

ТЕСТОВІ ПИТАННЯ З ДИСЦИПЛІНИ ПОВІТРЯНЕ ПРАВО

№ п/п.	Содержание вопроса.	Варианты ответа.
1.	Кому принадлежит суверенитет над воздушным пространством Украины?	Украине Молдове. ИКАО. Никому.
2.	Сфера действия Воздушного кодекса Украины регулирует?	Деятельность пользователей воздушного пространства Украины Деятельность пользователей всего пространства Украины. Деятельность пользователей морского пространства Украины.
3.	Авиационные правила определяют и регулируют порядок деятельности авиации Украины с целью обеспечения?	Безопасности полетов и экологической безопасности Сбора средств на развитие инфраструктуры. Просто так. Общественного порядка.
4.	Как классифицируются воздушные суда согласно принадлежности?	Государственные, гражданские и экспериментальные Личные и фирменные. Общественные.
5.	Каким органом осуществляется Сертификация сверхлегких летательных аппаратов, других воздушных судов спортивного назначения, воздушных судов любительской конструкции, аэростатических аппаратов и вспомогательных устройств, которые влияют на безопасность полетов?	Органом или учреждением, которым это право делегировано государственным органом по вопросам сертификации и регистрации Не сертифицируется. МВД Украины. ИКАО.
6.	Регистрацию планеров, дельтапланов, сверхлегких летательных аппаратов, других воздушных судов спортивного назначения, воздушных судов любительской конструкции, аэростатических аппаратов, а также выдачу удостоверений об их регистрации осуществляет.	Государственный орган или учреждение, которым это право делегировано государственным органом по вопросам сертификации и регистрации Не регистрируется. МВД Украины. ИКАО.
7.	Что из перечня бортовой документации должно быть при выполнении полетов на гражданском воздушном судне.	Регистрационное удостоверение Журнал «АОН». Письмо другу. Все нормативно-правовые акты.
8.	Лицо, которое принадлежит к авиационному персоналу, допускается к самостоятельной профессиональной деятельности только при условии если у него есть?	Свидетельство (сертификат) на право осуществлять профессиональную деятельность, а также соответствие состояния его здоровья установленным требованиям Знания и опыт. Паспорт. Значок пилота соответствующего класса.
9.	Воздушное судно, которое пересекло границу Украины без соответствующего разрешения	Нарушитель и к нему применяются меры в порядке, установленном законодательством Украины, действующими международными соглашениями

	компетентных органов, или такое, которое допустило другое нарушение порядка использования воздушного пространства Украины, определяется как судно?	С особым статусом. Вредителем. Чартерным.
10.	Несут ли ответственность за противоправные действия все юридические и физические лица, деятельность которых связана с использованием воздушного пространства Украины, разработкой, изготовлением, ремонтом и эксплуатацией авиационной техники, осуществлением хозяйственной и коммерческой деятельности, обслуживанием воздушного движения, обеспечением безопасности авиации Украины, а также ее управлением и надзором.	несут ответственность, предусмотренную действующим законодательством Украины не несут ответственность, предусмотренную действующим законодательством Украины. несут ответственность перед обществом.
11.	Полеты по ПВП в воздушном пространстве класса G на абсолютных высотах 1500 метров и менее выполняются при соблюдении следующих условий:	Полеты выполняются только днем Вводятся ограничения приборной скорости не выше 465км/час. Отсутствие необходимых метеоусловий для полетов за ППП. При любых скоростях.
12.	Полеты по ПВП не выполняются:	Над густонаселенными районами больших городов, городами или поселками, или над средоточиями людей вне помещений на истинной высоте менее 300м над самым высоким препятствием в радиусе 600м от ВС С правой стороны на расстоянии от препятствия не менее 500 метров. Над чистой от препятствий территорией.
13.	Полеты по ПВП не выполняются:	В любых других районах, кроме указанных в п. А ст. 3.1.9 на истинной высоте менее 150 метров над земной или водной поверхностью (исключением могут быть случаи при взлете или посадке или когда на полеты ниже указанных истинных выдается разрешение Госавиаслужбы) Над чистой от препятствий территорией. Если выдано разрешение Госавиаслужбы. В любых районах на истинной высоте менее 170 метров над земной или водной поверхностью.
14.	При полетах по ПВП обходить препятствия, наблюдаемые по курсу ВС необходимо:	С правой стороны на расстоянии от препятствия не менее 500 метров С левой стороны на расстоянии от препятствия не менее 500 метров

		Прямо на расстоянии от препятствия не менее 500 метров
15.	Обгон ВС, летящего впереди, по ПВП должен выполняться:	С правой стороны с интервалом не менее 500 метров
		С левой стороны с интервалом не менее 500 метров.
		С правой стороны с интервалом не менее 1500 метров.
		С левой стороны с интервалом не менее 50 метров.
16.	Какое ВС считается осуществляющим обгон.	ВС, которое приближается к судну, летящим впереди, с курсом, отличающимся от его курса менее чем на 70 градусов
		ВС, которое приближается к судну, летящим впереди, с курсом, отличающимся от его курса менее чем на 300 градусов.
		ВС, которое приближается к судну, летящим впереди, со встречным курсом.
17.	На кругу полетов ВС, имеющие большую скорость, могут осуществлять обгон ВС с меньшей скоростью.	До третьего разворота с внешней стороны аэродромного круга и с боковым интервалом не менее 500 м
		До первого разворота с внешней стороны аэродромного круга и с боковым интервалом не менее 5000 м.
		До третьего разворота с внешней стороны аэродромного круга и с боковым интервалом не менее 50 м.
		Без ограничений.
18.	При полетах ВС на курсах, пересекающимся на одном и том же эшелоне (высоте), их командиры должны при наблюдении ВС слева.	Уменьшить высоту полета для того, чтобы разность высот обеспечивала безопасное расхождение ВС
		Уменьшить скорость полета для того, чтобы разность скоростей обеспечивала безопасное расхождение ВС.
		Увеличить высоту полета для того, чтобы разность высот обеспечивала безопасное расхождение ВС.
		Дать команду «уходи вправо я прикрою».
19.	При полетах ВС на курсах, пересекающимся на одном и том же эшелоне (высоте), их командиры должны при наблюдении ВС справа.	Увеличить высоту полета для того, чтобы разность высот обеспечивала безопасное расхождение ВС
		Уменьшить скорость полета для того, чтобы разность скоростей обеспечивала безопасное расхождение ВС.
		Уменьшить высоту полета для того, чтобы разность высот обеспечивала безопасное расхождение ВС.
		Дать команду «уходи вправо я прикрою».
20.	Если изменить высоту невозможно (облачность, полет на минимальной высоте или иные ограничения), командиры ВС должен:	Отвернуть ВС для обеспечения их безопасного расхождения
		Уменьшить высоту полета для того, чтобы разность высот обеспечивала безопасное расхождение ВС.
		Дать команду «уходи вправо я прикрою».
		Возвратится на аэродром вылета.
21.	В процессе маневра расхождения экипаж каждого ВС постоянно должен наблюдать з другим ВС?	Да
		Нет.
		Не знаю.

		Наблюдать за орнитологической обстановкой.
22.	В случаи неумышленного сближения на встречных курсах каждый командир должен отвернуть свое ВС.	вправо для расхождения левыми бортами
		влево для расхождения левыми бортами.
		вправо для расхождения правыми бортами.
		дать команду «иду на таран».
23.	При ухудшении метеоусловий до значений, которые не отвечают требованиям для полетов по ПВП, КВС обязан:	Возвратится на аэродром вылета или выполнить посадку на ближайшем запасном аэродроме, если КВС не допущен к полетам по ППП
		Наблюдать за орнитологической обстановкой.
		Уменьшить высоту полета.
		Уменьшить скорость.
24.	При ухудшении метеоусловий до значений, которые не отвечают требованиям для полетов по ПВП, КВС обязан:	Перейти на полет по ППП, если КВС допущен к таким полетам
		Наблюдать за орнитологической обстановкой.
		Уменьшить высоту полета.
		Уменьшить скорость.
25.	Если КВС, которое выполняет полет в воздушном пространстве класса G, планирует войти в диспетчерскую зону контролируемого аэродрома. В течении какого времени он должен запросить соответствующий орган ОВД, который обслуживает диспетчерскую зону, для получения диспетчерское разрешение на вход.	Не позднее чем за 10 минут до входа
		Не позднее чем за 50 минут до входа.
		Не запрашивать.
		Когда захочет.
26.	В случае отсутствия диспетчерского разрешения на вход в диспетчерскую зону экипаж ВС.	Выполняет вираж не ближе чем за 10 км до диспетчерской зоны для ожидания диспетчерского разрешения, и в случае отказа, следует на запасной аэродром или обходит диспетчерскую зону при транзитном полете
		Выполняет вираж не ближе чем за 900 км до диспетчерской зоны для ожидания диспетчерского разрешения, и в случае отказа, следует на запасной аэродром или обходит диспетчерскую зону при транзитном полете.
		Следует в диспетчерскую зону без разрешения.
		В случае отказа, набирает максимально возможную высоту и следует в диспетчерскую зону при транзитном полете.
27.	При выполнении полетов по ПВП в неконтролируемом воздушном пространстве класса G экипажи ВС обязательно пользуются аэронавигационными картами.	Масштаба 1:500 000 действующего издания
		Масштаба 1:50 действующего издания.
		Масштаба 1:200 000.
		Масштаба 1:1 000 000 действующего издания.
28.	На аэронавигационных картах масштаба 1:500000, предназначенных для полетов в воздушном пространстве класса G, должна отображаться.	Необходимая аэронавигационная информация, которая обеспечивает безопасное выполнение полета экипажем ВС в этом классе воздушного пространства ОВД
		Информация о ветре.
		Информация о курсе валют.
29.	При полете по ПВП КВС несет ответственность за:	Выполнения правил и заданиях условий полет по ПВП
		Выполнения указаний помощника(при наличии)
		Выполнения задания
30.	При полете по ПВП КВС несет ответственность за:	Выдерживание установленных горизонтальных интервалов эшелонирования между воздушными судами, которые выполняют полеты по ПВП
		Выдерживание скорости.

		Никакой ответственности.
		Выдерживание курса.
31.	При полете по ПВП КВС несет ответственность за:	Выдерживание безопасной высоты
		Выдерживание скорости.
		Никакой ответственности.
		Выдерживание курса.
32.	При полете по ПВП КВС несет ответственность за:	Достоверность информации о местонахождении ВС и условиях полета
		Выдерживание скорости.
		Никакой ответственности.
		Выдерживание курса.
33.	При полете по ПВП КВС несет ответственность за:	Принятие решения о выполнении взлета или посадки при фактических метеоусловиях, состоянии взлетно-посадочной полосы и иных известных ему факторах влияющих на безопасность полетов
		Выдерживание скорости.
		Никакой ответственности.
		Выдерживание курса.
34.	Полеты ВС в воздушном пространстве класса G ниже истинной высоты 300 метров предусматривает.	Самостоятельную навигацию по наземным ориентирам с выдерживанием безопасных интервалов между ВС и препятствиями
		Навигацию по звездному небу с выдерживанием безопасных скоростей.
		Навигацию при помощи опроса местного населения.
35.	КВС при полетах воздушном пространстве класса G ниже истинной высоты 300 метров несет ответственность за:	Выполнения правил полетов по ПВП
		Выдерживание скорости.
		Никакой ответственности.
		Выдерживание курса.
36.	КВС при полетах воздушном пространстве класса G ниже истинной высоты 300 метров несет ответственность за:	Выдерживание безопасных высот
		Выдерживание скорости.
		Никакой ответственности.
		Выдерживание курса.
37.	КВС при полетах воздушном пространстве класса G ниже истинной высоты 300 метров несет ответственность за:	Принятие решения о выполнении взлета или посадки при фактических метеоусловиях, состоянии взлетно-посадочной полосы (площадки) и иных известных ему факторах влияющих на безопасность полетов
		Выдерживание температуры головок цилиндров.
		Никакой ответственности.
		Выдерживание курса.
38.	КВС при полетах воздушном пространстве класса G ниже истинной высоты 300 метров несет ответственность за:	Обход на безопасном расстоянии препятствий, запретных зон, зон ограничения полетов, временно зарезервированного воздушного пространства, зон выполнения специальных полетов, зон выполнения испытательных полетов, полигонов и других зон, опасных для осуществления безопасного полета ВС.
		Выдерживание органов управления в нейтральном положении.
		Никакой ответственности.
		Выдерживание курса.
		Выдерживание установленных интервалов между ВС
39.	КВС при полетах воздушном пространстве класса G ниже истинной высоты 300 метров несет ответственность за:	Выдерживание скорости.
		Никакой ответственности.
		Выдерживание температуры головок цилиндра.
		Выдерживание температуры головок цилиндра.

40.	Зона с особым режимом использования воздушного пространства, это?	Часть воздушного пространства Украины над зоной, которая проходит вдоль государственной сухопутной границы и береговой полосы Черного, Азовского морей, приграничных рек, озер и других водоемов, прилегающих к государственной границе, в пределах полосы шириною 25 километров вглубь территории Украины, а также в пределах полосы шириною 22,2 километра (12 морских миль) над территориальным морем
		Все воздушное пространство Украины.
		Часть воздушного пространства Украины над зоной, которая проходит вдоль трассы Киев-Одесса.
41.	Кто выдает разрешения на выполнение полетов в зоне с особым режимом использования воздушного пространства всех типов ВС, аэрофотосъемку и другие виды деятельности?	Генеральный штаб Вооруженных Сил и Госкомграницы Украины
		Госавиаслужба.
		Ассоциация «Аэроклуб Украины».
		Старший следователь.
42.	В соответствии с чем выполняются полеты ВС с посадкой на аэродромы или с вылетом с аэродромов, которые находятся в пределах зоны с особым режимом использования воздушного пространства?	Инструкцией по выполнению полетов на соответствующем аэродроме
		Инструкцией по выполнению взлета.
		РЛЭ ВС.
		Наставлениями друзей.
43.	Полеты ВС в зоне с особым режимом использования воздушного пространства разрешаются при наличии на ВС.	исправных средств вторичной радиолокации ВОРЛ
		исправного ПУ-4
		исправного радиомаяка Artex
		исправного РИ-65
44.	Разрешение на полеты ВС в зоне с особым режимом использования воздушного пространства без средств вторичной радиолокации ВОРЛ выдает.	Генеральный штаб Вооруженных Сил Украины
		Госавиаслужба.
		Ассоциация «Аэроклуб Украины».
		Старший следователь.
45.	Разрешаются ли полеты ВС в зоне с особым режимом использования воздушного пространства без радиосвязи?	Запрещаются
		Разрешаются.
		Не имеет значения.
		Запрещаются.
46.	Требуется ли при планировании полета по ПВП в воздушном пространстве класса G в зоне полетной информации подача плана полета (FPL).	Не требуется
		Требуется.
		Только при желании.
		Не имеет значения.
47.	Пользователи воздушного пространства при планировании и выполнении полетов по ПВП в воздушном пространстве класса G.	Подают заявки в Госавиаслужбу и войск ПВО независимо от высоты полета в соответствии с Положением об использовании воздушного пространства Украины
		Не подают заявки в Госавиаслужбу и войск ПВО.
		На усмотрение КВС.
48.	При планировании полетов по ПВП в неконтролируемом воздушном пространстве с последующим выполнением полета в контролируемом	Не требуется
		Требуется.
		Только при желании.

