

L.p.	PPL(A)	NUMER	PYTANIE	ODP1	ODP2	ODP3	ODP4
1.	X	PL 100-0126	Załoga statku powietrznego ma obowiązek zapinania wszystkich pasów bezpieczeństwa i uprząży:	Do startu i lądowania oraz w sytuacjach kiedy dowódca statku powietrznego uzna to za konieczne.	Tylko na polecenie dowódcy załogi statku powietrznego.	Do startu i do lądowania.	Tylko do lądowania.
2.	X	PL 100-0127	Bezpośrednio przed wejściem do kabiny statku powietrznego pilot sprawdza:	Stan techniczny statku powietrznego wykonując przegląd przedstartowy	Warunki meteorologiczne do planowanego lotu.	Zgodność listy pasażerów.	Czy otrzymał zgodę na lot.
3.	X	PL 100-0128	W przypadku konieczności opuszczenia statku powietrznego w powietrzu (np. z przyczyn technicznych), wyposażonego w radiostację pokładową pilot jest zobowiązany:	Jeżeli czas pozwala zameldować do najbliższego organu ruchu lotniczego lub stanowiska kierowania lotami o miejscu opuszczenia	Nadać sygnał SOS i opuścić statek powietrzny	Opuścić statek powietrzny niezwłocznie.	Wszystkie pozostałe odpowiedzi są nieprawidłowe
4.	X	PL 100-0130	W jakich sytuacjach dowódca statku powietrznego może zobowiązać innych członków załogi do wykonywania czynności nie należących do ich normalnego zakresu obowiązków?	Kiedy należy zapewnić bezpieczeństwo lotu oraz bezpieczeństwo i porządek na pokładzie statku powietrznego.	Kiedy z różnych powodów nie może wykonywać swoich obowiązków.	W sytuacjach zagrażających bezpieczeństwu lotu.	W sytuacjach szczególnych.
5.	X	PL 100-0131	Statek powietrzny służby poszukiwania i ratownictwa lotniczego jest oznakowany następująco:	Napisem SAR	Napisem SOS	Krzyżem maltańskim	Czerwonym krzyżem na białym tle.

6.	X	PL 100-0132	Czy można wykonywać loty na statku powietrznym z napędem nad parkami narodowymi?	Tak, ale pod warunkiem wykonywania lotu na wysokości określonej przez państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym	Tak, ale pod warunkiem wykonywania lotu na małej wysokości.	Zabrania się.	Tak, po otrzymaniu zgody od właściwego organu ruchu lotniczego.
7.	X	PL 100-0133	Dowódca statku powietrznego powiadamia o nieprawidłowości pracy urządzeń naziemnych i nawigacyjnych:	Właściwą stację naziemną, tak szybko jak to jest możliwe.	Właściwą stację naziemną, telefonicznie po lądowaniu.	Właściwą stację naziemną, pisemnie po lądowaniu	Przełożonego lub najbliższy organ ruchu lotniczego
8.	X	PL010-0001	Członkowie załogi oraz inne osoby mają zakaz wnoszenia na pokład statku powietrznego:	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Broni palnej i gazowej	Urządzeń i środków oraz substancji mogących stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa lotu lub pasażerów	Materiałów wybuchowych
9.	X	PL010-0002	Do czego jest zobowiązany dowódca statku powietrznego?	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Do wykonywania lotu zgodnie z przepisami	Do zapewnienia bezpieczeństwa statkowi powietrznemu	Do zapewnienia bezpieczeństwa osób i rzeczy znajdujących się na pokładzie statku powietrznego
10.	X	PL010-0003	Do lotniska dolatuje statek powietrzny bez łączności. Aby ostrzec pilota, że lotnisko nie jest bezpieczne i nie należy na nim lądować, informator AFIS nada sygnał świetlny:	serię błysków czerwonych	serię błysków białych	ciągły sygnał czerwony	serię błysków zielonych

11.	X	PL010-0004	Dostępność przestrzeni powietrznej może być czasowo ograniczona ze względu na:	Wszystkie odpowiedzi są poprawne	Obronność państwa	Bezpieczeństwo publiczne	Bezpieczeństwo ruchu lotniczego i ochronę środowiska
12.	X	PL010-0005	Kiedy ustaje obowiązek pomocy, spoczywający na dowódcy statku powietrznego który spostrzeże inny statek powietrzny lub morski, który uległ wypadkowi lub znalazł się w niebezpieczeństwie?	Gdy dowódca wie, że ktoś inny udziela pomocy w podobnych lub lepszych warunkach, niż on sam mógłby udzielić	Tego rodzaju obowiązek nigdy nie ustaje	Gdy zgodę wyrazi Prezes ULC	Gdy zgodę wyrazi minister właściwy do spraw transportu
13.	X	PL010-0006	Kiedy ustaje obowiązek pomocy, spoczywający na dowódcy statku powietrznego który zauważył katastrofę lub klęskę żywiołową?	Gdy dowódca wie, że ktoś inny udziela pomocy w podobnych lub lepszych warunkach, niż on sam mógłby udzielić	Tego rodzaju obowiązek nigdy nie ustaje	Gdy zgodę wyrazi Prezes ULC	Gdy zgodę wyrazi minister właściwy do spraw transportu
14.	X	PL010-0007	Kto może wprowadzić zakazy lub ograniczenia lotów nad obszarem całego państwa albo jego część na czas dłuższy niż 3 miesiące?	Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej ministrami właściwymi do spraw wewnętrznych oraz środowiska	Prezes ULC	Minister właściwy do spraw transportu	Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Prezesem ULC
15.	X	PL010-0009	W czasie lotów zabrania się dokonywania wszelkich zrzutów ze statku powietrznego z wyjątkiem zrzutów dokonywanych na potrzeby?	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Ochrony ludności	Ochrony przeciwpożarowej	Służby zdrowia

16.	X	PL010-0010	W jakim celu jest ustanowiona służba kontroli ruchu lotniczego?	W celu zapobiegania kolizjom podczas lotu statków powietrznych z innymi statkami powietrznymi oraz utrzymywania uporządkowanego przepływu ruchu lotniczego	W celu udzielania wskazówek i informacji użytecznych dla bezpiecznego i sprawnego wykonywania lotów	W celu zapewnienia załogom statków powietrznych niezbędnych danych meteorologicznych	W celu zawiadamiania organów systemu poszukiwania i ratownictwa o statkach powietrznych potrzebujących pomocy i współdziałania z tymi organami
17.	X	PL010-0011	W jakim celu ustanowiono służbę informacji lotniczej?	W celu udzielania wskazówek i informacji użytecznych dla bezpiecznego i sprawnego wykonywania lotów	W celu zapewnienia załogom statków powietrznych niezbędnych danych meteorologicznych	W celu zapewnienia pomocy statkom powietrznym w niebezpieczeństwie	W celu optymalizacji natężenia ruchu lotniczego
18.	X	PL010-0013	Z wyjątkiem przypadków gdy jest to konieczne do startu lub lądowania, lot VFR nad gęstą zabudową miast, osiedli lub zgromadzeniem osób na otwartym powietrzu nie powinien być wykonywany poniżej minimalnej wysokości względnej nad najwyższą przeszkodą w promieniu 600m od statku powietrznego:	300 m	150 m	600 m	2000 m
19.	X	PL010-0014	ADIZ jest to:	strefa identyfikacji obrony powietrznej	trasa lotnicza umożliwiająca przeloty pomiędzy TSA i lub TRA	wojskowa strefa kontrolowana lotniska	rejon lotów po obu stronach granicy państwa będący rejonem czasowo wydzielonym, ustanowionym ze względu na szczególne wymogi operacyjne
20.	X	PL010-0015	AMC jest to:	Ośrodek Zarządzania Przestrzenią Powietrzną	Ośrodek Zarządzania Przepływem Ruchu Lotniczego	Zarządzanie ruchem lotniczym	Plan użytkowania przestrzeni powietrznej

21.	X	PL010-0016	ARP, wg ICAO, jest to:	Punkt odniesienia lotniska	Najwyższe wzniesienie lotniska	Współrzędne drogi startowej	Wysokość elewacji progu pasa startowego
22.	X	PL010-0017	ATM jest to:	zarządzanie ruchem lotniczym	Ośrodek Zarządzania Przepływem Ruchu Lotniczego	plan użytkowania przestrzeni powietrznej	rejon kontrolowany lotniska
23.	X	PL010-0018	ATZ jest to:	strefa ruchu lotniskowego	strefa identyfikacji obrony powietrznej	wojskowa strefa ruchu lotniskowego	obszar kontrolowany
24.	X	PL010-0019	AUP jest to:	plan użytkowania przestrzeni powietrznej	stała trasa lotnictwa wojskowego	Ośrodek Zarządzania Przestrzenią Powietrzną Agencji ruchu Lotniczego	Ośrodek Zarządzania Przepływem Ruchu Lotniczego
25.	X	PL010-0020	Badaniom lotniczo lekarskim podlegają:	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Osoby ubiegające się o wydanie licencji członka personelu lotniczego	Osoby ubiegające się o wydanie świadectwa kwalifikacji	Osoby posiadające świadectwo kwalifikacji

26.	X	PL010-0021	CBA jest to:	rejon lotów po obu stronach granicy państwa będący rejonem czasowo wydzielonym, ustanowionym ze względu na szczególne wymogi operacyjne	trasa lotnicza umożliwiająca przeloty pomiędzy TSA i lub TRA	strefa identyfikacji obrony powietrznej	wojskowa strefa ruchu lotniskowego
27.	X	PL010-0022	CTA jest to:	obszar kontrolowany	strefa identyfikacji obrony powietrznej	rejon lotów po obu stronach granicy państwa będący rejonem czasowo wydzielonym, ustanowionym ze względu na szczególne wymogi operacyjne	strefa kontrolowana lotniska
28.	X	PL010-0023	CTR jest to:	strefa kontrolowana lotniska	strefa identyfikacji obrony powietrznej	wojskowa strefa ruchu lotniskowego	rejon kontrolowany lotniska
29.	X	PL010-0026	Członek personelu lotniczego jest obowiązany powstrzymać się od wykonywania czynności lotniczych w przypadku gdy?	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Znajduje się pod wpływem narkotyków albo innych środków odurzających	Znajduje się pod wpływem leków ograniczających sprawność psychiczną lub fizyczną	Znajduje się pod wpływem alkoholu
30.	X	PL010-0027	Członek personelu lotniczego przy wykonywaniu czynności lotniczych ma obowiązek stosowania się do dotyczących tych czynności?	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Instrukcji użytkowania w locie oraz odpowiednio instrukcji obsługi statków powietrznych oraz równoważnych im lub uzupełniających te instrukcję dokumentów	Instrukcji wykonawczej ośrodka szkolenia lotniczego	Instrukcji wykonawczych organizacji obsługi statków powietrznych

31.	X	PL010-0028	Podczas wykonywania czynności lotniczych członek personelu lotniczego ma obowiązek stosowania się do:	Instrukcji wykonawczych organów służb ruchu lotniczego	Instrukcji użytkowania w locie oraz odpowiednio instrukcji obsługi statków powietrznych oraz równoważnych im lub uzupełniających te instrukcję dokumentów	Instrukcji wykonawczej organizacji prowadzącej szkolenia lotnicze niezarobkowo	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe
32.	X	PL010-0029	Członkowie załogi statku powietrznego:	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Mogą stosować wyłącznie środki przymusu odpowiadające potrzebom wynikającym z istniejącej sytuacji	Mogą stosować wyłącznie środki przymusu niezbędne do osiągnięcia podporządkowania wymaganiom bezpieczeństwa i porządku na pokładzie statku powietrznego	Mogą stosować wyłącznie środki przymusu niezbędne do osiągnięcia podporządkowania poleceniom i decyzjom dowódcy
33.	X	PL010-0030	Czy członek personelu lotniczego może wykonywać loty i inne czynności lotnicze w przypadku utraty wymaganej sprawności psychicznej i fizycznej?	Nie ma takiej możliwości	Tak, ale tylko do miesiąca od utraty sprawności psychicznej i fizycznej	Tak, ale tylko za zezwoleniem Prezesa ULC	Tak, ale tylko za zezwoleniem ministra właściwego do spraw transportu
34.	X	PL010-0031	Czy dowódca statku powietrznego który otrzymał sygnał o niebezpieczeństwie grożącym innemu statkowi powietrznemu lub morskemu obowiązany jest udzielić znajdującym się w niebezpieczeństwie pomocy?	Tak, ale tylko w zakresie, w jakim może to uczynić bez narażenia na niebezpieczeństwo powierzonego mu statku powietrznego, pasażerów, załogi lub innych osób	Nie, dowódca statku powietrznego nie ma takiego obowiązku	Tak, ma obowiązek udzielić pomocy	Tak, ma obowiązek udzielić pomocy ale tylko jeżeli sygnał pochodzi z terytorium nie objętego żadną zwierzchnością państwową.
35.	X	PL010-0032	Czy dowódca statku powietrznego który spostrzegł statek powietrzny lub morski, który uległ wypadkowi lub znalazł się w niebezpieczeństwie obowiązany jest udzielić znajdującym się w niebezpieczeństwie pomocy?	Tak, ale tylko w zakresie, w jakim może to uczynić bez narażenia na niebezpieczeństwo powierzonego mu statku powietrznego, pasażerów, załogi lub innych osób	Nie, dowódca statku powietrznego nie ma takiego obowiązku	Tak, ma obowiązek udzielić pomocy	Tak, ma obowiązek udzielić pomocy ale tylko jeżeli sygnał pochodzi z terytorium nie objętego żadną zwierzchnością państwową.

36.	X	PL010-0033	Czy dowódca statku powietrznego który zauważył katastrofę lub klęskę żywiołową obowiązany jest udzielić znajdującym się w niebezpieczeństwie pomocy?	Tak, ale tylko w zakresie, w jakim może to uczynić bez narażenia na niebezpieczeństwo powierzonego mu statku powietrznego, pasażerów, załogi lub innych osób	Nie, dowódca statku powietrznego nie ma takiego obowiązku	Tak, ma obowiązek udzielić pomocy	Tak, ma obowiązek udzielić pomocy ale tylko jeżeli sygnał pochodzi z terytorium nie objętego żadną zwierzchnością państwową.
37.	X	PL010-0034	Czy dowódca statku powietrznego który zauważył osobę znajdującą się na morzu w niebezpieczeństwie utraty życia obowiązany jest udzielić znajdującemu się w niebezpieczeństwie pomocy?	Tak, ale tylko w zakresie, w jakim może to uczynić bez narażenia na niebezpieczeństwo powierzonego mu statku powietrznego, pasażerów, załogi lub innych osób	Nie, dowódca statku powietrznego nie ma takiego obowiązku	Tak, ma obowiązek udzielić pomocy	Tak, ma obowiązek udzielić pomocy ale tylko jeżeli sygnał pochodzi z terytorium nie objętego żadną zwierzchnością państwową.
38.	X	PL010-0035	Czy egzamin państwowy praktyczny podlega opłacie?	Tak	Tak ale tylko w przypadku kiedy odbywa się poza Warszawą	Nie podlega opłacie	Tak, ale tylko kiedy jest to egzamin poprawkowy
39.	X	PL010-0036	Czy egzamin państwowy teoretyczny podlega opłacie?	Tak	Tak ale tylko w przypadku kiedy odbywa się poza Warszawą	Nie podlega opłacie	Tak, ale tylko kiedy jest to egzamin poprawkowy
40.	X	PL010-0037	Czy licencja wydana lub potwierdzona przez właściwy organ obcego państwa może być w Rzeczypospolitej Polskiej uznana za ważną na równi z licencją polską?	Tak jeżeli wynika to z umowy międzynarodowej	Nie ma takiej możliwości	Tak jeżeli obca licencja ma taki sam wygląd jak polska	Tak jeżeli zezwoli na to minister właściwy do spraw transportu



41.	X	PL010-0038	Czy licencja wydana lub potwierdzona przez właściwy organ obcego państwa może być w Rzeczypospolitej Polskiej uznana za ważną na równi z licencją polską?	Jeżeli wymagania stawiane przy jej wydaniu nie były łagodniejsze od stawianych w Rzeczypospolitej Polskiej.	Nie ma takiej możliwości	Tak jeżeli obca licencja ma taki sam wygląd jak polska	Tak jeżeli zezwoli na to minister właściwy do spraw transportu
42.	X	PL010-0039	Czy na statku powietrznym wykonującym loty z załogą musi być wyznaczony dowódca statku powietrznego?	Tak, zawsze	Nie, nie ma takiej potrzeby	Dowódcą jest członek załogi o najwyższych kwalifikacjach	Tak, ale tylko w przypadku lotów komercyjnych
43.	X	PL010-0040	Czy Prezes ULC może upoważnić pracowników ULC do wydawania, odmawiania wydania, uznawania, zawieszania uznania, przywracania uznania, odmawiania uznania, cofania uznania, cofania, zawieszania, przywracania i zmieniania licencji?	Tak	Tak ale tylko za zgodą ministra właściwego do spraw transportu	Nie ma takiej możliwości	Tak ale tylko w przypadku własnej choroby
44.	X	PL010-0041	Czy użytkownik polskiej przestrzeni powietrznej jest obowiązany do?	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Niezwłocznego wykonywania poleceń państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym	Niezwłocznego wykonywania poleceń cywilnych i wojskowych lotniskowych organów służby ruchu lotniczego i właściwych organów wojskowych	Niezwłocznego wykonywania poleceń przekazanych przez wojskowe statki powietrzne
45.	X	PL010-0042	Czy w decyzji o zawieszeniu licencji lub uprawnienia lotniczego wpisywanego do licencji określa się okres zawieszenia?	Tak	Nie	Tak, jeżeli okres zawieszenia jest dłuższy niż 3 miesiące	Tak, jeżeli okres zawieszenia jest dłuższy niż 6 miesięcy

46.	X	PL010-0044	Czy w przypadku kiedy statek powietrzny przekroczył granicę państwową bez wymaganego zezwolenia lub niezgodnie z warunkami zezwolenia, państwowe organy zarządzania ruchem lotniczym mogą wezwać statek powietrzny do wylądowania na wskazanym lotnisku lub mogą wezwać do wykonania innych poleceń tych organów?	Tak, ale bez narażania na niebezpieczeństwo osób będących na pokładzie tego statku powietrznego	Tak, w każdym przypadku bez względu na konsekwencje	Nie, nie mogą	Mogą ale tylko po zezwoleniu dzielonym przez Prezesa ULC
47.	X	PL010-0045	Czy w przypadku kiedy statek powietrzny wykonuje lot wbrew zakazom lub ograniczeniom ustalonym w danych przestrzeniach powietrznych, państwowe organy zarządzania ruchem lotniczym mogą wezwać statek powietrzny do wylądowania na wskazanym lotnisku lub mogą wezwać do wykonania innych poleceń tych organów?	Tak, ale bez narażania na niebezpieczeństwo osób będących na pokładzie tego statku powietrznego	Tak, w każdym przypadku bez względu na konsekwencje	Tak, w każdym przypadku bez względu na konsekwencje	Mogą ale tylko po zezwoleniu dzielonym przez Prezesa ULC
48.	X	PL010-0046	Czy w skład komisji którą powołuje Naczelny Lekarz w celu zbadania zasadności odwołania, mogą wchodzić specjaliści biorący udział w badaniach na podstawie których wydano zaskarżone orzeczenie lotniczo-lekarskie?	Nie jest to niemożliwe	Żadna z odpowiedzi nie jest poprawna	Jest to możliwe pod warunkiem złożenia uzasadnienia takiego stanu rzeczy przed Prezesem ULC	Jest to dopuszczalne
49.	X	PL010-0047	Czym jest licencja?	Jest świadectwem stwierdzającym posiadanie określonych kwalifikacji oraz dowodem upoważnienia do wykonywania określonych czynności lotniczych	Jest to dokument określający możliwość wykonywania lotów statkiem powietrznym	Jest to potwierdzenie, że posiadacz dokumentu może wykonywać loty statkiem powietrznym	Jest to dokument określający możliwość posiadania określonych kwalifikacji i określający możliwość wykonywania lotów statkiem powietrznym
50.	X	PL010-0048	Czym skutkuje wpis statku powietrznego do rejestru cywilnych statków powietrznych?	Przynależnością państwową statku powietrznego oraz poddaniem go nadzorowi organów lotniczych państwa przynależności	Skutkuje nadaniem znaku rejestracyjnego,	Potwierdzeniem zdatności do lotu statku powietrznego	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe

51.	X	PL010-0049	Do czego jest zobowiązany członek personelu lotniczego, który jest świadomy utraty sprawności fizycznej lub psychicznej wymaganej do wykonywania swoich funkcji?	Do natychmiastowego poddania się badaniom lotniczo-lekarskim	Do poinformowania o tym Prezesa ULC	Do poinformowania o tym Ministra właściwego do spraw transportu	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe
52.	X	PL010-0050	Do kogo może odwołać się osoba zainteresowana od orzeczenia komisji lekarskiej centrum medycyny lotniczej?	Do Naczelnego Lekarza, a w szczególnych przypadkach do Prezesa ULC	Tylko do Prezesa ULC	Wyłącznie do ministra właściwego do spraw transportu	Do przewodniczącego danej komisji lekarskiej centrum medycyny lotniczej
53.	X	PL010-0051	Do kogo może odwołać się osoba zainteresowana od orzeczenia lekarza orzecznika	Do Naczelnego Lekarza, a w szczególnych przypadkach do Prezesa ULC	Tylko do Prezesa ULC	Wyłącznie do ministra właściwego do spraw transportu	Do przełożonego danego lekarza orzecznika
54.	X	PL010-0052	Do lotniska dolatuje statek powietrzny bez łączności. Aby wydać temu statkowi zezwolenia na lądowanie, informator AFIS nada sygnał świetlny:	ciągły sygnał zielony	serię błysków czerwonych	ciągły sygnał czerwony	serią błysków zielonych
55.	X	PL010-0053	Do lotniska dolatuje statek powietrzny bez łączności. Pilot dostrzegł nadaną z miejsca kierowania lotami w jego kierunku serię błysków czerwonych. Oznacza to, że:	lotnisko nie jest bezpieczne, nie lądować	zezwała się lądować	należy lądować na tym lotnisku i kołować do płyty postojowej	płyta postojowa zajęta

56.	X	PL010-0054	Do lotniska dolatuje statek powietrzny bez łączności. Pilot dostrzegł nadany z miejsca kierowania lotami w jego kierunku ciągły sygnał zielony. Oznacza to, że:	zezwała się lądować	lotnisko nie jest bezpieczne, nie lądować	należy dać pierwszeństwo drogi innym statkom powietrznym i kontynuować okrążenie	należy lądować na tym lotnisku i kołować do płyty postojowej
57.	X	PL010-0056	Dolna granica drogi lotniczej powinna być ustalona na wysokości nad terenem nie mniejszej niż:	200m	900m	600m	FL55
58.	X	PL010-0057	Dolna granica strefy kontrolowanej lotniska powinna się znajdować:	na powierzchni terenu	na elewacji lotniska	nie niżej niż 560m AMSL	nie niżej niż 200m AGL
59.	X	PL010-0058	Dolna granica TMA powinna znajdować się:	nie niżej niż 200m AGL	na powierzchni terenu	nie niżej niż 560m AMSL	nie niżej niż 900m AGL
60.	X	PL010-0059	Elewacja lotniska jest to:	wzniesienie nad średni poziom morza najwyższego punktu terenowego na polu wzlotów	średnie wzniesienie lotniska n.p.m.	elewacja najwyższego punktu na lotnisku	Elewacja najniższego progu drogi startowej

61.	X	PL010-0061	Gdzie zostało ustanowione ICAO?	Na konferencji chicagowskiej	Na konferencji warszawskiej	Na konferencji paryskiej	Na konferencji montrealskiej
62.	X	PL010-0062	Jaką licencję uważamy za ważną?	Licencję wydaną przez Prezesa ULC lub licencja wydana przez właściwy organ obcego państwa i uznana przez Prezesa ULC	Licencję w której znajduje się zdjęcie jej posiadacza	Licencję wydaną przez Inspektorat Personelu Lotniczego ULC	Żadna z odpowiedzi nie jest poprawna
63.	X	PL010-0064	Jaki charakter ma zawieszenie licencji i wynikających z niej uprawnień lub niektórych wynikających z niej uprawnień?	Ma charakter okresowy	Ma charakter stały	Ma charakter dożywotni	Żadna z odpowiedzi nie jest poprawna
64.	X	PL010-0065	Jaki czas jest stosowany w ruchu lotniczym kontrolowanym, a jaki w niekontrolowanym?	W ruchu lotniczym kontrolowanym i niekontrolowanym - czas UTC.	W ruchu lotniczym kontrolowanym i w niekontrolowanym czas LMT	W ruchu lotniczym kontrolowanym – czas LMT, w niekontrolowanym - czas UTC.	W ruchu lotniczym kontrolowanym – czas UTC, w niekontrolowanym – czas LMT
65.	X	PL010-0069	Jaki status prawny posiada ICAO?	Status wyspecjalizowanej organizacji Organizacji Narodów Zjednoczonej	Status agencji rządowej Rządu Stanów Zjednoczonych Ameryki	Status jednostki budżetowej Paktu Północnoatlantyckiego	Żadna z odpowiedzi nie jest poprawna

66.	X	PL010-0070	Jakie działania przeprowadza Naczelny Lekarz w celu zbadania zasadności odwołania, osoby zainteresowanej, od wydanego orzeczenia lotniczo-lekarskiego?	Powołuje komisję w skład której wchodzi lekarze specjaliści w szczególności z zakresu medycyny lotniczej	Sam rozpatruje zasadność odwołania	Współpracując z lekarzem orzecznikiem który wydał zaskarżone orzeczenie, rozpatruje zasadność odwołania	Współpracując z centrum medycyny lotniczej które wydało zaskarżone orzeczenie, rozpatruje zasadność odwołania
67.	X	PL010-0071	Jakie służby są zapewniane w przestrzeni kontrolowanej?	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Służbę kontroli ruchu lotniczego	Służbę alarmową	Służbę informacji powietrznej
68.	X	PL010-0072	Jakie służby są zapewniane w przestrzeni niekontrolowanej?	Służba alarmowa i służba informacji powietrznej	Służba kontroli ruchu lotniczego	Służba kontroli ruchu lotniczego i służba alarmowa	Służba kontroli ruchu lotniczego i służba informacji powietrznej
69.	X	PL010-0073	Jakie statki powietrzne mogą być dopuszczone do wykonywania lotów w przestrzeni powietrznej?	Cywilne statki powietrzne wpisane do polskiego lub obcego rejestru cywilnych statków powietrznych,	Wszystkie statki powietrzne, których właściciele lub użytkownicy udowodnią, że dany statek powietrzny w stanie oderwać się od powierzchni ziemi	Wszystkie statki powietrzne których właścicielami lub użytkownikami są obywatele polscy,	Statki powietrzne posiadające malowanie powierzchni zgodne z wymogami ICAO,
70.	X	PL010-0074	Jakie statki powietrzne mogą być dopuszczone do wykonywania lotów w przestrzeni powietrznej?	Cywilne statki powietrzne mające wymagane znaki rozpoznawcze,	Wszystkie statki powietrzne, których właściciele lub użytkownicy udowodnią, że dany statek powietrzny w stanie oderwać się od powierzchni ziemi,	Wszystkie statki powietrzne których właścicielami lub użytkownikami są obywatele polscy,	Statki powietrzne posiadające malowanie powierzchni zgodne z wymogami ICAO,

71.	X	PL010-0075	Jakie statki powietrzne mogą być dopuszczone do wykonywania lotów w przestrzeni powietrznej?	Posiadającą zdolność do lotów potwierdzoną odpowiednimi dokumentami,	Wszystkie statki powietrzne, których właściciele lub użytkownicy udowodnią, że dany statek powietrzny w stanie oderwać się od powierzchni ziemi,	Wszystkie statki powietrzne których właścicielami lub użytkownikami są obywatele polscy,	Statki powietrzne posiadające malowanie powierzchni zgodne z wymogami ICAO,
72.	X	PL010-0076	Jakie warunki powinien spełniać kandydat do szkolenia praktycznego?	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Posiadać wykształcenie określone w ustawie dla danej licencji	Jeżeli nie uzyskał jeszcze pełnoletności musi posiadać pisemną zgodę przedstawiciela ustawowego	Posiadać odpowiednie orzeczenie lotniczo-lekarskie
73.	X	PL010-0077	Jakie warunki powinien spełniać uczestnik szkolenia praktycznego?	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Posiadać wykształcenie określone w ustawie dla danej licencji	Posiadać odpowiednie orzeczenie lotniczo-lekarskie	Jeżeli nie uzyskał jeszcze pełnoletności musi posiadać pisemną zgodę przedstawiciela ustawowego
74.	X	PL010-0078	Jakiemu prawu podlega polski statek powietrzny oraz osoby i rzeczy na tym statku w czasie lotu poza granicami polskiej przestrzeni powietrznej i w czasie przebywania na obszarze nie podlegającym zwierzchnictwu żadnego państwa?	Prawu polskiemu , chyba że to prawo stanowi inaczej	Prawu państwa w którym ma nastąpić lądowanie	Prawu państwa z którego pochodzi większość pasażerów	Prawu państwa z którego nastąpił start
75.	X	PL010-0079	Jakiemu prawu podlegają w czasie lotu w polskiej przestrzeni powietrznej i w czasie przebywania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej wszystkie statki powietrzne oraz osoby i rzeczy na tych statkach?	Prawu polskiemu chyba, że prawo to stanowi inaczej	Prawu państwa w którym jest zarejestrowany dany statek powietrzny	Prawu państwa z którego pochodzi większość pasażerów podróżujących danym statkiem powietrznym	Prawu państwa z którego nastąpił start danego statku powietrznego

76.	X	PL010-0080	Jeżeli właściwy organ służby ruchu lotniczego lub organ kierowania lotami danego lotniska nie udzielił zezwolenia na przelot w pobliżu czynnego lotniska kontrolowanego, na którym nie przewiduje się lądowania, należy w locie VFR omijać je:	poza granicą strefy kontrolowanej lub rejonu kontrolowanego tego lotniska (CTR lub TMA)	w odległości min. 2 km	w odległości min. 5 km	w odległości min. 20 km;
77.	X	PL010-0081	Jeżeli właściwy organ służby ruchu lotniczego lub organ kierowania lotami danego lotniska nie udzielił zezwolenia na przelot w pobliżu czynnego lotniska niekontrolowanego, na którym nie przewiduje się lądowania, należy w locie VFR omijać je:	poza granicą strefy ruchu lotniskowego tego lotniska (ATZ)	w odległości min. 10 km	w odległości min. 2 km	w odległości min. 20 km
78.	X	PL010-0082	Jeżeli właściwy organ służby ruchu lotniczego lub organ kierowania lotami danego lotniska nie udzielił zezwolenia na przelot w pobliżu czynnego lotniska wojskowego, na którym nie przewiduje się lądowania, należy w locie VFR omijać je:	poza granicą strefy ruchu lotniskowego tego lotniska (MATZ)	w odległości min. 5 km;	w odległości min. 15 km	w odległości min. 25 km;
79.	X	PL010-0083	Jeżeli z ograniczenia zamieszczonego w orzeczeniu lotniczo-lekarskim wynika obowiązek posiadania przez członka personelu lotniczego podczas wykonywania czynności lotniczych szkielek korekcyjnych to?	Członek personelu lotniczego musi posiadać zapasowe okulary korekcyjne	Członek personelu lotniczego musi posiadać dodatkowe okulary przeciwsłoneczne	Członek personelu lotniczego musi posiadać aktualne badanie wzroku	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe
80.	X	PL010-0084	Kandydat na członka personelu lotniczego, odbywający szkolenie w celu uzyskania licencji lub uprawnienia lotniczego jest obowiązany powstrzymać się od wykonywania czynności lotniczych w przypadku gdy?	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Odczuwa dolegliwość fizyczną lub psychiczną, która utrudnia mu wykonywanie tych czynności w sposób bezpieczny	Znajduje się pod wpływem leków ograniczających sprawność psychiczną lub fizyczną	Znajduje się pod wpływem alkoholu



81.	X	PL010-0085	Kandydat na członka personelu lotniczego, odbywający szkolenie w celu uzyskania licencji lub uprawnienia lotniczego jest obowiązany powstrzymać się od wykonywania czynności lotniczych w przypadku gdy?	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Znajduje się pod wpływem narkotyków albo innych środków odurzających	Znajduje się pod wpływem leków ograniczających sprawność psychiczną lub fizyczną	Znajduje się pod wpływem alkoholu
82.	X	PL010-0087	Kiedy jest przeprowadzane sprawdzenie wiadomości i umiejętności w celu przedłużenia ważności uprawnienia którego ważność wynosi 12 miesięcy?	W okresie jego ważności, jednak nie wcześniej niż 3 miesiące przed jego upływem	Po minięciu okresu jego ważności	W okresie jego ważności, jednak nie wcześniej niż 4 miesiące przed jego upływem	Żadna z odpowiedzi nie jest prawidłowa
83.	X	PL010-0088	Kiedy jest przeprowadzane sprawdzenie wiadomości i umiejętności w celu przedłużenia ważności uprawnienia którego ważność wynosi 24 miesiące?	W okresie jego ważności, jednak nie wcześniej niż 3 miesiące przed jego upływem	Po minięciu okresu jego ważności	W okresie jego ważności, jednak nie wcześniej niż 4 miesiące przed jego upływem	Żadna z odpowiedzi nie jest prawidłowa
84.	X	PL010-0089	Kiedy jest przeprowadzane sprawdzenie wiadomości i umiejętności w celu przedłużenia ważności uprawnienia którego ważność wynosi 3 lata?	W okresie jego ważności, jednak nie wcześniej niż 12 miesięcy przed jego upływem	Po minięciu okresu jego ważności	W okresie jego ważności, jednak nie wcześniej niż 14 miesięcy przed jego upływem	Żadna z odpowiedzi nie jest prawidłowa
85.	X	PL010-0091	Kiedy następuje wymiana licencji?	Na wniosek złożony do Prezesa ULC	Na wniosek złożony do rejestru personelu lotniczego	Z mocy prawa po 5 latach od chwili wydania	Na wniosek złożony do ministra właściwego do spraw transportu

86.	X	PL010-0092	Kiedy następuje przywrócenie na wniosek zainteresowanego licencji, która została zawieszona?	Kiedy zostały spełnione warunki przywrócenia licencji, określone w decyzji o zawieszeniu licencji	Kiedy zgodę wyrazi Prezes ULC	Kiedy zgodę wyrazi Minister właściwy do spraw transportu	Kiedy upłynie termin ważności licencji
87.	X	PL010-0093	Kiedy obowiązek pomocy, spoczywający na dowódcy statku powietrznego który otrzymał sygnał o niebezpieczeństwie grożącym innemu statkowi powietrznemu lub statkowi morskemu, ustaje?	Gdy dowódca wie, że ktoś inny udziela pomocy w podobnych lub lepszych warunkach, niż on sam mógłby udzielić	Tego rodzaju obowiązek nigdy nie ustaje	Gdy zgodę wyrazi Prezes ULC	Gdy zgodę wyrazi minister właściwy do spraw transportu
88.	X	PL010-0094	Kiedy obowiązek pomocy, spoczywający na dowódcy statku powietrznego który zauważył osobę znajdującą się na morzu w niebezpieczeństwie utraty życia, ustaje?	Gdy dowódca wie, że ktoś inny udziela pomocy w podobnych lub lepszych warunkach, niż on sam mógłby udzielić	Tego rodzaju obowiązek nigdy nie ustaje	Gdy zgodę wyrazi Prezes ULC	Gdy zgodę wyrazi minister właściwy do spraw transportu
89.	X	PL010-0096	Kiedy sprawdza się sprawność psychiczną i fizyczną członka personelu lotniczego?	W trakcie badań lotniczo-lekarskich	W trakcie rozmowy kwalifikacyjnej przeprowadzonej w Inspektoracie Personelu Lotniczego	W trakcie rozmowy kwalifikacyjnej prowadzonej przez organizację do której przynależy dany członek personelu lotniczego	Żadna z odpowiedzi nie jest poprawna
90.	X	PL010-0097	Kiedy sprawdza się sprawność psychiczną i fizyczną kandydata na członka personelu lotniczego?	W trakcie badań lotniczo-lekarskich	W trakcie rozmowy kwalifikacyjnej przeprowadzonej w Inspektoracie Personelu Lotniczego	W trakcie rozmowy kwalifikacyjnej prowadzonej przez organizację która ma szkolić danego kandydata	Żadna z odpowiedzi nie jest poprawna

91.	X	PL010-0101	Komu może być udzielona licencja?	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Osobie korzystającej w pełni z praw publicznych	Osobie która spełnia wymagania i warunki dotyczące szkolenia lotniczego, praktyki lotniczej oraz posiada wiedzę i umiejętności potwierdzone zdaniem egzaminu państwowego	Nie była skazana prawomocnym wyrokiem za popełnienie przestępstwa
92.	X	PL010-0102	Komu może być udzielona licencja?	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Osobie która ma pełną zdolność do czynności prawnych	Osobie która spełnia wymogi w zakresie wieku i wykształcenia	Osobie która odpowiada wymaganiom w zakresie sprawności psychicznej i fizycznej, potwierdzonym orzeczeniem o braku przeciwwskazań do wykonywania funkcji członka personelu lotniczego
93.	X	PL010-0103	Komu może być udzielona licencja?	Osobie która korzysta z pełni praw publicznych	Osobie która posiada ograniczoną zdolność do czynności prawnych	Żadna z odpowiedzi nie jest prawidłowa	Osobie która została skazana prawomocnym wyrokiem
94.	X	PL010-0104	Komu może być udzielona licencja?	Osobie która ma pełną zdolność do czynności prawnych	Osobie która ma ograniczone prawa publiczne	Osobie która nie posiada orzeczenia o braku przeciwwskazań do wykonywania funkcji członka personelu lotniczego	Osobie która nie spełnia wymogu w zakresie wieku
95.	X	PL010-0105	Komu może być udzielona licencja?	Osobie która nie była skazana prawomocnym wyrokiem za popełnienie przestępstwa	Osobie która posiada ograniczoną zdolność do czynności prawnych	Osobie która nie spełnia wymagań i warunków dotyczących ukończenia szkolenia lotniczego	Osobie która nie spełnia wymogu wieku

96.	X	PL010-0106	Komu może być udzielona licencja?	Osobie która spełnia wymogi w zakresie wieku i wykształcenia	Osobie która ma ograniczone prawa publiczne	Osobie która nie posiada orzeczenia o braku przeciwwskazań do wykonywania funkcji członka personelu lotniczego	Osobie która została skazana prawomocnym wyrokiem
97.	X	PL010-0107	Komu może być udzielona licencja?	Osobie która odpowiada wymaganiom w zakresie sprawności psychicznej i fizycznej, potwierdzonym orzeczeniem o braku przeciwwskazań do wykonywania funkcji członka personelu lotniczego	Osobie która ma ograniczone prawa publiczne	Osobie która nie spełnia wymagań i warunków dotyczących ukończenia szkolenia lotniczego	Osobie która nie spełnia wymogu wieku
98.	X	PL010-0108	Komu może być udzielona licencja?	Osobie która spełnia wymagania i warunki dotyczące ukończenia szkolenia lotniczego, praktyki lotniczej oraz posiadania wiedzy i umiejętności, potwierdzone zdaniem egzaminu państwowego	Osobie która ma ograniczone prawa publiczne	Osobie która nie posiada orzeczenia o braku przeciwwskazań do wykonywania funkcji członka personelu lotniczego	Osobie która została skazana prawomocnym wyrokiem
99.	X	PL010-0109	Komu może być udzielona licencja?	Żadna z odpowiedzi nie jest prawidłowa	Osobie która ma ograniczone prawa publiczne	Osobie która nie posiada orzeczenia o braku przeciwwskazań do wykonywania funkcji członka personelu lotniczego	Osobie która została skazana prawomocnym wyrokiem
100.	X	PL010-0110	Komu może być udzielona licencja?	Żadna z odpowiedzi nie jest prawidłowa	Osobie która ma ograniczone prawa publiczne	Osobie która nie spełnia wymagań i warunków dotyczących ukończenia szkolenia lotniczego	Osobie która nie spełnia wymogu wieku

101.	X	PL010-0111	Konwencja Tokijska z 1963r. dotyczy:	przestępstw i niektórych innych czynów dokonywanych na pokładzie statków powietrznych	ubezpieczeń lotniczych,	ścigania sprawców uprowadzenia statków powietrznych,	technicznych aspektów projektowania silników lotniczych
102.	X	PL010-0112	Kto dokonuje sprawdzenia wiadomości i umiejętności lotniczych na podstawie decyzji Prezesa ULC, jeżeli w wyniku badania incydentu lotniczego powstanie przypuszczenie, że członek personelu lotniczego nie posiada wymaganych wiadomości lub umiejętności?	Komisja Egzaminacyjna	Prezes ULC	Minister właściwy do spraw transportu	Wszystkie odpowiedzi są poprawne
103.	X	PL010-0113	Kto dokonuje sprawdzenia wiadomości i umiejętności lotniczych na podstawie decyzji Prezesa ULC, jeżeli w wyniku badania wypadku lotniczego powstanie przypuszczenie, że członek personelu lotniczego nie posiada wymaganych wiadomości lub umiejętności?	Komisja Egzaminacyjna	Prezes ULC	Minister właściwy do spraw transportu	Wszystkie odpowiedzi są poprawne
104.	X	PL010-0114	Kto dokonuje sprawdzenia wiadomości i umiejętności lotniczych na podstawie decyzji Prezesa ULC, jeżeli w wyniku wykonywania czynności nadzoru lotniczego powstanie przypuszczenie, że członek personelu lotniczego nie posiada wymaganych wiadomości lub umiejętności?	Komisja Egzaminacyjna	Prezes ULC	Minister właściwy do spraw transportu	Wszystkie odpowiedzi są poprawne
105.	X	PL010-0115	Kto dokonuje sprawdzenia wiadomości i umiejętności lotniczych przed wydaniem licencji?	Lotnicza Komisja Egzaminacyjna	Prezes ULC	Minister właściwy do spraw transportu	Wszystkie odpowiedzi są poprawne

