbrzdění zajišťovací brzdy vozu 14T se nacházejí:

- + a) v článku nad každým podvozkem, pod sedačkami na levé straně vozidla
- b) v článku nad každým podvozkem, pod sedačkami na pravé straně vozidla
- c) všechny v prostředním článku

101. Na voze 14T první stupeň kolejnicové brzdy působí:

- a) na podvozku A a B
- + b) na podvozku C
- c) na podvozku C a D

102. Na voze 14T druhý stupeň kolejnicové brzdy působí:

- a) na podvozcích A a B
- b) na podvozcích B a C
- + c) na podvozcích A, B, C

103. Činnost kolejnicové brzdy na voze 14T:

- a) není signalizována
- + b) je signalizována na displeji
- c) je signalizována akusticky bzučákem



104. Ruční odpojovač baterie vozu 14T se nachází:

- + a) ve skřínce u 2. dveří a zcela odpojí baterii
- b) v bočním rozvaděči v kabině řidiče a odpojí většinu obvodů 24 V, ponechá však v činnosti některé definované obvody
- c) pod pravými sedačkami nad 1. podvozkem

105. U vozu 14T se elektrický odpojovač baterie na panelu řidiče používá:

- + a) jen v nouzových situacích
- b) při odstavení vozu
- c) při výměně pojistek

106. Jističe 24 V vozu 14T:

- + a) jsou umístěny v bočním rozvaděči, který se nachází v kabině řidiče vlevo
- b) jsou všechny umístěny na střeše vozu
- c) ve skříni, naproti 1. dveřím

107. V případě krátkodobého odstavení vozidla 14T (např. na konečné) je třeba nastavit páku řadiče do polohy zaparkováno:

- + a) a spínač řízení přepnout z polohy „Trakce“ do polohy „Zapnuto“
- b) a spínač řízení vždy přepnout z polohy „Trakce“ do polohy „Vypnuto“
- c) další manipulace již není potřeba

108. Po zastavení na úsekovém izolátoru vůz 14T odbrzdí:

- a) stiskem tlačítka „Mycí stroj“ a současným vyklopením páky řadiče
- b) řízením do polohy „Zapnuto“ a zadáním jízdy
- + c) řízením do polohy „Zapnuto“, přepínač „Havarijní pojezd“ (HP1) do polohy zapnuto a zadáním jízdy

109. Při ztrátě trolejového napětí 600 V za pohybu vozu 14T:

- + a) brzdí elektrodynamicky až do prvního zastavení
- b) nebrzdí elektrodynamicky
- c) sám zastaví zajišťovací brzdou

110. Na voze 14T lze dveře pro cestující otevřít nebo uvolnit tlačítkem „Otvírání“ nebo „Uvolnění“ :

- + a) páka řadiče je v poloze zaparkováno, tlačítko je nutné stisknout po zastavení
- b) páka řadiče je v poloze zaparkováno, tlačítko lze stisknout před zastavením
- c) poloha páky řadiče není rozhodující, tlačítko je nutné stisknout po zastavení

111. Při poruše dveří vozu 14T je třeba:

- a) zapnout havarijní pojezd (HP1) a zajistit příslušné dveře, obě křídla v uzavřené poloze pomocí universální kličky
- + b) zajistit příslušné dveře v uzavřené poloze pomocí universální kličky
- c) vypnout příslušné dveře přepínačem u pohonu dveří

112. Sběrač vozu 14T se ručně:

- + a) ovládá ve stropě kabiny řidiče
- b) ovládá v prostoru pro cestující nad 1. podvozkem
- c) neovládá



113. V rychlosti nad 5 km/h se uvádí na voze 14T do činnosti tempomat:

- a) stisknutím tlačítka na displeji nadřazeného řízení
- + b) přesunutím páky řadiče do první (zvýrazněné) polohy jízdy z nulové nebo jízdni polohy páky řadiče, případně i z polohy brzdy
- c) přesunutím páky řadiče do první (zvýrazněné) polohy jízdy pouze z nulové polohy

114. U vozu 14T omezovače rychlosti nedovolí překročení nastavené rychlosti:

- a) pouze do svahu a na rovině
- + b) bez ohledu na svahové poměry
- c) pouze ze svahu a na rovině

115. Při jízdě ze svahu vozem 14T se konstantní rychlost:

- a) zadává tempomatem
- + b) zadává omezovačem rychlosti
- c) nedá dosáhnout

116. Při použití pomocného stanoviště (zpětný pohyb) na voze 14T:

- a) může být páka řadiče v jakékoliv poloze
- b) musí být páka řadiče v poloze 0
- + c) musí být páka řadiče v poloze zaparkováno

