



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

**SOUBOR TESTOVÝCH OTÁZEK**  
**ZKOUŠKA D 1 - ŘIDIČ TRAMVAJE**  
**TECHNICKÁ PŘÍPRAVA**

Platí od ledna 2012

verze 02



**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](mailto: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 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 T3 hodnotu:**
  - + a) 40 - 90 A
  - b) 0 A
  - c) 24 V
  
6. **Šířka skříně vozu T3 je:**
  - a) 2,00 m
  - + b) 2,50 m
  - c) 3,00 m
  
7. **Brzdu bezpečnostní (záchrannou) je možno u vozu T3 uvést do činnosti:**
  - + a) pouze při zapnutém a funkčním řízení
  - b) při zapnutém řízení - stav pojistek řízení není rozhodující
  - c) kdykoliv
  
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 (bezpečnostní) brzda
  
9. **Pokud je přepálena pojistka zajišťovací brzdy na voze T3SU, po zadání jízdy:**
  - a) neodbrzdí zajišťovací brzda a nesepe linkový stykač
  - + b) neodbrzdí zajišťovací brzda a sepne linkový stykač
  - c) odbrzdí zajišťovací brzda a sepne linkový stykač



- 10. Pokud je na voze T3 přepálena pojistka zajišťovací brzdy, vůz po zadání jízdy:**
- a) vůbec nereaguje
  - b) houká
  - + 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. Pokud je páka topení od zrychlovače u vozu T3SU v horní poloze:**
- a) je vzduch od zrychlovače veden zpět do motorgenerátoru
  - b) je vzduch od zrychlovače veden mimo vůz
  - + c) je vzduch od zrychlovače veden do vozu
- 14. Při jízdě setrvačností je výchylka na ampérmetru u vozů T3M:**
- a) 40 A - 90 A
  - + b) 0 A
  - c) 100 A
- 15. Pokud vůz T3M zůstane stát na úsekovém izolátoru, řidič odbrzdí zajišťovací brzdu:**
- a) tlačítkem „Mycí stroj“
  - b) současným sešlápnutím obou pedálů
  - + c) pouhým sešlápnutím pedálu jízdy
- 16. Zajišťovací brzda je u vozů T3M funkční pouze, je-li:**
- + a) brzdový pedál zaparkovaný
  - b) přepínač dveří v poloze otevřeno
  - c) stažen pantograf
- 17. Vůz T3M zastaví na 1. stupně zajišťovací brzdy a řidič povolí brzdový pedál.**  
**Zajišťovací brzda:**
- a) zůstane zajištěna
  - + b) odbrzdí
  - c) zabrzdí také 2. stupněm



**18. V případě, že u vozu T3M opakovaně zasahuje maximální relé a rozsvěcí se některá kontrolka nadproudu:**

- + a) řidič vypne vadný podvozek
- b) řidič vypne oba podvozky
- c) řidič odjistí vadné brzdiče

**19. Vypnutí podvozku na voze T3M se provádí:**

- a) vypínačem na panelu řidiče
- + b) vypínačem v pojistkové skříni
- c) vypínačem ve skříni s odpojovačem - uzemňovačem

**20. U vozu T3M zůstane zapnuto ovládání pomocného stanoviště. Při jízdě vpřed:**

- a) se vůz chová zcela normálně
- + b) vůz normálně jede, ale nefunguje elektrodynamická brzda
- c) vůz nereaguje na zadání jízdy

**21. Zapnutí zářivkového a vnějšího osvětlení se provádí na voze 2x T3M:**

- + 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

**22. Topení ve druhém voze soupravy 2x T3M ovládáme:**

- a) z prvního vozu
- b) z prvního vozu, ve druhém voze musí být spínač v poloze vypnuto
- + c) z druhého vozu

**23. 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

**24. Výpadek trakční energie u vozu T3R.P je signalizován:**

- a) rozsvícením LED diody
- + b) zhasnutím LED diody a bzučákem
- c) pouze bzučákem

**25. Pokud po manipulaci s plošinou u vozu T3R.PLF bliká na panelu řidiče modrá kontrolka „Plošina“:**

- a) není plošina dostatečně zaklopena a lze pokračovat v jízdě jen bez cestujících
- b) řidič zkontroluje nájezdovou plošinu a pokračuje v jízdě
- + c) musí být při jízdě stisknuté modré tlačítko „Plošina“ na panelu řidiče