106.	X	PL010-0116	Kto dokonuje sprawdzenia wiadomości i umiejętności lotniczych przed wydaniem uprawnienia lotniczego wpisywanego do licencji?	Lotnicza Komisja Egzaminacyjna	Prezes ULC	Minister właściwy do spraw transportu	Wszystkie odpowiedzi są poprawne
107.	X	PL010-0117	Kto dokonuje sprawdzenia wiadomości i umiejętności lotniczych w celu przedłużenia ważności uprawnienia lotniczego?	Lotnicza Komisja Egzaminacyjna	Prezes ULC	Minister właściwy do spraw transportu	Wszystkie odpowiedzi są poprawne
108.	X	PL010-0118	Kto dokonuje sprawdzenia wiadomości i umiejętności lotniczych w celu wznowienia ważności uprawnienia lotniczego?	Lotnicza Komisja Egzaminacyjna	Prezes ULC	Minister właściwy do spraw transportu	Wszystkie odpowiedzi są poprawne
109.	X	PL010-0119	Kto jest członkiem personelu lotniczego?	Jest to osoba posiadająca ważną licencję lub świadectwo kwalifikacji wpisana do państwowego rejestru personelu lotniczego lub innego odpowiedniego rejestru prowadzonego zgodnie z odrębnymi przepisami	Jest to osoba posiadająca umiejętność wykonywania lotu statkiem powietrznym	Jest to właściciel lub użytkownik statku powietrznego	Jest to osoba będąca w trakcie szkolenia lotniczego odbywającego się zgodnie z przepisami wykonawczymi
110.	X	PL010-0120	Kto jest członkiem personelu lotniczego?	Jest to osoba posiadająca ważne świadectwo kwalifikacji i jest wpisana do właściwego rejestru prowadzonego zgodnie z odrębnymi przepisami	Jest to osoba posiadająca umiejętność wykonywania lotu statkiem powietrznym	Jest to właściciel lub użytkownik statku powietrznego	Jest to osoba będąca w trakcie szkolenia lotniczego odbywającego się zgodnie z przepisami wykonawczymi

111.	X	PL010-0121	Kto jest obowiązany do przejścia osoby, zatrzymanej na pokładzie statku powietrznego, która jest podejrzana o popełnienie przestępstwa na tym statku powietrznym?	Organy Policji i Straży Granicznej	Zarządzający lotniskiem	Właściciel statku powietrznego na pokładzie którego miało miejsce dane zdarzenie	Użytkownik statku powietrznego na pokładzie którego miało miejsce dane zdarzenie
112.	X	PL010-0122	Kto jest obowiązany do przejścia osoby, zatrzymanej na pokładzie statku powietrznego, która zagraża bezpieczeństwu lotu?	Organy Policji i Straży Granicznej	Zarządzający lotniskiem	Właściciel statku powietrznego na pokładzie którego miało miejsce dane zdarzenie	Użytkownik statku powietrznego na pokładzie którego miało miejsce dane zdarzenie
113.	X	PL010-0123	Kto jest obowiązany do przejścia osoby, zatrzymanej na pokładzie statku powietrznego, która zagraża porządkowi na pokładzie statku powietrznego?	Organy Policji i Straży Granicznej	Zarządzający lotniskiem	Właściciel statku powietrznego na pokładzie którego miało miejsce dane zdarzenie	Użytkownik statku powietrznego na pokładzie którego miało miejsce dane zdarzenie
114.	X	PL010-0124	Kto jest obowiązany przestrzegać warunków i ograniczeń ustalonych w świadectwie zdatości do lotu statku powietrznego i w dokumentach z nim związanych	Wszystkie odpowiedzi są poprawne	Użytkownik statku powietrznego	Dowódca statku powietrznego	Członkowie załogi statku powietrznego
115.	X	PL010-0125	Kto jest uprawniony do wykonywania lotów i innych czynności lotniczych?	Członkowie personelu lotniczego	Osoby znajdujące się na pokładzie statku powietrznego	Osoby znajdujące się w cockpicie statku powietrznego	Żadna z odpowiedzi nie jest poprawna

116.	X	PL010-0126	Kto jest uprawniony do wykonywania lotów i innych czynności lotniczych?	Osoby uczestniczące w szkoleniu lotniczym prowadzonym zgodnie z przepisami wykonawczymi	Osoby znajdujące się na pokładzie statku powietrznego	Osoby znajdujące się w cockpicie statku powietrznego	Żadna z odpowiedzi nie jest poprawna
117.	X	PL010-0127	Kto może określić zasady wprowadzania przez państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym ograniczeń lotów w części przestrzeni powietrznej, których czas trwania nie będzie dłuższy niż 3 miesiące, oraz sposób publikacji tych ograniczeń?	Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej ministrami właściwymi do spraw wewnętrznych oraz środowiska	Prezes ULC	Minister właściwy do spraw transportu	Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Prezesem ULC
118.	X	PL010-0128	Kto może wezwać statek powietrzny do wylądowania na wskazanym lotnisku lub wykonania innych poleceń?	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym	Cywilne lotniskowe organy służby ruchu lotniczego	właściwe wojskowe organy służby ruchu lotniczego
119.	X	PL010-0129	Kto przeprowadza badania lotniczo-lekarskie i wydaje orzeczenia o istnieniu lub braku przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania funkcji członka personelu lotniczego?	Centra medycyny lotniczej	Prezes ULC	Minister właściwy do spraw transportu	Naczelnny Lekarz
120.	X	PL010-0130	Kto przeprowadza badania lotniczo-lekarskie i wydaje orzeczenia o istnieniu lub braku przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania funkcji członka personelu lotniczego?	Lekarze orzecznicy	Prezes ULC	Minister właściwy do spraw transportu	Naczelnny Lekarz



121.	X	PL010-0131	Kto stanowi załogę statku powietrznego?	Są to osoby wyznaczone przez użytkownika statku powietrznego do wykonania określonych czynności na statku powietrznym w czasie lotu	Są to osoby, które posiadają odpowiednie uprawnienia	Są to osoby, które posiadają ważne licencje członków personelu lotniczego	Są to osoby, które znajdują się w cockpicie statku powietrznego
122.	X	PL010-0132	Kto w imieniu centrum medycyny lotniczej przeprowadza badania lotniczo-lekarskie i wydaje orzeczenia?	Komisja lekarska centrum medycyny lotniczej złożona z lekarzy orzeczników oraz specjalistów z zakresu medycyny transportu lub medycyny lotniczej	Naczelny Lekarz	Osoba delegowana przez Prezesa ULC	Osoba delegowana przez ministra właściwego do spraw transportu
123.	X	PL010-0133	Kto wydaje, odmawia wydania, uznaje, zawieszają uznanie, przywraca uznanie, odmawia uznania, cofa uznanie, cofa, zawieszają, przywraca i zmienia licencje?	Prezes ULC	Minister właściwy do spraw transportu	Żadna z odpowiedzi nie jest poprawna	Przewodniczący Lotniczej Komisji Egzaminacyjnej
124.	X	PL010-0143	Lot VFR dzienny na statku powietrznym innym niż śmigłowiec w przestrzeni klasy G na i poniżej 900 m AMSL lub 300 m AGL, jeśli jest wyższe, może być wykonany:	przy zmniejszeniu widzialności w locie do 1500 m – z prędkościami, przy których będzie wystarczająco zapewniona możliwość zauważenia we właściwym czasie innego ruchu lub jakichkolwiek przeszkód, aby uniknąć kolizji	przy widzialności większej niż 5 km	przy pułapie chmur większym niż 300 m	przy widzialności mniejszej niż 1500 m – po spełnieniu określonych warunków
125.	X	PL010-0144	Lot VFR dzienny w przestrzeni klasy G na i poniżej 900 m AMSL lub 300 m AGL, jeśli jest wyższe, może być wykonany tylko:	z dala od chmur i z widocznością powierzchni ziemi	przy widzialności większej niż 5 km	przy pułapie chmur większym niż 300 m	z prędkością maksymalną 300 kt TAS

126.	X	PL010-0146	Lot VFR poniżej FL 100 w przestrzeni powietrznej klasy C może być wykonany, jeżeli odległość pionowa od chmur jest nie mniejsza niż:	300 m	100 m	500 m	nieokreślona – z dala od chmur
127.	X	PL010-0147	Lot VFR poniżej FL 100 w przestrzeni powietrznej klasy C może być wykonany, jeżeli odległość pozioma od chmur jest nie mniejsza niż:	1500 m	2 km	5 km	nieokreślona – z dala od chmur
128.	X	PL010-0148	Lot VFR poniżej FL 100 w przestrzeni powietrznej klasy C może być wykonany, jeżeli widzialność w locie jest nie mniejsza niż:	5 km	1500 m	8 km	10 km
129.	X	PL010-0150	Lot VFR w przestrzeni powietrznej klasy G poniżej FL 100, ale powyżej 900 m AMSL lub 300 m AGL, jeśli jest wyższe, może być wykonany, jeżeli odległość pionowa od chmur jest nie mniejsza niż:	300 m	100 m	500 m	nieokreślona – z dala od chmur
130.	X	PL010-0151	Lot VFR w przestrzeni powietrznej klasy G poniżej FL 100, ale powyżej 900 m AMSL lub 300 m AGL, jeśli jest wyższe, może być wykonany, jeżeli odległość pozioma od chmur jest nie mniejsza niż:	1500 m	2 km	5 km	nieokreślona – z dala od chmur

131.	X	PL010-0152	Lot VFR w przestrzeni powietrznej klasy G poniżej FL 100, ale powyżej 900 m AMSL lub 300 m AGL, jeśli jest wyższe, może być wykonany, jeżeli widzialność w locie jest nie mniejsza niż:	5 km	1500 m	8 km	mniejsza niż 5 km, ale nie mniejsza niż 1500 m
132.	X	PL010-0153	Loty nocne VFR mogą być wykonywane tylko do:	FL 100	wysokości bezwzględnej 1500 m	FL 195	FL 290
133.	X	PL010-0154	Loty statków powietrznych w strefie niebezpiecznej są:	dozwolone tylko wtedy, gdy strefa jest nieaktywna i po uzyskaniu zezwolenia właściwego organu wojskowych służb ruchu lotniczego,	zabronione	dozwolone tylko wtedy, gdy lot odbywa się w VMC i w strefie nie ma innych statków powietrznych	dozwolone tylko wtedy, gdy pilot może utrzymać kontakt wzrokowy z terenem
134.	X	PL010-0155	Loty statków powietrznych w strefie ograniczonej są:	dozwolone tylko wtedy, gdy lot nie narusza obowiązujących w tej strefie ograniczeń lub uzyska się zezwolenie od właściwego organu służby ruchu lotniczego	zabronione	dozwolone tylko wtedy, gdy lot odbywa się w VMC i w strefie nie ma innych statków powietrznych	dozwolone tylko wtedy, gdy strefa jest nieaktywna
135.	X	PL010-0156	Loty statków powietrznych w strefie zakazanej są:	zabronione	dozwolone tylko wtedy, gdy strefa jest nieaktywna i po uzyskaniu zezwolenia właściwego organu wojskowych służb ruchu lotniczego,	dozwolone tylko wtedy, gdy lot odbywa się w VMC i w strefie nie ma innych statków powietrznych	dozwolone tylko wtedy, gdy pilot może utrzymać kontakt wzrokowy z terenem

136.	X	PL010-0157	MATZ jest to:	wojskowa strefa ruchu lotniskowego	strefa identyfikacji obrony powietrznej	wojskowy obszar kontrolowany	wojskowa strefa kontrolowana lotniska
137.	X	PL010-0158	MRT jest to:	stała trasa lotnictwa wojskowego	trasa lotnicza umożliwiająca przeloty pomiędzy TSA i lub TRA	rejon kontrolowany lotniska	wojskowa strefa ruchu lotniskowego
138.	X	PL010-0159	Na czym polega zarządzanie przepływem ruchu lotniczego?	Na optymalizacji natężenia ruchu lotniczego	Na przydziale odpowiednich elementów przestrzeni powietrznej poszczególnym jej użytkownikom	Na zapewnieniu alarmowej służby ruchu lotniczego	Na zapewnieniu służby kontroli ruchu lotniczego oraz służby informacji powietrznej
139.	X	PL010-0160	Na czym polega zarządzanie przepływem ruchu lotniczego?	Żadna z odpowiedzi nie jest prawidłowa	Na przydziale odpowiednich elementów przestrzeni powietrznej poszczególnym jej użytkownikom	Na zapewnieniu alarmowej służby ruchu lotniczego	Na zapewnieniu służby kontroli ruchu lotniczego oraz służby informacji powietrznej
140.	X	PL010-0161	Na czym polega zarządzanie przestrzenią powietrzną?	Na przydziale odpowiednich elementów przestrzeni powietrznej poszczególnym jej użytkownikom	Na optymalizacji natężenia ruchu lotniczego	Na zapewnieniu alarmowej służby ruchu lotniczego	Na zapewnieniu służby kontroli ruchu lotniczego oraz służby informacji powietrznej

141.	X	PL010-0162	Na czym polega zarządzanie przestrzenią powietrzną?	Żadna z odpowiedzi nie jest prawidłowa	Na optymalizacji natężenia ruchu lotniczego	Na zapewnieniu alarmowej służby ruchu lotniczego	Na zapewnieniu służby kontroli ruchu lotniczego oraz służby informacji powietrznej
142.	X	PL010-0163	Na jaki okres wydaje się licencję?	Na okres 5 lat	Na okres 2 lat	Na okres 1 roku	Na okres 3 lat
143.	X	PL010-0164	Na jakich prawach jest dostępna polska przestrzeń powietrzna?	Na równych prawach dla jej wszystkich użytkowników	Na równych prawach ale tylko dla polskich użytkowników	Pierwszeństwo mają wojskowe statki powietrzne	Żadna z odpowiedzi nie jest prawidłowa
144.	X	PL010-0170	Od czego jest uzależniona ważność licencji?	Od wyniku okresowego sprawdzenia sprawności psychicznej i fizycznej członka personelu lotniczego stwierdzonej w badaniach lotniczo-lekarskich	Od opłacenia składek członkowskich w organizacji lotniczej do której się należy	Od korzystania z pełni praw publicznych	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe
145.	X	PL010-0171	Od czego jest uzależniona ważność licencji?	Od utrzymania w okresie ważności licencji wiadomości i umiejętności nie mniejszych niż wymagane do uzyskania	Od opłacenia składek członkowskich w organizacji lotniczej do której się należy	Od korzystania z pełni praw publicznych	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe

146.	X	PL010-0172	Orzeczenie lotniczo-lekarskie wydane dla osoby poniżej 40 roku życia w zakresie wymagań zdrowotnych dla Klasy 2 posiada ważność?	60 miesięcy	12 miesięcy	24 miesiące	18 miesięcy
147.	X	PL010-0173	Orzeczenie lotniczo-lekarskie wydane dla osoby poniżej 50 roku życia w zakresie wymagań zdrowotnych dla Klasy 2 posiada ważność?	24 miesiące	12 miesięcy	60 miesięcy	18 miesięcy
148.	X	PL010-0174	Orzeczenie lotniczo-lekarskie wydane dla osoby poniżej 50 roku życia w zakresie wymagań zdrowotnych dla Klasy 2 posiada ważność?	24 miesiące	12 miesięcy	18 miesięcy	6 miesięcy
149.	X	PL010-0176	Osoba której licencja została cofnięta ma obowiązek?	Niezwłocznie przekazać ją Prezesowi ULC za pokwitowaniem, chyba że licencja została już uprzednio zatrzymana	Nie ma żadnego obowiązku	Niezwłocznie zniszczyć druk licencji	Nie używać licencji
150.	X	PL010-0177	Osoba której licencja została zawieszona ma obowiązek?	Niezwłocznie przekazać ją Prezesowi ULC za pokwitowaniem, chyba że licencja została już uprzednio zatrzymana	Nie ma żadnego obowiązku	Niezwłocznie zniszczyć druk licencji	Nie używać licencji

151.	X	PL010-0178	Płyta przeddworcowa (peronowa) lotniska wchodzi w skład:	pola ruchu naziemnego lotniska	pola manewrowego lotniska	pola wlotów	żadnego z tych elementów
152.	X	PL010-0179	Podczas lotów na lotnisku uległa awarii radiostacja naziemna. Sytuacja wymaga wydania nakazu powrotu do lądowania dla wszystkich statków powietrznych w ruchu nadlotniskowym. W tym przypadku informator AFIS, korzystając z sygnalizatora świetlnego, nada do statków powietrznych w locie sygnał:	serię błysków zielonych	serię błysków czerwony	ciągły sygnał zielony	ciągły sygnał czerwony
153.	X	PL010-0180	Polską przestrzeń powietrzną dostępną dla żeglugi powietrznej dzielimy na:	Przestrzeń kontrolowaną i przestrzeń niekontrolowaną	Przestrzeń wojskową i przestrzeń cywilną	Przestrzeń operacyjną i przestrzeń niekontrolowaną	Przestrzeń swobodną i przestrzeń kontrolowaną
154.	X	PL010-0182	Rejon Informacji Powietrznej /FIR/ jest to:	przestrzeń powietrzna o określonych wymiarach, w której zapewniona jest służba informacji powietrznej i służba alarmowa	przestrzeń powietrzna o określonych wymiarach, w której zapewniona jest służba informacji lotniczej i służba alarmowa	przestrzeń powietrzna o określonych wymiarach, w której zapewniona jest służba informacji powietrznej, służba alarmowa i służba kontroli ruchu lotniczego	przestrzeń powietrzna o określonych wymiarach, w której wszystkim statkom powietrznym zapewniona jest służba kontroli ruchu lotniczego i służba alarmowa
155.	X	PL010-0183	Zgodnie z rozporządzeniem M.I z dnia 11.06.2010 r. w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące, z wyjątkiem przypadków tam określonych, lot nad tym rezerwatem statków powietrznych z napędem może być wykonany na wysokości nie mniejszej niż:	1000 m	500 m	1500 m	2000 m

156.	X	PL010-0185	Służba informacji lotniczej jest zapewniana przez:	wdzieloną służbę ustanowioną w granicach określonego obszaru dla zapewniania danych i informacji lotniczych niezbędnych dla bezpieczeństwa, regularności i efektywności żeglugi powietrznej	organ służby kontroli ruchu lotniczego w odniesieniu do wszystkich statków powietrznych	organ wojskowej służby ruchu lotniczego w odniesieniu do wszystkich statków powietrznych	wszystkie organy służby ruchu lotniczego w odniesieniu do statków powietrznych będących w ich kompetencji lub o których zainteresowany organ służby ruchu lotniczego został powiadomiony
157.	X	PL010-0186	Służba informacji powietrznej jest zapewniana przez:	wszystkie organy służby ruchu lotniczego w odniesieniu do statków powietrznych będących w ich kompetencji lub o których zainteresowany organ służby ruchu lotniczego został powiadomiony	organ służby kontroli ruchu lotniczego w odniesieniu do wszystkich statków powietrznych	organ wojskowej służby ruchu lotniczego w odniesieniu do wszystkich statków powietrznych	wdzieloną służbę ustanowioną w granicach określonego obszaru dla zapewniania danych i informacji lotniczych niezbędnych dla bezpieczeństwa, regularności i sprawności żeglugi powietrznej
158.	X	PL010-0187	Statek powietrzny wykonuje lot w pobliżu lotniska. Przez przypadkowo włączony nadajnik została zablokowana częstotliwość radiowa. Pilot dostrzegł nadaną z miejsca kierowania lotami w jego kierunku serię błysków zielonych. Oznacza to, że:	należy wracać do lądowania	zezwala się lądować	lotnisko nie jest bezpieczne, nie lądować	zabrania się lądować
159.	X	PL010-0188	Swoboda lotów w polskiej przestrzeni powietrznej dla cywilnych statków powietrznych może być ograniczona na podstawie:	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Na podstawie wyraźnego upoważnienia Prawa lotniczego przy zachowaniu przepisów innych ustaw	Na podstawie wiążących RP umów międzynarodowych	Na podstawie wiążących RP uchwał organizacji międzynarodowych
160.	X	PL010-0189	TFR jest to:	trasa lotnicza umożliwiająca przeloty pomiędzy TSA i lub TRA	stała trasa lotnictwa wojskowego	strefa ruchu lotniskowego	rejon kontrolowany lotniska