117. Couvání vozu 14T:

- a) není omezeno
- + b) je omezeno na 2 metry, pro další jízdu je nutno znovu zadat směr jízdy vzad, při volení směru jízdy musí být páka řadiče v poloze zaparkováno
- c) je omezeno na 2 metry, další jízdu je nutno potvrdit pákou řadiče přestavením do polohy zaparkováno, s přepínačem směru jízdy není třeba manipulovat

118. Při restartu vozu 14T musí být páka řadiče:

- a) v poloze 0
- + b) v poloze zaparkováno
- c) na poloze páky řadiče nezáleží

119. Při vypnuté motorové skupině na voze 14T:

- a) postačí toto vypnutí
- + b) musí být přepínač „Havarijního pojezdu“ (HP1) v poloze zapnuto
- c) musí být přepínač „Havarijní pojezd“ (HP1) v poloze zapnuto, při vypnutí dvou motorových skupin musí být přepínač „Nouzového dojezdu“ (HP2) v poloze zapnuto

120. Při poruše trakční výzbroje jednoho podvozku vozu 14T odjede řidič postupem:

- a) řízení v poloze „Zapnuto“, přepínač „Havarijního pojezdu“ (HP1) v poloze zapnuto, vypnutá příslušná motorová skupina, zadání jízdy
- b) řízení v poloze „Trakce“, vypnutá příslušná motorová skupina, ruční nouzové odbrzdění příslušného podvozku, zadání jízdy
- + c) řízení v poloze „Trakce“, „Havarijní pojezd“ (HP1) v poloze zapnuto, vypnutá příslušná motorová skupina, zadání jízdy



121. Zabrzděný podvozek vozu 14T zajišťovací brzdou je signalizován:

- + a) rozsvícením červené kontrolky
- b) zhasnutím červené kontrolky
- c) rozsvícením žluté kontrolky

122. Nouzově (ručně) odbrzděný podvozek vozu 14T je signalizován:

- a) rozsvícením žluté kontrolky
- + b) zhasnutím červené kontrolky
- c) zhasnutím žluté kontrolky

123. Rozsvícená žlutá kontrolka „Nouzového odbrzdění“ signalizuje na voze 14T:

- a) plně odbrzděný podvozek
- b) zabrzděný příslušný podvozek
- + c) pouze použití nouzového (ručního) odbrzdění na příslušném podvozku, nikoliv skutečné odbrzdění

124. Pro správnou funkci nouzového (ručního) odbrzdění podvozku vozu 14T musí být na agregátu:

- a) otevřen ventil
- + b) uzavřen ventil
- c) na poloze ventilu nezáleží

125. Pro správnou funkci nouzového (ručního) odbrzdění vozu 14T musí být:

- + a) přepínač „Havarijní pojezd“ (HP1) v poloze zapnuto
- b) vypnuté řízení a přepínač „Havarijní pojezd“ (HP1) nepoužít
- c) vždy vypnutá baterie

126. Nouzově (ručně) odbrzděné podvozky u vozu 14T se při vypnuté baterii zabrzdí:

- a) zrušením havarijního pojezdu (HP1)
- + b) pouze povolením ventilů na jednotlivých agregátech
- c) povolením ventilů na jednotlivých agregátech nebo zrušením havarijního pojezdu (HP1)

127. Nouzově (ručně) odbrzděný podvozek u vozu 14T se při zapnuté baterii zabrzdí:

- + a) povolením ventilu na agregátech nebo zrušením havarijního pojezdu (HP1), případně tlačítkem „Záchranná brzda“
- b) povolením ventilu na agregátech, přepínač „Havarijní pojezd“ (HP1) do polohy zapnuto nebo tlačítkem „Nouzová brzda“
- c) pouze povolením ventilu na agregátech

128. Při zapínání řízení vozu 14T musí být:

- a) páka řadiče v poloze nula
- + b) páka řadiče v poloze zaparkováno
- c) vypnuté motorové skupiny, po zapnutí řízení se zapnou i motorové skupiny

129. Při zpětném pohybu vozu 14T musí být:

- a) použit havarijní pojezd
- b) páka řadiče v poloze nula
- + c) páka řadiče v poloze zaparkováno