**26. Havarijní pojezd se u vozu 2x T3R.P provádí:**

- a) přepnutím zeleného spínače na panelu
- b) vypnutím jednoho podvozku výhradně druhého vozu
- + c) vypnutím jednoho nebo obou podvozků



**27. Na voze 2x T3R.P řidič sype písek:**

- + a) pákou sypače nebo tlačítkem „Skluz“
- b) pákou sypače pouze před 1. a 3. nápravu 1. vozu
- c) pákou sypače - tlačítkem „Skluz“ se pískovače neovládají

**28. 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 do polohy vypnuto
- c) pokračuje pomalou a opatrnou jízdou po trase linky

**29. Na voze T3R.P se vnější nouzové otevírání dveří nachází:**

- a) u každých dveří
- b) za nárazníkem - tlačítko
- + c) u prvních dveří

**30. 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

**31. Vnější osvětlení na druhém voze soupravy 2x T3R.P se ovládá:**

- + a) z prvního vozu, přepínač „Noc/den“ 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

**32. 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

**33. Svítí-li na diagnostickém panelu vozu T3R.P červená dioda s označením „A“ nebo „B“:**

- + a) řidič vypne příslušný podvozek
- b) vůz je v pořádku
- c) řidič vypne vadný podvozek na 1. voze (dioda „A“) nebo na 2. voze (dioda „B“)

**34. Svítící červené diody na diagnostickém panelu vozu T3R.P:**

- + a) signalizují závadu
- b) signalizují správnou funkci příslušných zařízení
- c) signalizují mimořádný stav, který však nutně nemusí znamenat závadu

**35. 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

**36. Na voze T3R.PLF při použití tlačítka „Žádost o plošinu“:**

- a) nelze použít v následující zastávce uvolnění dveří a je třeba otevřít všechny dveře
- b) dojde pouze k signalizaci této žádosti v kabině řidiče
- + c) dojde k signalizaci této žádosti v kabině řidiče a zároveň k předvolení druhých dveří



- 37. 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
- 38. 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
- 39. 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 ovládní klikou, proudový sběrač bude odebírat proud z troleje
- 40. 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-li zapnuté řízení
  - c) je-li přepínač topení prvního vozu v poloze zapnuto a to i při vypnutém řízení
- 41. 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 zapnout řízení (uvádí se do činnosti záchranná brzda)
- 42. Po zastavení T6A5 na 1. stupeň zajišťovací brzdy a následném přemístění páky řadiče do polohy 0:**
- + a) vlak odbrzdí
  - b) vlak odbrzdí, jsou-li však některé dveře otevřené, vlak zůstane zabrzděn
  - c) vlak zůstane zabrzděn 1. stupněm zajišťovací brzdy
- 43. Po zastavení 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
- 44. 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 pootevřou
  - c) se dveře pootevřou a na příslušném voze nastoupí zajišťovací brzda
- 45. 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



- 46. Při stisku tlačítka „Výhybka 0 – mycí stroj“ při zadané jízdě na voze T6A5:**
- + a) se nepřerušuje zadání jízdy
  - b) se přerušuje zadání jízdy
  - c) se přerušuje dobíjení baterie
- 47. 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
- 48. 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
- 49. Před spojováním dvou vozů T6A5 musí být páky spojovaných spřáhel:**
- a) v dolní poloze
  - + b) v horní poloze
- 50. 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 jeden vůz
- 51. 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
- 52. 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) páka slouží k nouzovému otevření dveří
- 53. Svítí-li obě kontrolky poruchy stejné závady („Vůz“ a „Vlak“) na bočním panelu na prvním voze soupravy 2x T6A5:**
- + 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
- 54. Svítí-li jedna kontrolka poruchy („Vlak“) na bočním panelu na prvním voze soupravy 2x T6A5:**
- 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 kontrolka „Regulátor“ na voze T6A5, řidič:**