161.	X	PL010-0190	TMA jest to:	rejon kontrolowany lotniska	strefa identyfikacji obrony powietrznej	wojskowa strefa kontrolowana lotniska	strefa kontrolowana lotniska
162.	X	PL010-0191	TRA jest to:	strefa czasowo rezerwowana	strefa czasowo wydzielona	trasa lotnicza umożliwiająca przeloty pomiędzy TSA i lub TRA	rejon kontrolowany lotniska
163.	X	PL010-0192	TSA jest to:	strefa czasowo wydzielona	strefa czasowo rezerwowana	trasa lotnicza umożliwiająca przeloty pomiędzy TSA i lub TRA	rejon kontrolowany lotniska
164.	X	PL010-0193	W celu zapewnienia bezpieczeństwa lotu oraz bezpieczeństwa i porządku na pokładzie statku powietrznego, dowódca jest upoważniony do:	Oba stwierdzenia są prawdziwe	Zobowiązania, w razie konieczności innych członków załogi do wykonywania czynności nienależących do ich normalnego zakresu	Wydawania poleceń wszystkim osobom znajdującym się na pokładzie statku powietrznego	Oba stwierdzenia są fałszywe
165.	X	PL010-0194	W FIR EPWW, wyłączając przestrzenie, gdzie została dokonana delegacja służby do innych FIR - ów, występują następujące przestrzenie:	przestrzeń powietrzna klasy C, G oraz przestrzeń powietrzna niesklasyfikowana	przestrzeń powietrzna klasy A, B, C, E, G.	przestrzeń powietrzna klasy C, F, G.	B, C, G i przestrzeń powietrzna niesklasyfikowana

166.	X	PL010-0195	W jaki sposób odbywa się zarządzanie ruchem lotniczym?	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Przez zapewnienie odpowiednio do charakteru , natężenia i warunków ruchu lotniczego służby alarmowej, służby kontroli ruchu lotniczego i służby informacji powietrznej	Przez zarządzanie przestrzenią powietrzną	Przez zarządzanie przepływem ruchu lotniczego
167.	X	PL010-0196	W jakich przypadkach licencja członka personelu lotniczego podlega wymianie?	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Po upływie terminu 5 lat od dnia jej wydania	Po uzyskaniu uprawnienia lotniczego wpisywanego do licencji	W razie zniszczenia druku licencji
168.	X	PL010-0197	W jakich przypadkach licencja członka personelu lotniczego podlega wymianie?	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	W razie zmiany danych osobowych wpisywanych do licencji	W razie sprostowania błędu	W razie uszkodzenia druku licencji
169.	X	PL010-0198	W jakich przypadkach licencja członka personelu lotniczego podlega wymianie?	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Po wznowieniu ważności uprawnienia lotniczego	W razie zmiany danych osobowych wpisywanych do licencji	W razie utraty druku licencji
170.	X	PL010-0199	W jakiej formie Prezes ULC wydaje, odmawia wydania, uznaje, zawiesza uznanie, przywraca uznanie, odmawia uznania, cofa uznanie, cofa, zawiesza, przywraca i zmienia licencje?	W formie decyzji administracyjnej	W formie zarządzenia	W formie rozporządzenia	W formie publikacji w dzienniku urzędowym ULC

171.	X	PL010-0200	W jakim celu jest ustanowiona służba ruchu lotniczego zwana alarmową?	W celu zawiadomienia organów systemu poszukiwania i ratownictwa o statkach powietrznych potrzebujących pomocy i współdziałania z tymi organami	W celu zapobiegania zderzeniom statków powietrznych podczas lotu	W celu udzielania wskazówek i informacji użytecznych dla bezpiecznego i sprawnego wykonywania lotów	W celu zapewnienia załogom statków powietrznych niezbędnych danych meteorologicznych
172.	X	PL010-0201	W jakim celu jest ustanowiona służba ruchu lotniczego zwana służbą informacji powietrznej?	W celu udzielania wskazówek i informacji użytecznych dla bezpiecznego i sprawnego wykonywania lotów	W celu usprawnienia i utrzymywania uporządkowanego przepływu ruchu lotniczego	W celu zapewnienia załogom statków powietrznych niezbędnych danych meteorologicznych	W celu zawiadomienia organów systemu poszukiwania i ratownictwa o statkach powietrznych potrzebujących pomocy i współdziałania z tymi organami
173.	X	PL010-0202	W jakim celu jest ustanowiona służba ruchu lotniczego zwana służbą kontroli ruchu lotniczego?	W celu zapobiegania zderzeniom statków powietrznych podczas lotu,	W celu udzielania wskazówek i informacji użytecznych dla bezpiecznego i sprawnego wykonywania lotów	W celu zapewnienia załogom statków powietrznych niezbędnych danych meteorologicznych	W celu zawiadomienia organów systemu poszukiwania i ratownictwa o statkach powietrznych potrzebujących pomocy i współdziałania z tymi organami
174.	X	PL010-0204	W jakim celu powołano Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego?	Zapewnienie bezpiecznego i prawidłowego rozwoju międzynarodowego lotnictwa cywilnego na całym świecie	W celu porozumienia się przewoźników lotniczych na świecie	W celu ujednoczenia opłat nawigacyjnych za korzystanie z przestrzeni powietrznej	Żadna z odpowiedzi nie jest prawidłowa
175.	X	PL010-0205	W jakim celu ustanowiono służbę informacji lotniczej?	W celu zbierania i publikowania informacji lub danych lotniczych mających zasadnicze znaczenie dla bezpieczeństwa i regularności żeglugi powietrznej	W celu zapewnienia załogom statków powietrznych niezbędnych danych meteorologicznych	W celu zapewnienia pomocy statkom powietrznym w niebezpieczeństwie	W celu optymalizacji natężenia ruchu lotniczego

176.	X	PL010-0206	W jakim celu ustanowiono służbę meteorologiczną?	W celu zapewnienia załogom statków powietrznych niezbędnych danych meteorologicznych	W celu zbierania i publikowania informacji lub danych lotniczych mających zasadnicze znaczenie dla bezpieczeństwa i regularności żeglugi powietrznej	W celu zapewnienia pomocy statkom powietrznym w niebezpieczeństwie	W celu optymalizacji natężenia ruchu lotniczego
177.	X	PL010-0207	W jakim celu ustanowiono służbę meteorologiczną?	W celu zapewnienia organom służb ruchu lotniczego, organom systemu poszukiwania i ratownictwa oraz innym organom prowadzącym lub obsługującym żeglugę powietrzną niezbędnych danych meteorologicznych	W celu zbierania i publikowania informacji lub danych lotniczych mających zasadnicze znaczenie dla bezpieczeństwa i regularności żeglugi powietrznej	W celu zapewnienia pomocy statkom powietrznym w niebezpieczeństwie	W celu optymalizacji natężenia ruchu lotniczego
178.	X	PL010-0208	W jakim celu ustanowiono służbę meteorologiczną?	Żadna z odpowiedzi nie jest prawidłowa	W celu zapewnienia pomocy statkom powietrznym w niebezpieczeństwie	W celu optymalizacji natężenia ruchu lotniczego	W celu zbierania i publikowania informacji lub danych lotniczych mających zasadnicze znaczenie dla bezpieczeństwa i regularności żeglugi powietrznej
179.	X	PL010-0209	W jakim celu ustanowiono służbę poszukiwania i ratownictwa?	W celu zapewnienia pomocy statkom powietrznym w niebezpieczeństwie oraz uczestnikom wypadku lotniczego	W celu zbierania i publikowania informacji lub danych lotniczych mających zasadnicze znaczenie dla bezpieczeństwa i regularności żeglugi powietrznej	W celu zapewnienia załogom statków powietrznych niezbędnych danych meteorologicznych	Wszystkie z odpowiedzi są poprawne
180.	X	PL010-0210	W jakim celu ustanowiono służbę poszukiwania i ratownictwa?	Żadna z odpowiedzi nie jest prawidłowa	W celu zbierania i publikowania informacji lub danych lotniczych mających zasadnicze znaczenie dla bezpieczeństwa i regularności żeglugi powietrznej	W celu zapewnienia załogom statków powietrznych niezbędnych danych meteorologicznych	W celu optymalizacji natężenia ruchu lotniczego

181.	X	PL010-0211	W jakim przypadku można cofnąć albo zawiesić licencję lub wynikające z niej niektóre uprawnienia?	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	W przypadku stwierdzenia że członek personelu lotniczego utracił kwalifikacje do wykonywania określonych czynności lotniczych	W przypadku stwierdzenia że członek personelu lotniczego nie korzysta w pełni z praw publicznych	W przypadku stwierdzenia że członek personelu lotniczego nie posiada pełnej zdolności do czynności prawnych
182.	X	PL010-0212	W jakim przypadku można cofnąć albo zawiesić licencję lub wynikające z niej niektóre uprawnienia?	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	W przypadku stwierdzenia że członek personelu lotniczego utracił kwalifikacje do wykonywania określonych czynności lotniczych	W przypadku stwierdzenia że członek personelu lotniczego wykonując czynności lotnicze, do których uprawnia go licencja, zagraża bezpieczeństwu ruchu lotniczego	W przypadku stwierdzenia że członek personelu lotniczego nie posiada pełnej zdolności do czynności prawnych
183.	X	PL010-0213	W jakim przypadku można cofnąć albo zawiesić licencję lub wynikające z niej niektóre uprawnienia?	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	W przypadku stwierdzenia że członek personelu lotniczego nie spełnia wymagań w zakresie wieku	W przypadku stwierdzenia że członek personelu lotniczego nie spełnia wymagań w zakresie wykształcenia	W przypadku stwierdzenia że członek personelu lotniczego nie korzysta w pełni z praw publicznych
184.	X	PL010-0214	W jakim przypadku można cofnąć albo zawiesić licencję lub wynikające z niej niektóre uprawnienia?	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	W przypadku stwierdzenia że członek personelu lotniczego nie odpowiada wymaganiom w zakresie sprawności psychicznej i fizycznej potwierdzonym orzeczeniem o braku przeciwwskazań do wykonywania funkcji członka personelu lotniczego	W przypadku stwierdzenia że członek personelu lotniczego był skazany prawomocnym wyrokiem za popełnienie przestępstwa	W przypadku stwierdzenia że członek personelu lotniczego nie posiada pełnej zdolności do czynności prawnych
185.	X	PL010-0215	W jakim przypadku można cofnąć albo zawiesić licencję lub wynikające z niej niektóre uprawnienia?	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	W przypadku stwierdzenia że członek personelu lotniczego utracił kwalifikacje do wykonywania określonych czynności lotniczych	W przypadku stwierdzenia że członek personelu lotniczego nie spełnia wymagań w zakresie wieku	W przypadku stwierdzenia że członek personelu lotniczego nie spełnia wymagań w zakresie wykształcenia

186.	X	PL010-0216	W jakim przypadku można cofnąć albo zawiesić licencję lub wynikające z niej niektóre uprawnienia?	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	W przypadku stwierdzenia że członek personelu lotniczego wykonując czynności lotnicze, do których uprawnia go licencja, zagraża bezpieczeństwu ruchu lotniczego	W przypadku stwierdzenia że członek personelu lotniczego nie spełnia wymagań w zakresie wieku	W przypadku stwierdzenia że członek personelu lotniczego nie spełnia wymagań w zakresie wykształcenia
187.	X	PL010-0217	W jakim terminie może się odwołać osoba zainteresowana od orzeczenia centrum medycyny lotniczej?	W terminie 14 dni od dnia otrzymania orzeczenia	W terminie 7 dni od dnia otrzymania orzeczenia	W terminie 21 dni od dnia otrzymania orzeczenia	W terminie 10 dni od dnia otrzymania orzeczenia
188.	X	PL010-0218	W jakim terminie może się odwołać osoba zainteresowana od orzeczenia lekarza orzecznika?	W terminie 14 dni od dnia otrzymania orzeczenia	W terminie 7 dni od dnia otrzymania orzeczenia	W terminie 21 dni od dnia otrzymania orzeczenia	W terminie 10 dni od dnia otrzymania orzeczenia
189.	X	PL010-0219	W jakim terminie od dnia upływu ważności poprzedniej licencji, następuje, po sprawdzeniu wiadomości i umiejętności lotniczych wnioskodawcy, wydanie nowej licencji, która nie upoważnia do wykonywania lotów zarobkowych?	Przed upływem 2 lat	Przed upływem 3 lat	Przed upływem 5 lat	Przed upływem 4 lat
190.	X	PL010-0220	W lotach VFR nie należy startować ani lądować na lotnisku niekontrolowanym, którego przestrzeń powietrzna ma klasę G, jeżeli pułap chmur:	jest niższy niż minimalny określony dla danego rodzaju statku powietrznego na danym lotnisku	jest poniżej 150 m	jest niższy niż minimalny określony dla danego lotniska, lecz nie niższy niż 200 m	jest poniżej 450 m

191.	X	PL010-0221	W lotach VFR nie należy startować ani lądować na lotnisku niekontrolowanym, którego przestrzeń powietrzna ma klasę G, jeżeli widzialność przy ziemi:	jest mniejsza niż minimalna określona dla danego rodzaju statku powietrznego na danym lotnisku	jest mniejsza niż minimalna określona dla danego lotniska, lecz nie mniejsza niż 1500 m	jest mniejsza niż 3 km	jest mniejsza niż 5 km
192.	X	PL010-0222	W pobliżu lotniska przelatuje statek powietrzny bez łączności. Aby wydać temu statkowi polecenie lądowania na tym lotnisku informator AFIS nada sygnał świetlny:	serię błysków białych	serię błysków czerwonych	ciągły sygnał zielony	serią błysków zielonych
193.	X	PL010-0223	W pobliżu lotniska przelatuje statek powietrzny bez łączności. Aby wydać temu statkowi polecenie udzielenia pierwszeństwa drogi innym statkom powietrznym i kontynuowania krążenia, informator AFIS nada sygnał świetlny:	ciągły sygnał czerwony	serię błysków czerwonych	ciągły sygnał zielony	serią błysków zielonych
194.	X	PL010-0224	W polskiej przestrzeni powietrznej działa:	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym	W wydzielonych jej częściach cywilne lotniskowe organy służb ruchu lotniczego	W wydzielonych jej częściach wojskowe lotniskowe organy służb ruchu lotniczego lub właściwe organy wojskowe
195.	X	PL010-0225	W przypadku gdy statkowi powietrznemu grozi niebezpieczeństwo dowódca statku powietrznego jest zobowiązany?	Zastosować wszelkie niezbędne środki w celu ratowania pasażerów i załogi	Zastosować wszelkie niezbędne środki w celu ratowania statku powietrznego	Zastosować wszelkie niezbędne środki w celu ratowania przewożonej poczty	Żadna z odpowiedzi nie jest prawidłowa

196.	X	PL010-0226	W przypadku przedłużania ważności uprawnień lotniczych, od jakiego dnia liczy się ich ważność?	Od dnia upływu poprzedniego okresu ważności przedłużanych uprawnień lotniczych	Od dnia kiedy nastąpiło sprawdzenie wiadomości i umiejętności w celu przedłużenia ważności uprawnień lotniczych, nawet jeżeli odbywało się ono w momencie kiedy te uprawnienia były ważne	Od dnia kiedy nastąpiło sprawdzenie wiadomości i umiejętności w celu przedłużenia ważności uprawnień lotniczych, nawet jeżeli odbywało się ono w momencie kiedy te uprawnienia już nie były ważne	Żadna z odpowiedzi nie jest prawidłowa
197.	X	PL010-0227	W przypadku upływu 2 lat od dnia upływu ważności licencji, wydanie nowej licencji następuje?	Po odbyciu szkolenia wznawiającego w zakresie określonym w programie szkolenia	Po wyrażeniu zgody przez Prezesa ULC	Po wyrażeniu zgody przez ministra właściwego do spraw transportu	Żadna z odpowiedzi nie jest prawidłowa
198.	X	PL010-0228	W przypadku upływu 2 lat od dnia upływu ważności licencji, wydanie nowej licencji następuje?	Po złożeniu egzaminu przed Lotniczą Komisją Egzaminacyjną	Po wyrażeniu zgody przez Prezesa ULC	Po wyrażeniu zgody przez ministra właściwego do spraw transportu	Żadna z odpowiedzi nie jest prawidłowa
199.	X	PL010-0229	W przypadku wznawiania ważności uprawnień lotniczych, od jakiego dnia liczy się ich ważność?	Od dnia upływu poprzedniego okresu ważności wznawianych uprawnień lotniczych	Od dnia kiedy nastąpiło sprawdzenie wiadomości i umiejętności w celu wznowienia ważności uprawnień lotniczych, nawet jeżeli odbywało się ono w momencie kiedy te uprawnienia były ważne	Od dnia kiedy nastąpiło sprawdzenie wiadomości i umiejętności w celu wznowienia ważności uprawnień lotniczych, nawet jeżeli odbywało się ono w momencie kiedy te uprawnienia już nie były ważne	Żadna z odpowiedzi nie jest prawidłowa
200.	X	PL010-0230	W przypadku zaistnienia jakich przyczyn, przy badaniu prowadzonym przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych, Prezes ULC może zawiesić lub zatrzymać licencję?	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	W przypadku stwierdzenia że członek personelu lotniczego utracił kwalifikacje do wykonywania określonych czynności lotniczych	W przypadku stwierdzenia że członek personelu lotniczego nie korzysta w pełni z praw publicznych	W przypadku stwierdzenia że członek personelu lotniczego nie posiada pełnej zdolności do czynności prawnych



201.	X	PL010-0231	W przypadku zaistnienia jakich przyczyn, przy badaniu prowadzonym przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych, Prezes ULC może zawiesić lub zatrzymać licencję?	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	W przypadku stwierdzenia że członek personelu lotniczego utracił kwalifikacje do wykonywania określonych czynności lotniczych	W przypadku stwierdzenia że członek personelu lotniczego wykonując czynności lotnicze, do których uprawnia go licencja, zagraża bezpieczeństwu ruchu lotniczego	W przypadku stwierdzenia że członek personelu lotniczego nie posiada pełnej zdolności do czynności prawnych
202.	X	PL010-0232	W przypadku zawieszenia uprawnienia lotniczego wpisywanego do licencji, jej posiadacz ma obowiązek?	Niewłocznego zwrotu licencji Prezesowi ULC w celu dokonania wpisu o zawieszeniu uprawnienia lotniczego	Nie ma żadnego obowiązku	Niewłocznie zniszczyć druk licencji	Nie używać licencji
203.	X	PL010-0233	W razie przymusowego lądowania statku powietrznego, dowódca statku powietrznego?	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Wykonuje w imieniu właściciela statku powietrznego wszelkie czynności , jakie uzna za konieczne dla zabezpieczenia jego interesów	Wykonuje w imieniu użytkownika statku powietrznego wszelkie czynności , jakie uzna za konieczne dla zabezpieczenia jego interesów	Wykonuje w imieniu właściciela przewożonych rzeczy wszelkie czynności , jakie uzna za konieczne dla zabezpieczenia jego interesów
204.	X	PL010-0234	W razie uszkodzenia statku powietrznego, dowódca statku powietrznego?	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Wykonuje w imieniu właściciela statku powietrznego wszelkie czynności , jakie uzna za konieczne dla zabezpieczenia jego interesów	Wykonuje w imieniu użytkownika statku powietrznego wszelkie czynności , jakie uzna za konieczne dla zabezpieczenia jego interesów	Wykonuje w imieniu właściciela przewożonych rzeczy wszelkie czynności , jakie uzna za konieczne dla zabezpieczenia jego interesów
205.	X	PL010-0235	W skład obszaru kontrolowanego wchodzi:	Drogi lotnicze i rejony kontrolowane lotnisk (węzłów lotnisk)	Drogi lotnicze, rejony kontrolowane lotnisk (węzłów lotnisk) i strefy kontrolowane lotnisk	Drogi lotnicze, strefy kontrolowane lotnisk	Drogi lotnicze, rejony kontrolowane lotnisk (węzłów lotnisk), strefy kontrolowane lotnisk oraz przestrzeń powietrzna poza ich strukturą od FL 95 do FL 460

206.	X	PL010-0236	Według jakich przepisów odbywa się lot i manewrowanie statku powietrznego na obszarze niepodlegającym zwierzchnictwu żadnego państwa?	Zgodnie z przepisami międzynarodowymi	Zgodnie z przepisami polskimi	Zgodnie z przepisami kraju rejestracji danego statku powietrznego	Zgodnie z przepisami kraju z którego nastąpił start danego statku powietrznego
207.	X	PL010-0237	Według jakich przepisów odbywa się lot i manewrowanie statku powietrznego w granicach danego terytorium?	Zgodnie z przepisami obowiązującymi w granicach danego terytorium	Zgodnie z przepisami międzynarodowymi	Zgodnie z przepisami polskimi	Zgodnie z przepisami kraju rejestracji danego statku powietrznego
208.	X	PL010-0238	Według prawa jakiego państwa ocenia się prawa rzeczowe na statku powietrznym?	Według prawa państwa przynależności danego statku powietrznego	Według prawa państwa z którego terytorium wystartował dany statek powietrzny	Według prawa państwa na którego terytorium ląduje dany statek powietrzny	Według prawa państwa nad którego terytorium przelatuje dany statek powietrzny
209.	X	PL010-0239	Wykonywania jakich czynności zabrania się?	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Wykonywania czynności lotniczych przez osobę nieposiadającą licencji lub świadectwa kwalifikacji	Wykonywania przez członka personelu lotniczego czynności lotniczych nieobjętych jego licencją lub świadectwem kwalifikacji	Wykonywania przez członka personelu lotniczego czynności lotniczych niezgodnie z warunkami określonymi w licencji lub w świadectwach kwalifikacji
210.	X	PL010-0243	Zgodnie z rozporządzeniem M.I z dnia 9.10.2003 r. w sprawie ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące, z wyjątkiem przypadków tam określonych, lot VFR na samolocie wyposażonym w silnik inny niż tłokowy nad obszarami miast o liczbie mieszkańców od 25 000 do 50 000 nie powinien być wykonywany na wysokości mniejszej niż:	1000 m AGL	600 m AGL	1500 m AGL	2000 m AGL