130. Základní polohou páky řadiče při manipulacích s vozem 14T (např. zapínání řízení, přepnutí řízení, změna směru jízdy, zpětný pohyb apod.):

- a) je poloha nula
- + b) je poloha zaparkováno
- c) není stanovena

131. Pokud u vozu 14T řidič při jízdě 2 minuty nepohne pákou řadiče dopředu nebo dozadu:

- + a) po zvukovém znamení vůz sám provozně zastaví (funkce „Mrtvý muž“)
- b) okamžitě nastoupí mechanická brzda
- c) po zvukovém znamení vůz začne působit záchranná brzda (funkce „Mrtvý muž“)

132. Při použití dveřního automatu u vozu 14T:

- + a) se dveře automaticky zavírají, pokud jimi cca 5 sekund nikdo neprojde; řidič může zavřít dveře dříve pomocí tlačítka zavírání dveří na panelu nebo vyklopením páky řadiče
- b) se dveře automaticky zavírají, pokud jimi cca 5 sekund nikdo neprojde; řidič nemůže zavřít dveře dříve pomocí tlačítka zavírání dveří na panelu
- c) se dveře v zastávkách automaticky zavírají a otvírají

133. Restart vozu 14T se provede přepnutím vypínače řízení do polohy:

- a) „Vypnuto“ a potom zapnutím řízení
- b) „Vypnuto“ a vypnutím baterie, cca po 1 minutě opětným zapnutím baterie a zapnutím řízení; vypnutím baterie se nepřeruší chlazení topnic
- + c) „Vypnuto“ a vypnutím baterie, cca po 1 minutě opětným zapnutím baterie a zapnutím řízení; vypnutí baterie se provede po vychladnutí topnic

134. Je-li vypínač řízení v poloze „Zapnuto“, vůz 14T se při zadání jízdy:

- + a) nerozjede
- b) rozjede
- c) rozjede, musí ovšem být současně použit havarijní pojezd

135. Vyklopením páky řadiče na voze 14T při otevřených dveřích:

- a) dojde současně k zavření dveří a ze svahu i k odbrzdění vozu
- + b) dojde k zavření dveří
- c) nelze dveře zavřít

136. U vozu 14T navolenou rychlost omezovačem řidič zruší:

- + a) vyklopením páky ručního řadiče nebo stiskem tlačítka omezovače na displeji
- b) jenom stiskem tlačítka omezovače na displeji
- c) stisknutím tlačítka „Výhybka 0“

137. U vozu 14T žlutá značka na obvodu rychloměru signalizuje:

- a) omezení rychlosti softwarem vozu kvůli oblouku o malém poloměru nebo při jízdě ze svahu a omezení maximální provozní rychlosti (60 km/h)
- b) použití tempomatu řidičem
- + c) použití omezovače rychlosti řidičem

138. U vozu 14T červená značka na obvodu rychloměru signalizuje:

- + a) omezení rychlosti softwarem vozu kvůli oblouku o malém poloměru nebo při jízdě ze svahu a omezení maximální provozní rychlosti (60 km/h)



- b) použití tempomatu řidičem
- c) použití omezovače rychlosti řidičem

139. Dosáhnout při jízdě ze svahu konstantní rychlosti u vozu 15T je možné:

- a) jenom pomocí omezovače
- + b) pomocí omezovače nebo pákou řadiče v poloze „malá brzda“
- c) s vyklopenou pákou řadiče v poloze brzdy

140. Změna stavu řízení („Trakce“ – „Zapnuto“ – „Vypnuto“) za pohybu vozu 15T:

- + a) je zakázána; jedná se o nekorektní zásah do řízení
- b) je povolena
- c) je povolena do polohy „Vypnuto“, nikoliv ale do polohy „Zapnuto“

141. Pro správné zapnutí baterie u vozu 15T tlačítkem „Baterie ZAP“:

- a) postačí stisknout tlačítko
- + b) je potřeba tlačítko tisknout po dobu cca 5 vteřin
- c) je potřeba tlačítko tisknout po dobu nejméně 30 vteřin

142. Baterii u vozu 15T:

- a) nelze vypnout při dochlazování topení vozu; tlačítko „Baterie VYP“ není funkční
- b) lze vypnout i při dochlazování topení vozu stisknutím tlačítka „Baterie VYP“ po dobu cca 5 vteřin – nehrozí poškození topnic topných agregátů
- + c) lze vypnout i při dochlazování topení vozu stisknutím tlačítka „Baterie VYP“ po dobu cca 5 vteřin, tato manipulace je povolena jen v nutných případech – hrozí zničení topnic topných agregátů