	воздушном пространстве, для частей маршрута полета, которые находятся в контролируемом воздушном пространстве, требуется предоставление плана полета соответствующему органу ОВД?	Не имеет значения.
49.	Запрос об условиях использования воздушного пространства при выполнении полета выполняется в зоне одного РДЦ.	не позже 1 часа к началу полетов
		не позже 1 суток к началу полетов.
		не позже 10 часов к началу полетов.
		не позже 0,5 часа к началу полетов.
50.	Запрос об условиях использования воздушного пространства при выполнении полета выполняется в зоне одного РДЦ.	не позже 2 часа к началу полетов
		не позже 1 суток к началу полетов.
		не позже 10 часов к началу полетов.
		не позже 0,5 часа. к началу полетов.
51.	При наличии какой связи разрешение на выполнение полета дает Госавиаслужба.	Прямой связи (телефон, телефакс или других видов связи) с органом ОВД, а также с соответствующими органами войск ПВО
		Связей в Госавиаслужбе.
		Только при наличии спутниковой связи.
52.	При полете на абсолютной высоте перехода или ниже ее, высота полета ВС определяется:	По барометрическому высотомеру, шкала которого установлена по атмосферному давлению QNH
		По радиовысотомеру, шкала которого установлена Н мин.
		Визуально.
		По барометрическому высотомеру, шкала которого установлена по атмосферному давлению QFI.
53.	Местонахождение ВС в вертикальной плоскости выражается в величинах при полетах по ПВП.	Абсолютной высоты
		Относительной высоты.
		Истиной высоты.
54	Чтобы избежать столкновения ВС на пересекающихся курсах в полете или при рулении, дорогу уступает тот экипаж, который видит ВС:	Сзади.
		Справа.
		Слева.
		Спереди.
55	Владельцем сертификата типа ВС является.	Эксплуатант ВС.
		Орган, который провел сертификацию.
		Разработчик ВС.
		Страна, в которой эксплуатируется ВС.
56	Эксплуатация ВС или их частей с места аварии осуществляется силами и средствами.	Комиссии по расследованию.
		Эксплуатанта ВС.
		МЧС Украины.
		Командиром авиапредприятия, на территории которого произошло АП.
57	А/д, указанный в плане полета и в задании на полет как а/д посадки – это:	А/д назначения.
		Запасной.
		Горный.
		Временный.
58	В состав экипажа не входит:	КВС.
		Штурман.

		Обслуживающий персонал.
		Технический состав.
59	На каком расстоянии разрешается обходить грозовые очаги.	15 км.
		10 км.
		5 км.
		20 км.
60	Аэродромы ГА по использованию и расположению делятся на:	Трассовые, заводские, учебные и выполнения авиационных работ.
		Базовые, промежуточные, вылета, назначения и запасные.
		Постоянные и временные, дневного и круглосуточного действия.
		Категорированные и не категорированные.

ТЕСТОВІ ПИТАННЯ З ДИСЦИПЛІНИ ЗАГАЛЬНІ ЗНАННЯ ПС

№ п/п.	Содержание вопроса.	Варианты ответа.
1	Дальность действия автоматического радиокompаса АРК-9 по приводным радиостанциям на высоте 1000м:	Не менее 100 км
		Не менее 180 км
		Не менее 120 км
		Не менее 400 км
2	В качестве резервных источников питания потребителей постоянным током являются:	Шесть аккумулятора 12-САМ-28 и два генератор ГС-18МО
		Два аккумулятора 12-САМ-28
		Два аккумулятора 12-САМ-28 и два генератор ГС-18МО
		Шесть аккумулятора 12-САМ-28
3	При выходе из строя генератора переменного тока СГО-30У потребители, питающиеся переменным однофазным током напряжением 115 В и 36 В, автоматически подключаются к преобразователю:	ПО-750А
		ПТ-500Ц
		ПО-750В
		ПТ-750А
4	Радиовысотомер А-037 предназначен для измерения текущей высоты в диапазоне высот от:	0...450м
		0...300м
		0...750 м
		0...1000м
5	Время готовности АГБ-3К при первоначальном включении составляет:	не более 3 мин
		не более 5 мин
		не более 5,5 мин
		не более 2 мин
6	Диапазон угловых положений вертолета по углам тангажа с помощью авиагоризонта АГБ-3К может быть определен в диапазоне:	$\pm 180^\circ$
		$\pm 80^\circ$
		$\pm 270^\circ$
		$\pm 360^\circ$
7	Погрешность показаний прибора АГБ-3К в диапазоне углов от 0 до 30° не превышает:	$\pm 3^\circ$
		$\pm 2^\circ$
		$\pm 1,5^\circ$
		$\pm 1^\circ$
8	В установившемся горизонтальном полете разница в показаниях Авиагоризонтов не более:	$\pm 3^\circ$
		$\pm 2^\circ$
		$\pm 1,5^\circ$
		$\pm 1^\circ$
9	Курсовая система ГМК-1А служит для:	определения и указания курса, углов разворота вертолета и выдачи магнитных (или истинных) пеленгов.
		определения и указания курса, углов разворота вертолета
		выдачи магнитных (или истинных) пеленгов
		Определения высоты

10	В случае отказа одного или двух авиагоризонтов необходимо :	В сложных метеоусловиях или ночью выполнение задания прекратить
		Выполнение задания прекратить. КВС передать управление вертолетом второму пилоту.
		Задание продолжить. Доложить о случившемся службе УВД.
		Выполнение задания продолжить. Перейти на пилотирование по ЭУП, УГР - 4УК.
11	Погрешность измерения курса в режиме "МК" курсовой системы ГМК-1А	не менее 1,5°
		не более 1,5°
		не более 2°
		не менее 2°
12	Конструкция компаса КИ-13 обеспечивает его нормальную работу при кренах вертолета	до 25 °
		до 20 °
		до 13 °
		до 17 °
13	Автопилот АП-34Б выполняет функции:	Стабилизации вертолѐта относительно горизонта и магнитного поля Земли и вертолѐтовождение по заданной программе.
		Стабилизации положения вертолѐта относительно 3 осей, барометрической высоты и приборной скорости.
		Стабилизации положения вертолѐта относительно 3 осей, барометрической высоты, вывод вертолѐта на РМ.
		Стабилизации положения вертолѐта по 3 осям, вертолѐтовождение по наземным РМ и выход на приводную РС.
14	Для питания авиагоризонтов, автопилота и курсовой системы переменным трехфазным током напряжением 115В и 36В служат:	Два преобразователя ПТ-750Ц
		Два преобразователя ПТ-500Ц (основной и запасной)
		Преобразователь ПО-500Ц
		Преобразователь ПТ-750Ц
15	Основным источником электроэнергии переменного однофазного тока является:	Генератор СТГ-3ВМ
		Генератор СГО-30У
		Генератор СГО-60У
		Генератор ГС-18МО
16	Дальность двухсторонней связи радиостанции «Баклан-20» с радиостанцией РАС-УКВ (Н=1000м), составляет:	Не менее 150 км
		Не более 400 км
		Не менее 100 км
		Не менее 200 км
17	Минимальное напряжение на аккумуляторной шине составляет:	Не менее 27В
		Не менее 23В
		Не более 24В
		Не менее 29В
18	Время согласования курсовой	Не более 1 мин

	системы в режиме МК должно составлять:	Не менее 2 мин
		Не более 3 мин
		Не более 5 мин
19	УКВ радиостанция "Баклан-20" предназначена для	Связи экипажа с наземными службами УВД
		Вертолётовождения по наземным РМ
		Спутниковой связи с наземными РС
		Связи экипажа с наземными службами УВД и экипажами других ЛА.
20	Уход гироскопа курсовой системы за 1 час должен составлять:	Не более 10°
		Не менее 1,5°
		Не более 5,5°
		Не более 2,5°
21	Для подключения к бортовой сети аэродромного источника переменного тока напряжением 115 В на левом борту установлена вилка разъема аэродромного питания	ШРАП-500ЛК.
		ШРА-200ЛК.
		ШРА-500ЛК.
		ШРАП-200ЛК.
22	Для подключения аэродромного источника питания постоянного тока к бортовой сети вертолета установлено	одна вилка штепсельного разъема аэродромного питания ШРАП-500К.
		две вилки штепсельных разъемов аэродромного питания ШРАП-200ЛК.
		две вилки штепсельных разъемов аэродромного питания ШРАП-500К.
		две вилки штепсельных разъемов аэродромного питания ШРАП-1000К.
23	Магнитный компас КИ-13 предназначен для:	определения истинного курса полета вертолета и используется в случае отказа гирииндукционного компаса ГМК-1А
		определения магнитного и истинного курса полета вертолета и используется в случае отказа гирииндукционного компаса ГМК-1А
		определения магнитного курса полета вертолета и используется при отказе курсовой системы ГМК-1А
24	Диапазон показаний барометрического высотомера ВД-10К от	0 до 1000м
		0 до 10000м
		0 до 100000м
		0 до 100,00м
25	Высотомер ВД-10К имеет следующие виды погрешностей:	температурная погрешность
		инструментальная погрешность
		погрешность, обусловленная изменением давления у поверхности земли
		Все ответы верны
26	Указатель скорости УС-450К имеет диапазон измерения приборной скорости от	0 до 450 км/ч
		0 до 280 км/ч
		0 до 300 км/ч
		0 до 600 км/ч
27	Для питания aneroidно-мембранных приборов и датчиков на вертолете установлено:	2 приемника воздушных давлений ПВД-6МУ
		2 приемника воздушных давлений ПВД-3М
		2 приемника воздушных давлений ПВД-6М
		2 приемника воздушных давлений ПВД-6МВУ

28	ПВД предназначены для восприятия:	полного (динометрического) давления воздуха при движении вертолета и статического давления воздуха, окружающего вертолет
		полного (динамического) давления воздуха при движении вертолета и статического давления воздуха, окружающего вертолет
		полного (динамического) давления воздуха при движении вертолета и статического давления воздуха, окружающего вертолет
29	Включение обогрева ПВД-6М производить после запуска двигателей при плюсовых температурах наружного воздуха	за 1 мин до начала взлета
		за 3 мин до начала взлета
		за 5 мин до начала взлета
		за 10 мин до начала взлета
30	Время согласования курсовой системы в режиме ГПК должно составлять :	не менее 15 мин
		не более 8 мин
		не более 3 мин
		не более 5 мин
31	Погрешность показаний прибора АГБ-3К на углах свыше 30° не превышает:	±3°
		±2°
		±1,5°
		±1°
32	Время готовности курсовой системы КС-3Г составляет:	5 мин
		3 мин
		2 мин
		7 мин
33	Для регистрации основных полетных данных на вертолете установлен:	БУР-5
		БУР-4
		БУР-4-1-07-01
		САРПП 12
34	При подключенном аэродромном источнике невозможно подключить к бортовой сети генераторы ГС-18МО из-за наличия системы блокировки в цепях управления	ТС-9АМ12
		АЗП-8М
		регулятора напряжения РН-180
		реле ДМР-600Г
35	Угольный регулятор напряжения РН-180 2-й серии служит для	автоматического поддержания постоянного заданного напряжения на зажимах генератора
		автоматического поддержания постоянного заданного напряжения на трансформаторе
		автоматического поддержания постоянного заданного напряжения на якорях генератора
		автоматического поддержания постоянного заданного напряжения на клеммах генератора
36	Для защиты сети постоянного тока от аварийного повышения напряжения на вертолете установлены	АЗП-8М
		АЗП-8М 6 серии
		ДМР-600Г
		ЛПП-150
37	На вертолете имеются следующие распределительные шины:	шина левого генератора
		шина правого генератора
		шина двойного питания
		аккумуляторная шина
		Все ответы верны

38	Охлаждение генератора СГО-30У	принудительное, от набегающего потока
		принудительное, от вентилятора вертолета
		барботажное, от вентилятора вертолета
		Вентиляторное
39	АРК-9 предназначен для	А) пилотирования вертолѐта по приводным (ПРС) и радиовещательным (РВС) радиостанциям
		В) также для построения пред посадочных маневров при заходе вертолѐта на посадку
		Верный ответ А
		Верный ответ А и В
40	Радиокомпас АРК-9 может использовать в следующих режимах:	В режиме «Компас»
		В режиме «Рамка»
		В режиме «Антенна»
		Все ответы верны
41	Диапазон измеряемых высот радиовысотомером А-037 находится в диапазоне :	0...300м
		0...700м
		0...8000м
		0...250м
42	На вертолете для телефонной связи между всеми членами экипажа установлено переговорное устройство:	СПУ-7
		СПУ-1
		МКБЛ-4
		СУП-7
43	Управление радиокомпасом осуществляется:	дистанционно
		с рабочего места пилота
		путем нажатия кнопки РАДИО
		автоматически
44	Допустимые расхождения показаний шкалы барометрического давления с атмосферным давлением на уровне аэродрома для высотомера ВД-10	1,5 мм рт. ст
		3,5 мм рт. ст
		5,5 мм рт. ст
		2,5 мм рт. ст
45	Обогрев ПВД включать за 1—2 мин до начала выруливания или взлета	при температуре наружного воздуха +10 °С и ниже независимо от метеоусловий
		при температуре наружного воздуха +5 °С и ниже независимо от метеоусловий
		при температуре наружного воздуха +15 °С и ниже независимо от метеоусловий
		при температуре наружного воздуха -5 °С и ниже независимо от метеоусловий
46	Дальность действия по приводу радиокомпаса АРК-УД при полетах на радиостанции типа Р-855М на высоте полета 3000м и нахождении этих радиостанций на высоте 1,5м над землей	Не менее 30км.
		Не менее 300км.
		Не менее 50км.
		Не менее 140км.
47	Время согласования курсовой системы в режиме МК должно составлять:	Не более 1 мин
		Не менее 2 мин
		Не более 3 мин
		Не более 5 мин
48	Диапазон измерения вертикальной скорости ВР-10М:	до 15м/с
		до 10м/с
		до 20м/с

		до 5м/с
49	Переговорное устройство СПУ-7 обеспечивает выход на телефоны и ларингофоны членов экипажа следующей аппаратуры:	командной УКВ радиостанции КХ-165, связной КВ радиостанции Р-842, радиокompаса АРК-9
		командной УКВ радиостанции Р-860, КИ-13, радиокompаса АРК-9
		командной УКВ радиостанции Р-860, связной КВ радиостанции Р-842, ДИВ-3
		командной УКВ радиостанции Р-860, связной КВ радиостанции Р-842, ДИВ-15
50	Ультракотковолновая радиостанция Баклан-20 работает в диапазоне:	107-111,9 МГц
		121.50406 МГц
		118—136 МГц
		118,000 – 135,975 МГц
51	Питание радиостанции Баклан-20 осуществляется от бортовой электросети:	напряжением 208 В
		напряжением 36В
		напряжением 27 В
		напряжением 115 В
52	Время перехода УКВ радиостанции Баклан-20 с «приема» на «передачу» не более	1 сек
		0,5 сек
		2 сек
		2,5 сек
53	Длительность непрерывной записи магнитофона МС-61	5,5 часов
		5 часов
		6 часов
		6,5 часов
54	Прослушивание сигналов приводных радиостанций обеспечивается через телефонные гарнитур пилота при установке переключателя выбора радиосредств абонентского аппарата СПУ в положение:	ДР
		СР
		УКР
		РК1
55	Радиоприемник Р-852 предназначен для:	Принятия аварийных сигналов на борту вертолета
		Выдачи аварийных сигналов на борту вертолета
		Принятия аварийных сигналов на борту
		Принятия и выдачи аварийных сигналов на борту
56	Радиовысотомер малых высот предназначен для	определения барометрической высоты полета вертолета над пролетаемой местностью
		определения истинной высоты полета вертолета над пролетаемой местностью
		оба ответа верны
		оба ответа не верны
57	При подключенном аэродромном источнике невозможно подключить к бортовой сети генераторы ГС-18МО из-за наличия системы блокировки в цепях управления	ТС-9АМ12
		АЗП-8М
		регулятора напряжения РН-180
		реле ДМР-600Т.
58	В установленном горизонтальном полете разница в показаниях Авиагоризонтов не более:	±3°
		±2°
		±1,5°
		±1°