- + a) přepne a podrží 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

**56. Při vypnutí obou podvozků na jednom voze vlaku 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

**57. Po projetí trolejového křížení nebo úsekového izolátoru vůz T6A5 přestane reagovat na zadání jízdy řidič:**

- a) musí zastavit, vypnout a znovu nahodit řízení
- b) okamžitě vypne a znovu zapne řízení
- + c) přemístí páku řadiče do nuly a znovu zadá jízdu

**58. Před zapnutím řízení vozu T6A5 musí být stav baterie minimálně:**

- a) 16 V
- + b) 19 V
- c) 22 V

**59. Odpojovač baterie vozu T6A5 se nachází:**

- a) v levé zadní části vozu, přístup zvenku
- + b) pod poslední sedačkou vlevo
- c) v kabině řidiče

**60. 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

**61. 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

**62. Tlačítko „Výhybka 1“ na voze T6A5:**

- a) nevypíná jízdu
- + b) vypíná jízdu
- c) uvádí do činnosti zajišťovací brzdu

**63. Odpojovač - uzemňovač vozu 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





**64. Stiskne-li řidič za pohybu vlaku 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

**65. 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

**66. U vozu T6A5 lze první dveře samostatně zavřít:**

- a) pouze stiskem tlačítka „Zavírání - výstraha“
- + b) jsou-li otevřené některé další dveře, stisknutím tlačítka ovládní 1. dveří
- c) vychýlením páky řadiče

**67. Při zapnutém denním svícení na voze T6A5 musí být přepínač transparentu v poloze:**

- + a) 0
- b) 1
- c) 2

**68. 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 poloze 0

**69. Přepínač „Osvětlení transparentu“ na 2. voze soupravy 2x T6A5 musí být při zapnutém vnějším osvětlení v poloze:**

- a) 0
- + b) 1
- c) 2

**70. 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

**71. V jaké poloze musí být 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

**72. Při zapínání řízení vozu KT8D5.RN2P musí být páka ručního řadiče na opačném stanovišti:**

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



**73. Při výměně pojistek u vozu KT8D5.RN2P musí být staženy oba pantografy a odpojovače – uzemňovače:**

- + a) oba v poloze uzemněno
- b) na stanovišti, kde provádíme výměnu pojistek, v poloze uzemněno a na druhém stanovišti v poloze 0
- c) na stanovišti, kde provádíme výměnu pojistek, v poloze uzemněno a na druhém stanovišti na poloze odpojovače nezáleží

**74. U vozu KT8D5.RN2P se na stanovišti B nacházejí:**

- a) pojistky na 24 V pro polovinu vozu
- + b) pojistky na 600 V pro polovinu vozu a jističe pro polovinu vozu
- c) pojistky na 600 V pro polovinu vozu a jističe pro celý vůz

**75. Zavřít všechny dveře vozu KT8D5.RN2P lze:**

- a) pootočením přepínače na stanovištích řidiče
- + b) červeným tlačítkem „Zavírání“ na stanovišti řidiče nebo vyklopením páky ručního řadiče
- c) pouze červeným tlačítkem „Zavírání“ na stanovišti řidiče

**76. Tlačítko „Výhybka 1“ u vozu KT8D5.RN2P:**

- a) nerozepíná jízdu
- + b) rozepíná jízdu
- c) se použije u radiově ovládaných výhybek

**77. Tlačítko „Výhybka 0“ u vozu KT8D5.RN2P:**

- a) nerozepíná jízdu
- b) rozepíná jízdu, nevypíná rekuperaci
- + c) rozepíná jízdu, vypíná rekuperaci

**78. 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

**79. 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 „Skluž“

**80. Sklužovou i smykovou ochranu vozu KT8D5.RN2P vypneme:**

- a) jedním vypínačem umístěným na stanovišti A
- b) stisknutím tlačítka „Skluž“
- + c) dvěma vypínači na stanovišti A (podvozky 1 a 3), dvěma na stanovišti B (podvozky 2 a 4)

**81. Vypínače podvozků 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



**82. Couvání u vozu KT8D5.RN2P nastavíme:**

- a) přepnutím reverzu do polohy vzad
- b) pouze ze zadního stanoviště
- + c) delším stisknutím tlačítka pro aktivaci couvání v jističové skříni na stanovišti řidiče