143. Aktivovat 1. dveře pro cestující do režimu výstup řidiče u vozu 15T:

- a) není proveditelné, je možné uvolnit pouze všechny dveře pro cestující
- b) lze krátkým stisknutím tlačítka „První“
- + c) lze stisknutím tlačítka „První“ po dobu cca 5 vteřin

144. Tlačítko „Zachranná brzda“ (vlevo na panelu řidiče) uvede do činnosti:

- a) maximální provozní brzdu, všechny kolejnicové brzdy vozu a lze ji zrušit i za pohybu vozu
- b) zajišťovací (mechanickou) brzdu, všechny kolejnicové brzdy a lze ji zrušit i za pohybu vozu
- + c) zajišťovací (mechanickou) brzdu, všechny kolejnicové brzdy a užije se, nelze-li vůz zastavit jiným způsobem a lze ji vyrušit až po zastavení vozu

145. Zrušení funkce tlačítka „Nouzová brzda“ (vpravo na panelu řidiče) u vozu 15T se provede:

- + a) pouhým pootočením tohoto tlačítka i za pohybu vozu
- b) vrácením tlačítka do původní polohy až po zastavení vozu a následným přepnutím řízení do polohy zapnuto
- c) ještě za pohybu vozu přepnutím řízení do polohy zapnuto, případně vypnuto

146. Jističe 24 V u vozu 15T se nachází:

- a) pouze v kabině řidiče
- + b) na každém článku
- c) na předním a zadním stanovišti



147. Při použití pískovačů řidičem u vozu 15T se písek sype:

- a) před 1. a 3. podvozek
- + b) před 1., 2. a 3. podvozek
- c) před všechny 4 podvozky

148. Topení/ventilace pro cestující se do vozu 15T zapíná:

- + a) zapnutím řízení do polohy „Trakce“ nebo příslušným tlačítkem na panelu
- b) pouze tlačítkem na panelu
- c) zapnutím řízení do polohy „Zapnuto“ nebo „Trakce“, tlačítkem na panelu se dá topení/ventilace pouze vypnout

149. Vypnutí motorových skupin („Pohon“) podvozku nebo nápravy u vozu 15T se provádí:

- + a) pomocí displeje nadřazeného řízení (v režimu podružné provozní obrazovky) a při nefunkčnosti displeje vypínači pohonů
- b) zásadně vypínači motorové skupiny (pohonu) podvozku
- c) jenom pracovníky technické kontroly

150. Nastavení omezených rychlostí pomocí softwaru vozu 15T:

- a) je zárukou dodržení předepsaných rychlostí a zbavuje řidiče odpovědnosti
- + b) nezbavuje řidiče odpovědnosti za dodržování předepsaných rychlostí
- c) není možné, protože vůz těmito funkcemi není vybaven

151. Z hlavního displeje nadřazeného řízení na voze 15T se provede zobrazení podružné provozní obrazovky:

- a) stisknutím tlačítka „C“
- + b) stisknutím tlačítka „F“
- c) stisknutím tlačítka „Identifikace“

152. Pro nouzové (ruční) odbrzdění jednoho podvozku u vozu 15T:

- a) je nutné přepnout vypínač nouzového dojezdu do polohy zapnuto
- b) je nutné přepnout vypínač havarijního pojezdu do polohy zapnuto
- + c) se vypínač havarijního pojezdu ani nouzového dojezdu nepoužívají

153. Správné vypnutí řízení nebo restart vozu 15T se provádí:

- a) řízení v poloze „Vypnuto“, páka řadiče musí být v poloze zaparkováno, vypínač baterie nepoužit
- + b) řízení v poloze „Vypnuto“, páka řadiče musí být v poloze zaparkováno, krátký stisk tlačítka „Baterie VYP“
- c) řízení v poloze „Zapnuto“, páka řadiče v nulové poloze, je nutné použít ruční vypínač baterie u druhých dveří

154. Při zapínání řízení u vozu 15T:

- a) musí být páka řadiče v nulové poloze
- + b) musí být páka řadiče v poloze zaparkováno
- c) poloha páky řadiče není důležitá

155. Tempomat vozu 15T udržuje rychlost vozu:

- a) bez ohledu na svahové poměry
- + b) při jízdě do svahu a na rovině
- c) jen při jízdě do svahu