59	Светотехническое оборудование включает в себя	аэронавигационные огни БАНО-45 и ХС-39
		проблесковый маяк МСЛ-3
		контурные огни
		Все ответы верны
60	В группу пилотажно-навигационных приборов и систем входят В группу пилотажно-навигационных приборов и систем входят:	анероидно-мембранные приборы ВД-10К (2 шт.), УС-450 (2 шт.), ВАР-10МК (2 шт.), ПВД-6М (2 шт.)
		Все ответы верны
		компас КИ-13 - автопилот АП-34Б 2 серии
		гироскопические АГБ-3К, ГМК-1А, ВК-53Ш

ТЕСТОВІ ПИТАННЯ З ДИСЦИПЛІНИ ЛЬОТНІ ХАРАКТЕРИСТИКИ ТА ПЛАНУВАННЯ

№ п/п.	Содержание вопроса.	Варианты ответа.
1.	Предельно передняя центровка Ми-8МСБ	370 мм 100 мм 150 мм 200 мм
2.	Предельно передняя центровка Ми-8МСБ	80 мм 260 мм 300 мм 40 мм
3.	Взлеты и посадки по-вертолетному ночью выполняются на аэродромах	Имеющих упрощенное светообозначение места приземления. Оборудованных светящимся "Т" Освещенных прожекторами Оборудованных наземными светотехническими средствами
4.	Допустимый диапазон скоростей при полетной массе 11100 кг и менее, на высоте полета до 2000м	40...170 км/ч 60...230 км/ч 10...200 км/ч 80...210 км/ч
5.	ПУНКТ 8. ПРАВИЛА И ТИП ПОЛЕТА в FPL вносится буква I обозначающая	Для ППП Для ПВП Для начала полетов по ППП Для начала полетов по ПВП
6.	Подача плана полета перед вылетом:	Пункту сбора донесений, касающихся обслуживания воздушного движения, на аэродроме вылета. Командиру авиационного отряда В отдел перевозок Все ответы верны
7.	В случае задержки на 30 мин после расчетного времени уборки колодок выполнения контролируемого полета или на один час выполнения неконтролируемого полета	План полета должен быть изменен или представлен новый план полета. План полета не изменяется. План полета продлевается. План полета отправляется в отдел перевозок.
8.	Если план полета представляется в целях получения диспетчерского обслуживания в полете:	Воздушному судну необходимо дождаться диспетчерского разрешения прежде, чем переходить к полету в условиях, требующих соблюдения диспетчерских правил. Перейти к немедленному изменению полета Дождаться 10 мин и перейти к изменению плана полета Дождаться 30 мин и перейти к изменению плана полета
9.	Первый орган ОВД, получающий план полета или изменение к нему:	Проверяет его на соответствие формату и соблюдение правил группирования данных Немедленно выдает разрешение на полет Аннулирует план полета Исправляет план полета для наиболее благоприятного выполнения полета
10.	Разрешения УВД должны выдаваться:	Достаточно заблаговременно, с тем чтобы воздушное судно, которому они передаются, имело достаточно времени для их выполнения

		Немедленно после получения не зависимо от содержимого
		Через 30 мин после его получения
		Все ответы верны
11.	Если в плане полета указано, что полет на начальном этапе будет неконтролируемым, а последующая часть полета будет контролироваться органом УВД то:	Воздушному судну обычно выдается разрешение на полет до пункта, в котором заканчивается контролируемый полет.
		Воздушному судну обычно не выдается разрешение на полет до пункта, в котором заканчивается контролируемый полет.
		Полет происходит под управление КВС
		Все ответы верны
12.	Когда воздушное судно представляет на аэродроме вылета планы полета для различных этапов полета с промежуточными остановками, границей действия первоначального разрешения будет:	Первый аэродром назначения, а для каждого последующего участка полета выдаются новые разрешения
		Второй аэродром назначения, а для каждого последующего участка полета выдаются новые разрешения
		Промежуточный аэродром назначения, а для каждого последующего участка полета выдаются новые разрешения
		Конечный аэродром назначения, а для каждого последующего участка полета выдаются новые разрешения
13.	Переход от полета по правилам полетов по приборам (ППП) к полету по правилам визуальных полетов (ПВП) разрешается только в том случае,	Когда орган обслуживания воздушного движения получает составленное командиром воздушного судна сообщение, которое содержит конкретное выражение: "ОТМЕНЯЮ ПОЛЕТ ПО ППП"
		Когда орган обслуживания воздушного движения получает составленное командиром воздушного судна сообщение, которое содержит конкретное выражение: "ОТМЕНЯЮ ПОЛЕТ ПО ПВП"
		Письменное донесение командира ВС
		Переход осуществляется через 10 мин после запроса
14.	ПУНКТ 8. ПРАВИЛА И ТИП ПОЛЕТА в FPL вносится буква V обозначающая	Для ПВП
		Для ППП
		Для начала полетов по ППП
		Для начала полетов по ПВП
15.	ПУНКТ 8. ПРАВИЛА И ТИП ПОЛЕТА в FPL вносится буква Y обозначающая	Для ПВП
		Для ППП
		Для начала полетов по ППП
		Для начала полетов по ПВП
16.	ПУНКТ 8. ПРАВИЛА И ТИП ПОЛЕТА в FPL вносится буква Z обозначающая	Для ПВП
		Для ППП
		Для начала полетов по ППП
		Для начала полетов по ПВП
17.	ПУНКТ 9. КОЛИЧЕСТВО И ТИП ВОЗДУШНЫХ СУДОВ И КАТЕГОРИЯ ТУРБУЛЕНТНОСТИ СЛЕДА вносится буква H обозначающая	ТЯЖЕЛОЕ, для указания типа воздушного судна с максимальной сертификационной взлетной массой 136 000 кг или более;
		СРЕДНЕЕ, для указания типа воздушного судна с максимальной сертификационной взлетной массой менее 136 000 кг, но более 7000 кг;
		ЛЕГКОЕ, для указания типа воздушного

		судна с максимальной сертификационной взлетной массой 7000 кг или менее. СВЕРХ ЛЕГНОЕ ВС
18.	ПУНКТ 9. КОЛИЧЕСТВО И ТИП ВОЗДУШНЫХ СУДОВ И КАТЕГОРИЯ ТУРБУЛЕНТНОСТИ СЛЕДА вносится буква М обозначающая	ТЯЖЕЛОЕ, для указания типа воздушного судна с максимальной сертификационной взлетной массой 136 000 кг или более; СРЕДНЕЕ, для указания типа воздушного судна с максимальной сертификационной взлетной массой менее 136 000 кг, но более 7000 кг; ЛЕГКОЕ, для указания типа воздушного судна с максимальной сертификационной взлетной массой 7000 кг или менее. СВЕРХ ЛЕГНОЕ ВС
19.	ПУНКТ 9. КОЛИЧЕСТВО И ТИП ВОЗДУШНЫХ СУДОВ И КАТЕГОРИЯ ТУРБУЛЕНТНОСТИ СЛЕДА вносится буква L обозначающая	ТЯЖЕЛОЕ, для указания типа воздушного судна с максимальной сертификационной взлетной массой 136 000 кг или более; СРЕДНЕЕ, для указания типа воздушного судна с максимальной сертификационной взлетной массой менее 136 000 кг, но более 7000 кг; ЛЕГКОЕ, для указания типа воздушного судна с максимальной сертификационной взлетной массой 7000 кг или менее. СВЕРХ ЛЕГНОЕ ВС
20.	ПУНКТ 10. ОБОРУДОВАНИЕ вносится буква N обозначающая	Отсутствия бортовых средств связи, навигационных средств и средств захода на посадку для полета по маршруту, либо это оборудование не работает Имеются стандартные бортовые средства связи, навигационные средства или средства захода на посадку для полетов по маршруту и они находятся в исправном состоянии Все системы ВС в исправном состоянии В исправном состоянии только те системы ВС, критичные для выполнения полета
21.	ПУНКТ 10. ОБОРУДОВАНИЕ вносится буква S обозначающая	Отсутствия бортовых средств связи, навигационных средств и средств захода на посадку для полета по маршруту, либо это оборудование не работает Имеются стандартные бортовые средства связи, навигационные средства или средства захода на посадку для полетов по маршруту и они находятся в исправном состоянии Все системы ВС в исправном состоянии В исправном состоянии только те системы ВС, критичные для выполнения полета
22.	В ПУНКТ 13. АЭРОДРОМ И ВРЕМЯ ВЫЛЕТА вносится:	Четырехбуквенный индекс ИКАО для местоположения аэродрома вылета Трехбуквенный индекс ИКАО для местоположения аэродрома вылета Двухбуквенный индекс ИКАО для местоположения аэродрома вылета Пятибуквенный индекс ИКАО для местоположения аэродрома вылета
23.	В ПУНКТ 15. МАРШРУТ вносится	а), первую крейсерскую скорость и, как

		указывается в подпункте b), первый крейсерский эшелон без интервала между ними
		Эшелон перехода
		Высоту перехода
		Все ответы верны
24.	В ПУНКТ 16. АЭРОДРОМ НАЗНАЧЕНИЯ И ОБЩЕЕ РАСЧЕТНОЕ ИСТЕКШЕЕ ВРЕМЯ, ЗАПАСНОЙ АЭРОДРОМ вносится:	Четырехбуквенный индекс ИКАО для местоположения аэродрома назначения, за которым без интервала указывается общее расчетное истекшее время
		Время выхода на маршрут
		Время затрачиваемое на маршруте
		Все ответы верны
25.	В ПУНКТ 18. ПРОЧАЯ ИНФОРМАЦИЯ вносится:	0 (ноль) при отсутствии прочей информации
		1 (один) при наличии прочей информации
		2 (два) при наличии аварийной информации
		Все ответы верны
26.	В ПУНКТ 19. ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ вносится после E/ :	ВСТАВИТЬ группу из четырех цифр, обозначающую запас топлива по времени полета в часах и минутах
		ВСТАВИТЬ группу из трех цифр, обозначающую запас топлива по времени полета в часах и минутах
		ВСТАВИТЬ группу из пяти цифр, обозначающую запас топлива по времени полета в часах и минутах
		Все ответы верны
27.	В ПУНКТ 19. ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ вносится после P/	УКАЗАТЬ общее число лиц (пассажиров и экипажа) на борту, когда это требуется соответствующим полномочным органом ОВД.
		УКАЗАТЬ число лиц пассажиров на борту, когда это требуется соответствующим полномочным органом ОВД.
		УКАЗАТЬ число экипажа на борту, когда это требуется соответствующим полномочным органом ОВД.
		Все ответы верны
28.	В ПУНКТЕ 19. ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ буквы ТВN означают:	Если общее число лиц неизвестно ко времени представления плана полета
		Если общее число лиц известно ко времени представления плана полета
		Если общее число лиц не превышает 100 ко времени представления плана полета
		Если общее число лиц не превышает 200 ко времени представления плана полета
29.	В ПУНКТЕ 19. ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ R/ (РАДИООБОРУДОВАНИЕ) нужно:	ВЫЧЕРКНУТЬ букву U, если отсутствует УВЧ-связь на частоте 243,0 МГц. В
		ВЫЧЕРКНУТЬ букву Ц, если отсутствует УВЧ-связь на частоте 248,0 МГц. В
		ВЫЧЕРКНУТЬ букву Г, если отсутствует УВЧ-связь на частоте 250,0 МГц. В
		ВЫЧЕРКНУТЬ букву У, если отсутствует УВЧ-связь на частоте 213,0 МГц. В
30.	В ПУНКТЕ 19. ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ	ВЫЧЕРКНУТЬ букву V, если

	ИНФОРМАЦИЯ R/ (РАДИООБОРУДОВАНИЕ) нужно:	отсутствует ОВЧ-связь на частоте 121,5 МГц
		ВЫЧЕРКНУТЬ букву Г, если отсутствует ОВЧ-связь на частоте 111,5 МГц
		ВЫЧЕРКНУТЬ букву U, если отсутствует ОВЧ-связь на частоте 129,5 МГц
		ВЫЧЕРКНУТЬ букву G, если отсутствует ОВЧ-связь на частоте 130,5 МГц
31.	В ПУНКТЕ 19. ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ R/ (РАДИООБОРУДОВАНИЕ) нужно:	ВЫЧЕРКНУТЬ букву E, если отсутствует бортовой аварийный радиомаяк (ELT).
		ВЫЧЕРКНУТЬ букву S, если отсутствует бортовой аварийный радиомаяк (SLT).
		ВЫЧЕРКНУТЬ букву I, если отсутствует бортовой аварийный радиомаяк (ILS).
		ВЫЧЕРКНУТЬ букву V, если отсутствует бортовой аварийный радиомаяк (VOR).
32.	В ПУНКТЕ 19. ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ S/ (СПАСАТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ) нужно:	ВЫЧЕРКНУТЬ все индексы, если на борту отсутствует спасательное оборудование
		ВЫЧЕРКНУТЬ все индексы, если на борту присутствует спасательное оборудование
		ВЫЧЕРКНУТЬ все
		Вписать букву S
33.	В ПУНКТЕ 19. ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ S/ (СПАСАТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ) нужно:	ВЫЧЕРКНУТЬ букву P, если на борту отсутствует полярное спасательное оборудование
		ВЫЧЕРКНУТЬ букву D, если на борту отсутствует полярное спасательное оборудование
		ВЫЧЕРКНУТЬ все, если на борту есть полярное спасательное оборудование
		ВЫЧЕРКНУТЬ все если на борту отсутствует аварийное оборудование
34.	В ПУНКТЕ 19. ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ S/ (СПАСАТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ) нужно:	ВЫЧЕРКНУТЬ букву D, если на борту отсутствует спасательное оборудование, предназначенное для пустынь
		ВЫЧЕРКНУТЬ все, если на борту отсутствует полярное спасательное оборудование
		ВЫЧЕРКНУТЬ все, если на борту есть полярное спасательное оборудование
		ВЫЧЕРКНУТЬ все
35.	В ПУНКТЕ 19. ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ S/ (СПАСАТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ) нужно:	ВЫЧЕРКНУТЬ букву M, если на борту отсутствует морское спасательное оборудование
		ВЫЧЕРКНУТЬ все если на борту отсутствует морское спасательное оборудование
		ВЫЧЕРКНУТЬ букву M, если на борту есть морское спасательное оборудование
		ВЫЧЕРКНУТЬ букву Г, если на борту отсутствует морское спасательное оборудование
36.	В ПУНКТЕ 19. ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ S/ (СПАСАТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ) нужно:	ВЫЧЕРКНУТЬ букву J, если на борту отсутствует спасательное оборудование, предназначенное для джунглей
		ВЫЧЕРКНУТЬ букву J, если на борту