**83. Couvání vozu KT8D5.RN2P zrušíme:**

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

**84. Topení do vozu KT8D5.RN2P se zapíná:**

- a) pouze na stanovišti A
- + b) na stanovištích A nebo B, ale jen na předním stanovišti
- c) v jističové skříni na stanovišti A

**85. Odpojovač baterie vozu KT8D5.RN2P se nachází:**

- a) ve středním článku
- + b) v rozvaděčích na koncích článků A a B
- c) na stanovišti A

**86. 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

**87. Vadný brzdič na voze KT8D5.RN2P zjistíme:**

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

**88. Při přerušení dodávky elektrického proudu vůz KT8D5.RN2P:**

- a) houká a nesvítí doutnavka
- b) houká, na hlavním panelu řidiče i na panelu diagnostiky zhasíná kontrolka „Sít“
- + c) houká, na hlavním panelu řidiče se rozsvítí kontrolka „Sít“ a na panelu diagnostiky kontrolka „Sít“ zhasíná

**89. Pantografy vozu KT8D5.RN2P ovládáme:**

- a) pouze elektricky
- + b) elektricky, v nouzi ručně
- c) silným a slabým provazem

**90. Náhradní pojistky vozu KT8D5.RN2P na 24 V se nacházejí:**

- a) vůz nemá pojistky na 24 V
- b) na stanovištích A a B
- + c) v rozvaděčích u odpojovačů baterie



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

- + a) vypnout řízení; stáhnout pantograf; zkontrolovat, zda je v nejnižší poloze; přepnout odpojovač z polohy I do polohy 0; na druhém stanovišti přepnout odpojovač z polohy 0 do polohy I; zvednout pantograf; zapnout řízení vozu
- b) vypnout řízení; stáhnout pantograf; přepojit odpojovač do polohy uzemněno; na druhém stanovišti přepnout z polohy uzemněno do polohy I, zvednout pantograf; zapnout řízení
- c) vypnout řízení; stáhnout pantograf; přepnout odpojovač z polohy I do polohy II; na druhém stanovišti zvednout pantograf; zapnout řízení

**92. Navolené couvání vozu KT8D5.RN2P je signalizováno:**

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

**93. Pojistky kolejnicových brzd vozu KT8D5.RN2P 60 A/24 V se nacházejí:**

- a) na stanovištích A i B
- b) pro celý vůz na stanovišti A
- + c) v rozvaděčích u odpojovačů baterie

**94. Pojistky zajišťovací brzdy vozu KT8D5.RN2P 60 A/24 V:**

- a) jsou nahrazeny jističi umístěnými na stanovištích řidiče vpravo ve skříňkách
- + b) se nacházejí v rozvaděčích společně s odpojovači baterie
- c) se nacházejí v odpojovači - uzemňovači na stanovišti A i B

**95. V případě, že u vozu KT8D5.RN2P nedoléhá plošina:**

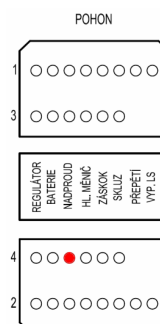
- a) vůz je schopen normální jízdy
- b) vůz je schopen jízdy, stiskneme-li modré prosvětlené tlačítko „Plošina“
- + c) svítí blokování rozjezdu, pro rozjezd je nutno vypnout blokování dveří na obou stanovištích

**96. 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 kličkou, jejím pootočením dveře odemkneme a dveře lze ručně otevřít
- c) jen dveře A1 a B1; na rozdíl od ostatních dveří je lze otevřít ručně

**97. Na stanovišti A se u vozu KT8D5.RN2P rozsvítí na panelu diagnostiky v dolní části kontrolka „Nadproud 4“. Vypneme podvozek:**

- 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



**98. Řidič ovládá vůz KT8D5.RN2P ze stanoviště A. Na článku B zdvihne pantograf:**

- + a) poté co odpojovač – uzemňovač na stanovišti B přepne do polohy I
- b) pouze ze stanoviště A
- c) pouze ručně

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

- a) vůz není schopen provozu a je nutné jej odsunout
- b) zkusmo vypneme vždy 2 podvozky a zkusíme odjet
- + c) podvozky jsou v pořádku