156. Ochrana proti nechtěnému couvnutí na voze 15T je funkční:

- a) i při použití havarijního pojezdu
- b) i při použití havarijního pojezdu nebo nouzového dojezdu
- + c) pouze jsou-li vypínače havarijního pojezdu a nouzového dojezdu v poloze vypnuto

157. Tlačítko „Záchranné brzdy“ na panelu řidiče vozu 15T:

- + a) funguje i při vypnutém řízení a zapnuté baterii vozu
- b) funguje i při vypnuté baterii vozu
- c) nefunguje při vypnutém řízení a zapnuté baterii vozu

158. Vůz 15T lze ze zadního stanoviště ovládat:

- + a) je-li páka řadiče v poloze zaparkováno
- b) je-li páka řadiče v poloze nula
- c) na poloze páky řadiče nezáleží

159. Couvání na voze 15T je funkční:

- a) bez omezení
- b) po stisku tlačítka „Couvání“, které je umístěno ve skříňce společně s jističí
- + c) ale je omezeno na vzdálenost cca 2 metry

160. Při použití nouzového dojezdu na voze 15T:

- + a) není funkční zpětné pomocné stanoviště, couvání je funkční bez omezení
- b) není funkční zpětné pomocné stanoviště, couvání je omezeno na vzdálenost cca 2 metry
- c) zpětné pomocné stanoviště i couvání je bez omezení plně funkční

161. Při delším stisku tlačítka „Výhybka 1“ vozu 15T:

- a) dojde k zablokování jízdy silou – řidič musí restartovat řízení
- b) dojde k zablokování jízdy silou – řidič vyčká na zhasnutí kontrolky „Přehřátí odporů“
- + c) může dojít k dočasné nefunkčnosti přestavování výhybek tímto tlačítkem

162. Blikající červená signálka „Zavírání“ na voze 15T signalizuje:

- a) poruchu některých dveří, některé dveře jsou otevřené
- b) žádost cestujících o otevření
- + c) nevyužití uvolnění dveří, řidič dveře uvolnil – dveře jsou zavřené

163. U vozu 15T po nouzovém otevření dveří je následně zprovozníme:

- a) pomocí univerzální kličky otočením čtyřhranu doprava na křídle dveří
- b) páku nouzového otvírání silou přemístíme dolů
- + c) stiskneme červené tlačítko u páky nouzového otvírání dveří

164. Nefunkční dveře vozu 15T, které blokuje další jízdu, je nutné:

- a) přemístit červenou páku nouzového otvírání do vodorovné polohy
- + b) dveře ručně zavřít, pomocí univerzální kličky uzamknout – otočením čtyřhranu
- c) vůz odsunout

165. K vypnutí vytápění skel, zrcátek nebo topení podnožky vozu 15T dojde:

- + a) i automaticky, po uplynutí nastavené doby
- b) vypnutím řízení
- c) pouze při opětném stisku jednotlivých tlačítek



166. Po použití (zaklopení) nájezdové plošiny vozu 15T:

- + a) dojde ke zrušení blokování jízdy až po uzamknutí plošiny pomocí čtyřhranu
- b) dojde ke zrušení blokování jízdy pouhým sepnutím kontaktu dotykem položené plošiny
- c) je-li nedostatečně zaklopena, svítí na panelu kontrolka „Plošina“; řidič odjede se zvýšenou opatrností, zadání jízdy není blokováno ani při vyklopené plošině

167. Dveře u vozu 15T jsou:

- + a) od kabiny výklopné – otevřené výrazně zvětšují profil vozu, ostatní dveře jsou výsuvné, které výrazně neztvrdí profil vozu
- b) všechny výklopné – otevřené výrazně zvětšují profil vozu
- c) všechny výsuvné – výrazně neztvrdí profil vozu

168. Při stání vozu 15T na konečné řidič:

- + a) přepne řízení z polohy „Trakce“ do polohy „Zapnuto“
- b) vždy přepne řízení z polohy „Trakce“ do polohy „Vypnuto“
- c) ponechá pro správnou funkci dobíjení baterie řízení v poloze „Trakce“

169. Po zastavení na úsekovém děliči vůz 15T lze odbrzdít:

- + a) použitím havarijního pojezdu, řízení v poloze „Zapnuto“, zadání jízdy
- b) bez použití havarijního pojezdu, řízení v poloze „Zapnuto“ nebo „Trakce“, zadání jízdy
- c) stiskem tlačítka „Mycí rám“ se současným zadáním jízdy