		<p>есть спасательное оборудование, предназначенное для джунглей</p> <p>ВЫЧЕРКНУТЬ все если на борту отсутствует спасательное оборудование, предназначенное для джунглей</p> <p>ВЫЧЕРКНУТЬ букву J, если на борту отсутствует спасательное оборудование, предназначенное для морских полетов</p>
37.	В ПУНКТЕ 19. ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ J/ (СПАСАТЕЛЬНЫЕ ЖИЛЕТЫ) нужно:	<p>ВЫЧЕРКНУТЬ все индексы, если на борту отсутствуют спасательные жилеты</p> <p>ВЫЧЕРКНУТЬ все</p> <p>ДОПИСАТЬ все индексы, если на борту отсутствуют спасательные жилеты</p> <p>ВЫЧЕРКНУТЬ все индексы, если на борту присутствуют отсутствуют спасательные жилеты</p>
38.	В ПУНКТЕ 19. ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ J/ (СПАСАТЕЛЬНЫЕ ЖИЛЕТЫ) нужно:	<p>ВЫЧЕРКНУТЬ букву L, если спасательные жилеты не оснащены источником света</p> <p>ВЫЧЕРКНУТЬ букву L, если спасательные жилеты оснащены источником света</p> <p>ВЫЧЕРКНУТЬ букву G, если спасательные жилеты НЕ оснащены источником света</p> <p>ВЫЧЕРКНУТЬ букву T, если спасательные жилеты не оснащены источником света</p>
39.	В ПУНКТЕ 19. ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ J/ (СПАСАТЕЛЬНЫЕ ЖИЛЕТЫ) нужно:	<p>ВЫЧЕРКНУТЬ букву F, если спасательные жилеты НЕ имеют флуоресцентного покрытия</p> <p>ВЫЧЕРКНУТЬ букву F, если спасательные жилеты имеют флуоресцентное покрытие</p> <p>ВЫЧЕРКНУТЬ все</p> <p>ВЫЧЕРКНУТЬ букву A, если спасательные жилеты не имеют флуоресцентного покрытия</p>
40.	В ПУНКТЕ 19. ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ J/ (СПАСАТЕЛЬНЫЕ ЖИЛЕТЫ) нужно:	<p>ВЫЧЕРКНУТЬ букву U или букву V, как и в п. R/ выше для указания радиооснащенности спасательных жилетов, если они снабжены какими-либо радиосредствами</p> <p>ВЫЧЕРКНУТЬ букву U или букву V, как и в п. R/ выше для указания радиооснащенности спасательных жилетов, если они НЕ снабжены какими-либо радиосредствами</p> <p>ВЫЧЕРКНУТЬ все</p> <p>ВЫЧЕРКНУТЬ букву A или букву B, как и в п. R/ выше для указания радиооснащенности спасательных жилетов, если они снабжены маячками</p>
41.	На основе исходных данных о протяженности маршрута и выбранном режиме полета производится штилевой расчет полета, на основе которого определяются:	<p>Потребное количество топлива на полет</p> <p>Потребное количество топлива на полет</p> <p>Рубежи возврата и остаток топлива на них</p> <p>Все ответы верны</p>
42.	Необходимыми исходными данными для расчета параметров полета являются:	<p>Расстояние по маршруту от аэродрома вылета до аэродрома назначения</p> <p>Крейсерский режим (эшелон, скорость) полета</p>

		Запланированная коммерческая нагрузка
		Все ответы верны
43.	Обязанности экипажа по проведению расчета полета	<p>Перед каждым вылетом по маршруту экипаж должен иметь результаты расчета предстоящего полета с учетом метеоусловий и фактической загрузки ВС</p> <p>Расчет полета выполняется штурманской службой аэропорта с использованием вычислительной техники. Методика расчета параметров полета приведена в РЛЭ</p> <p>По результатам расчета полета на основании загрузочной ведомости определяются центровки для фактических значений взлетной и посадочной масс в соответствии с Руководством по центровке и загрузке ВС</p>
		Все ответы верны
44.	Метеорологическая информация необходима эксплуатантам и членам летного экипажа для:	<p>Осуществляемого эксплуатантами предполетного планирования</p> <p>осуществляемого эксплуатантами перепланирования в ходе полета с использованием системы централизованного руководства полетами</p> <p>использования членами летного экипажа перед вылетом</p>
		Все ответы верны
45.	Метео консультация представляет собой:	<p>устный комментарий непосредственно специалистом в аэропорту вылета либо по телефону или с помощью иных пригодных для этой цели средств телесвязи</p> <p>Консультацию метео специалистом на борту ВС</p> <p>Консультацию метео специалистом на перроне</p>
		Все ответы верны
46.	Целью инструктажа или консультации является предоставление имеющейся информации о:	<p>фактических или ожидаемых метеорологических условиях по маршруту полета</p> <p>на аэродроме предполагаемой посадки</p> <p>на всех необходимых запасных аэродромах</p>
		Все ответы верны
47.	В ходе инструктажа метеорологический орган представляет информацию об	<p>изменении метеорологических условий на аэродроме, которая значительно отличается от прогноза TAF</p> <p>движении ВС по перрону</p> <p>Информации о погоде за последнюю неделю</p>
		Все ответы верны
48.	Полетная метео документация представляет собой рукописную или печатную информацию, которая предоставляется членам летного экипажа	<p>Перед взлетом и которую они берут с собой в полет</p> <p>После полета</p> <p>Ровно через один день после полета</p>
		Все ответы верны
49.	Правила полетов по приборам предусматривают	выполнение полетов по пилотажно-навигационным приборам при обязательном постоянном контроле со

		<p>стороны органа УВД</p> <p>обеспечение диспетчерами службы движения установленных интервалов эшелонирования между воздушными судами</p> <p>Выполняются в верхнем и нижнем воздушном пространстве</p> <p>Все ответы верны</p>
50.	Оперативный план полета готовится в	<p>Одном экземпляре</p> <p>Двух экземплярах</p> <p>В устном виде</p> <p>На формате А3</p>
51.	Документация по загрузке и центровке ВС оформляется:	<p>Перед каждым вылетом</p> <p>После полета в течении 1 часа</p> <p>По решению командира</p> <p>Только при выполнении полетов по ПВП</p>
52.	В предполетную подготовку входит:	<p>Составление плана полета и оценка метеоусловий</p> <p>Определение максимально-допустимой массы вертолета для взлета и посадки</p> <p>Ознакомление с NOTAM</p> <p>Все ответы верны</p>
53.	Начало предполетной подготовки:	<p>Не позже чем за 1 час до вылета</p> <p>За 30 мин до вылета</p> <p>За 1 день до вылета</p> <p>За 10 мин на ВС</p>
54.	При определении центровки по центровочном графику нужно:	<p>Знать массу пустого вертолета</p> <p>Знать положение центра масс относительно оси НВ</p> <p>Знать массу снаряжения, топлива и груза</p> <p>Все ответы верны</p>
55.	Основные документы по массе и центровке	<p>Центровочный график, грузовой манифест, задание на полет или полетный журнал</p> <p>Лист метео консультации</p> <p>Перечень допустимых отклонений в конфигурации</p> <p>Все ответы верны</p>
56.	Форма и порядок заполнения грузового манифеста определяется:	<p>Процедурами сертификационных организаций, которые выполняют загрузку вертолета в аэропортах вылета</p> <p>Технологией работы в кабинном экипаже</p> <p>Отделом перевозок</p> <p>Все ответы верны</p>
57.	Сводная загрузочная ведомость состоит из:	<p>8 частей</p> <p>10 частей</p> <p>12 частей</p> <p>14 частей</p>
58.	При расчете топлива на полет используются участки полета:	<p>Взлет и набор высоты</p> <p>Снижение, заход на посадку и посадка</p> <p>Участки горизонтального полета на постоянной высоте с постоянной скоростью</p> <p>Все ответы верны</p>
59.	На предполетной подготовке экипаж ознакомливается с:	<p>Ознакомливается с информацией NOTAM</p> <p>Процедурами аэродрома вылета и посадки</p> <p>Метео информацией</p> <p>Все ответы верны</p>
60.	Необходимое количество топлива включает в себя:	Топливо используемое для взлета и

		посадки
		Аэронавигационный запас для полета в течении 30 мин
		Топливо используемое на крейсерской скорости
		Все ответы верны

ТЕСТОВІ ПИТАННЯ З ДИСЦИПЛІНИ МЕТЕОРОЛОГІЯ

№ п/п	Содержание вопроса	Варианты ответов
1	Для чего предназначены зональные прогнозы GAMET.	Для метео обеспечения полетов воздушных судов выше FL 100.
		Для метео обеспечения полетов воздушных судов ниже абсолютной высоты перехода (3050м)
		Для метео обеспечения полетов воздушных судов в классифицированном воздушном пространстве Украины.
		Для метео обеспечения полетов воздушных судов ниже действительной высоты 300м.
2	Какое атмосферное давление, и в каких единицах включается в сводки погоды по аэродрому METAR/SPEC1.	Давление на аэродроме в дюймах в политропной атмосфере в мб.
		QFE - давление на уровне порога ВПП в мм.рт.ст.
		QFF - давление аэродрома, приведенное к среднему уровню моря.
		QNH - давление аэродрома, приведенное к уровню моря по стандартной атмосфере в гПа
3	Когда составляются регулярные сводки наблюдений за погодой на аэродроме METAR/MET REPORT.	Каждый час в период полетов на аэродроме.
		Каждые 30 минут в период отсутствия полетов на аэродроме, каждый час в период полетов на аэродроме.
		Каждые 30 минут в период полетов на аэродроме, каждый час в период отсутствия полетов на аэродроме
		Через 3 часа в период полетов на аэродроме.
4	Когда обостряются холодные фронты.	Зимой, ночью.
		Летом, ночью.
		Летом, в часы максимального прогрева подстилающей поверхности
		Зимой, днем.
5	При каких условиях возникают сдвиги ветра.	Адвекция холодного влажного воздуха на холодную подстилающую поверхность.
		Развитие высоко-кучевых башенко образных или хлопьевидных облаков, появление кучево-дождевых облаков, падение давления.
		Прохождение атмосферных фронтов, образование задерживающих инверсионных и изотермических слоев, низкотропосферные струйные течения, местные ветра, связанные с особенностями орографии или застройками, спутные струи
		Конвекция, динамическая турбулентность, волновые движения в атмосфере.
6	Какие условия погоды, затрудняющие полеты, в зоне теплого фронта в теплое время года.	Кучево-дождевые облака, ливневые осадки, грозы, шквалы, смерчи, сильное обледенение, сильная болтанка.
		Слоисто-дождевые, разорванно-дождевые, высоко-слоистые, перисто-слоистые и перистые облака, обложные осадки, обледенение.
		Перистые, перисто-слоистые, высоко-слоистые, слоисто-дождевые, кучево-дождевые, разорвано-дождевые облака, обложные и ливневые осадки, замаскированные грозы, сильное обледенение и

		сильная болтанка в облаках
		Слоистые, слоисто-кучевые облака, морозящие осадки, фронтальные туманы, гололед, слабое или умеренное обледенение, слабая или умеренная болтанка в облаках.
7	Что называется атмосферным давлением, и в каких единицах оно измеряется.	<p>Атмосферным давлением называется сила P, действующая на единицу горизонтальной поверхности $см^2$, вызываемая весом столба воздуха, простирающегося через всю атмосферу. Единицы измерения: мм. рт.ст., гПа (мб.)</p> <p>Вес столба воздуха на уровне земли. Единицы измерения килограммы, тонны.</p> <p>Сила, вызванная весом столба воздуха на горизонтальную поверхность. Единицы измерения гПа/м.</p> <p>Вес столба воздуха на уровне моря на единицу площади. Единицы измерения килограммы</p> <p>Вес столба воздуха на уровне земли. Единицы измерения кг/м, т/м.</p>
8	Какие внешние метеорологические признаки сдвига ветра.	<p>Полосы осадков «вирга»; чечевицеобразные облака; шквалистое облако, движущееся впереди пояса дождя, выпадающего из кучево-дождевого облака; сильный порывистый приземной ветер; участки вздыбленной ветром пыли, особенно имеющие кольцеобразную форму (типа смерча), расположенные под конвективными облаками; срезанные шлейфы дыма; реакция ветровых конусов; развитие грозоопасных и градоопасных кучево-дождевых облаков</p> <p>Поднятая пыль, кучево-дождевые облака, слоистые облака, морозящие осадки.</p> <p>Ясная погода, слабый ветер.</p> <p>Сильные местные ветры, ливневые осадки.</p>
9	Условия образования бризов.	<p>Неравномерное нагревание и охлаждение суши и моря в течение года.</p> <p>Неравномерное нагревание и охлаждение склонов гор и долин в течение суток.</p> <p>Сухой теплый ветер, возникающий при перетекании воздушных потоков через большие горные хребты.</p> <p>Неравномерное нагревание и охлаждение суши и моря ночью в течение суток</p>
10	Что обозначает в информации SIGMET, на прогностических картах особых явлений погоды, сокращение SQL.	<p>SQL - линия шквала, обозначающая грозовую деятельность вдоль какого-нибудь/ некоторого/ соответствующего фронта со значительными промежутками между отдельными облаками.</p> <p>SQL - линия шквала, обозначающая развитие СВ облаков вдоль соответствующего фронта со значительными промежутками между отдельными облаками.</p> <p>SQL - замаскированная гроза (включая СВ-облако, не сопровождающееся грозой), вписанная (размещенная) в других слоях облачности, которая не может быть четко распознана.</p> <p>SQL - линия шквала, обозначающая грозовую деятельность вдоль какого-нибудь/ некоторого/ соответствующего фронта с незначительными промежутками между отдельными облаками или при отсутствии этих промежутков</p>
11	Горная волна считается умеренной	Когда сопровождается нисходящим потоком, со

	(MOD MTW).	<p>скоростью 3,0 м/сек (600 футов/мин) или более и/или наблюдается или прогнозируется умеренная турбулентность.</p> <p>Когда сопровождается нисходящим потоком, со скоростью 1,75 м/сек (350 футов/мин) или более и/или наблюдается или прогнозируется умеренная турбулентность.</p> <p>Когда сопровождается нисходящим потоком, со скоростью 3,0 м/сек (600 футов/мин) или более и/или наблюдается или прогнозируется слабая турбулентность.</p> <p>Когда сопровождается нисходящим потоком со скоростью 1,75-3,0 м/сек (350-600 футов/мин) или более и/или наблюдается или прогнозируется умеренная турбулентность</p>
12	Условия образования фена.	<p>Сильный порывистый ветер, возникающий при сваливании холодного воздуха с прибрежных невысоких гор на побережье или море.</p> <p>Неравномерное нагревание и охлаждение суши и моря в течение года.</p> <p>Сухой теплый порывистый ветер, возникающий при перетекании воздушных потоков через достаточно высокие горные хребты</p> <p>Неравномерное нагревание и охлаждение суши и моря ночью в течение суток.</p>
13	Какие особые явления, влияющие на полет воздушного судна, связаны с мощно-кучевыми облаками.	<p>Сильные обледенения, сильная болтанка, грозы, град, ливневые осадки, связанные с облаками.</p> <p>Сильная болтанка, выше нулевой изотермы, сильное обледенение в облаках</p> <p>Слабая, иногда умеренная болтанка.</p> <p>Особых явлений нет.</p>
14	Какие авиационные прогностические карты используются для метеообеспечения полетов.	<p>Прогностические карты пожароопасности, ветра и температуры, влажности на основных уровнях полетов FL, прогностические карты особых явлений погоды, струйных течений и высоты тропопаузы в слоях атмосферы.</p> <p>Прогностические карты ветра и температуры, влажности на основных уровнях полетов FL, прогностические карты особых явлений погоды, струйных течений и высоты тропопаузы в слоях атмосферы</p> <p>Прогностические карты струйных течений и тропопаузы, прогностические карты особых явлений погоды, струйных течений и высоты тропопаузы в слоях атмосферы.</p> <p>Прогностические карты ветра и температуры на основных изобарических поверхностях, прогностические карты особых явлений погоды, струйных течений и высоты тропопаузы в слоях атмосферы.</p>
15	NOTAM (сообщения для пилотов – notice to airman) это:	<p>Сообщение, содержащие информацию о безопасности.</p> <p>Сообщение содержащие информацию о введении в действие, состоянии или изменения любого аэронавигационного оборудования, обслуживания и правил или информацию об опасности</p> <p>Сообщение, содержащее метеорологическую информацию.</p> <p>Сообщение, содержащие информацию для прибывающих ВС.</p>
16	Что обозначает в информации	FRQ - частые, обозначает район грозовой