211.	X	PL010-0244	Zgodnie z rozporządzeniem M. I. z dnia 9.10. 2003 r. w sprawie ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące, z wyjątkiem przypadków tam określonych, lot VFR na śmigłowcu lub samolocie o napędzie tłokowym nad obszarami miast o liczbie mieszkańców od 25000 do 50000 nie powinien być wykonywany na wysokości mniejszej niż:	500 m	600 m	1000m	2000 m
212.	X	PL010-0245	Zgodnie z rozporządzeniem M.I. z dnia 9.10. 2003r. w sprawie ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące z wyjątkiem przypadków tam określonych, lot VFR nad obszarami miast o liczbie mieszkańców od 50 000 do 100 000 nie powinien być wykonywany na wysokości mniejszej niż:	1000 m AGL	600 m AGL	1500 m AGL	2000 m AGL
213.	X	PL010-0246	Zgodnie z rozporządzeniem M.I. z dnia 9.10.2003r. w sprawie ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące z wyjątkiem przypadków tam określonych, lot VFR nad obszarami miast o liczbie mieszkańców powyżej 25 000 lot nie powinien być wykonywany na wysokości mniejszej niż 500 m nad:	poziomu terenu danego miasta	wierzchołka najwyższej przeszkody w promieniu 600 m od statku powietrznego	wierzchołka najwyższej przeszkody na terenie tego miasta	wierzchołka przeszkody, nad którą statek powietrzny aktualnie przelatuje
214.	X	PL010-0247	Zgodnie z rozporządzeniem M.I. z dnia 9.10. 2003r. w sprawie ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące, z wyjątkiem przypadków tam określonych, lot VFR nad obszarami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 000 nie powinien być wykonywany na wysokości mniejszej niż:	1500 m AGL	600 m AGL	1000 m AGL	2000 m AGL
215.	X	PL010-0248	Zgodnie z rozporządzeniem M.I. z dnia 9.10.2003r. w sprawie ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące , z wyjątkiem przypadków tam określonych, lot VFR nad obszarem zwartej zabudowy miasta stołecznego Warszawy nie powinien być wykonywany na wysokości mniejszej niż:	FL 70	600 m	1000m	1500 m

216.	X	PL010-0249	Osoba która była świadkiem nieszczęśliwego wypadku statku powietrznego jest obowiązana niezwłocznie zawiadomić:	Najbliższy organ Policji lub administracji publicznej	Prezesa ULC	Ministra właściwego do spraw transportu	Właściwą delegaturę ULC
217.	X	PL010-0250	Badaniom lotniczo lekarskim podlegają:	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Osoby ubiegające się o wydanie licencji członka personelu lotniczego	Osoby ubiegające się o wydanie świadectwa kwalifikacji	Osoby posiadające licencję członka personelu lotniczego
218.	X	PL010-0251	Członek personelu lotniczego obowiązany jest niezwłocznie zasięgnąć porady lekarza orzecznika w celu przeprowadzenia badań okolicznościowych i wykluczenia przeciwwskazań do wykonywania określonych czynności lotniczych w przypadku:	pogorszenia się sprawności psychicznej lub fizycznej, w takim stopniu, że może mieć to wpływ na jego zdolność do bezpiecznego wykonywania czynności lotniczych	pogorszenia się sprawności psychicznej w stopniu nie mającym wpływu na jego zdolność do bezpiecznego wykonywania czynności lotniczych	doznania urazu nie związanego z ograniczeniem sprawności, umożliwiające wykonywanie czynności członka personelu lotniczego	pogorszenia się sprawności fizycznej w stopniu nie mającym wpływu na jego zdolność do bezpiecznego wykonywania czynności lotniczych
219.	X	PL010-0252	Czy badania lotniczo-lekarskie są przeprowadzane odpłatnie?	Tak	Nie	Tak, ale tylko w przypadku, kiedy odbywają się poza Warszawą	Tak, ale tylko w przypadku, kiedy są przeprowadzane dla osób powyżej 30 roku życia
220.	X	PL010-0253	Czy użytkownik statku powietrznego wykonując czynności związane z przeglądami, naprawami i obsługą techniczną statku powietrznego, ma obowiązek powiadamiać Prezesa ULC o wszelkich zdarzeniach i okolicznościach mogących mieć istotne znaczenie dla zdatności statku powietrznego do lotu?	Tak.	Nie, użytkownik nie ma takiego obowiązku	Tak, ale tylko jeżeli statek powietrzny jest używany w przewozie	Tak, ale tylko jeżeli statek powietrzny jest używany w szkoleniu lotniczym

221.	X	PL010-0254	Czy zezwolenie kontroli ruchu lotniczego to upoważnienie dowódcy statku powietrznego do postępowania zgodnie z warunkami określonymi przez organ kontroli ruchu lotniczego?	Tak	Nie	Tak, jeśli nie zawiera granicy zezwolenia	Nie, jeśli jest określona granica zezwolenia
222.	X	PL010-0255	Dowódca statku powietrznego ma prawo decydować o:	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Zastosowaniu niezbędnych środków, łącznie ze środkami przymusu w stosunku do osób nie wykonujących jego poleceń	Zastosowaniu niezbędnych środków, łącznie ze środkami przymusu w stosunku do osób zagrażających bezpieczeństwu lotu lub porządkowi na pokładzie statku powietrznego	Zatrzymaniu osoby podejrzanej o popełnienie przestępstwa na statku powietrznym do czasu przekazania jej właściwym organom
223.	X	PL010-0256	Dowódca statku powietrznego ma prawo decydować o:	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Zatrzymaniu osoby zagrażającej porządkowi na pokładzie statku powietrznego do czasu przekazania jej właściwym organom	Zatrzymaniu osoby zagrażającej bezpieczeństwu lotu do czasu przekazania jej właściwym organom	Zastosowaniu niezbędnych środków, łącznie ze środkami przymusu w stosunku do osób nie wykonujących jego poleceń
224.	X	PL010-0291	Kiedy następuje skreślenie członka personelu lotniczego z rejestru personelu lotniczego?	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	W razie śmierci albo uznania za zmarłego	W razie cofnięcia wszystkich licencji	W razie upływu terminu 3 lat od dnia upływu terminu ważności licencji
225.	X	PL010-0292	Kiedy następuje skreślenie członka personelu lotniczego z rejestru personelu?	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	W razie śmierci albo uznania za zmarłego	W razie cofnięcia wszystkich świadectw kwalifikacji	W razie upływu terminu 3 lat od dnia upływu terminu ważności świadectw kwalifikacji

226.	X	PL010-0293	Kiedy następuje, przywrócenie na wniosek zainteresowanego licencji, która została zawieszona?	Kiedy upłynął okres zawieszenia licencji	Kiedy zgodę wyrazi Prezes ULC	Kiedy zgodę wyrazi Minister właściwy do spraw transportu	Kiedy upłynie termin ważności licencji
227.	X	PL010-0294	Kiedy państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym oraz cywilne lotniskowe organy służby ruchu lotniczego i właściwe organy wojskowe mogą wezwać statek powietrzny do wylądowania na wskazanym lotnisku lub do wykonania innych poleceń?	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Gdy statek powietrzny przekroczył granicę państwową bez wymaganego zezwolenia lub niezgodnie z warunkami zezwolenia	Gdy statek powietrzny wykonuje lot wbrew zakazom ustalonym w danej przestrzeni powietrznej	Gdy istnieją uzasadnione obawy, aby sądzić, że statek powietrzny jest użyty do działań sprzecznych z prawem
228.	X	PL010-0295	Kiedy państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym oraz cywilne lotniskowe organy służby ruchu lotniczego i właściwe organy wojskowe mogą wezwać statek powietrzny do wylądowania na wskazanym lotnisku lub do wykonania innych poleceń?	Gdy statek powietrzny przekroczył granicę państwową bez wymaganego zezwolenia lub niezgodnie z warunkami zezwolenia	Gdy warunki meteorologiczne uległy pogorszeniu poniżej minimów pilota	Wszystkie odpowiedzi są poprawne	Gdy na pokładzie statku powietrznego znajduje się osoba obłożnie chora
229.	X	PL010-0296	Kiedy państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym oraz cywilne lotniskowe organy służby ruchu lotniczego i właściwe organy wojskowe mogą wezwać statek powietrzny do wylądowania na wskazanym lotnisku lub do wykonania innych poleceń?	Gdy statek powietrzny wykonuje lot wbrew zakazom ustalonym w danej przestrzeni powietrznej	Gdy warunki meteorologiczne uległy pogorszeniu poniżej minimów pilota	Żadna z odpowiedzi nie jest poprawna	Gdy warunki meteorologiczne uległy pogorszeniu poniżej minimów dla danej klasy przestrzeni powietrznej
230.	X	PL010-0297	Kiedy państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym oraz cywilne lotniskowe organy służby ruchu lotniczego i właściwe organy wojskowe mogą wezwać statek powietrzny do wylądowania na wskazanym lotnisku lub do wykonania innych poleceń?	Gdy istnieją uzasadnione obawy, aby sądzić, że statek powietrzny jest użyty do działań sprzecznych z prawem	Gdy warunki meteorologiczne uległy pogorszeniu poniżej minimów pilota	Żadna z odpowiedzi nie jest poprawna	Gdy warunki meteorologiczne uległy pogorszeniu poniżej minimów dla danej klasy przestrzeni powietrznej

231.	X	PL010-0299	Kogo zaliczamy do personelu wchodzącego w skład załóg statków powietrznych, któremu wydaje się licencje?	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Pilot szybowcowy	Pilot balonu wolnego	Pilot wiatrakowcowy turystyczny
232.	X	PL010-0300	Kto może wnosić i używać na pokładzie statku powietrznego broń palną i gazową, materiały wybuchowe oraz urządzenia, środki, substancje mogące stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa lotu lub pasażerów?	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Żołnierze Wojskowych Służb Informacyjnych podczas wykonywania czynności służbowych	Funkcjonariusze Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego podczas wykonywania czynności służbowych	Funkcjonariusze Agencji Wywiadu podczas wykonywania czynności służbowych
233.	X	PL010-0301	Kto może wnosić i używać na pokładzie statku powietrznego broń palną i gazową, materiały wybuchowe oraz urządzenia, środki, substancje mogące stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa lotu lub pasażerów?	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Funkcjonariusze Policji podczas wykonywania czynności służbowych	Funkcjonariusze Straży Granicznej podczas wykonywania czynności służbowych	Funkcjonariusze Biura Ochrony Rządu podczas wykonywania czynności służbowych
234.	X	PL010-0303	Kto ponosi odpowiedzialność za szkody spowodowane ruchem statków powietrznych?	Osoba która bezprawnie używa statku powietrznego i solidarnie osoba wpisana do rejestru statków powietrznych jako użytkownik chyba że udowodni że w danym czasie osobą eksploatującą była inna osoba lub że użycie statku powietrznego nastąpiło bez jej winy	Osoba która przekazała prawo używania statku powietrznego nawet jeżeli nie zachowała prawa decydowania w sprawach wykonywania lotu	Osoba eksploatująca statek powietrzny, nawet jeżeli nie używała go w czasie spowodowania szkody	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe
235.	X	PL010-0304	Kto ponosi odpowiedzialność za szkody spowodowane ruchem statków powietrznych?	Osoba która bezprawnie używa statku powietrznego i solidarnie osoba która przekazała prawo używania statku powietrznego jeżeli zachowała prawo decydowania w sprawach wykonywania lotu, chyba że użycie statku powietrznego nastąpiło bez jej winy	Osoba wpisana do rejestru statków powietrznych jako użytkownik nawet jeżeli udowodni że w danym czasie osobą eksploatującą była inna osoba	Osoba eksploatująca statek powietrzny, nawet jeżeli nie używała go w czasie spowodowania szkody	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe

236.	X	PL010-0305	Kto prowadzi listę centrów medycyny lotniczej?	Prezes ULC	Minister właściwy do spraw transportu	Naczelnny Lekarz	Kasa chorych na terenie której centrum medycyny lotniczej działa
237.	X	PL010-0306	Kto prowadzi listę lekarzy orzeczników?	Prezes ULC	Minister właściwy do spraw transportu	Naczelnny Lekarz	Kasa chorych na terenie której dany lekarz orzecznik działa
238.	X	PL010-0310	Mając na względzie przeciwdziałanie oddziaływaniu lotnictwa cywilnego na środowisko oraz wymagania wynikające z przepisów międzynarodowych, Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw środowiska może:	W drodze rozporządzenia wprowadzić częściowy lub całkowity zakaz lotów dla statków powietrznych niespełniających wymogów ochrony środowiska w zakresie ochrony przed hałasem	W drodze uchwały wprowadzić częściowy zakaz lotów dla statków powietrznych	W drodze uchwały wprowadzić częściowy lub całkowity zakaz lotów dla statków powietrznych niespełniających wymogów ochrony środowiska w zakresie ochrony przed hałasem	W drodze rozporządzenia wprowadzić częściowy zakaz lotów dla statków powietrznych
239.	X	PL010-0312	Na jaki okres czasu Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej ministrami właściwymi do spraw wewnętrznych oraz środowiska może wprowadzać zakazy lub ograniczenia lotów nad obszarem całego państwa albo jego części?	Na czas dłuższy niż 3 miesiące	Na czas dłuższy niż 6 miesięcy	Na czas krótszy niż 3 miesiące	Na czas krótszy niż 1 miesiąc
240.	X	PL010-0313	Na jakich statkach powietrznych można przeprowadzić praktyczne szkolenie na ziemi i w locie?	Wszystkie odpowiedzi są poprawne	Na statkach powietrznych mających wymagane znaki rozpoznawcze	Na państwowych statkach powietrznych	Na statkach powietrznych wpisanych do polskiego lub obcego rejestru cywilnych statków powietrznych



241.	X	PL010-0315	Oprócz służb ruchu lotniczego statkom powietrznym wykonującym loty w polskiej przestrzeni powietrznej zapewnia się:	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Służbę informacji lotniczej	Służbę meteorologiczną	Służbę poszukiwania i ratownictwa
242.	X	PL010-0316	Oprócz służb ruchu lotniczego statkom powietrznym wykonującym loty w polskiej przestrzeni powietrznej zapewnia się:	Żadna z odpowiedzi nie jest poprawna	Służbę alarmową	Służbę kontroli ruchu lotniczego	Służbę informacji powietrznej
243.	X	PL010-0317	Osoba która była świadkiem nieszczęśliwego wypadku statku powietrznego jest obowiązana niezwłocznie zawiadomić:	Służby bezpieczeństwa i porządku publicznego, mogące udzielić pomocy	Prezesa ULC	Ministra właściwego do spraw transportu	Właściwą delegaturę ULC
244.	X	PL010-0318	Osoba która była świadkiem nieszczęśliwego wypadku statku powietrznego jest obowiązana niezwłocznie zawiadomić:	Jednostki ochrony przeciwpożarowej, mogące udzielić pomocy	Prezesa ULC	Ministra właściwego do spraw transportu	Właściwą delegaturę ULC
245.	X	PL010-0319	Osoba która była świadkiem przymusowego lądowania statku powietrznego jest obowiązana niezwłocznie zawiadomić:	Najbliższy organ Policji lub administracji publicznej	Prezesa ULC	Ministra właściwego do spraw transportu	Właściwą delegaturę ULC

246.	X	PL010-0320	Osoba która była świadkiem przymusowego lądowania statku powietrznego jest obowiązana niezwłocznie zawiadomić:	Służby bezpieczeństwa i porządku publicznego, mogące udzielić pomocy	Prezesa ULC	Ministra właściwego do spraw transportu	Właściwą delegaturę ULC
247.	X	PL010-0322	Osoba która odnalazła porzucony statek powietrzny lub jego szczątki jest obowiązana niezwłocznie zawiadomić:	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Najbliższy organ Policji lub administracji publicznej	Służby bezpieczeństwa i porządku publicznego, mogące udzielić pomocy	Jednostki ochrony przeciwpożarowej, mogące udzielić pomocy
248.	X	PL010-0323	Osoba która odnalazła porzucony statek powietrzny lub jego szczątki jest obowiązana niezwłocznie zawiadomić:	Najbliższy organ Policji lub administracji publicznej	Prezesa ULC	Ministra właściwego do spraw transportu	Właściwą delegaturę ULC
249.	X	PL010-0324	Osoba która odnalazła porzucony statek powietrzny lub jego szczątki jest obowiązana niezwłocznie zawiadomić:	Służby bezpieczeństwa i porządku publicznego, mogące udzielić pomocy	Prezesa ULC	Ministra właściwego do spraw transportu	Właściwą delegaturę ULC
250.	X	PL010-0325	Osoba która odnalazła porzucony statek powietrzny lub jego szczątki jest obowiązana niezwłocznie zawiadomić:	Jednostki ochrony przeciwpożarowej, mogące udzielić pomocy	Prezesa ULC	Ministra właściwego do spraw transportu	Właściwą delegaturę ULC

251.	X	PL010-0327	Przy kim działa stała, niezależna Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych prowadząca badania wypadków i incydentów lotniczych?	Przy Ministrze właściwym do spraw transportu,	Przy Prezesie Urzędu lotnictwa Cywilnego,	Przy Radzie Ministrów,	Przy Prezydencie RP,
252.	X	PL010-0329	W czasie lotów zabrania się dokonywania wszelkich zrzutów ze statku powietrznego z wyjątkiem zrzutów dokonywanych na potrzeby?	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Poszukiwań i ratownictwa	Sportu i obsługi imprez masowych	reklamy
253.	X	PL010-0330	W czasie lotów zabrania się dokonywania wszelkich zrzutów ze statku powietrznego z wyjątkiem zrzutów dokonywanych na potrzeby?	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Gospodarki rolnej i leśnej	Doświadczeń i szkoleń	Służby zdrowia
254.	X	PL010-0337	W przypadku negatywnego wyniku sprawdzenia wiadomości lub umiejętności lotniczych dokonywanych w celu przedłużenia uprawnień lotniczych:	Prezes ULC zawieszają ważność uprawnień przez dokonanie odpowiedniego wpisu do licencji	Prezes ULC zabiera licencję w której jest wpisane uprawnienie	Prezes ULC dokonuje wykreślenie członka personelu lotniczego z rejestru członków personelu lotniczego	Minister właściwy do spraw transportu zawieszają ważność uprawnień przez dokonanie odpowiedniego wpisu do licencji
255.	X	PL010-0338	W przypadku negatywnego wyniku sprawdzenia wiadomości lub umiejętności lotniczych dokonywanych w celu przedłużenia uprawnień lotniczych:	W protokole sprawdzenia wiadomości i umiejętności lotniczych wskazuje się zakres dodatkowego szkolenia niezbędnego do przywrócenia uprawnień	Prezes ULC zabiera licencję w której jest wpisane uprawnienie	Prezes ULC dokonuje wykreślenie członka personelu lotniczego z rejestru członków personelu lotniczego	Minister właściwy do spraw transportu zawieszają ważność uprawnień przez dokonanie odpowiedniego wpisu do licencji

256.	X	PL010-0339	W przypadku negatywnego wyniku sprawdzenia wiadomości lub umiejętności lotniczych dokonywanych w celu wznowienia uprawnień lotniczych:	Prezes ULC zawiesza ważność uprawnień przez dokonanie odpowiedniego wpisu do licencji	Prezes ULC zabiera licencję w której jest wpisane uprawnienie	Prezes ULC dokonuje wykreślenie członka personelu lotniczego z rejestru członków personelu lotniczego	Minister właściwy do spraw transportu zawiesza ważność uprawnień przez dokonanie odpowiedniego wpisu do licencji
257.	X	PL010-0345	W przypadku utraty ważności poprzedniej licencji nową wydaje się po załączeniu do wniosku dokumentów potwierdzających ukończenie szkolenia lotniczego wznowiającego wiadomości oraz umiejętności lotnicze oraz:	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Dokumenty potwierdzające spełnienie wymagań dotyczących sprawności psychicznej i fizycznej	Dokumenty potwierdzające spełnienie odpowiednich wymagań dotyczących praktyki lotniczej	Dokumenty potwierdzające spełnienie odpowiednich wymagań dotyczących szkolenia lotniczego teoretycznego i praktycznego
258.	X	PL010-0346	Czy odpowiedzialność za szkody spowodowane ruchem statków powietrznych powstaje, jeżeli szkoda wynika z samego faktu przelotu statku powietrznego?	Nie, jeżeli przelot statku powietrznego odbywał się zgodnie z przepisami	Tak.	Nie, nawet jeżeli przelot statku powietrznego odbywał się niezgodnie z przepisami	Żadna z odpowiedzi nie jest poprawna
259.	X	PL010-0347	Czy pracownik Urzędu Lotnictwa Cywilnego, przysługuje prawo zabezpieczenia statku powietrznego używanego przez osoby nieuprawnione w celu niedopuszczenia do dalszego jego użytkowania?	Tak, ale tylko po okazaniu legitymacji służbowej,	Nie,	Tak, ale tylko za potwierdzoną zgodą Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego,	Tak, ale tylko na terenie międzynarodowych portów lotniczych,
260.	X	PL010-0348	Każdy statek powietrzny, pojazd lub osoby znajdujące się na polu manewrowym i w pobliżu tego pola lub też ruch odbywający się w pobliżu lotniska, które mogą stanowić niebezpieczeństwo dla zainteresowanych statków powietrznych, to:	lokalny ruch zasadniczy	lotniczy ruch zasadniczy	lotniskowy ruch zasadniczy	lotniskowy ruch kolizyjny