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

- a) vůz je nutno odsunout, neboť nejde dobíjení
- + b) je nutno vypnout řízení, použít na bočním panelu přepínač „Nouzový režim SM“ a po zapnutí řízení pokračovat v jízdě
- c) je možno pokračovat v jízdě bez jakýchkoliv opatření

**101. 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, tam použít na bočním panelu přepínač „Nouzový režim SM“, po návratu zapnout řízení a pokračovat v jízdě

**102. Použití pískovačů vozu KT8D5.RN2P je signalizováno:**

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

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

- a) bez jakýchkoliv opatření zvednout pantograf na zadním stanovišti
- + b) vypnout řízení, stáhnout pantograf na svém stanovišti, přepnout odpojovač - uzemňovač do polohy 0, na druhém stanovišti dát odpojovač do polohy I a zvednout pantograf
- c) vypnout řízení, stáhnout pantograf na svém stanovišti, na druhém stanovišti zapnout řízení a zvednout pantograf



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

- + 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

**105. Agregáty nouzového odbrzdění zajišťovací brzdy se nacházejí na voze 14T:**

- + 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

**106. Na voze 14T první stupeň kolejnicové brzdy působí:**

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

**107. 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

**108. Činnost kolejnicové brzdy na voze 14T:**

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

**109. Ruční odpojovač baterie se na voze 14T ovládá:**

- + a) ve skříňce 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 a odpojí řídicí obvody 24 V

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

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

**111. 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 skříňce, naproti 1. dveřím

**112. Za jízdy na voze 14T zrušíme účinek tlačítka „Záchranná brzda“:**

- + a) pouze pootočením aretovaného tlačítka
- + b) pootočením aretovaného tlačítka a následným vypnutím „Trakce“
- + c) pouze vypnutím řízení do polohy „Vypnuto“



**113. 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

**114. Po zastavení na úsekovém izolátoru vůz 14T odbrzdí:**

- + a) stiskem tlačítka „Mycí stroj“ a současným vyklopením páky řadiče
- + b) použitím přepínače řízení do polohy „Zapnuto“ a zadáním jízdy
- + c) použitím přepínače „Havarijní pojezd“ do polohy 1 a zadáním jízdy

**115. 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

**116. Na voze 14T lze dveře pro cestující otevřít nebo uvolnit:**

- + 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

**117. Při poruše dveří vozu 14T je třeba:**

- + a) zapnout havarijní pojezd 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

**118. Sběrač vozu 14T se ručně ovládá:**

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

**119. 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 (aretované) polohy jízdy z nulové polohy řadiče nebo přesunutím páky řadiče z polohy jízda
- + c) přesunutím páky řadiče do první (aretované) polohy jízdy pouze z nulové polohy

**120. 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

**121. Při jízdě ze svahu vozem 14T se konstantní rychlost zadává:**

- + a) tempomatem (pákou řadiče)
- + b) omezovačem rychlosti
- + c) konstantní rychlosti nelze dosáhnout



**122. Při použití pomocného stanoviště 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

**123. Couvání z hlavního stanoviště vozu 14T:**

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

**124. Při restartu vozu 14T musí být páka řadiče:**

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

**125. Při vypnutí motorové skupině na voze 14T:**

- a) postačí toto vypnutí
- + b) musí být zapnut „Havarijní pojezd“ do polohy 1
- c) musí být zapnut „Havarijní pojezd“ do polohy 1 při vypnutí dvou motorových skupin se musí přepnout „Havarijní pojezd“ do polohy 2

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

- a) řízení v poloze „Zapnuto“, „Havarijní pojezd“ do polohy 1, vypnutá motorová skupina příslušného podvozku, jízda
- b) řízení v poloze „Trakce“, vypnutá motorová skupina příslušného podvozku, ruční nouzové odbrzdění příslušného podvozku, jízda
- + c) řízení v poloze „Trakce“, „Havarijní pojezd“ do polohy 1, vypnutá motorová skupina příslušného podvozku, jízda