	SIGMET и зональных прогнозах GAMET, на прогностических картах особых явлений погоды, сокращение FRQ.	<p>деятельности, в пределах которого промежутки между соседними грозами (грозовыми массивами) значительные с максимальным покрытием менее 75% площади района влияния или прогнозируемого влияния этого явления в установленный час или на протяжении периода действия прогноза.</p> <p>FRQ - означает район достаточно разделенных СВ облаков с покрытием менее 50% площади района влияния.</p> <p>FRQ - частые, обозначает район грозовой деятельности, в пределах которого промежутки между соседними грозами (грозовыми массивами) незначительные или вообще отсутствуют, с максимальным покрытием больше 75% площади района влияния или прогнозируемого влияния этого явления в установленный час или на протяжении периода действия прогноза</p> <p>FRQ - частые, обозначает район грозовой деятельности, в пределах которого промежутки между соседними СВ облаками незначительные или вообще отсутствуют, с максимальным покрытием больше 75% площади района влияния или прогнозируемого влияния этого явления в установленный час или на протяжении периода действия прогноза.</p>
17	Какие критерии рекомендованы ICAO для оценки вертикальных сдвигов ветра в приземном слое (м/с на 30м высоты).	<p>Слабый – менее 4; сильный – более 4: очень сильный – более 10.</p> <p>Слабый – менее 2; умеренный – 2; сильный – более 2.</p> <p>Слабый– 0 - 4; умеренный – 2 - 4; сильный – 4 - 6.</p> <p>Слабый – 0 - 2; умеренный – 2 - 4; сильный – 4 - 6, очень сильный – более 6</p>
18	Какая горная волна считается сильной (SEV MTW).	<p>Когда сопровождается нисходящим потоком со скоростью 1,75 - 3,0 м/сек (350-600 футов/мин) или более и/или наблюдается или прогнозируется умеренная турбулентность.</p> <p>Когда сопровождается нисходящим потоком, со скоростью 1,75 - 3,0 м/сек (350-600 футов/мин) или более и/или наблюдается или прогнозируется сильная турбулентность.</p> <p>Когда сопровождается нисходящим потоком, со скоростью 3,0 м/сек (600 футов/мин) или более и/или наблюдается или прогнозируется сильная турбулентность</p> <p>Когда сопровождается нисходящим потоком со скоростью 1,75 (350 футов/мин) или более и/или наблюдается умеренная турбулентность.</p>
19	Какие особые явления, влияющие на полет воздушного судна, связаны с кучево-дождевыми облаками.	<p>Сильная обледенения выше нулевой изотермы, слабая или умеренная болтанка, снежные заряды, мгла. шквалы, смерчи, сильные сдвиги ветра.</p> <p>Сильное обледенение выше нулевой изотермы; сильная болтанка; грозы, град; ливневые осадки, ухудшающие видимость; шквалы, смерчи, сильные сдвиги ветра</p> <p>Слабое обледенение выше нулевой изотермы, сильная болтанка, обложные осадки, мгла; ливневые осадки, ухудшающие видимость.</p> <p>Особых явлений нет.</p>
20	В каком диапазоне температур	В диапазоне температур от +2°C до -50°C в

	наибольшая вероятность обледенения и в каких облаках.	капельножидких облаках. В диапазоне температур от +2°C до -20°C в капельножидких облаках. В диапазоне температур от -20°C до -50°C облаках кристаллических форм. В диапазоне температур от 0°C до -20°C в капельножидких облаках. Особенно опасно выше нулевой изотермы в диапазоне 0°C до -10°C, где облака состоят из переохлажденных капель
21	Что обозначает в информации AIRMET, в зональных прогнозах GAMET, на прогностических картах особых явлений погоды, сокращение OCNL.	OCNL - изолированный, обозначает район отдельных СВ облаков с максимальным покрытием менее 50% площади района влияния или прогнозируемого влияния этого явления в установленное время или на протяжении периода действия прогноза. OCNL - случайный, означает район достаточно разделенных СВ облаков с покрытием менее 50% площади района влияния. OCNL - случайный, обозначает район достаточно разделенных СВ облаков и/или гроз с максимальным покрытием 50%-75% площади района влияния или прогнозируемого влияния этого явления в установленное время или на протяжении периода действия прогноза OCNL - случайный, обозначает район достаточно разделенных СВ облаков и/или гроз с максимальным покрытием менее 50% площади района влияния или прогнозируемого влияния этого явления в установленное время или на протяжении периода действия прогноза.
22	Что обозначает в информации SIGMET, AIRMET, в прогнозах GAMET, на прогностических картах особых явлений погоды, сокращение SEV TURB и MOD TURB.	Сильная и умеренная болтанка Сильная и слабая болтанка. Слабая и сильная болтанка. Слабая и умеренная болтанка.
23	Какую информацию содержит сообщение AIRMET.	Предупреждение о сдвиге ветра. Предупреждение об опасных явлениях погоды в районе полетной информации: грозы, линия шквала, грозы с градом, сильная турбулентность и сильное обледенения в облаках и осадках, сдвиг ветра. Предупреждение об ожидаемых или фактических опасных явлениях погоды в районе полетной информации ниже абсолютной высоты перехода (3050м); средняя скорость ветра и видимости, которые переходят установленный предел, изолированные грозы с градом и без него, затененные горы, разорванная или сплошная облачность на определенной высоте, изолированные, случайные и частые кучево-дождевые СВ и мощно-кучевые облака TCU, умеренная турбулентность, обледенение и горная волна Прогноз погоды по маршруту полета.
24	Какие облака относятся к облакам вертикального развития и их нижняя и верхняя границы.	Нижняя граница облаков ниже 2 км, верхняя в среднем и верхнем ярусе (кучево-дождевые, слоисто-дождевые).

		Нижняя граница облаков ниже 2 км, верхняя в верхнем ярусе (кучево-дождевые, слоисто-дождевые, перисто-слоистые).
		Нижняя граница облаков ниже 2 км, верхняя в среднем и верхнем ярусе (кучевые, мощнокучевые, кучево-дождевые)
		Нижняя граница облаков выше 2 км, верхняя в среднем и верхнем ярусе (высоко-кучевые, мощнокучевые, кучево-дождевые).
25	Что обозначает в информации SIGMET, на прогностических картах особых явлений погоды, сокращение EMBD.	EMBD - замаскированная гроза, вписанная (размещенная) в других слоях облачности, которая не может быть четко распознана.
		Количество СВ облаков 5-7 октантов.
		EMBD - вписанная (размещенная) в других слоях облачности, которая не может быть четко распознана.
		EMBD - замаскированная гроза (включая СВ облако, не сопровождающееся грозой), вписанная (размещенная) в других слоях облачности, которая не может быть четко распознана
26	Что обозначает в информации SIGMET, сокращение OBSQ.	OBSQ - гроза, затененная мглой или дымом, которая не может быть четко распознана в темноте.
		OBSQ - замаскированная гроза (включая СВ-облако, не сопровождающееся грозой), вписанная (размещенная) в других слоях облачности, которая не может быть четко распознана.
		OBSQ - гроза, затененная (включая СВ-облако не сопровождающееся грозой) мглой или дымом, которая может быть четко распознана в темноте
27	Какую информацию содержит сообщение SIGMET.	Прогноз погоды по маршруту полета.
		Результаты регулярных наблюдений за погодой с борта воздушного судна.
		Предупреждение об опасных явлениях погоды в районе полетной информации: грозы, линия шквала, грозы с градом, сильная турбулентность и сильное обледенения в облаках и осадках, сдвиг ветра.
		Предупреждение об ожидаемых или фактических опасных явлениях погоды в районе полетной информации: грозы (затененные, замаскированные), линия шквала, грозы с градом, сильная турбулентность и сильное обледенения в облаках и осадках, сильная горная волна, сильные песчаные и пыльные бури, вулканический пепел
28	Условия образования горно-долинных ветров.	Неравномерное нагревание и охлаждение склонов гор и долин в течение суток
		Неравномерное нагревание и охлаждение суши и моря в течение года.
		Сильный порывистый ветер, возникающий при сваливании холодного воздуха с прибрежных невысоких гор на побережье или море.
		Сухой теплый ветер, возникающий при перетекании воздушных потоков через большие горные хребты.
29	Что обозначает в информации AIRMET, в зональных прогнозах GAMET, на прогностических картах особых явлений погоды, сокращение ISOL.	ISOL - линия шквала, обозначающая развитие СВ облаков вдоль соответствующего фронта со значительными промежутками между отдельными облаками.

		ISOL - изолированный, обозначает район отдельных СВ облаков с максимальным покрытием менее 50% площади района влияния.
		ISOL - изолированный, обозначает район отдельных СВ облаков и/или гроз с максимальным покрытием более 50% площади района влияния или прогнозируемого влияния этого явления в установленное время или на протяжении периода действия прогноза.
		ISOL - изолированный, означает район отдельных СВ облаков и/или гроз с максимальным покрытием менее 50% площади района влияния или прогнозируемого влияния этого явления в установленное время или на протяжении периода действия прогноза
30	Что называется фронтом порывистости.	Сильные порывы ветра в тыловой части циклона, связанные с резким увеличением давления и прохождением вторичных холодных фронтов.
		Сильные восходящие потоки, возникающие при термической конвекции.
		Сильные порывы ветра, связанные с резким кратковременным увеличением горизонтальных барических градиентов.
		Узкая зона резких горизонтальных и вертикальных сдвигов ветра и сильной турбулентности в нижних слоях атмосферы вблизи кучево-дождевых облаков
31	Каким ходом температуры воздуха характеризуется слой изотермии.	Температура воздуха с высотой резко изменяется (град. темп. > 20°C/100м). Это задерживающий слой. С ним связаны ухудшение видимости, понижение нижней границы облаков, болтанка, сдвиги ветра в приземном слое.
		Температура воздуха с высотой растет (град. темп. > 0°). На условия погоды и полетов не влияет.
		Температура воздуха с высотой падает. На условия погоды в полете не влияет.
		Температура воздуха с высотой остается неизменной (град. темп.=0°C/100м). Это задерживающий слой. С ним связаны ухудшение видимости, понижение нижней границы облаков, болтанка, сдвиги ветра в приземном слое
32	Величина температурного градиента для тропосферы (стандартная атмосфера).	0,35.
		0,55.
		0,65.
		1,0.
33	Погодные условия в шаре инверсии.	Ясно.
		Ухудшение видимости, болтанка
		Сильное обледенение.
		Спокойно.
34	Единица измерения абсолютной влажности.	Килограммы.
		Граммы
		Проценты.
		Миллиметры рт.ст.
35	Погодные условия для прохождения холодного фронта.	Осадки
		Плохая видимость.
		Возрастание давления.

		Болтанка.
36	С каких форм облачности выпадают обложные осадки.	Слоисто-кучевые.
		Слоисто-дождевые
		Кучево-дождевые.
		Разорвано-дождевые.
37	С каких облаков выпадают морозящие осадки.	Слоисто-кучевые
		Слоистые.
		Слоисто-дождевые.
		Разорвано-дождевые.
38	В какую пору года и суток наблюдается самая устойчивая воздушная масса.	Летом, ночью.
		Зимой, днем.
		Осенью, ночью.
		Зимой, ночью
39	Форма облаков в неустойчивой воздушной массе.	Слоистые.
		Слоисто-кучевые.
		Кучево-дождевые
		Слоисто-дождевые.
40	До какой высоты видно тропосферные фронты.	1,5 км.
		5 км.
		10 км.
		До высоты тропопаузы
41	Форма облаков в зоне холодных фронтов летом.	Слоисто-кучевые.
		Слоисто-дождевые.
		Разорвано-слоистые.
		Кучево-дождевые
42	Какой фронт имеет наибольшую скорость перемещения.	Теплый.
		Холодный 2-го рода
		Окклюзии.
		Холодный 1-го рода.
43	В зоне какого фронта ночью наблюдаются грозы.	Теплого
		Холодного.
		Во вторичном.
		Окклюзии по типу холодного.
44	В какой части молодого циклона наблюдается максимальное понижение давления.	В теплом секторе.
		В тыловой части.
		Перед теплым фронтом
		В передней части.
45	Форма облаков в теплом секторе молодого циклона.	Слоисто-кучевые
		Разорвано-дождевые.
		Слоистые.
		Разорванно-слоисты.
46	Явление наиболее опасное для авиации летом.	Сильный ветер.
		Гроза
		Туман.
		Болтанка.
47	Инверсия является.	Изотермическим слоем.
		Задерживающим слоем
		Однородным слоем.
		Радиационным слоем.
48	Какой тип облаков обладает наибольшей турбулентностью.	Кучево-дождевые облака
		Башенкообразные кучевые облака.
		Слоисто-дождевые облака.
		Разорвано-дождевые облака.
49	Какое явление указывает на начало стадии зрелого грозового облака.	Максимальная скорость роста облаков.
		Начало осадков
		Появление вершин облаков в виде наковальни.
		Максимальная скорость перемещения облаков.
50	Какие условия необходимы для	Восходящие потоки воздуха, влажный воздух,