261.	X	PL010-0349	Które loty międzynarodowe nie wymagają uzyskania zezwolenia?	Międzynarodowe loty niehandlowe polskich cywilnych statków powietrznych	Międzynarodowe loty handlowe obcych przewoźników z lądowaniem handlowym na terytorium RP	Międzynarodowe nieregularne niehandlowe statków powietrznych państw które nie są stronami Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe
262.	X	PL010-0350	Lot VFR na i powyżej FL 100 w przestrzeni powietrznej klasy C może być wykonany, jeżeli widzialność w locie jest nie mniejsza niż:	8 km	1500 m	5 km	10 km
263.	X	PL010-0351	Meldunek „Na krótkiej prostej” jest podawany, gdy statek pow. znajdujący się w kręgu nadlotniskowym wykonuje zakręt do podejścia końcowego w odległości od punktu przyziemienia mniejszej niż:	4 NM	4 km	15 km	8 NM
264.	X	PL010-0352	Nie mając przydzielonego indywidualnego kodu SSR, wlatując w locie IFR w przestrzeń powietrzną, gdzie na potrzeby służby ruchu lotniczego wykorzystywany jest radar wtórny, dowódca statku powietrznego wyposażonego w transponder powinien włączyć go w modzie A na kod:	2000	7000	7600	każdy dowolny kod w modzie A
265.	X	PL010-0353	Przy wykonywaniu lotów międzynarodowych statek powietrzny jest obowiązany przestrzegać?	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Przepisów ruchu lotniczego właściwych dla obszaru, w którym ruch się odbywa	Poleceń otrzymanych od państwowego statku powietrznego państwa nad, którego terytorium lot się odbywa, nakazujących lądowania na wskazanym lotnisku lub inne postępowanie załogi	Poleceń organów państwa, nad którego terytorium lot się odbywa,

266.	X	PL010-0354	Służba informacji powietrznej w przestrzeni klasy F:	nie ma obowiązku zapewniania separacji między statkami powietrznymi	ma obowiązek zapewnić separację między statkami powietrznymi wykonującymi loty IFR i loty VFR	ma obowiązek zapewnić separację między statkami powietrznymi wykonującymi loty VFR – spec i loty IFR	ma obowiązek zapewnić separację między statkami powietrznymi wykonującymi loty IFR i loty IFR
267.	X	PL010-0355	Teren, nad którym jest wykonywany lot VFR, wznosi się do wysokości 300m AMSL (elewacja terenu). Lot ten na wys. 1350 m AMSL może być wykonany, jeżeli odległość pozioma od chmur jest:	nie mniejsza niż 1500m	nie mniejsza niż 3 km	nie mniejsza niż 5 km	nieokreślona - z dala od chmur
268.	X	PL010-0356	Z wyjątkiem przypadków gdy jest to konieczne do startu lub lądowania oraz z wyjątkiem statków powietrznych lotnictwa państwowego, lot VFR poza gęstą zabudową miast lub osiedli lub poza zgromadzeniem osób na otwartym powietrzu nie powinien być wykonywany na wysokości mniejszej niż:	150 m AGL	100 m AGL	300 m AGL	600 m AGL
269.	X	PL010-0358	AFIL to :	plan lotu złożony z powietrza	rodzaj ograniczenia ATFM	procedura składania powtarzalnego planu lotu	skrót oznaczający "aerodrome flight information facility location"
270.	X	PL010-0359	Bieżący plan lotu, czyli plan lotu wraz z ewentualnymi zmianami wynikającymi z kolejnych zezwoleń to:	CPL - Current flight plan	FPL - Filled flight plan	AFIL - Flight plan filled in the air	SPL – Supplementary Flight Plan

271.	X	PL010-0360	Co nazywamy portem lotniczym?	Jest to lotnisko użytku publicznego, wykorzystywane do lotów handlowych	Jest to lotnisko użytku niepublicznego, posiadające czasowe przejście graniczne	Jest to lotnisko posiadające zarządzającego lotniskiem	Jest to lotnisko użytku publicznego posiadające ustanowioną procedurę podejścia wg przepisów IFR
272.	X	PL010-0361	Co to jest lotnictwo ogólne?	Wykonywanie lotów statkami powietrznymi innymi niż zarobkowy przewóz lotniczy	Świadczenie usług lotniczych przy użyciu statków powietrznych innych niż przewóz lotniczy	Przewóz pasażerów, bagażu, poczty	Żadna z odpowiedzi nie jest prawidłowa
273.	X	PL010-0362	Członek personelu lotniczego jest obowiązany powstrzymać się od wykonywania czynności lotniczych w przypadku gdy?	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Odczuwa dolegliwość fizyczną lub psychiczną, która utrudnia mu wykonywanie tych czynności w sposób bezpieczny	Znajduje się pod wpływem leków ograniczających sprawność psychiczną lub fizyczną	Znajduje się pod wpływem alkoholu
274.	X	PL010-0363	Czy działalność organizacji lotniczej, niebędącej ośrodkiem szkolenia lotniczego podlega certyfikacji?	Tak	Nie	Tak, ale tylko w przypadku kiedy organizacja ma zamiar szkolić w zakresie szerszym niż określony w rozporządzeniu w sprawie licencjonowania personelu lotniczego	Tak, ale tylko w przypadku kiedy organizacja ma zamiar przeprowadzić szkolenie na statkach powietrznych o masie przekraczającej 5700 kg.
275.	X	PL010-0364	Czy działalność ośrodka szkolenia lotniczego podlega certyfikacji?	Tak	Nie	Tak, ale tylko w przypadku kiedy ośrodek chce wykonywać szkolenia na statkach powietrznych o masie powyżej 5700 kg	Tak, ale tylko w przypadku kiedy ośrodek chce wykonywać szkolenia na śmigłowcach

276.	X	PL010-0365	Czy lotnisko, z którego nastąpi odlot może być również lotniskiem zapasowym?	Tak	Nie	tak, jeśli są na nim warunki meteorologiczne wystarczające do startu	tak, jeśli są na nim warunki VMC
277.	X	PL010-0367	Czy obcy statek powietrzny i jego załoga przebywający na terytorium RP mogą zostać poddane inspekcji, a ich dokumenty sprawdzone przez polskie organy administracji lotniczej?	Tak	Nie	Tak, ale tylko jeżeli użytkownik statku powietrznego wyrazi na to zgodę	Tak, ale tylko jeżeli właściciel statku powietrznego wyrazi na to zgodę
278.	X	PL010-0368	Czy organizacja lotnicza, nie będąca ośrodkiem szkolenia lotniczego, może dopuścić do szkolenia teoretycznego kandydata, który nie posiada wykształcenia określonego w ustawie dla danej licencji?	Tak, jeżeli pobiera naukę, po ukończeniu której spełni to wymaganie oraz po udokumentowanym stwierdzeniu, że posiada wiedzę wystarczającą do opanowania przedmiotów szkolenia teoretycznego	Nie, nie ma takiej możliwości	Tak, jest to dopuszczalne za zgodą Prezesa ULC	Jest, to dopuszczalne za zgodą kierownictwa szkoły do której uczęszcza kandydat
279.	X	PL010-0369	Czy organizacja prowadząca szkolenie lotnicze niezarobkowo, może prowadzić szkolenie po tym, jak minął okres ważności jego certyfikatu?	Nie	Tak, ale musi otrzymać zgodę Prezesa ULC	Tak, ale musi otrzymać zgodę Ministra właściwego do spraw transportu	Tak, ale jeżeli od utraty ważności certyfikatu nie minął okres dłuższy niż 14 dni
280.	X	PL010-0370	Czy organizacja prowadząca szkolenie lotnicze niezarobkowo, może prowadzić szkolenie w zakresie nie objętym certyfikatem?	Nie	Tak, ale musi otrzymać zgodę Prezesa ULC	Tak, ale musi otrzymać zgodę Ministra właściwego do spraw transportu	Tak, ale jeżeli uzyska certyfikat w ciągu 14 dni od chwili rozpoczęcia takiego szkolenia



281.	X	PL010-0371	Czy ośrodek szkolenia lotniczego może dopuścić do szkolenia teoretycznego kandydata, który nie posiada wykształcenia określonego w ustawie dla danej licencji?	Tak, jeżeli pobiera naukę, po ukończeniu której spełni to wymaganie oraz po udokumentowanym stwierdzeniu, że posiada wiedzę wystarczającą do opanowania przedmiotów szkolenia teoretycznego	Nie, nie ma takiej możliwości	Tak, jest to dopuszczalne za zgodą Prezesa ULC	Jest, to dopuszczalne za zgodą kierownictwa szkoły do której uczęszcza kandydat
282.	X	PL010-0372	Czy ośrodek szkolenia lotniczego może prowadzić szkolenie po tym, jak minął okres ważności jego certyfikatu?	Nie	Tak, ale musi otrzymać zgodę Prezesa ULC	Tak, ale musi otrzymać zgodę Ministra właściwego do spraw transportu	Tak, ale jeżeli od utraty ważności certyfikatu nie minął okres dłuższy niż 14 dni
283.	X	PL010-0373	Czy ośrodek szkolenia lotniczego może prowadzić szkolenie w zakresie nie objętym certyfikatem?	Nie	Tak, ale musi otrzymać zgodę Prezesa ULC	Tak, ale musi otrzymać zgodę Ministra właściwego do spraw transportu	Tak, ale jeżeli uzyska certyfikat w ciągu 14 dni od chwili rozpoczęcia takiego szkolenia
284.	X	PL010-0374	Czy pilot samolotowy turystyczny może posiadać uprawnienie do lotów wg wskazań przyrządów?	Tak, pod warunkiem posiadania orzeczenia lotniczo-lekarskiego klasy I, lub rozszerzonego klasy II	Nie, nie ma takiej możliwości	Tak	Tak, pod warunkiem posiadania orzeczenia lotniczo-lekarskiego klasy III
285.	X	PL010-0375	Czy pilot samolotowy turystyczny może posiadać uprawnienie do lotów wg wskazań przyrządów?	Tak, pod warunkiem posiadania orzeczenia lotniczo-lekarskiego klasy II ze stwierdzeniem braku przeciwwskazań do wykonywania lotów IFR	Nie, nie ma takiej możliwości	Tak	Tak, pod warunkiem posiadania orzeczenia lotniczo-lekarskiego klasy III

286.	X	PL010-0376	Czy pracownikom Urzędu Lotnictwa Cywilnego, przysługuje prawo dostępu do materiałów, dokumentów oraz innych danych niezbędnych do przeprowadzenia kontroli, a także sporządzania ich kopii ?	Tak, ale tylko po okazaniu legitymacji służbowej,	Nie,	Tak, ale tylko za potwierdzoną zgodą Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego,	Tak, ale bez prawa sporządzania kopii tych dokumentów,
287.	X	PL010-0377	Czy pracownikom Urzędu Lotnictwa Cywilnego, przysługuje prawo przeprowadzania oględzin statku powietrznego wykorzystywanego do działalności lotniczej?	Tak, ale tylko po okazaniu legitymacji służbowej,	Nie,	Tak, ale tylko za potwierdzoną zgodą Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego,	Tak, ale tylko na terenie międzynarodowych portów lotniczych,
288.	X	PL010-0378	Czy pracownikom Urzędu Lotnictwa Cywilnego, przysługuje prawo wykonywania czynności kontrolno-pomiarowych badań statków powietrznych wykorzystywanych do prowadzenia działalności lotniczej?	Tak, ale tylko po okazaniu legitymacji służbowej,	Nie,	Tak, ale tylko za potwierdzoną zgodą Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego,	Tak, ale tylko na terenie międzynarodowych portów lotniczych,
289.	X	PL010-0379	Czy pracownikom Urzędu Lotnictwa Cywilnego, przysługuje prawo zabezpieczenia statku powietrznego znajdującego się w nieodpowiednim stanie technicznym w celu niedopuszczenia do dalszego jego używania?	Tak, ale tylko po okazaniu legitymacji służbowej,	Nie,	Tak, ale tylko za potwierdzoną zgodą Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego,	Tak, ale tylko na terenie międzynarodowych portów lotniczych,
290.	X	PL010-0380	Czy pracownikom Urzędu Lotnictwa Cywilnego, przysługuje prawo zabezpieczenia statku powietrznego znajdującego się w nieodpowiednim stanie technicznym w przypadku naruszenia zasad jego użytkowania?	Tak, ale tylko po okazaniu legitymacji służbowej,	Nie,	Tak, ale tylko za potwierdzoną zgodą Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego,	Tak, ale tylko na terenie międzynarodowych portów lotniczych,

291.	X	PL010-0381	Czy usługi państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym są świadczone odpłatnie?	Tak	Nie	Tak, ale tylko w stosunku do podmiotów zagranicznych	Nie, ale tylko w stosunku do podmiotów polskich
292.	X	PL010-0382	Czym charakteryzuje się organizacja lotnicza, nie będąca ośrodkiem szkolenia lotniczego?	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Prowadzi szkolenie niezarobkowo	Prowadzi szkolenie wyłącznie dla swoich członków	Prowadzi szkolenie jako działalność statutową
293.	X	PL010-0383	Czym się charakteryzuje szkolenie praktyczne na ziemi i w locie?	Nauczaniem umiejętności praktycznych – dla pilotów wszystkich specjalności	Nauczaniem wiedzy lotniczej – dla wszystkich specjalności członków personelu lotniczego	Nauczaniem naziemnym kontrolerów ruchu lotniczego	Odbyciem nadzorowanej praktyki lotniczej
294.	X	PL010-0384	Czym się charakteryzuje teoretyczne szkolenie lotnicze?	Nauczaniem wiedzy lotniczej – dla wszystkich specjalności członków personelu lotniczego	Nauczaniem umiejętności praktycznych – dla pilotów wszystkich specjalności	Nauczaniem umiejętności praktycznych – dla mechaników pokładowych	Nauczaniem naziemnym kontrolerów ruchu lotniczego
295.	X	PL010-0385	Dla jakich specjalności personelu lotniczego są wymagane licencje?	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Personel wchodzący w skład załóg statków powietrznych	Skoczek spadochronowy zawodowy	Mechanik poświadczania obsługi statku powietrznego

296.	X	PL010-0386	Dla jakich specjalności personelu lotniczego są wymagane licencje?	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Kontroler ruchu lotniczego	Dyspozytor lotniczy	Informator służby informacji powietrznej
297.	X	PL010-0389	Do lotniska dolatuje statek powietrzny bez łączności. Pilot dostrzegł nadaną z miejsca kierowania lotami w jego kierunku serię błysków białych. Oznacza to, że:	należy lądować na tym lotnisku i kołować do płyty postojowej	zezwała się lądować;	należy dać pierwszeństwo drogi innym statkom powietrznym i kontynuować okrążenie	lotnisko nie jest bezpieczne, nie lądować
298.	X	PL010-0390	Do lotniska dolatuje statek powietrzny bez łączności. Pilot dostrzegł nadany z miejsca kierowania lotami w jego kierunku ciągły sygnał czerwony. Oznacza to, że:	należy dać pierwszeństwo drogi innym statkom powietrznym i kontynuować okrążenie	lotnisko nie jest bezpieczne, nie lądować	zezwała się lądować	należy lądować na tym lotnisku i kołować do płyty postojowej
299.	X	PL010-0391	Dowódca samolotu lecącego z lotniska „AAAA” do lotniska „BBBB”, lotnisko zapasowe „CCCC”, zgłosił, że ma na pokładzie chorego pasażera wymagającego natychmiastowej pomocy lekarskiej. Otrzymał zezwolenie na zniżanie i lądowanie na lotnisku „DDDD”. W tej sytuacji wykona lądowanie:	przymusowe	techniczne	awaryjne	zwykle
300.	X	PL010-0392	Dowódca statku powietrznego ma prawo decydować o:	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Zastosowaniu niezbędnych środków, łącznie ze środkami przymusu w stosunku do osób nie wykonujących jego poleceń	Zastosowaniu niezbędnych środków, łącznie ze środkami przymusu w stosunku do osób zagrażających bezpieczeństwu lotu lub porządkowi na pokładzie statku powietrznego	Zatrzymaniu osoby podejrzanej o popełnienie przestępstwa na statku powietrznym do czasu przekazania jej właściwym organom

301.	X	PL010-0393	Dowódca statku powietrznego ma prawo decydować o:	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Zatrzymaniu osoby zagrażającej porządkowi na pokładzie statku powietrznego do czasu przekazania jej właściwym organom	Zatrzymaniu osoby zagrażającej bezpieczeństwu lotu do czasu przekazania jej właściwym organom	Zastosowaniu niezbędnych środków, łącznie ze środkami przymusu w stosunku do osób nie wykonujących jego poleceń
302.	X	PL010-0394	Dowódca uprowadzanego statku powietrznego, jeżeli nie ma innej możliwości powiadomienia służby ruchu lotniczego o wymuszonej zmianie trasy lotu, powinien:	Zmienić wysokość lotu o 500 ft (1000 ft powyżej FL 410).	Wykonywać skręty o 360 stopni w regularnych odstępach czasu	Zmienić wysokość lotu o 1000 ft (2000 ft powyżej FL410).	Wykonywać regularne skręty o 180 stopni w lewo i prawo co 3 minuty
303.	X	PL010-0395	Gdy dowódca statku powietrznego wykonując lot kontrolowany przewiduje, że czas przelotu nad następnym obowiązkowym punktem meldowania lub nad granicą rejonu informacji powietrznej, albo nad lotniskiem docelowym, w zależności od tego, który z powyższych punktów będzie pierwszy, różni się od czasu, który został podany służbom ruchu lotniczego, to powinien podać niezwłocznie zainteresowanemu organowi służb ruchu lotniczego poprawiony przewidywany czas, jeżeli różnica jest większa niż:	3 minuty	1 minuta	5 minut	10 minut
304.	X	PL010-0397	Gdy dowódca statku powietrznego wykonując lot kontrolowany VFR odstąpi nieumyślnie od bieżącego planu lotu, to w przypadku odchylenia od nakazanej linii drogi powinien:	natychmiast zmienić kurs, aby możliwie jak najprędzej wejść ponownie na tę linię drogi	kontynuować przez siedem minut lot na aktualnej linii drogi a następnie zmienić kurs, aby wejść ponownie na nakazaną linię drogi	kontynuować przez trzy minuty lot na aktualnej linii drogi a następnie zmienić kurs, aby wejść ponownie na nakazaną linię drogi	kontynuować przez siedem minut lot na aktualnej linii drogi a następnie poprosić właściwy organ służby kontroli ruchu lotniczego o zezwolenie na zmianę trasy lotu
305.	X	PL010-0398	Gdy dowódca statku powietrznego wykonując lot kontrolowany VFR przewiduje, że czas przelotu nad następnym obowiązkowym punktem meldowania lub nad granicą rejonu informacji powietrznej, albo nad lotniskiem docelowym, w zależności od tego, który z powyższych punktów będzie pierwszy, różni się o więcej niż trzy minuty od czasu, który został podany służbom ruchu lotniczego, powinien:	podać niezwłocznie zainteresowanemu organowi służb ruchu lotniczego poprawiony przewidywany czas	dostosować prędkość tak, aby czasy przelotu były zgodne z podanymi w planie lotu	kontynuować przez trzy minuty lot z aktualną prędkością a następnie poprosić właściwy organ służby kontroli ruchu lotniczego o zezwolenie na zmianę trasy lotu tak, aby przejść znaczące punkty nawigacyjne w granicach tolerancji czasu	kontynuować lot do najbliższego punktu meldowania, a po jego przejściu podać właściwemu organowi służb ruchu lotniczego rzeczywisty czas przejścia tego punktu