**127. Podvozek zabrzděný zajišťovací brzdou je signalizován na voze 14T:**

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

**128. Nouzově odbrzděný podvozek je signalizován na voze 14T:**

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

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

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





**130. Pro správnou funkci nouzového odbrzdění podvozku vozu 14T musí být na agregátu:**

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

**131. Pro správnou funkci nouzového odbrzdění vozu 14T musí být:**

- + a) přepínač „Havarijní pojezd“ v poloze 1
- b) vypnuté řízení a přepínač „Havarijní pojezd“ v poloze 0
- c) vždy vypnutá baterie

**132. Nouzově odbrzděné podvozky u vozu 14T se zabrzdí při vypnuté baterii:**

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

**133. Nouzově odbrzděný podvozek u vozu 14T se zabrzdí při zapnuté baterii:**

- + a) povolením ventilu na agregátech nebo zrušením havarijního pojezdu, případně tlačítkem „Záchranná brzda“
- b) povolením ventilu na agregátech, přepínačem „Havarijní pojezd“ do polohy 2 nebo tlačítkem „Záchranná brzda“
- c) pouze povolením ventilu na agregátech; tlačítko „Záchranná brzda“ nefunguje a zrušením havarijního pojezdu se zajišťovací brzda neuvede do činnosti

**134. 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

**135. Při zpětném pohybu vozu 14T musí být:**

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

**136. Základní polohou páky řadiče při manipulacích s vozem 14T (např. zapínání řízení, přepnutí řízení, změna směru jízdy, při zpětném pohybu, navolení havarijního pojezdu):**

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

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

- + a) po zvukovém znamení vůz sám zabrzdí (funkce „Mrtvý muž“)
- b) nic se nestane
- c) začne působit záchranná brzda

**138. Dveřní automat na voze 14T je v činnosti:**

- a) automaticky po přepnutí vypínače řízení do polohy zapnuto
- b) při otevírání všech dveří i při uvolňování předvolených dveří tlačítkem
- + c) pouze při uvolňování předvolených dveří tlačítkem



**139. 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

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

- a) „Vypnuto“ a potom zapnutím řízení
- b) „Zapnuto“ a potom zapnutím řízení do polohy „Trakce“
- + c) „Vypnuto“ a vypnutím baterie, cca po 1 minutě zapnutím baterie a zapnutím řízení

**141. 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

**142. 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) dveře zavřít nelze

**143. U vozu 14T zrušení navolené rychlosti omezovačem řidič dosáhne:**

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

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

- a) omezení rychlosti softwarem vozu kvůli oblouku o malém poloměru nebo při jízdě ze svahu
- b) použití tempomatu řidičem
- + c) použití omezovače rychlosti řidičem

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

- + a) omezení rychlosti softwarem vozu kvůli oblouku o malém poloměru nebo při jízdě ze svahu
- b) použití tempomatu řidičem
- c) použití omezovače rychlosti řidičem



**146. 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 „brzda“

**147. 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

**148. 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

**149. Baterii u vozu 15T:**

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

**150. 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 tisknutím tlačítka PRVNÍ po dobu cca 3 – 5 vteřin

**151. 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

**152. Jističe 24 V u vozu 15T se nachází:**

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

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

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

**154. 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



**155. Účinek záchranné brzdy od cestujících u vozu 15T řidič zruší:**

- + a) až po zastavení vozu zaparkováním ručního řadiče
- b) již za jízdy přepnutím přepínače řízení z polohy TRAKCE do polohy ZAPNUTO
- c) stisknutím tlačítka DEAKTIVACE záchranné brzdy

**156. Vypnutí pohonu (motorových skupin) podvozku nebo nápravy u vozu 15T se provádí:**

- + a) pomocí displeje nadřazeného řízení a při nefunkčnosti displeje vypínači pohonů u jednotlivých podvozků
- b) zásadně vypínačem pohonu podvozku
- c) jenom pracovníky technické kontroly

**157. Hlídaní omezených rychlostí pomocí softwaru vozu 15T:**

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

**158. 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“

**159. Pro nouzové odbrzdění jednoho podvozku u vozu 15T řidič:**

- a) přepne vypínač nouzového dojezdu (ND) do polohy zapnuto
- b) přepne vypínač havarijního pojezdu (HP) do polohy zapnuto
- + c) vypínač HP ani ND nepoužije