	образования грозы.	<p>существенная облачность.</p> <p>Высокая влажность, восходящие потоки воздуха, нестабильная воздушная масса</p> <p>Высокая влажность, высокая температура, дождевые облака.</p> <p>Восходящие потоки воздуха, слоистые облака, высокое давление.</p>
51	Туман, или роса всегда образуются когда.	<p>Пары воды присутствуют в воздухе.</p> <p>Относительная влажность достигает 100%.</p> <p>Изменяется атмосферное давление.</p>
52	От каких факторов зависят метеоусловия при полёте в той или иной барической системе.	<p>Стадия развития барической системы, время года и суток, положение маршрута полёта относительно центра (оси) барического образования, характер рельефа местности и др</p> <p>Метод прогноза погоды, профиль полёта, активность Солнца, эксплуатационные ограничения ВС.</p> <p>Классификация воздушных масс, эволюция барической системы, фаза Луны, взлётно-посадочные характеристики ВС.</p> <p>От всех вышеперечисленных.</p>
53	Международные авиационные метеорологические коды TAF и METAR: значение кодового слова CAVOK.	<p>Горизонтальная видимость у поверхности земли 10 км и более. Нет облаков ниже 1500 м (5000 футов и отсутствуют кучево-дождевые облака. + Нет осадков, грозы, пыльной или песчаной бури, приземного тумана, пыльного, песчаного или снежного позёмка</p> <p>Ожидаются временные изменения метеоусловий с частотой менее часа, а в сумме менее половины периода прогноза «тренда».</p> <p>Вулканический тепел.</p> <p>В ближайшее время без изменений.</p>
54	Что такое градиентный ветер.	<p>Равномерное вертикальное движение воздуха при нагревании подстилающей поверхности.</p> <p>Ускоренное горизонтальное движение воздуха при отсутствии силы трения.</p> <p>Равномерное вертикальное движение воздуха при отсутствии силы трения.</p> <p>Равномерное горизонтальное движение воздуха при отсутствии силы трения</p>
55	Какие виды туманов различают.	<p>Радиационные, адвективные, фронтальные, туманы испарения</p> <p>Радиоактивные, вертикальные, утренние, ветровые туманы.</p> <p>Утренние, ночные, дневные, туманы плохой погоды.</p> <p>Морозные, утренние, смог, вертикальные.</p>
56	Какие барические системы различают.	<p>Ложбина, цикловина, седловина, антицикловина.</p> <p>Циклон, антициклон, полуциклон, молодой циклон.</p> <p>Циклон, антициклон, ложбина, седловина, гребень</p> <p>Тропический циклон, антициклон, гребень, вторичный гребень.</p>
57	Что такое седловина.	<p>Барическая система, заключенная между двумя областями более высокого давления (антициклонами) и двумя областями более низкого давления (циклонами)</p> <p>Барическая система, очерченная на карте замкнутыми изобарами, в которой давление убывает от периферии к. центру.</p>

		Узкая вытянутая полоса пониженного давления, вклинивающаяся между двумя областями более высокого давления.
		Барическая система, очерченная на карте замкнутыми изобарами, в которой давление убывает от центра к периферии.
58	Что такое теплый фронт.	Участок главного фронта, смещающийся в сторону теплого воздуха.
		Охлажденный воздух, набегающий на холодную подстилающую поверхность.
		Перегретый воздух, натекающий на теплую воздушную массу.
		Участок главного фронта, смещающийся в сторону холодного воздуха
59	Что такое холодный фронт 1-го рода.	Медленно движущийся холодный фронт (не более 30 км/ч)
		Быстродвижущийся холодный фронт (более 30 км/ч).
		Неподвижный холодный фронт.
		Участок воздуха движущийся в сторону более прогретого воздуха.
60	Какие виды отлагающегося льда различают.	Мощный лед, слабый лед, умеренный лед.
		Снежинки, ледяные узоры, шероховатый лед.
		Прозрачный (стекловидный лед), матовый (смешанный) лед, белый лед, иней, изморозь
		Белый лед, кристальный лед, гладкий лед.
61	Туманы ухудшают видимость до значений.	Менее чем 1000м
		От 500м до 1500м.
		От 1000м до 3000м.
		Более 5000м.

ТЕСТОВІ ПИТАННЯ З ДИСЦИПЛІНИ МОЖЛИВОСТІ ЛЮДИНИ

№ п/п.	Содержание вопроса.	Варианты ответа.
1.	При анализе психофизиологической реакции пилота необходимо учитывать:	<ul style="list-style-type: none"> - опыт летной работы, уровень подготовки и натренированности летчика, систематичность выполнения им полетов, состояния здоровья в день полетов. - опыт летной работы, систематичность выполнения им полетов, состояния здоровья в день полетов. - уровень подготовки и натренированности летчика, состояния здоровья в день полетов. - состояния здоровья в день полетов.
2.	При пилотировании на летчика возлагаются функции, которые сопряжены:	<ul style="list-style-type: none"> - с необходимостью переработки больших потоков информации, принятия решений и выполнения в короткие сроки ответственных управляющих действий - с необходимостью принятия решений и выполнения в короткие сроки ответственных управляющих действий. - с необходимостью осмотра с воздуха больших площадей. - с необходимостью оказания первой медицинской помощи.
3.	Информация о движении ВС, функционировании его систем и прочих нюансах летчик получает по четырем основным каналам, а именно:	<ul style="list-style-type: none"> - зрительному; - тактильному; - слуховому; - кинестетическому - зрительному; - слуховому; - кинестетическому. - дыхательному; - слуховому; - кинестетическому. - дыхательному; - тактичному; - симпатическому; - барометрическому.
4.	Основным источником сбора информации у летчика является:	<ul style="list-style-type: none"> - зрительный канал восприятия информации - слуховой канал восприятия информации. - дыхательный канал восприятия информации. - барометрический канал восприятия информации.
5.	Небольшие по значению, либо по темпу изменения величины крена, рысканья и реже тангажа, могут быть замечены летчиком:	<ul style="list-style-type: none"> - с запозданием, иногда с большим, либо после накопления ошибки, большой по абсолютной величине - с запозданием, иногда с большим. - без запоздания, иногда после накопления ошибки, не большой по абсолютной величине. - только после подсказки инструктора.
6.	Зрительная информация об объекте слежения воспринимается сетчаткой глаза, и от нее по зрительному нерву передается:	<ul style="list-style-type: none"> - в одну из структур головного мозга – “колликулус” - в одну из структур спинного мозга – “колликулус”. - в одну из структур головного мозга – “каникулус”. - непосредственно к конечностям пилота.
7.	Время передачи информации по зрительному нерву к “колликулусу” составляет:	<ul style="list-style-type: none"> - около 70 миллисекунд - около 10 миллисекунд. - около 170 миллисекунд. - около 70 секунд.
8.	Негативное влияние на процесс	- могут оказывать вибрации

	пилотирования.	<ul style="list-style-type: none"> - могут оказывать вибрации, возникающие из-за внешних факторов. - не могут оказывать вибрации. могут оказывать указания диспетчера.
9.	Как показали исследования наиболее неблагоприятны вибрации:	<ul style="list-style-type: none"> - с резонансными частотами около 7 Гц - с резонансными частотами менее 2 Гц. - с резонансными частотами более 70 Гц. - с любыми резонансными частотами.
10.	Чаще всего в качестве искусственных контактных средств передачи информации применяются:	<ul style="list-style-type: none"> - тактильные вибрационные средства (сигнал передается путем пульсирующего механического воздействия на кожу) - тактильные средства. - кинестетические средства. - струи воздуха проникающие в ВС при скольжении.
11.	Примером бесконтактных тактильных информационных средств при пилотировании ВС могут служить:	<ul style="list-style-type: none"> - струи воздуха проникающие в ВС при скольжении - струи воздуха проникающие в ВС. - кинестетические средства. - тактильные вибрационные средства (сигнал передается путем пульсирующего механического воздействия на кожу).
12.	Комбинированное визуально-тактильное восприятие информации дает возможность:	<ul style="list-style-type: none"> - повысить точность управления в среднем на 7,5 % и уменьшить время переходного процесса отслеживания входного сигнала повысить точность управления в среднем на 7,5 %. - увеличить время переходного процесса - отслеживания входного сигнала. - ухудшить точность управления в два раза.
13.	Звуковая информация позволяет летчику определить:	<ul style="list-style-type: none"> - режим работы СУ, воспринимать сигналы системы аварийной сигнализации (САС) (если она имеется), получать информацию о нежелательном обтекании аэродинамических и не аэродинамических поверхностей ВС - режим работы СУ, воспринимать сигналы системы аварийной сигнализации (САС) (если она имеется). - получать информацию о нежелательном обтекании только аэродинамических поверхностей. - угловые положения ВС.
14.	Основным элементом передачи кинестетической информации является:	<ul style="list-style-type: none"> - мышечное веретено и сухожильный датчик Гольджи - мышечное веретено. - сухожильный датчик Гаджи. - струя воздуха проникающая в ВС.
15.	При управлении ЛА летчик получает кинестетическую информацию:	<ul style="list-style-type: none"> - перемещая рычаги управления и прилагая при этом усилие - прилагая усилие. - по угловым положениям ВС. от струй воздуха проникающих в ВС.
16.	Даже при относительно небольшом уровне длительное воздействие перегрузок и энергичных угловых ускорений приводит к:	<ul style="list-style-type: none"> - усталости летчика, снижению работоспособности и комплексу неприятных ощущений - комплексу неприятных ощущений. - к комплексу приятных ощущений. - полной потере работоспособности пилотом.
17.	Чувствительными к перегрузкам элементами вестибулярного аппарата являются:	<ul style="list-style-type: none"> - отолиты - неотолиты. - теодолиты.

18.	Под воздействием перегрузок и угловых ускорений полукружные каналы и отолиты:	- выдают информацию о движении человека в виде электрических импульсов в центральную нервную систему
		- выдают информацию о движении человека.
		приводят человека в возбужденное состояние.
		- приводят к полной потере работоспособности пилотом.
19.	К дополнительным психофизиологическим факторам восприятия полетной информации относятся:	- опыт летной работы; уровень летной подготовки; степень натренированности в выполнении полетов по виду летной подготовки; систематичность летной работы; состояние здоровья в день выполнения полетов; индивидуальные особенности
		- состояние здоровья в день выполнения полетов; индивидуальные особенности.
		- рост пилота сидя.
		- размер головного убора.
20.	К наиболее характерным проявлениям адекватных реакций на различное проявление полетной информации можно отнести:	- учащение сердцебиения; повышение артериального давления; увеличение объема легочной вентиляции; учащение частоты дыхания
		- увеличение объема легочной вентиляции; учащение частоты дыхания.
		- уменьшение артериального давления и объема легочной вентиляции.
		- приподнятое настроение пилота.
21.	Допустимые нагрузки в летной работе, а также нормы налета и отдыха для пилотов ГА (в том числе частных пилотов и пилотов СВС) определяются правилами, введенными приказом:	- Минтранса Украины от 02.04.2002 № 219
		- Минтранса Украины от 18.08.2005 № 601.
		- Минтранса Украины от 25.06.2004 № 452.
		- Минюста Украины от 02.04.2004 № 219.
22.	Эти Правила являются обязательными для:	- эксплуатантов воздушных судов независимо от их формы собственности и ведомственной принадлежности
		- эксплуатантов воздушных судов.
		- эксплуатантов воздушных судов только государственных авиакомпаний.
		- руководящего наземного персонала авиакомпаний.
23.	Экипаж воздушного судна это:	- авиационный персонал, который в установленном порядке выполняет обязанности по управлению и обслуживанию воздушного судна при осуществлении полетов
		- авиационный персонал, который в установленном порядке выполняет обязанности по управлению воздушным судном.
		- авиационный персонал, который в установленном порядке выполняет обязанности по обслуживанию воздушного судна.
		- весь авиационный персонал.
24.	Член экипажа воздушного судна это:	- лицо, которое назначено эксплуатантом для выполнения определенных обязанностей на борту воздушного судна во время полетного времени
		- лицо, которое назначено эксплуатантом.
		- любое лицо с авиационным образованием.
		- все кто таковым себя считает.

25.	Летный состав это:	- часть экипажа воздушного судна, на который возложены обязанности, связанные по управлению воздушным судном и его системами в течение полетного времени
		- часть экипажа воздушного судна, на который возложены обязанности, связанные по управлению воздушным судном и его системами.
		- часть экипажа воздушного судна, на который возложены обязанности в течение полетного времени.
		- кабинный состав.
26.	Кабинный состав это:	- часть экипажа воздушного судна, на который возложены обязанности по обслуживанию пассажиров, гарантированию безопасности перевозки пассажиров и грузов, выполнению авиационных работ на борту воздушного судна в течение полетного времени
		- часть экипажа воздушного судна, на который возложены обязанности, связанные по управлению воздушным судном и его системами.
		- часть экипажа воздушного судна, на который возложены обязанности.
		- не летный состав.
27.	Рабочее время это:	- время с момента, когда член экипажа воздушного судна приступает к выполнению своих служебных обязанностей, до момента, когда он полностью освобождается от выполнения этих обязанностей
		- время с момента, когда член экипажа воздушного судна приступает к выполнению своих служебных обязанностей.
		- общее время с начала движения воздушного судна (за счет собственной тяги с целью взлета) до его остановки (после окончания полета).
		- время с завтрака до ужина.
28.	Полетное время или время полета это:	- общее время с начала движения воздушного судна (за счет собственной тяги с целью взлета) до его остановки (после окончания полета)
		- общее время с начала движения воздушного судна.
		- время с момента, когда член экипажа воздушного судна приступает к выполнению своих служебных обязанностей.
		- время когда ВС пилотируется в ручном режиме.
29.	Обращение несущих винтов вертолёта:	включается в полное полетное время
		не включается в полное полетное время.
		включается в полное полетное время по усмотрению командира ВС.
		- с целью поддержки необходимого уровня своих психофизиологических функций, гарантирования надежной профессиональной деятельности и безопасности полета.
30.	Член экипажа ВС должен обязательно отдыхать перед запланированным полетом:	-с целью гарантирования надежной профессиональной деятельности и безопасности полета.
		- с целью развлечения
		- любой период пребывания на земле члена экипажа воздушного судна, на протяжении которого он освобождается эксплуатантом от своих служебных обязанностей.
		- любой период пребывания на земле члена экипажа воздушного судна.

		- любой период когда член экипажа воздушного судна находится вне воздушного судна.
31.	Время отдыха это:	- любой период пребывания члена экипажа воздушного судна в увеселительных заведениях - с учетом требований РЛЭ и РПП в зависимости от типа ВС, вида полетов или авиационных работ. - в зависимости от вида полетов или авиационных работ. - командиром ВС.
32.	Минимальный состав экипажа ВС устанавливается:	пассажирами ВС достаточно удобными и изолированными от пассажиров, рассчитанные не более как на двух лиц, максимально защищенные от влияния внешних шумов, со средствами контроля за уровнем освещения и температуры. достаточно удобными и изолированными от пассажиров. достаточно удобными и доступными для пассажиров.
33.	Места и помещения для отдыха экипажа ВС должны быть:	изолированными от людей отдельно от других членов экипажа ВС. отдельно от пассажиров экипажа ВС. вместе с другими членами экипажа ВС.
34.	Во всех случаях КВС должен отдыхать:	со всеми с кем захочет в период их отдыха. в период их отпуска. В период отпуска эксплуатанта.
35.	Члены экипажа ВС не должны привлекаться эксплуатантом к выполнению любых обязанностей:	при выполнении трансконтинентальных полетов перерыв для питания, который не включается в рабочее время. перерыв для питания. перерыв для питания, который включается в рабочее время.
36.	Членам экипажа ВС во время проведения авиационных работ предоставляется:	перерыв для питания, когда он захочет соответственно требованиям действующего законодательства Украины. соответственно требованиям. соответственно требованиям эксплуатанта.
37.	Продолжительность рабочего времени для экипажа ВС устанавливается:	соответственно требованиям командира ВС его прибытие на место работы в срок, который указан в графиках работы и в соответствующих документах по планированию работы экипажа ВС. его прибытие на место работы в срок. его выход из дома на работу.
38.	Началом рабочего времени члена экипажа ВС считается:	время определенное командиром ВС его убытие с места работы после завершения выполнения задач эксплуатанта. его убытие с места работы. завуливание на стоянку и выключение двигателей.
39.	Окончанием рабочего времени члена экипажа ВС считается:	прибытие домой его предполётной подготовки, определенной технологией работы экипажа ВС, РПП и РЛЭ соответствующего типа ВС, и заканчивается выполнением послеполётной работы в пункте назначения ВС или на базовом аэродроме. его предполётной подготовки. его прибытия на ВС.
40.	В случае выполнения полетов рабочее	завуливания на стоянку и выключения двигателей