306.	X	PL010-0399	Gdy dowódca statku powietrznego wykonując lot kontrolowany VFR stwierdzi, że przeciętna rzeczywista prędkość powietrzna na poziomie przelotu między punktami meldowania różni się lub przewidyuje, że będzie różnić się w granicach plus lub minus 5% od rzeczywistej prędkości powietrznej podanej w planie lotu, powinien:	zawiadomić o tym właściwy organ służb kontroli ruchu lotniczego	kontynuować przez siedem minut lot na z aktualną prędkością a następnie dostosować prędkość do rzeczywistej prędkości powietrznej podanej w zgłoszonym planie lotu	kontynuować przez trzy minuty lot z aktualną prędkością a następnie dostosować prędkość do rzeczywistej prędkości powietrznej podanej w zgłoszonym planie lotu	poprosić właściwy organ służb ruchu lotniczego o zezwolenie na zmianę poziomu lotu na taki, który pozwoli dostosować prędkość do rzeczywistej prędkości powietrznej podanej w zgłoszonym planie lotu
307.	X	PL010-0400	Gdzie może być prowadzone szkolenie kandydatów do uzyskania licencji i uprawnień lotniczych wpisywanych do licencji?	W ośrodkach szkolenia lotniczego	W każdej organizacji, która zgłosi taką chęć do Prezesa ULC	W szkołach lotniczych	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe
308.	X	PL010-0401	Gdzie może być prowadzone szkolenie kandydatów do uzyskania licencji i uprawnień lotniczych wpisywanych do licencji?	W organizacjach lotniczych niebędących ośrodkami szkolenia lotniczego, prowadzących szkolenia lotnicze niezarobkowo	W każdej organizacji, która zgłosi taką chęć do Prezesa ULC	W szkołach lotniczych	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe
309.	X	PL010-0402	Granica ważności zezwolenia kontroli ruchu lotniczego to:	punkt, do którego ważne jest zezwolenie organu służby kontroli ruchu lotniczego, udzielone dowódcy statku powietrznego określony przez podanie nazwy odpowiedniego punktu meldowania lub lotniska albo granicy przestrzeni powietrznej kontrolowanej	punkt, do którego ważne jest zezwolenie organu służby kontroli ruchu lotniczego, udzielone dowódcy statku powietrznego określony przez podanie nazwy i częstotliwości kolejnego organu ruchu lotniczego, który wyda dalsze zezwolenie	punkt, do którego ważne jest zezwolenie organu służby kontroli ruchu lotniczego powietrznego określony przez udzielone dowódcy statku podanie pośredniego poziomu lotu innego niż poziom lotu na trasę zawarty w bieżącym planie lotu dla danego statku powietrznego	określony czas, w którym statek powietrzny powinien rozpocząć lot, aby osiągnąć lotnisko docelowe w przewidywanym czasie
310.	X	PL010-0403	Ile godzin lotów szkoleniowych na dwusterze powinno zawierać szkolenie pilota samolotowego turystycznego do lotów nocnych VFR?	3 godzin lotu szkoleniowego na dwusterze w tym co najmniej 1 godziny przelotu	5 godzin lotu szkoleniowego na dwusterze w tym co najmniej 2 godziny przelotu	7 godzin lotu szkoleniowego na dwusterze w tym co najmniej 3 godziny przelotu	Określa to program szkolenia

311.	X	PL010-0404	Ile godzin lotów szkoleniowych samodzielnych powinno zawierać szkolenie pilota samolotowego turystycznego do lotów nocnych VFR?	2 godziny lotu w nocy	5 godzin lotu szkoleniowego samodzielnego w tym co najmniej 2 godziny przelotu	7 godzin lotu szkoleniowego samodzielnego w tym co najmniej 3 godziny przelotu	Określa to program szkolenia
312.	X	PL010-0405	Ile godzin lotu powinno zawierać szkolenie pilota samolotowego turystycznego do lotów nocnych VFR?	5 godzin lotu w nocy	7 godzin lotu w nocy	15 godzin lotu w nocy	Jest to uzależnione od programu szkolenia
313.	X	PL010-0406	Ile samodzielnych startów i lądowań z pełnym zatrzymaniem musi wykonać pilot samolotowy turystyczny, w szkoleniu do uprawnienia do lotów nocnych VFR?	Co najmniej 5	Co najmniej 3	Co najmniej 7	Określa to program szkolenia lotniczego
314.	X	PL010-0407	Ile ukończonych lat musi mieć kandydat ubiegający się o wydanie licencji pilota samolotowego turystycznego?	Ukończone 17 lat	Ukończone 15 lat	Ukończone 21 lat	Ukończone 18 lat
315.	X	PL010-0408	Ile ukończonych lat musi mieć kandydat ubiegający się o wydanie licencji pilota turystycznego bez względu na kategorię statku powietrznego, którego dotyczy licencja?	Ukończone 17 lat	Ukończone 15 lat	Ukończone 21 lat	Ukończone 18 lat

316.	X	PL010-0409	Indywidualny, dyskretny kod SSR transpondera to:	Kod, którego dwie ostatnie cyfry nie są zerami.	Kod dla statku powietrznego otrzymany podczas przekazywania meldunku pozycyjnego	Każda czterocyfrowa kombinacja cyfr od 0 - 7	Każda czterocyfrowa kombinacja cyfr od 0 - 9
317.	X	PL010-0410	Informator lotniskowej służby informacji powietrznej jest zobowiązany do zapewniania służby:	informacji powietrznej	informacji lotniczej	kontroli ruchu lotniczego	kontroli ruchu lotniskowego
318.	X	PL010-0411	Jak długo od czasu EOBT jest ważny plan lotu ?	30 min	60 min	do końca doby	24 godz
319.	X	PL010-0412	Jaki dokument oprócz licencji, powinien posiadać członek personelu lotniczego podczas wykonywania czynności lotniczych, do których uprawnia licencja?	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Orzeczenie lotniczo-lekarskie, jeżeli jest ono wymagane	Dokument tożsamości ze zdjęciem	Aktualnie wypełniony osobisty dokument praktyki lotniczej, do której uprawnia licencja
320.	X	PL010-0413	Jakie informacje wprowadzane są do AIP systemem AIRAC ?	operacyjnie ważne	wszystkie, które zostały dostarczone do AIS najpóźniej 70 dni przed datą wejścia w życie	tylko dotyczące rozdziału Tomu I-go	tylko dotyczące tomu II-go



321.	X	PL010-0414	Jakie jednostki prędkości oznaczane są w planie lotu literą "N"?	węzły	kilometry na godzinę	liczba Macha	metry na sekundę
322.	X	PL010-0416	Jakie uprawnienia lotnicze mogą być wpisywane do licencji pilota samolotowego turystycznego?	Dotyczące samolotów jednosilnikowych tłokowych lądowych	Dotyczące wykonywania lotów AGRO	Dotyczące wykonywania lotów gaśniczych	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe
323.	X	PL010-0417	Jakie uprawnienia lotnicze mogą być wpisywane do licencji pilota samolotowego turystycznego?	Dotyczące samolotów jednosilnikowych tłokowych wodnych	Dotyczące wykonywania lotów AGRO	Dotyczące wykonywania lotów gaśniczych	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe
324.	X	PL010-0418	Jakie uprawnienia lotnicze mogą być wpisywane do licencji pilota samolotowego turystycznego?	Dotyczące samolotów wielosilnikowych tłokowych lądowych	Dotyczące wykonywania lotów AGRO	Dotyczące wykonywania lotów gaśniczych	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe
325.	X	PL010-0419	Jakie uprawnienia lotnicze mogą być wpisywane do licencji pilota samolotowego turystycznego?	Dotyczące samolotów wielosilnikowych tłokowych wodnych	Dotyczące wykonywania lotów AGRO	Dotyczące wykonywania lotów gaśniczych	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe

326.	X	PL010-0420	Jakie uprawnienia lotnicze mogą być wpisywane do licencji pilota samolotowego turystycznego?	Dotyczące każdej klasy samolotów	Dotyczące wykonywania lotów AGRO	Dotyczące wykonywania lotów gaśniczych	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe
327.	X	PL010-0421	Jakie uprawnienia lotnicze mogą być wpisywane do licencji pilota samolotowego turystycznego?	Dotyczące motoszybowców turystycznych	Dotyczące wykonywania lotów AGRO	Dotyczące wykonywania lotów gaśniczych	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe
328.	X	PL010-0422	Jakie uprawnienia lotnicze mogą być wpisywane do licencji pilota samolotowego turystycznego?	Na każdy typ samolotu, które może być ograniczone do wykonywania czynności drugiego pilota, jeżeli uprawnienie to dotyczy samolotu z załogą wieloosobową	Dotyczące wykonywania lotów AGRO	Dotyczące wykonywania lotów gaśniczych	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe
329.	X	PL010-0423	Jakie uprawnienia lotnicze mogą być wpisywane do licencji pilota samolotowego turystycznego?	Do lotów nocnych VFR	Dotyczące wykonywania lotów AGRO	Dotyczące wykonywania lotów gaśniczych	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe
330.	X	PL010-0424	Jakie uprawnienia lotnicze mogą być wpisywane do licencji pilota samolotowego turystycznego?	Dotyczące lotów wg wskazań przyrządów	Dotyczące wykonywania lotów AGRO	Dotyczące wykonywania lotów gaśniczych	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe

331.	X	PL010-0425	Jakie uprawnienia ma posiadacz licencji pilota samolotowego turystycznego?	Jest uprawniony do wykonywania bez wynagrodzenia czynności dowódcy i drugiego pilota każdego samolotu używanego w celach niezarobkowych	Jest uprawniony do wykonywania za wynagrodzeniem czynności dowódcy i drugiego pilota każdego samolotu używanego nieodpłatnie	Jest uprawniony do wykonywania bez wynagrodzenia czynności dowódcy i drugiego pilota każdego samolotu używanego odpłatnie	Zadna z odpowiedzi nie jest poprawna
332.	X	PL010-0426	Jakie wykształcenie powinien posiadać kandydat ubiegający się o licencję pilota samolotowego turystycznego?	Co najmniej gimnazjalne lub równorzędne	Co najmniej podstawowe	Co najmniej wyższe	Co najmniej średnie
333.	X	PL010-0427	Jakie wykształcenie powinien posiadać kandydat ubiegający się o licencję pilota turystycznego bez względu na kategorię statku powietrznego, którego dotyczy licencja?	Co najmniej gimnazjalne lub równorzędne	Co najmniej podstawowe	Co najmniej wyższe	Co najmniej średnie
334.	X	PL010-0428	Jakim przepisem podlega odpowiedzialność za szkody spowodowane ruchem statków powietrznych?	Przepisom prawa cywilnego o odpowiedzialności przy posługiwaniu się mechanicznymi środkami komunikacji poruszonymi za pomocą sił przyrody	Przepisom prawa karnego	Przepisom prawa administracyjnego	Przepisom prawa karnego i administracyjnego
335.	X	PL010-0429	Jezeli lot VFR ma być wykonany w przestrzeni powietrznej kontrolowanej plan lotu należy przedstawić nie później przed planowanym czasem odblokowania, niż:	60 min	30 min	10 min	3 godz.

336.	X	PL010-0430	Jeżeli lot VFR ma być wykonany w przestrzeni powietrznej kontrolowanej, a plan lotu jest zgłaszany z powietrza, należy go przedstawić przed przewidywanym przybyciem statku powietrznego do zamierzonego punktu przecięcia drogi lotniczej nie później, niż:	10 min	30 min	60 min	2 godz.
337.	X	PL010-0431	Jeżeli lot VFR ma być wykonany w przestrzeni powietrznej kontrolowanej, a plan lotu jest zgłaszany z powietrza, należy go przedstawić przed przewidywanym przybyciem statku powietrznego do zamierzonego punktu wlotu do przestrzeni kontrolowanej nie później, niż:	10 min	30 min	60 min	2 godz.
338.	X	PL010-0432	Jeżeli lot VFR ma być wykonany w przestrzeni powietrznej kontrolowanej, a plan lotu jest zgłaszany z powietrza, należy go przedstawić:	w czasie określonym od przewidywanego czasu przybycia statku powietrznego do zamierzonego punktu przecięcia drogi lotniczej	w czasie określonym od planowanego czasu odblokowania	w czasie określonym od planowanego czasu startu	nie później niż przed wlotem w przestrzeń kontrolowaną
339.	X	PL010-0433	Jeżeli lot VFR ma być wykonany w przestrzeni powietrznej kontrolowanej, a plan lotu jest zgłaszany z powietrza, należy go przedstawić:	w czasie określonym od przewidywanego czasu przybycia statku powietrznego do zamierzonego punktu wlotu do przestrzeni kontrolowanej	w czasie określonym od planowanego czasu startu	w czasie określonym od planowanego czasu odblokowania	nie później niż przed wlotem w przestrzeń kontrolowaną
340.	X	PL010-0434	Jeżeli lot VFR, dla którego ma być zapewniona służba alarmowa, będzie naruszać przestrzeń powietrzną kontrolowaną to plan lotu należy dostarczyć do Biura Odpraw Załóg lub właściwego terytorialnie ośrodka FIS nie później przed rozpoczęciem lotu, niż:	60 min	30 min	10 min	3 godz.

341.	X	PL010-0435	Jeżeli lot VFR, dla którego ma być zapewniona służba alarmowa, będzie przekraczał granicę FIR-u to plan lotu należy dostarczyć do Biura Odpraw Załóg lub właściwego terytorialnie ośrodka FIS nie później przed planowanym czasem odblokowania, niż:	60 min	30 min	10 min	3 godz.
342.	X	PL010-0437	Jeżeli lot VFR, dla którego ma być zapewniona służba alarmowa, nie będzie naruszać przestrzeni powietrznej kontrolowanej lub nie będzie przekraczać granicy FIR-u, to zgodnie z pkt. 7.2 Biuletynu VFR, plan lotu należy dostarczyć do Biura Odpraw Załóg lub właściwego terytorialnie ośrodka FIS nie później przed rozpoczęciem lotu, niż:	30 min	60 min	10 min	3 godz.
343.	X	PL010-0438	Jeżeli nie podano inaczej w zezwoleniu i jeżeli będzie zachowana minimalna wysokość nad gęstą zabudową miast lub osiedli lub zgromadzeniem osób na otwartym powietrzu, lot VFR w FIR Warszawa w przestrzeni klasy G, w przelocie poziomym, może być wykonany na:	wysokości bezwzględnej 800 m	wysokości bezwzględnej 1250 m	wysokości bezwzględnej 1450 m	wysokości bezwzględnej 1750 m
344.	X	PL010-0439	Jeżeli nie podano inaczej w zezwoleniu i jeżeli będzie zachowana minimalna wysokość nad gęstą zabudową miast lub osiedli lub zgromadzeniem osób na otwartym powietrzu, lot VFR w FIR Warszawa w przestrzeni klasy G, w przelocie poziomym, może być wykonany na:	wysokości bezwzględnej 600 m	wysokości bezwzględnej 1250 m	wysokości bezwzględnej 1450 m	wysokości bezwzględnej 1750 m
345.	X	PL010-0440	Jeżeli nie podano inaczej w zezwoleniu i jeżeli będzie zachowana minimalna wysokość nad gęstą zabudową miast lub osiedli lub zgromadzeniem osób na otwartym powietrzu, lot VFR w FIR Warszawa w przestrzeni klasy G, w przelocie poziomym, powinien być wykonany na:	wysokości bezwzględnej 1350 m	wysokości bezwzględnej 1250 m	wysokości bezwzględnej 1450 m	wysokości bezwzględnej 1750 m

346.	X	PL010-0441	Jeżeli nie podano inaczej w zezwoleniu kontroli ruchu lotniczego i jeżeli będzie zachowana minimalna wysokość nad gęstą zabudową miast lub osiedli lub zgromadzeniem osób na otwartym powietrzu, lot VFR w FIR Warszawa w przestrzeni klasy C w przelocie poziomym może być wykonany na:	wysokości bezwzględnej 800 m	wysokości bezwzględnej 1250 m	wysokości bezwzględnej 1450 m	wysokości bezwzględnej 1550 m
347.	X	PL010-0442	Jeżeli nie podano inaczej w zezwoleniu kontroli ruchu lotniczego i jeżeli będzie zachowana minimalna wysokość nad gęstą zabudową miast lub osiedli lub zgromadzeniem osób na otwartym powietrzu, lot VFR w FIR Warszawa w przestrzeni klasy C w przelocie poziomym może być wykonany na:	wysokości bezwzględnej 600 m	wysokości bezwzględnej 1250 m	wysokości bezwzględnej 1450 m	wysokości bezwzględnej 1550 m
348.	X	PL010-0443	Jeżeli nie podano inaczej w zezwoleniu kontroli ruchu lotniczego i jeżeli będzie zachowana minimalna wysokość nad gęstą zabudową miast lub osiedli lub zgromadzeniem osób na otwartym powietrzu, lot VFR w FIR Warszawa w przestrzeni klasy C w przelocie poziomym może być wykonany na:	wysokości bezwzględnej 800 m	wysokości bezwzględnej 900 m	wysokości bezwzględnej 1450 m	wysokości bezwzględnej 1650 m
349.	X	PL010-0444	Jeżeli nie podano inaczej w zezwoleniu kontroli ruchu lotniczego i jeżeli będzie zachowana minimalna wysokość nad gęstą zabudową miast lub osiedli lub zgromadzeniem osób na otwartym powietrzu, lot VFR w FIR Warszawa w przestrzeni klasy C w przelocie poziomym może być wykonany na:	wysokości bezwzględnej 650 m	wysokości bezwzględnej 1200 m	wysokości bezwzględnej 1450 m	wysokości bezwzględnej 1650 m
350.	X	PL010-0445	Jeżeli nie podano inaczej w zezwoleniu kontroli ruchu lotniczego i jeżeli będzie zachowana minimalna wysokość nad gęstą zabudową miast lub osiedli lub zgromadzeniem osób na otwartym powietrzu, lot VFR w FIR Warszawa w przestrzeni klasy C w przelocie poziomym powinien być wykonany na:	wysokości bezwzględnej 1350 m	wysokości bezwzględnej 1250 m	wysokości bezwzględnej 1450 m	wysokości bezwzględnej 1550 m

351.	X	PL010-0446	Jeżeli nie podano inaczej w zezwoleniu kontroli ruchu lotniczego i jeżeli będzie zachowana minimalna wysokość nad gęstą zabudową miast lub osiedli lub zgromadzeniem osób na otwartym powietrzu, lot VFR w FIR Warszawa w przestrzeni klasy C w przelocie poziomym powyżej 900 m nad terenem może być wykonany na:	na FL 65	wysokości bezwzględnej 1200 m	wysokości bezwzględnej 1500 m	wysokości bezwzględnej 1850 m
352.	X	PL010-0447	Jeżeli nie podano inaczej w zezwoleniu kontroli ruchu lotniczego i jeżeli będzie zachowana minimalna wysokość nad gęstą zabudową miast lub osiedli lub zgromadzeniem osób na otwartym powietrzu, lot VFR w FIR Warszawa w przestrzeni klasy C w przelocie poziomym powyżej 900 m nad terenem może być wykonany na:	na FL 65	wysokości bezwzględnej 1300 m	FL 55	FL 190
353.	X	PL010-0448	Jeżeli nie podano inaczej w zezwoleniu kontroli ruchu lotniczego i jeżeli będzie zachowana minimalna wysokość nad gęstą zabudową miast lub osiedli lub zgromadzeniem osób na otwartym powietrzu, lot VFR w FIR Warszawa w przestrzeni klasy C w przelocie poziomym powyżej 900 m nad terenem może być wykonany na:	na FL 75	wysokości bezwzględnej 1550 m	FL 55	FL 180
354.	X	PL010-0449	Jeżeli nie podano inaczej w zezwoleniu kontroli ruchu lotniczego i jeżeli będzie zachowana minimalna wysokość nad gęstą zabudową miast lub osiedli lub zgromadzeniem osób na otwartym powietrzu, lot VFR w FIR Warszawa w przestrzeni klasy C w przelocie poziomym powyżej 900 m nad terenem powinien być wykonany na:	wysokości bezwzględnej 1350 m	wysokości bezwzględnej 1250 m	wysokości bezwzględnej 1450 m	wysokości bezwzględnej 1650 m
355.	X	PL010-0450	Jeżeli nie podano inaczej w zezwoleniu kontroli ruchu lotniczego i jeżeli będzie zachowana minimalna wysokość nad gęstą zabudową miast lub osiedli lub zgromadzeniem osób na otwartym powietrzu, lot VFR w FIR Warszawa w przestrzeni klasy G w przelocie poziomym powyżej 900 m nad terenem może być wykonany na:	na wysokości bezwzględnej 1700 m	wysokości bezwzględnej 2300 m	FL 60	FL 190

356.	X	PL010-0451	Jeżeli nie podano inaczej w zezwoleniu kontroli ruchu lotniczego i jeżeli będzie zachowana minimalna wysokość nad gęstą zabudową miast lub osiedli lub zgromadzeniem osób na otwartym powietrzu, lot VFR w FIR Warszawa w przestrzeni klasy G w przelocie poziomym powyżej 900 m nad terenem może być wykonany na:	na wysokości bezwzględnej 1350 m	wysokości bezwzględnej 2300 m	FL 65	FL 170
357.	X	PL010-0452	Jeżeli nie podano inaczej w zezwoleniu kontroli ruchu lotniczego lot VFR w FIR Warszawa w przestrzeni klasy G w przelocie poziomym powyżej 900 m nad terenem może być wykonany na:	FL 85	wysokości bezwzględnej 2150 m	FL 70	FL 200
358.	X	PL010-0454	Jeżeli zdarzenie nastąpiło na obszarze konkretnego państwa, to według prawa jakiego państwa ocenia się roszczenia o wynagrodzenie szkód wyrządzonych w związku z używaniem statku powietrznego osobom i w mieniu znajdującym się poza statkiem powietrznym?	Według prawa państwa, na którego obszarze zdarzenie nastąpiło	Według prawa państwa, w którym jest zarejestrowany dany statek powietrzny	Według prawa państwa, w którym miał lądować dany statek powietrzny	Według prawa państwa, z którego startował dany statek powietrzny
359.	X	PL010-0455	Jeżeli zdarzenie nastąpiło na obszarze konkretnego państwa, to według prawa jakiego państwa ocenia się roszczenia o szkody powstałe w razie zderzenia statków powietrznych?	Według prawa państwa, na którego obszarze zdarzenie nastąpiło	Według prawa państwa, w którym jest zarejestrowany statek powietrzny ponoszący winę za zderzenie	Według prawa państwa, w którym jest zarejestrowany statek powietrzny nie ponoszący winy za zderzenie	Według prawa państwa, którego sąd rozpoznaje spór
360.	X	PL010-0456	Jeżeli zdarzenie nastąpiło na obszarze konkretnego państwa, to według prawa jakiego państwa ocenia się roszczenia o wynagrodzenie za pomoc udzieloną przez statek powietrzny?	Według prawa państwa, na którego obszarze zdarzenie nastąpiło	Według prawa państwa, w którym jest zarejestrowany dany statek powietrzny	Według prawa państwa, w którym miał lądować dany statek powietrzny	Według prawa państwa, z którego startował dany statek powietrzny