**160. Správné vypnutí řízení nebo restart vozu 15T se provede:**

- a) tlačítko řízení do polohy VYPNUTO, páka řadiče musí být v poloze VÝBĚH
- + b) páka řadiče musí být v poloze zaparkováno, řízení v poloze VYPNUTO, stisk tlačítka BATERIE VYP
- c) tlačítko řízení v poloze VYPNUTO, páka řadiče v poloze zaparkováno, vypínač baterie nepoužit

**161. 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

**162. Tempomat (pákou řadiče) 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

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

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



**164. Tlačítko ZÁCHRANNÉ BRZDY na panelu řidiče vozu 15T:**

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

**165. 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

**166. Couvání na voze 15T je funkční:**

- a) bez omezení
- b) po stisku tlačítka COUVÁNÍ, které je umístěno ve skřínce společně s jističi
- + c) ale je omezeno na vzdálenost cca 2 metry

**167. Při použití nouzového dojezdu (ND) 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 plně (bez omezení) funkční

**168. 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 ODPORNÍKŮ
- + c) může dojít k dočasné nefunkčnosti přestavování výhybek tímto tlačítkem

**169. Blikající červená signálka ZAVÍRÁNÍ na voze 15T návštěví:**

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

**170. 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

**171. Nefunkční dveře vozu 15T blokují další jízdu. Je nutné:**

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

**172. K vypnutí topení skla, zrcátka nebo topení podnožky vozu 15T dojde:**

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



**173. 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) svítí na panelu kontrolka PLOŠINA; zadání jízdy není blokováno ani při vyklopené plošině

**174. Při otvírání dveří vozu 15T:**

- + a) pouze dveře od kabiny jsou výklopné – otevřené výrazně zvětšují profil vozu
- b) všechny dveře jsou výklopné – otevřené výrazně zvětšují profil vozu
- c) všechny dveře jsou výsuvné – nezvětšují profil vozu

**175. V případě stání vozidla 15T na konečné:**

- + a) spínač řízení přepnout z polohy TRAKCE do polohy ZAPNUTO
- b) spínač řízení vždy přepnout z polohy TRAKCE do polohy VYPNUTO
- c) je nutné pro správnou funkci dobíjení baterie ponechat řízení v poloze TRAKCE

**176. Po zastavení na úsekovém děliči vůz 15T odbrzdíme tímto způsobem:**

- + a) použít HP, řízení v poloze ZAPNUTO, zadání jízdy
- b) nepoužít HP, řízení v poloze ZAPNUTO nebo TRAKCE, řadič do jízdy
- c) stiskem tlačítka MYCÍ RÁM a současně zadat jízdu

**177. Při vypnutém pohonu dvou náprav (čtveřice motorů) vozu 15T:**

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

**178. 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

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

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

**180. U vozu 15T červená značka (obdélníček) 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) závadu na voze, po zastavení vozu se na displeji objeví textová návěst o druhu závady se závazným postupem pro řidiče

**181. Při použití nouzového dojezdu (ND) na voze 15T otevřené dveře vozu:**

- a) blokují zadání jízdy
- b) blokují zadání jízdy, signálky dveří jsou funkční
- + c) neblokují zadání jízdy, červená kontrolka ZAVÍRÁNÍ nesvítí



**182. Při odstavení vozu 15T ve vozovně se baterie vozu:**

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

**183. Při závadě znemožňující jízdu vlastní silou a s funkční mechanickou brzdou; na sunutém provozuneschopném voze 15T – musí být vypínač HP zapnut a řízení:**

- a) v poloze VYPNUTO
- + b) v poloze ZAPNUTO
- c) v poloze TRAKCE

**184. Při závadě mechanické brzdy – neodbrzdí (kritická chyba řízení brzd) na sunutém provozuneschopném voze 15T – musí být vypínač HP zapnut a řízení:**

- + a) v poloze VYPNUTO
- b) v poloze ZAPNUTO
- c) v poloze TRAKCE

**185. Na sunutém nouzově odbrzděném provozuneschopném voze 15T s funkční mechanickou brzdou se tato uvede do činnosti (vůz zastaví):**