	время экипажа ВС начинается не позднее:	12 часов со следующим временем отдыха в соответствии с действующим законодательством. 12 часов. 14 часов.
41.	Продолжительность ежедневной работы членов экипажа ВС не должна превышать:	24 часа максимум на 2 часа, но не более двух раз на протяжении последовательных 28 суток. максимум на 2 часа, но не более двух раз. максимум на 4 часа, но не более двух раз в месяц.
42.	В случае задержки рейса или необходимости посадки на запасной аэродром для завершения рейса продолжительность ежедневной работы (по согласию членов экипажа ВС) может быть увеличена:	решением командира экипажа для аэрофотосъемки, облета радиосветотехнических средств (РСТС), обслуживанию высокоширотных экспедиций (проведение морских судов, ледовой разведки и прочее), перевозка быстропортящихся грузов. для перевозки быстропортящихся грузов. для перевозки VIP персон.
43.	Продолжительность ежедневной работы членов экипажа ВС может быть увеличена в границах, определенных пунктом 5.7 Правил при выполнении полетов.	для нефтяной и газовой разведки одного пилота – 10 часов; двух и больше членов экипажа – 12 часов. одного пилота – 8 часов; двух и больше членов экипажа – 10 часов. одного пилота – 12 часов; двух и больше членов экипажа – 10 часов.
44.	Во время выполнения авиационных работ (авиационно-химические работы, патрулирование линий электроснабжения и трубопроводов, геологоразведка и т.п.) продолжительность ежедневной работы членов экипажа ВС не может превышать для:	одного пилота – 16 часов; двух и больше членов экипажа – 24 часа 12 часов подряд. 10 часов. 14 часов.
45.	Время пребывания экипажа ВС в резерве не может превышать:	240 часов подряд 48 часов в месяц. 24 часов подряд. 72 часов подряд.
46.	Общее время пребывания экипажа ВС в резерве не может превышать:	480 часов в месяц 9 часов. 8 часов. 10 часов.
47.	Предельная суточная норма полетного времени (на протяжении любых последовательных 24 часов) для членов экипажей ВС составляет:	24 часов 90 часов. 70 часов. 100 часов.
48.	Предельная месячная норма полетного времени (на протяжении любых последовательных 28 суток) для членов экипажей ВС составляет:	700 часов 900 часов. 700 часов. 1200 часов.
49.	Предельная годовая норма полетного времени (на протяжении любых последовательных 12 месяцев) для	5600 часов на 25% от установленной нормы, но должна быть в границах годовой нормы полетного времени и не более четырех раз за год.

	членов экипажей ВС составляет:	на 25% от установленной нормы.
		на 15% от установленной нормы, но должна быть в границах годовой нормы полетного времени и не более четырех раз за год.
50.	По согласию членов экипажа ВС и с разрешения авиационного врача месячная норма полетного времени для них может быть увеличена:	в соответствии с указаниями комитета профсоюза компании.
		6 часов.
		5 часов.
		10 часов.
51.	Во время выполнения учебных или тренировочных полетов в аэродромных условиях суточная норма полетного времени экипажа ВС не должна превышать:	24 часов
		норм, установленных РЛЭ по типам ВС.
		норм по типам ВС.
		норм, установленных руководством авиакомпании по типам ВС.
52.	Количество посадок или заходов на посадку при выполнении учебных или тренировочных полетов в аэродромных условиях не должны превышать:	норм, установленных комитетом профсоюза и авиационным врачом компании.
		должна быть согласована с Укрaviaтрансом.
		должна быть согласована.
		должна быть установлена Укрaviaтрансом.
53.	Во время работы с химическими препаратами разных классов опасности суточная норма полетного времени экипажа ВС:	должна быть установлена Министерством аграрной политики
		принимается такой, которая отвечает для препарата наивысшего класса.
		принимается такой, которая отвечает для препарата.
		принимается такой, которая установлена руководством сельхоз предприятия.
54.	Во время работы с совместными химическими препаратами разных классов опасности суточная норма полетного времени:	принимается такой, какая она есть
		не менее 12 часов.
		не менее 14 часов.
		не менее 10 часов.
55.	Минимальная продолжительность отдыха экипажа ВС должна составлять:	не менее 1 часа
		не меньше двойной продолжительности его предшествующего рабочего времени.
		не меньше тройной продолжительности его предшествующего рабочего времени.
		не меньше продолжительности его предшествующего рабочего времени.
56.	Продолжительность отдыха экипажа ВС должна быть:	по решению командира ВС
		не менее 42 часов с учетом времени предполётного отдыха и времени отдыха между рейсами (полетами).
		не менее 48 часов с учетом времени предполётного отдыха и времени отдыха между рейсами (полетами).
		не менее 36 часов с учетом времени предполётного отдыха и времени отдыха между рейсами (полетами).
57.	Еженедельный отдых (исходные дни) должен предоставляться экипажу ВС продолжительностью:	не менее 420 часов с учетом времени предполётного отдыха и времени отдыха между рейсами (полетами)
		в соответствии с законодательством Украины о работе.
		в соответствии с законодательством.
		в соответствии с директивой ИКАО.

58.	Ежегодные и дополнительные отпуска предоставляются членам экипажа ВС:	только за выдающиеся заслуги перед Родиной и руководством авиакомпании.
		на следующий год.
		на следующий месяц.
		на 24 месяца.
59.	Допускается перенесение ежегодных и дополнительных отпусков:	на предыдущий год.
		полетных заданий, бортовых писем и табеля учета рабочего времени.
		полетных заданий.
		устного доклада командира ВС.
60.	Учет рабочего времени и времени отдыха членов экипажей ВС осуществляются на основании:	табеля об успеваемости.
		предоставления ему условий для отдыха в аэропортах, на оперативных точках и в других местах вылета в соответствии с требованиями пункта 4.7 Правил.
		предоставления ему условий для отдыха.
		указаний руководства компании.
61.	Задержка вылета ВС зачисляется экипажу ВС как время отдыха между рейсами (полетами) в случае:	согласования с пассажирами, выполняющими полет этим ВС.
		пропорционально его налета часов по типам ВС и видам авиационных работ.
		пропорционально его налета часов по типам ВС.
		не пропорционально его налета часов по типам ВС.
62.	Во время выполнения полетов на разных типах ВС и/или выполнения разнообразных видов авиационных работ месячные и годовые нормы рабочего (в том числе полетного) времени экипажа ВС определяются:	В соответствии с решением профсоюза.
		Минтранса Украины от 02.04.2002 № 219.
		Минтранса Украины от 18.08.2005 № 601.
		Минтранса Украины от 25.06.2004 № 452.

ТЕСТОВІ ПИТАННЯ З ДИСЦИПЛІНИ РАДІОНАВІГАЦІЯ

1.	Дайте определение магнитный курс (МК).	Угол в горизонтальной плоскости между направлением магнитного меридиана, проходящего через место ЛА и проекцией продольной оси ЛА на эту плоскость.
		Угол заключенный между линией заданного пути (ЛЗП) и линией фактического пути (ЛФП).
		Угол в горизонтальной плоскости между направлением магнитного меридиана, проходящего через место ЛА и проекцией продольной оси ЛА на эту плоскость
		Угол заключенный между северным направлением истинного меридиана и северным направлением компасного меридиана.
2.	Дайте определение - абсолютная высота полета.	Расстояние по вертикали от уровня изобарической поверхности атмосферного давления, установленного на шкале барометрического высотомера до ЛА.
		Расстояние по горизонтали от ЛА до ЛА.
		Расстояние по вертикали от уровня Балтийского моря до ЛА
		Расстояние по вертикали от уровня Балтийского моря.
3.	Рабочие частоты NDB (standard)	190-1750 kHz
		050-1000 kHz
		200-500 kHz
		111-118 kHz
4.	Рабочие частоты VOR	108-117.95 MHz
		100-111.110 MHz
		250-608.025 MHz
		050-111.090 MHz
5.	Рабочие частоты ILS	108-111.975 MHz
		100-111.110 MHz
		250-608.025 MHz
		050-111.090 MHz
6.	Если NDB используется вместе с инструментальной посадочной системой ILS, это называется	Compass Locator
		Compass Error
		Compass Correction
		Compass Inbound
7.	Наиболее эффективный метод определения VOR станции:	По коду Морзе
		Визуально
		Через APK
		Используя GPS
8.	Используя DME выполняется вычисление:	Наклонной дальности
		Боковой дальности
		Высотной дальности
		Горизонтальной дальности
9.	Используя DME, надежный радиосигнал может быть достигнут на расстояния до:	119 NM
		250 NM
		300 NM
		400 NM
10.	Неточный заход на посадку это:	Инструментальный заход на посадку
		Не инструментальный заход на посадку
		Визуальный заход на посадку
		Все ответы верны
11.	Буквенный указатель VOR T* (Terminal) обозначает границы действия:	C 1000 f до 12000 f AGL с радиусом 25 NM
		C 5000 f до 12000 f AGL с радиусом 45 NM
		C 10000 f до 12000 f AGL с радиусом 50 NM

		C 10000 f до 40000 f AGL с радиусом 25 NM
12.	Буквенный указатель VOR L* (Low Altitude) обозначает границы действия:	C 1000 f до 18000 f AGL с радиусом более 40 NM
		C 5000 f до 12000 f AGL с радиусом 45 NM
		C 10000 f до 12000 f AGL с радиусом 50 NM
		C 10000 f до 40000 f AGL с радиусом 25 NM
13.	Буквенный указатель VOR H* (High Altitude) обозначает границы действия:	C 18000 f до 45000 f AGL с радиусом более 130 NM
		C 5000 f до 12000 f AGL с радиусом 45 NM
		C 10000 f до 12000 f AGL с радиусом 50 NM
		C 10000 f до 40000 f AGL с радиусом 25 NM
14.	Идентификация ILS состоит из трех-буквенного кода Морзе, предшествующей буквой:	I
		L
		S
		G
15.	Category 1 ILS	Высота принятия решения 200 f и дальность видимости на ВПП 2400 f
		Высота принятия решения 400 f и дальность видимости на ВПП 3000 f
		Высота принятия решения 600 f и дальность видимости на ВПП 4000 f
		Высота принятия решения 700 f и дальность видимости на ВПП 2400 f
16.	Category 2 ILS	Высота принятия решения 100 f и дальность видимости на ВПП 1200 f
		Высота принятия решения 400 f и дальность видимости на ВПП 3000 f
		Высота принятия решения 600 f и дальность видимости на ВПП 4000 f
		Высота принятия решения 700 f и дальность видимости на ВПП 2400 f
17.	Category 3a ILS	Высота принятия решения 100 f или отсутствует и дальность видимости на ВПП не менее 700 f
		Высота принятия решения 400 f и дальность видимости на ВПП 3000 f
		Высота принятия решения 600 f и дальность видимости на ВПП 4000 f
		Высота принятия решения 700 f и дальность видимости на ВПП 2400 f
18.	В случаи не работы Glide Slope в системе ILS выполняется заход на посадку:	Не точный заход на посадку
		Точный заход на посадку
		Не инструментальный заход на посадку
		Визуальный заход на посадку
19.	Receiver Autonomous Integrity Monitoring (RAIM) это:	Автономный контроль ошибки работы приемника GPS
		Система навигации на ВС
		Дальномерное устройство
		Прибор курсовой системы
20.	Аббревиатура RNAV подразумевает:	Зональная навигация
		Местная навигация
		Международная навигация
		Районная навигация
21.	Выполнение разворота на Fly-by waypoint выполняются	До этой точки на маршруте
		Строго над этой точкой
		После пролета этой точки
		Все ответы верны
22.	Выполнение разворота на Fly-over waypoint выполняется	Строго над этой точкой
		До этой точки на маршруте
		После пролета этой точки
		Все ответы верны

23.	Обозначение аббревиатуры MRA на маршрутных картах обозначает	Минимальная высота принятия радиосигнала
		Максимальная высота принятия радиосигнала
		Максимальная высота пролета
		Минимальная высота полета
24.	AIRMET это:	Информация о фактической или ожидаемом возникновении определенных условий погоды по маршруту / району полета
		Информация о аварийный зонах полета
		Информация о движения ВС в районе выполнения работ
		Информация выдаваемая с борта ВС
25.	В RNAV en-route максимальное отклонения CDI соответствует отклонению ВС от курса с каждой стороны:	5 NM
		1 NM
		3 NM
		7 NM
26.	В RNAV approach максимальное отклонения CDI соответствует отклонению ВС от курса с каждой стороны:	1-1,25 NM
		3-5 NM
		2-8 NM
		1-5 NM
27.	Код squawk 7500 подразумевает	Radio communication failure
		Hijack
		Все в порядке
		VFR code
28.	Код squawk 7600 подразумевает	Radio communication failure
		Hijack
		Все в порядке
		Radio communication failure
29.	Код squawk 7700 подразумевает	Смена эшелона
		Стадия аварийности
		Код по ПВП
		Смена высоты
30.	МОСА на маршрутных картах подразумевает	Минимальная высота безопасного пролета препятствий обеспечивая надежный навигационный сигнал только в радиусе 22 NM
		Минимальная высота безопасного пролета препятствий обеспечивая надежный радиосигнал только в радиусе 44 NM
		Минимальная высота безопасного пролета препятствий обеспечивая надежный навигационный сигнал только в радиусе 66 NM
		Минимальная высота безопасного пролета препятствий обеспечивая надежный навигационный сигнал только в радиусе 88 NM
31.	MEA на маршрутных картах подразумевает	Надежный навигационный сигнал и минимальный безопасный пролет препятствий 2000 f в горной и 1000 f равнинной и холмистой местности
		Надежный навигационный сигнал и минимальный безопасный пролет препятствий 4000 f в горной и 2000 f равнинной и холмистой местности
		Надежный навигационный сигнал и минимальный безопасный пролет препятствий 6000 f в горной и 3000 f равнинной и холмистой местности
		Надежный навигационный сигнал и

		минимальный безопасный пролет препятствий 8000 f в горной и 4000 f равнинной и холмистой местности
32.	В каком случаи нету возможности передачи голосовых сообщений через NDB:	При наличии буквенного определителя W
		При наличии буквенного определителя G
		При наличии буквенного определителя A
		При наличии буквенного определителя Y
33.	Станция VOR без возможности передачи голосовых сообщений	При наличии буквенного определителя W
		При наличии буквенного определителя G
		При наличии буквенного определителя A
		При наличии буквенного определителя Y
35.	При потере радиосвязи экипаж имеет возможность прослушать указания диспетчера по:	ILS
		NDB
		DME
		MSL
36.	Возможно ли прослушать консультативное сообщение через VOR	Да
		Нет

37.	Количество рабочих каналов ILS	40
		45
		50
		55
38.	Точная и правильная индикация работы системы ILS на удалении 10 NM от передатчика обеспечивается по:	35° с каждой стороны от центральной линии ВПП
		45° с каждой стороны от центральной линии ВПП
		55° с каждой стороны от центральной линии ВПП
		65° с каждой стороны от центральной линии ВПП
38.	Точная и правильная индикация работы системы ILS на удалении 18 NM от передатчика обеспечивается по:	10° с каждой стороны от центральной линии ВПП
		20° с каждой стороны от центральной линии ВПП
		30° с каждой стороны от центральной линии ВПП
		40° с каждой стороны от центральной линии ВПП
39.	Требования для P-RNAV	Течение 95% времени полет должен проходить в пределах 1 NM от оси трассы
		Течение 95% времени полет должен проходить в пределах 5 NM от оси трассы
		Течение 95% времени полет должен проходить в пределах 10 NM от оси трассы
		Течение 95% времени полет должен проходить в пределах 20 NM от оси трассы
40.	Требования для B-RNAV	Течение 95% времени полет должен проходить в пределах 5 NM от оси трассы
		Течение 95% времени полет должен проходить в пределах 15 NM от оси трассы
		Течение 95% времени полет должен проходить в пределах 20 NM от оси трассы
		Течение 95% времени полет должен проходить в пределах 25 NM от оси трассы
41.	GPWS (Ground Proximity Warning System) это:	система предупреждения об опасной близости земли
		система предупреждения об опасной близости другого ВС
		система предупреждения об отказах
		система предупреждения об движении