170. Při vypnuté motorové skupině (pohonu dvou náprav) vozu 15T:

- a) je nutné použít vypínač nouzového dojezdu do polohy zapnuto
- b) je nutné použít vypínač havarijního pojezdu do polohy zapnuto
- + c) řidič se řídí informací z displeje (vypínač havarijního pojezdu zůstane v poloze vypnuto)

171. Svítící žlutá kontrolka „Nouzové odbrzdění“ vozu 15T signalizuje:

- a) odbrzděný podvozek pomocí ručního nouzového odbrzdění
- + b) použití ručního nouzového odbrzdění, ale nikoliv jeho skutečné odbrzdění
- c) že je vůz bez závad

172. Pokud za jízdy u vozu 15T řidič 2 minuty nemanipuluje pákou řadiče ani nepoužije tlačítko omezovače:

- + a) po zvukovém znamení nastoupí maximální provozní brzda – funkce „Mrtvý muž“
- b) po zvukovém znamení začne působit záchranná brzda – funkce „Mrtvý muž“
- c) dojde k vypnutí řízení – vůz zastaví pomocí mechanické brzdy

173. U vozu 15T červená značka na obvodu rychloměru signalizuje:

- + a) omezení rychlosti softwarem vozu při jízdě ze svahu nebo omezení maximální provozní rychlosti (60 km/h)
- b) použití tempomatu nebo omezovače řidičem
- c) závalu na voze, po zastavení vozu se na displeji objeví textová návěst o druhu závady se závazným postupem pro řidiče

174. Při použití nouzového dojezdu na voze 15T, otevřené dveře vozu:

- a) blokuje zadání jízdy
- b) blokuje zadání jízdy, signálky dveří jsou funkční
- + c) neblokuje zadání jízdy, červená kontrolka „Zavírání“ nesvítí



175. Při odstavení vozu 15T ve vozovně, baterie vozu se:

- a) vypíná ručním vypínačem baterie (za posledními dveřmi – nahoře)
- + b) vypíná tlačítkem na panelu
- c) nevypíná

176. Při závadě znemožňující jízdu vlastní silou a s funkční mechanickou brzdou; na sunutém provozuneschopném voze 15T – musí být vypínač havarijního pojezdu zapnut a řízení je:

- a) v poloze „Vypnuto“
- + b) v poloze „Zapnuto“
- c) v poloze „Trakce“

177. Na sunutém provozuneschopném voze 15T, který je nouzově (ručně) celý odbrzděn, musí být vypínač havarijního pojezdu zapnut a řízení je:

- + a) v poloze „Vypnuto“
- b) v poloze „Zapnuto“
- c) v poloze „Trakce“

178. Na sunutém provozuneschopném voze 15T s funkční mechanickou brzdou se tato uvede do činnosti:

- + a) i pouhým přemístěním páky řadiče z jízdy do polohy brzda
- b) pouze pomocí tlačítka „Záchranná brzda“
- c) povolením ventilů u agregátů nouzového odbrzdění nebo tlačítkem „Záchranná brzda“; pouhým přemístěním páky řadiče do polohy brzda se mechanická brzda do činnosti neuvede

179. Na sunutém ručně odbrzděném provozuneschopném voze 15T s nefunkční mechanickou brzdou se tato uvede do činnosti:

- a) i pouhým přemístěním páky řadiče z jízdy do polohy brzda
- b) pouze pomocí tlačítka „Záchranná brzda“
- + c) povolením ventilů u agregátů nouzového odbrzdění nebo tlačítkem „Záchranná brzda“, pouhé přemístění páky řadiče do polohy brzda mechanickou brzdou do činnosti neuvede

180. Na sunutém ručně odbrzděném provozuneschopném voze 15T s nefunkční baterií vozu se mechanická brzda uvede do činnosti:

- a) i pouhým přemístěním páky řadiče z jízdy do polohy brzda
- b) pouze pomocí tlačítka „Záchranná brzda“
- + c) pouze povolením ventilů u agregátů nouzového odbrzdění

181. Změna čísla linky na inverzní zobrazení se provádí:

- a) zadáním čísla zatahovacího kódu v režimu „Hlásič“
- b) zadáním čísla 1000 (+číslo linky) v režimu „Hlásič“
- + c) zadáním čísla 1000 (+číslo linky) v režimu „Orientace“

182. Změna hlásiče na palubním počítači APEX při nastavování zatahovacího kódu při jízdě z konečné do vozovny se provádí po stisknutí klávesy:

- a) F1 - Poloha
- + b) F2 - Linka
- c) F3 - Cíl



183. Při nastavení palubního počítače APEX do režimu automatického rádiového ovládání výhybek záleží:

- + a) na správně vyhlášené zastávce před kolejovým rozvětvením
- b) na správném stisknutí tlačítka „Výhybka 1“ na panelu vozu
- c) na správném stisknutí tlačítka „Výhybka 0“ na panelu vozu

184. Zadané údaje se na palubním počítači APEX potvrzují:

- a) stiskem klávesy F1 - „Esc“
- b) klávesami F1 nebo F3
- + c) stiskem klávesy „Enter“

185. Do režimu vyhledávání a nastavení polohy tramvajového vlaku se na palubním počítači APEX vstupuje pomocí klávesy:

- + a) F1 - Poloha
- b) F2 - Linka
- c) F3 - Cíl



186. Na palubním počítači APEX je nastaven režim automatické ovládání výhybek. Pokud v následujícím úseku (za zastávkou) není ROV, objeví se na displeji za písmenem „A“:

- a) šipka směru jízdy rovně
- + b) symbol „x“
- c) šipka směru jízdy vlevo nebo vpravo

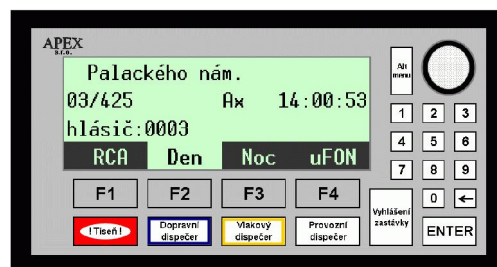
187. Do režimu zadání cíle se na palubním počítači APEX vstupuje pomocí klávesy:

- a) F1 - Poloha
- b) F2 - Linka
- + c) F3 - Cíl



188. Při použití režimu „Mikrofon“ stiskne řidič na palubním počítači APEX jako poslední krok klávesu:

- a) F1 - RCA
- b) F2 - Den
- + c) F4 - uFON



189. Pro nastavování „Síťového režimu“ na palubním počítači APEX se do této nabídky vstoupí stisknutím:

- + a) klávesy „Alt menu“ a následně tlačítko F3 - Síť
- b) klávesy F3 - Cíl
- c) klávesy F4 - Linka



190. Na palubním počítači je nastaven „Síťový režim“. Směr rádiově ovládané výhybky se zobrazí na displeji až po vyhlášení zastávky. APEX musí být:

- a) v ručním režimu
- + b) v automatickém režimu
- c) v režimu blokování ROV

191. Zrušení síťového režimu na palubním počítači APEX se provede:

- a) pouze resetováním počítače
- b) stisknutím klávesy „Enter“ na monitoru
- + c) stisknutím klávesy F2 – Linka a nastavením kódu linky do hlásiče

192. Vypnutím palubního počítače na kratší dobu než 1 minuta, např. při resetu, se na displeji APEXu zobrazí:

- + a) stav, ve kterém se počítač nacházel v okamžiku vypnutí
- b) prvotní nabídka - hlásič, orientace, pořadí a linka
- c) uvítací věta „APEX Vám přeje šťastnou cestu.“

193. Pojistky 24 V je povoleno vyměnit:

- a) jednou
- b) dvakrát
- + c) není stanoveno

194. U vozů bez odpojovače – uzemňovače je výměna pojistek 24 V:

- a) povolena bez omezení
- + b) povolena tehdy, jsou-li pojistky 600 V zakryty ochranným krytem
- c) zakázána

195. Do průvodního listu vozu se výměna pojistky:

- a) musí zaznamenat jen tehdy, je-li měněna vícekrát
- b) nemusí zaznamenat
- + c) musí vždy zaznamenat

196. Při výměně pojistek 600 V na vozech bez odpojovače – uzemňovače musí být vzdálenost mezi proudovým sběračem a trolejí nejméně:

- a) 0,5 m
- + b) 1 m
- c) vzdálenost není stanovena

197. Při výměně pojistek 600 V na vozech s odpojovačem – uzemňovačem řidič:

- a) použije odpojovač - uzemňovač a stáhne proudový sběrač
- b) vymění pojistku a počká 30 sekund
- + c) stáhne proudový sběrač a přesvědčí se, je-li v dostatečné vzdálenosti pod trolejí, tzn. 1 m a v nutných případech alespoň 0,3 m