- + 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

**186. 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

**187. 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



**188. 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



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

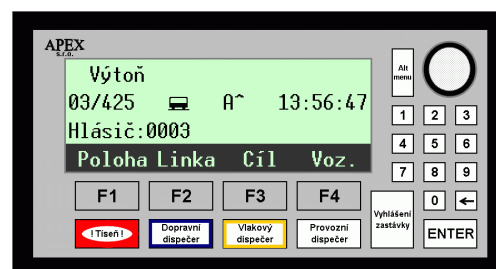
- + a) na správně vyhlášené zastávce před kolejovým rozvětvením
- b) na správném stisknutí tlačítka „Výhybka 1“ na panelu vozu
- c) na správném stisknutí tlačítka „Výhybka 0“ na panelu vozu

**190. Zadané údaje se na palubním počítači APEX potvrzují:**

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

**191. 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

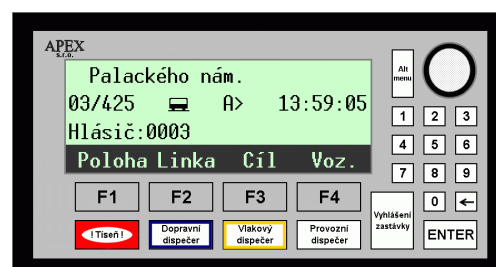


**192. Na palubním počítači APEX je nastaven režim automatické ovládání výhybek. Pokud za zastávkou není ROV, objeví se na displeji za písmenem „A“:**

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

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

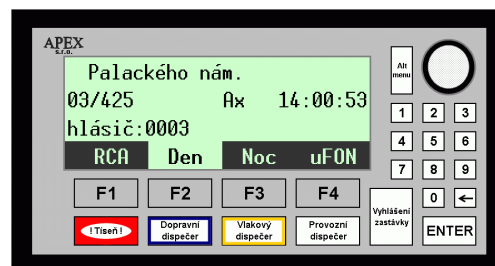
- a) F1 - Poloha
- b) F2 - Linka
- + c) F3 - Cíl





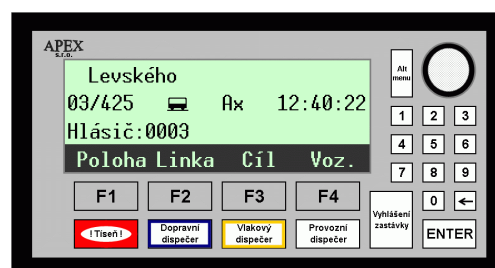
**194. Při použití režimu „Mikrofon“ stiskne řidič tramvaje na palubním počítači APEX jako poslední krok klávesu:**

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



**195. 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 - OK



**196. 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

**197. 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

**198. 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.“

**199. Pojistky 24 V je povoleno vyměnit:**

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

**200. 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



**201. Do průvodního listu vozu se výměna pojistky:**

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

**202. Při výměně pojistek na 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

**203. Při výměně pojistek na 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

**204. 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

**205. Pojistku motorgenerátoru je povoleno znovu vyměnit:**

- + a) jen se souhlasem provozního dispečinku JPT
- b) jen za účelem uvolnění trati
- c) i bez souhlasu provozního dispečinku JPT

**206. Pojistku přídatného topení je povoleno znovu vyměnit:**

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

**207. Pojistku topnic kaloriferu je povoleno znovu vyměnit:**

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

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

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

**209. 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



**210. Při výměně pojistek 24 V u vozů bez odpojovače – uzemňovače musí být lišta sběrače:**

- + 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

**211. 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

**212. Při stahování 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

**213. Manipulace s jističi na vozech 14T na stanovišti řidiče:**

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

**214. 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

**215. Při výměně pojistek 600 V u 1. vozu soupravy 2x T6A5:**

- + a) stáhneme sběrač u 1. vozu (sběrač 2. vozu je v poloze staženo) a použijeme odpojovač - uzemňovač
- b) stáhneme sběrač u 1. vozu (sběrač 2. vozu je v poloze staženo) a použijeme odpojovače - uzemňovače obou vozů
- c) lze provést se sběračem na troleji

**216. Jističe 24 V na vozech s odpojovačem – uzemňovačem je možno znovu 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

**217. 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