		воздушного трафика
42.	До какой дальности обеспечивается нормальная работа АРК	180 км
		280 км
		380 км
		480 км
43.	Дальний маркерный радиомаяк устанавливается на расстоянии от торца ВПП	3,5 - 4 км ± 75 м
		7,5 - 9 км ± 75 м
		8,5 - 10 км ± 75 м
		10 - 14 км ± 75 м
44.	Аббривировка SSR означает	Вторичный обзорный радиолокатор
		Первичный обзорный радиолокатор
		Троичный обзорный радиолокатор
		Четвертичный обзорный радиолокатор
45.	Аббривировка PSR означает	Первичный обзорный радиолокатор
		Вторичный обзорный радиолокатор
		Троичный обзорный радиолокатор
		Четвертичный обзорный радиолокатор
46.	Аббривировка PBN означает	Навигация на основе эксплуатационных характеристик
		Навигация на основе фактических характеристик
		Навигация на основе визуальных характеристик
		Навигация на основе эксплуатационных характеристик
47.	Режим работы АРК на прием сигналов на ненаправленную антенну	«АНТЕННА»
		«КОМПАС»
		«ПОИСК»
		Все ответы верны
48.	Режим работы АРК на автоматическое пеленгование	«КОМПАС»
		«АНТЕННА»
		«РАМКА»
		Все ответы верны
49.	PIREP доклад это:	Доклад об метео условиях и условиях полета с борта ВС
		Доклад об метео условиях и условиях полета с наземной метео станции
		Доклад об метео условиях и условиях полета через NDB
		Доклад об метео условиях и условиях полета через VOR
50.	MORA на маршрутных картах:	Минимальная высота вне воздушной трассы, не гарантирующая стабильного радио и навигационного приема сигнала
		Минимальная высота вне воздушной трассы, гарантирующая стабильный радио и навигационный прием сигнала
		Минимальная высота вне воздушной трассы, гарантирующая стабильный прием радио сигнала
		Минимальная высота вне воздушной трассы, гарантирующая стабильную навигационную связь
51.	Использование LPV подхода:	При подходе на посадку использование наземного локатора с вертикальным наведением
		При подходе на посадку использование наземного локатора с наведением по курсу
		Визуальный заход на посадку
		Все ответы верны
52.	Change-over point это:	Пункт переключения на другое

		навигационное средство
		Пункт снижения при заходе на посадку
		Пункт переключения на другое навигационное средство
		Пункт переключения на другое навигационное средство
53.	Возможность бесперебойного использования VOR достигается на удалении до:	200 NM
		300 NM
		400 NM
		500 NM
54.	Частота работы VOR:	VHF
		UHF
		HF
		UVHF
55.	При полете на станцию VOR в бленкере должно быть установлено:	To
		From
		Between
		Out
56.	При полете от станции VOR в бленкере должно быть установлено:	From
		To
		Between
		Out
57.	Приблизительный угол глиссады при заходе на посадку по ILS	3°
		6°
		9°
		12°
58.	Обратный пеленг это	угол, заключенный между северным направлением магнитного или истинного меридиана, проходящего через радиопеленгатор, и продолжением направления от воздушного судна на радиопеленгатор
		Пеленг из точки нахождения объекта от антенны радиопеленгатора
		Пеленг из точки нахождения до другого ВС
		Все ответы верны
59.	Прямой пеленг это:	угол, заключенный между северным направлением магнитного или истинного меридиана, проходящего через радиопеленгатор, и направлением на воздушное судно
		Пеленг из точки нахождения объекта от антенны радиопеленгатора
		Пеленг из точки нахождения до другого ВС
		Все ответы верны
60.	Курсовой угол радиостанции	угол, заключенный между продольной осью воздушного судна и ортодромическим направлением от него на радиостанцию
		угол, заключенный между продольной осью воздушного судна и ортодромическим направлением
		угол, заключенный между осью воздушного судна приводом VOR
		угол, заключенный между приводом VOR и DME

ТЕСТОВІ ПИТАННЯ З ДИСЦИПЛІНИ РАДІОЗВ'ЯЗОК

1.	Что из перечисленного выдается диспетчером в ATC Clearance.	Погода аэропорта вылета
		Код приемо-передатчика
		Давление
		Температура воздуха
2.	Указывается ли в FPL то что полет будет IFR	Да
		Нет
		По желанию
		Все ответы верны
3.	Что пересекает ВС после взлета при полете по воздушным трассам	Эшелон перехода
		Высота перехода

		Нулевую изотерму
4.	Как расшифровуется абривировка SID.	Standart Instrument Departure
		Standart Into Departure
		Safe Instrument Departure
		Some Instrument Departure
5.	Как расшифровуется абривировка STAR	Safe Terminal Arrival Route
		Standart Terminal Arrival Route
		Standart Term About Route
		Start to airport
6.	Код squawk 7500 подразумевает	Radio communication failure
		Hijack
		Все в порядке
		VFR code
7.	Код squawk 7600 подразумевает	Radio communication failure
		Hijack
		Все в порядке
		Radio communication failure
8.	Код squawk 7700 подразумевает	Смена эшелона
		Стадия аварийности
		Код по ПВП
		Смена высоты
9.	Аварийная частота	136,8 MHz
		118,2 MHz
		121,5 MHz
		108,1 MHz
10.	Что означает термин Mandatory reporting point	Точка не обязательного доклада
		Точка обязательного доклада
		Точка не обязательно пролета
		Точка ухода на второй круг
11.	Что означает термин RNAV	Местная навигация
		Визуальная навигация
		Аэродромная навигация
		Зональная навигация
12.	Когда выдается ATC Clearance	Перед запуском двигателей
		После запуска двигателей
		После взлета
		Перед посадкой
13.	Под чьим управление выполняются полеты в CTR	Radar
		Ground
		Approach
		Tower
14.	Под чьим управление выполняются полеты в TMA	Radar/Approach
		Ground
		Control
		Tower
15.	Нужно ли разрешение диспетчера при обходе опасных явлений погоды	Нет
		Да

		Решением КВС
		По согласию членов экипажа
16.	Запрашивает ли экипаж у диспетчера изменение частоты после взлета, если данная частота была указана в ATC Clearance	Да
		Нет
		По возможности
		По желанию
17.	Доклад диспетчеру нужен если:	Время прибытия отличается более чем на 2 мин
		Нужно включить посадочную фару
		Время прибытия отличается менее чем на 1 мин
18.	Команда диспетчера «Recycle squawk» означает:	Переработать ответчик
		Выключить ответчик
		Набрать код 1200
		Набрать вновь код ответчика
19.	Команда диспетчера «Recycle Charlie» означает:	Установите ответчик в режим определения высоты
		Установите ответчик в режим скорости
		Установите ответчик в режим снижения
		Установите ответчик в режим набора высоты
20.	Значения запроса от диспетчера «Are you squawking?»	Вы готовы к дальнейшему подходу?
		Можете снизиться?
		У вас имеется ответчик на борту?
		Можете набрать высоту?
21.	Передача сообщения PAN трижды означает:	Сигнал срочности
		Сигнал бедствия
		Сигнал смены частоты
		Радио молчание
22.	Аббревировка высоты минимального приема радиосигнала указанная на маршрутных картах	MORA
		MOCA
		MSA
		MRA
23.	Запрос экипажа для векторения:	Request radar guidance for....
		Request radar vectoring for....
		Request following for...
		Request radar for....
24.	На какой частоте передается информация ATIS	UVHF
		UHF
		HF
		VHF
25.	На каком этапе экипаж передает буквенное обозначение информации ATIS	До получения диспетчерского разрешения на вылет
		На предполетном брифинге
		После взлета
		После ухода на второй круг
26.	При пролете точки обязательного доклада экипаж сообщает диспетчеру	Позывной, место положения, высота, давление, код ответчика
		Позывной, скорость пролета, высота
		Позывной, температура воздуха за бортом, высота
		Позывной, время пролета, давление, температура, скорость
27.	Если после позывного ВС следует буква Q то это означает то что:	ВС прибывает вовремя
		ВС пересекает эшелон
		ВС движется по измененному маршруту

		ВС снижается
28.	Если схема ожидания изображена на карте, какую информацию выдает диспетчер	Направление к зоне ожидания, буквенное обозначение зоны, расчетное время дальнейших указаний или покидания зоны
		Направление полета в зоне ожидания и длины отрезков
		Время прибытия в зону и направления полета в зоне
		Время захода на посадку и направление из зоны ожидания
29.	Сообщения диспетчера «Beyond radar cover»	На локаторе наблюдаю
		Позади локатора
		На локаторе не наблюдаю
		Радар не работает
30.	Фраза от диспетчера «Cleared as field» означает:	Не разрешено следовать по плану
		Разрешено как на аэродром
		Чисто как по плану
		Разрешено следовать по плану
31.	При срабатывании сообщения системы TCAS в режиме RA экипаж выполняет указание:	Руководителя полетов
		Команды TCAS
		Диспетчера
		Все ответы верны
32.	При срабатывании сообщения системы TCAS в режиме RA доклад диспетчеру:	Производится
		Не производится
		По решению КВС
		Все ответы верны
33.	Команда диспетчера «Transmit for identification» означает:	Повторите команду диспетчера
		Не обязательно повторять команду диспетчеру
		Установите высотомер
		Дайте нажатие
34.	Указание диспетчера «Squawk MAYDAY» означает:	Установите код отчетчика 7600
		Установите ответчик в режим «Сигнал бедствия»
		Установите опасную высоту
		Смените ваш эшелон
35.	Аварийна частота	120,1 MHz
		406 MHz
		131,2 MHz
		118,4 MHz
36.	Фраза «Transmit for DF» означает:	Дайте нажатие
		Доложите вашу высоту
		Доложите вашу скорость
		Установите код ответчика 1200
37.	Сигнал MAYDAY означает	Сигнал для снижения
		Сигнал нетерпеливости
		Сигнал срочности
		Сигнал бедствия
38.	При указании диспетчера «Make Published Missed Approach Procedure», экипаж следует:	Следует указаниям диспетчера по уходу на второй круг (направление, высота)
		Выполняет уход на второй круг согласно опубликованной схемы
		Указаниям диспетчера «Подход»
		Указаниям диспетчера «Вышка»
39.	При потере радиосвязи на взлете экипаж обязан:	Продолжить полет по установленному маршруту
		Прервать взлет немедленно
		Совершить полет по кругу и выполнить посадку на аэродроме

		Следовать на запасной аэродром
40.	При потере радиосвязи по маршруту экипаж обязан:	Включить сигнал БЕДСТВИЕ
		Набрать высоту
		В течении 7 мин выдерживать крайне указанную скорость и эшелон полета или минимальную высоту полета
		Понизит скорость
41.	Если при потере радиосвязи в СМУ невозможно продолжить полет экипаж обязан:	Снизиться до минимальной безопасной высоты и следовать на запасной аэродром
		Изменить скорость полета на более высокую
		Изменить направление полета на более выгодное
		Все ответы верны
42.	При потере радиосвязи экипаж имеет возможность прослушать указания диспетчера по:	ILS
		NDB
		DME
		MSL
43.	Возможно ли прослушать консультативное сообщение через VOR	Да
		Нет

44.	В случаи невозможности установления двухсторонней связи с диспетчером, но при полной уверенности работоспособности оборудования на борту, экипаж обязан:	Не принимать никаких действий
		Передать сообщение через другое ВС
		Связаться по СПУ
		Связаться по интеркому
45.	При снижении с маршрута в район аэродрома ВС пересекает:	Высоту перехода
		Линию перехода
		Точку прибытия
		Эшелон перехода
46.	Команда диспетчера «Resume own navigation» означает:	Вернитесь на расчетный курс
		Смените высоту полета
		Измените скорость полета
		Установите выгодную скорость снижения
47.	Фраза «Reply missing due to receiver» означает:	Передавайте по другой радиостанции
		Ответ не получен из-за отказа приемника
		Не передавайте ничего
		Передайте код ответчика
48.	Для смены эшелона экипаж запрашивает:	Request change
		Request level change
		Request to avoid
		Request to transmit
49.	При каких условиях при заходе на посадку экипаж сообщает диспетчеру «Уход на второй круг»:	Не правильный расчет на посадку
		Нет видимости ВПВ
		Экипаж не готов к выполнению посадки
		Все ответы верны
50.	Приказ Министерства транспорта Украины «Правила ведения радиотелефонной связи и фразеологии радиообмена в воздушном пространстве Украины» от 10.06.2004г. :	№ 345
		№ 111
		№ 486
		№ 4444
51.	В каком случаи экипажу ВС дозволенно сокращать свой позывной при связи с диспетчером:	Потере ориентировки
		Возвращения на предыдущую частоту
		Переходе на другую частоту

		Диспетчер сократил позывной ВС
52.	Что из перечисленного обязан повторить экипаж ВС в READ BACK	Частота р/с, высота, давление, курс
		Температура воздуха, влажность
		Скорость и направление ветра
		Высота нижней и верхней границы облаков
53.	Обязал ли экипаж сообщить диспетчеру о срабатывании системы Предупреждения столкновения с землей	Да
		Нет
		По решению командира
		После полета
54.	При срабатывании команды от системы TCAS в режиме RA на стоянке, ваши действия	Доложить диспетчеру
		Перевести в режим STANDBY
		Выключить двигатели
		Включить рулежную фару
55.	Обязал ли экипаж доложить диспетчеру о переходе с полета по ППП к полету по ПВП при чистом от облаков небе и солнечном дне	Да
		Нет
		По решению КВС
		Все ответы верны
56.	Сообщение NOTAM (notice to airman) это:	Сообщение, которое содержит информацию о введении в действие, состоянии или замене либо какого оборудования, обслуживания и правил или информацию об опасности
		Сообщение, которое содержит метео информацию
		Сообщение, которое содержит информацию об движение ВС
		Сообщение, которое содержит информацию об опасных метео явлениях
57.	Граница диспетчерского разрешения это:	Пункт, до которого действует диспетчерское разрешение, выданное ВС
		Государственная граница, если ее пересечение не предусмотрено планом полета
		Пункт до которого достает радиосигнал
		Пункт до которого движется ВС
58.	Длительность передачи связи с целью настройки станции должна быть не более	10 сек
		3 сек
		30 сек
		Время не ограничено
59.	Сокращенную процедуру связи должна использоваться только после	Установлении связи и если отсутствует вероятность возникновения путаницы
		По установлению аварийной станции
		По желанию КВС
		Все ответы верны
60.	Если во время передачи сообщения была ошибка, используется фраза:	ПОПРАВКА (CORRECTION), затем повторяется последняя правильная группа или фраза, после чего передается правильный вариант
		ПОПРАВКА (CORRECTION)
		ПОДТВЕРЖДАЮ (CONFIRM)
		ОТМЕНЯЮ (CANCEL)