198. S odpojovačem – uzemňovačem je možno manipulovat pouze:

- a) je-li proudový sběrač na troleji
- b) je-li proudový sběrač na troleji, ale jen v nutných případech s potřebnou opatrností a v rukavicích
- + c) je-li proudový sběrač stažen a zajištěn v předepsané vzdálenosti pod trolejí



199. Pojistku motorgenerátoru je povoleno vyměnit:

- + a) opakovaně jen se souhlasem provozního dispečinku JPT
- b) jenom jednou
- c) opakovaně i bez souhlasu provozního dispečinku JPT

200. Pojistku přídavného topení je povoleno znovu vyměnit:

- a) i bez souhlasu provozního dispečinku JPT
- + b) jen se souhlasem provozního dispečinku JPT
- c) není stanoveno

201. Pojistku topnic kaloriferu je povoleno znovu vyměnit:

- a) třikrát
- + b) jen se souhlasem provozního dispečinku JPT
- c) není stanoveno

202. Při výměně pojistek 24 V u vozů s odpojovačem – uzemňovačem:

- + a) není nutné stáhnout sběrač a použít odpojovač - uzemňovač
- b) není nutné stáhnout sběrač, ale odpojovač - uzemňovač se použít musí
- c) je nutné stáhnout sběrač a použít odpojovač - uzemňovač

203. Při výměně pojistek 600 V na vozech s odpojovačem – uzemňovačem se za dostatečnou vzdálenost sběrače od troleje považuje:

- + a) v nutných případech a s potřebnou opatrností vzdálenost alespoň 0,3 m
- b) ve všech případech minimálně 1 m
- c) v nouzové situaci i s lištou sběrače v dotyku s trolejí

204. Při výměně pojistek 24 V u vozů bez odpojovače – uzemňovače musí být sběrač:

- + a) minimálně 1 m pod trolejí
- b) v nouzové situaci i s lištou sběrače v dotyku s trolejí
- c) v nutných případech a s potřebnou opatrností stačí vzdálenost alespoň 0,3 m

205. Při výměně pojistek 600 V u vozů KT8D5.RN2P je nutno přepnout páku odpojovače – uzemňovače do polohy uzemněno:

- a) pouze na stanovišti „A“
- b) na předním stanovišti
- + c) na obou stanovištích

206. Před stažením sběrače u vozů KT8D5.RN2P je nutno vypnout spotřebiče na 600 V:

- a) pouze na stanovišti „A“
- + b) na obou stanovištích
- c) na předním stanovišti

207. Manipulace s jističi na vozech 14T na stanovišti řidiče se:

- a) provádí se stáhnutým sběračem alespoň 0,3 m pod trolejí
- + b) provádí při vypnutém řízení a spotřebičích 600V
- c) nesmí provádět



208. Manipulace s jističi na vozech 15T, které se nacházejí uvnitř vozu se:

- a) provádí se stáhnutým sběračem alespoň 0,3 m pod trolejí
- + b) provádí při vypnutém řízení a spotřebičích 600V
- c) nesmí provádět

209. Při výměně pojistek je nutné:

- + a) vždy dodržet předepsanou proudovou hodnotu a typ
- b) není nutné vždy dodržet předepsanou proudovou hodnotu a typ
- c) není nutné dodržet typ pojistky, ale je nutné vždy dodržet předepsanou proudovou hodnotu

210. Při výměně pojistek 600 V u 1. vozu soupravy 2x T6A5 se:

- + a) stáhne sběrač u 1. vozu a použije se odpojovač - uzemňovač
- b) stáhne sběrač u 1. vozu a použijí se odpojovače - uzemňovače obou vozů
- c) v nouzové situaci nemusí sběrač stahovat, může být v dotyku s trolejí

211. Jističe 24 V na vozech s odpojovačem – uzemňovačem je možno zapnout:

- a) po stažení a zajištění proudového sběrače minimálně 0,3 m pod trolejí
- b) po použití odpojovače - uzemňovače
- + c) po vypnutí řízení a všech obvodů na 600 V

212. Manipulace s jističi 24 V na voze 14T v bočním rozvaděči v kabině řidiče:

- a) je zakázána
- + b) se provádí při vypnutém řízení a spotřebičích na 600 V zatlačením signálního kolíku; po opakovaném vypnutí jističe nesmí být již znovu zapnut
- c) se provádí při vypnutém řízení a spotřebičích na 600 V zatlačením signálního kolíku; po opakovaném vypnutí jističe smí být znovu ještě jednou zapnut