361.	X	PL010-0457	Jeżeli zdarzenie nastąpiło na obszarze konkretnego państwa, to według prawa jakiego państwa ocenia się roszczenia o wynagrodzenie za pomoc udzieloną statkowi powietrznemu?	Według prawa państwa, na którego obszarze zdarzenie nastąpiło	Według prawa państwa, w którym jest zarejestrowany dany statek powietrzny	Według prawa państwa, w którym miał lądować dany statek powietrzny	Według prawa państwa, z którego startował dany statek powietrzny
362.	X	PL010-0458	Jeżeli zdarzenie nastąpiło na obszarze niepodlegającym zwierzchnictwu żadnego państwa to według jakiego prawa ocenia się roszczenia o wynagrodzenie za pomoc udzieloną statkowi powietrznemu?	Według prawa sądu, który spór rozpoznaje	Według prawa państwa, w którym jest zarejestrowany dany statek powietrzny	Według prawa państwa, w którym miał lądować dany statek powietrzny	Według prawa państwa, z którego startował dany statek powietrzny
363.	X	PL010-0459	Jeżeli zdarzenie nastąpiło na obszarze niepodlegającym zwierzchnictwu żadnego państwa, to według jakiego prawa ocenia się roszczenia o wynagrodzenie szkód wyrządzonych w związku z używaniem statku powietrznego osobom i w mieniu znajdującym się poza statkiem powietrznym?	Według prawa sądu, który spór rozpoznaje	Według prawa państwa, w którym jest zarejestrowany dany statek powietrzny	Według prawa państwa, w którym miał lądować dany statek powietrzny	Według prawa państwa, z którego startował dany statek powietrzny
364.	X	PL010-0460	Jeżeli zdarzenie nastąpiło na obszarze niepodlegającym zwierzchnictwu żadnego państwa, to według jakiego prawa ocenia się roszczenia o szkody powstałe w razie zderzenia statków powietrznych?	Według prawa sądu, który spór rozpoznaje	Według prawa państwa, w którym jest zarejestrowany statek powietrzny ponoszący winę za zderzenie	Według prawa państwa, w którym jest zarejestrowany statek powietrzny nie ponoszący winy za zderzenie	Według prawa państwa, którego sąd rozpoznaje spór
365.	X	PL010-0461	Jeżeli zdarzenie nastąpiło na obszarze niepodlegającym zwierzchnictwu żadnego państwa, to według jakiego prawa ocenia się roszczenia o wynagrodzenie za pomoc udzieloną przez statek powietrzny?	Według prawa sądu, który spór rozpoznaje	Według prawa państwa, w którym jest zarejestrowany dany statek powietrzny	Według prawa państwa, w którym miał lądować dany statek powietrzny	Według prawa państwa, z którego startował dany statek powietrzny

366.	X	PL010-0463	Kandydat to uzyskania licencji pilota samolotowego turystycznego może zaliczyć do czasu 45 godzin lotu na samolotach zaliczonych do klasy samolotów jednosilnikowych tłokowych?	Nie więcej niż 5 godzin lotu, wykonanych przez niego na urządzeniu treningowym	Nie więcej niż 15 godzin lotu, wykonanych przez niego na urządzeniu treningowym	Nie więcej niż 10 godzin lotu, wykonanych przez niego na urządzeniu treningowym	Nie więcej niż 7 godzin lotu, wykonanych przez niego na urządzeniu treningowym
367.	X	PL010-0465	Kandydat to uzyskania licencji pilota samolotowego turystycznego powinien wykazać, że w trakcie szkolenia lotniczego:	Wykonał co najmniej 45 godzin lotu na samolotach zaliczonych do klasy samolotów jednosilnikowych tłokowych	Wykonał co najmniej 50 godzin lotu na samolotach zaliczonych do klasy samolotów jednosilnikowych tłokowych	Wykonał co najmniej 30 godzin lotu na samolotach zaliczonych do klasy samolotów wielosilnikowych tłokowych	Wykonał co najmniej 55 godzin lotu na samolotach zaliczonych do klasy samolotów jednosilnikowych tłokowych
368.	X	PL010-0466	Kandydat to uzyskania licencji pilota samolotowego turystycznego powinien wykazać, że w trakcie szkolenia lotniczego:	Wykonał co najmniej 25 godzin lotu szkoleniowego na dwusterze z instruktorem, na samolotach zaliczonych do klasy samolotów jednosilnikowych tłokowych	Wykonał co najmniej 30 godzin lotu szkoleniowego na dwusterze z instruktorem,	Wykonał co najmniej 15 godzin lotu szkoleniowego na dwusterze z instruktorem, w przypadku szkolenia na samolotach zaliczonych do klasy samolotów jednosilnikowych tłokowych	Wykonał co najmniej 10 godzin lotu szkoleniowego na dwusterze z instruktorem, w przypadku szkolenia na samolotach zaliczonych do klasy samolotów wielosilnikowych tłokowych
369.	X	PL010-0467	Kandydat to uzyskania licencji pilota samolotowego turystycznego powinien wykazać, że w trakcie szkolenia lotniczego:	Wykonał co najmniej 25 godzin lotu szkoleniowego na dwusterze z instruktorem, na samolotach zaliczonych do klasy samolotów wielosilnikowych tłokowych	Wykonał co najmniej 30 godzin lotu szkoleniowego na dwusterze z instruktorem,	Wykonał co najmniej 15 godzin lotu szkoleniowego na dwusterze z instruktorem, w przypadku szkolenia na samolotach zaliczonych do klasy samolotów wielosilnikowych tłokowych	Wykonał co najmniej 10 godzin lotu szkoleniowego na dwusterze z instruktorem, w przypadku szkolenia na samolotach zaliczonych do klasy samolotów jednosilnikowych tłokowych
370.	X	PL010-0468	Kandydat to uzyskania licencji pilota samolotowego turystycznego powinien wykazać, że w trakcie szkolenia lotniczego:	Wykonał co najmniej 10 godzin lotu samodzielnego, w przypadku szkolenia na samolotach zaliczonych do klasy samolotów jednosilnikowych tłokowych	Wykonał co najmniej 10 godzin lotu samodzielnego, w przypadku szkolenia na samolotach zaliczonych do klasy samolotów wielosilnikowych tłokowych	Wykonał co najmniej 30 godzin lotu samodzielnego, w przypadku szkolenia na samolotach zaliczonych do klasy samolotów jednosilnikowych tłokowych	Wykonał co najmniej 30 godzin lotu samodzielnego, w przypadku szkolenia na samolotach zaliczonych do klasy samolotów wielosilnikowych tłokowych

371.	X	PL010-0470	Kandydat to uzyskania licencji pilota samolotowego turystycznego powinien wykazać, że w trakcie szkolenia lotniczego:	Wykonał co najmniej 5 godzin przelotu samodzielnego	Wykonał co najmniej 15 godzin przelotu samodzielnego	Wykonał co najmniej 10 godzin przelotu samodzielnego	Wykonał co najmniej 7 godzin przelotu samodzielnego
372.	X	PL010-0471	Kandydat to uzyskania licencji pilota samolotowego turystycznego powinien wykazać, że w trakcie szkolenia lotniczego:	Wykonał przelot na odległość nie mniejszą niż 270 km, podczas którego zostały wykonane dwa lądowania z całkowitym zatrzymaniem na dwu różnych lotniskach innych niż lotnisko startu	Wykonał przelot na odległość nie mniejszą niż 540 km, podczas którego zostały wykonane dwa lądowania z całkowitym zatrzymaniem na dwu różnych lotniskach	Wykonał przelot na odległość nie mniejszą niż 300 NM podczas którego zostały wykonane dwa lądowania z całkowitym zatrzymaniem na dwu różnych lotniskach	Wykonał przelot na odległość nie mniejszą niż 270 km (150 NM), podczas którego zostało wykonane lądowanie z całkowitym zatrzymaniem na jednym lotnisku
373.	X	PL010-0472	Kiedy najpóźniej przed EOBT należy złożyć plan lotu ?	60 min	15 min	30 min	120 min
374.	X	PL010-0473	Kiedy należy podać poprawiony przewidywany czas odblokowania EOBT w stosunku do lotów podlegających ograniczeniom ATFM?	Jeśli nowy czas EOBT różni się o więcej niż 15 minut od pierwotnego czasu EOBT	Jeśli nowy czas EOBT różni się o więcej niż 10 minut od pierwotnego czasu EOBT	Jeśli nowy czas EOBT różni się o więcej niż 5 minut od pierwotnego czasu EOBT	Przy każdej, nawet jednoczynowej zmianie
375.	X	PL010-0474	Kiedy państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym oraz cywilne lotniskowe organy służby ruchu lotniczego i właściwe organy wojskowe mogą wezwać statek powietrzny do wylądowania na wskazanym lotnisku lub do wykonania innych poleceń?	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Gdy statek powietrzny przekroczył granicę państwową bez wymaganego zezwolenia lub niezgodnie z warunkami zezwolenia	Gdy statek powietrzny wykonuje lot wbrew zakazom ustalonym w danej przestrzeni powietrznej	Gdy istnieją uzasadnione obawy, aby sądzić, że statek powietrzny jest użyty do działań sprzecznych z prawem

376.	X	PL010-0475	Kiedy państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym oraz cywilne lotniskowe organy służby ruchu lotniczego i właściwe organy wojskowe mogą wezwać statek powietrzny do wylądowania na wskazanym lotnisku lub do wykonania innych poleceń?	Gdy statek powietrzny przekroczył granicę państwową bez wymaganego zezwolenia lub niezgodnie z warunkami zezwolenia	Gdy warunki meteorologiczne uległy pogorszeniu poniżej minimów pilota	Wszystkie odpowiedzi są poprawne	Gdy na pokładzie statku powietrznego znajduje się osoba obłożnie chora
377.	X	PL010-0476	Kiedy państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym oraz cywilne lotniskowe organy służby ruchu lotniczego i właściwe organy wojskowe mogą wezwać statek powietrzny do wylądowania na wskazanym lotnisku lub do wykonania innych poleceń?	Gdy statek powietrzny wykonuje lot wbrew zakazom ustalonym w danej przestrzeni powietrznej	Gdy warunki meteorologiczne uległy pogorszeniu poniżej minimów pilota	Żadna z odpowiedzi nie jest poprawna	Gdy warunki meteorologiczne uległy pogorszeniu poniżej minimów dla danej klasy przestrzeni powietrznej
378.	X	PL010-0477	Kiedy państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym oraz cywilne lotniskowe organy służby ruchu lotniczego i właściwe organy wojskowe mogą wezwać statek powietrzny do wylądowania na wskazanym lotnisku lub do wykonania innych poleceń?	Gdy istnieją uzasadnione obawy, aby sądzić, że statek powietrzny jest użyty do działań sprzecznych z prawem	Gdy warunki meteorologiczne uległy pogorszeniu poniżej minimów pilota	Żadna z odpowiedzi nie jest poprawna	Gdy warunki meteorologiczne uległy pogorszeniu poniżej minimów dla danej klasy przestrzeni powietrznej
379.	X	PL010-0481	Kiedy Prezes ULC ma prawo uznać świadectwo zdatności statku powietrznego do lotu wydane lub potwierdzone przez właściwy organ innego państwa na równi ze świadectwami zdatności statków powietrznych do lotu wydanymi w Rzeczypospolitej Polskiej?	Jeżeli zostanie wykazane, że wymagania przyjęte przy wydawaniu lub potwierdzaniu tych świadectw zdatności do lotu nie były niższe niż określone zgodnie z ustawą Prawo Lotnicze	Prezes ULC nie ma takiego prawa	Tylko w przypadku wydania zgody na taką czynność przez ministra właściwego do spraw transportu	Tylko jeżeli właściwy organ innego państwa zwrócił się z oficjalną prośbą o taką czynność
380.	X	PL010-0483	Kiedy Prezes ULC ma prawo uznać zezwolenie na lot statku powietrznego bez świadectwa zdatności do lotu wydane lub potwierdzone przez właściwy organ innego państwa na równi z zezwoleniami na lot statku powietrznego bez świadectwa zdatności do lotu wydanymi w Rzeczypospolitej Polskiej?	Jeżeli zostanie wykazane, że wymagania przyjęte przy wydawaniu lub potwierdzaniu tych zezwoleń na lot statku powietrznego bez świadectwa zdatności do lotu nie były niższe niż określone zgodnie z ustawą Prawo Lotnicze	Prezes ULC nie ma takiego prawa	Tylko w przypadku wydania zgody na taką czynność przez ministra właściwego do spraw transportu	Tylko jeżeli właściwy organ innego państwa zwrócił się z oficjalną prośbą o taką czynność

381.	X	PL010-0484	Kogo nazywamy użytkownikiem statku powietrznego?	Jest to właściciel lub inna osoba wpisana jako użytkownik do rejestru statków powietrznych	Jest to tylko osoba lub firma posiadająca prawo własności do danego statku powietrznego	Jest to osoba wpisana w świadectwo zdatności do lotu danego statku powietrznego	Jest to osoba wpisana w świadectwo oględzin danego statku powietrznego
382.	X	PL010-0485	Kogo nazywamy zarządzającym lotniskiem?	Jest to podmiot, który został wpisany jako zarządzający do rejestru lotnisk cywilnych,	Jest to podmiot zarządzający danym lotniskiem,	Jest to podmiot który sprawuje nadzór nad funkcjonowaniem danego lotniska,	Jest to podmiot przyjmujący opłaty za start i lądowanie na danym lotnisku
383.	X	PL010-0486	Kogo zaliczamy do personelu wchodzącego w skład załóg statków powietrznych, któremu wydaje się licencje?	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Pilot samolotowy turystyczny	Pilot wiatrakowcowy zawodowy	Radiooperator pokładowy
384.	X	PL010-0487	Kogo zaliczamy do personelu wchodzącego w skład załóg statków powietrznych, któremu wydaje się licencje?	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Pilot samolotowy zawodowy	Pilot śmigłowcowy liniowy	Pilot sterowcowy zawodowy
385.	X	PL010-0491	Kogo zaliczamy do personelu wchodzącego w skład załóg statków powietrznych?	Żadna z odpowiedzi nie jest prawidłowa	Dyspozytor lotniczy	Skoczek spadochronowy zawodowy	Kontroler ruchu lotniczego

386.	X	PL010-0492	Kogo zaliczamy do personelu wchodzącego w skład załóg statków powietrznych?	Żadna z odpowiedzi nie jest poprawna	Informator służby informacji powietrznej	Skoczek spadochronowy zawodowy	Kontroler ruchu lotniczego
387.	X	PL010-0493	Kontroler ruchu lotniczego nie jest zobowiązany do zapewniania służby:	informacji lotniczej	informacji powietrznej	kontroli ruchu lotniczego	alarmowej
388.	X	PL010-0494	Kto ma prawo uznać potwierdzenie spełnianie przez statek powietrzny wymagań dotyczących ochrony środowiska wydane lub potwierdzone przez właściwy organ innego państwa, za ważne na równi z potwierdzeniami spełnienia przez statek powietrzny wymagań dotyczących ochrony środowiska wydanymi w Rzeczypospolitej Polskiej?	Prezes ULC	Minister właściwy do spraw transportu	Organizacja obsługująca dany statek powietrzny	Żadna z odpowiedzi nie jest poprawna, nie ma takiej możliwości
389.	X	PL010-0495	Kto ma prawo uznać zezwolenie na lot statku powietrzego bez świadectwa zdatności do lotu statku powietrzego wydane lub potwierdzone przez właściwy organ innego państwa, za ważne na równi z zezwoleniami na lot bez świadectwa zdatności do lotu statku powietrzego wydanymi w Rzeczypospolitej Polskiej?	Prezes ULC	Minister właściwy do spraw transportu	Organizacja obsługująca dany statek powietrzny	Żadna z odpowiedzi nie jest poprawna, nie ma takiej możliwości
390.	X	PL010-0496	Kto ma prawo uznać, świadectwo zdatności do lotu statku powietrzego wydane lub potwierdzone przez właściwy organ innego państwa, za ważne na równi ze świadectwami zdatności do lotu statku powietrzego wydanymi w Rzeczypospolitej Polskiej?	Prezes ULC	Minister właściwy do spraw transportu	Organizacja obsługująca dany statek powietrzny	Żadna z odpowiedzi nie jest poprawna, nie ma takiej możliwości

391.	X	PL010-0498	Kto może wnosić i używać na pokładzie statku powietrznego broń palną i gazową, materiały wybuchowe oraz urządzenia, środki, substancje mogące stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa lotu lub pasażerów?	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Funkcjonariusze Policji podczas wykonywania czynności służbowych	Funkcjonariusze Straży Granicznej podczas wykonywania czynności służbowych	Funkcjonariusze Biura Ochrony Rządu podczas wykonywania czynności służbowych
392.	X	PL010-0499	Kto ponosi odpowiedzialność za szkody spowodowane ruchem statków powietrznych?	Osoba eksploatująca statek powietrzny, czyli ta która go używała w czasie spowodowania szkody	Osoba wpisana do rejestru statków powietrznych jako użytkownik nawet jeżeli udowodni że w danym czasie osobą eksploatującą była inna osoba	Osoba która przekazała prawo używania statku powietrznego nawet jeżeli nie zachowała prawa decydowania w sprawach wykonywania lotu	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe
393.	X	PL010-0500	Kto ponosi odpowiedzialność za szkody spowodowane ruchem statków powietrznych?	Osoba wpisana do rejestru statków powietrznych jako użytkownik chyba że udowodni że w danym czasie osobą eksploatującą była inna osoba	Osoba która przekazała prawo używania statku powietrznego nawet jeżeli nie zachowała prawa decydowania w sprawach wykonywania lotu	Osoba eksploatująca statek powietrzny, nawet jeżeli nie używała go w czasie spowodowania szkody	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe
394.	X	PL010-0501	Kto ponosi odpowiedzialność za szkody spowodowane ruchem statków powietrznych?	Osoba która przekazała prawo używania statku powietrznego jeżeli zachowała prawo decydowania w sprawach wykonywania lotu	Osoba wpisana do rejestru statków powietrznych jako użytkownik nawet jeżeli udowodni że w danym czasie osobą eksploatującą była inna osoba	Osoba eksploatująca statek powietrzny, nawet jeżeli nie używała go w czasie spowodowania szkody	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe
395.	X	PL010-0502	Kto ponosi odpowiedzialność za szkody spowodowane ruchem statków powietrznych?	Osoba używająca sama statku powietrznego lub osoby działające za nią, choćby przekroczyły udzielone im uprawnienia	Osoba która przekazała prawo używania statku powietrznego nawet jeżeli nie zachowała prawa decydowania w sprawach wykonywania lotu	Co do zasady osoba eksploatująca statek powietrzny solidarnie z pasażerami	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe

396.	X	PL010-0503	Kto ponosi odpowiedzialność za szkody spowodowane ruchem statków powietrznych?	Osoba która bezprawnie używa statku powietrznego	Osoba wpisana do rejestru statków powietrznych jako użytkownik nawet jeżeli udowodni że w danym czasie osobą eksploatującą była inna osoba	Osoba eksploatująca statek powietrzny, nawet jeżeli nie używała go w czasie spowodowania szkody	Osoba która przekazała prawo używania statku powietrznego nawet jeżeli nie zachowała prawa decydowania w sprawach wykonywania lotu
397.	X	PL010-0504	Kto ponosi odpowiedzialność za szkody spowodowane ruchem statków powietrznych?	Osoba która bezprawnie używa statku powietrznego i solidarnie osoba eksploatująca statek powietrzny, czyli ta która go używała w czasie spowodowania szkody, chyba że użycie statku powietrznego nastąpiło bez jej winy	Osoba wpisana do rejestru statków powietrznych jako użytkownik nawet jeżeli udowodni że w danym czasie osobą eksploatującą była inna osoba	Osoba która przekazała prawo używania statku powietrznego nawet jeżeli nie zachowała prawa decydowania w sprawach wykonywania lotu	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe
398.	X	PL010-0505	Kto ponosi odpowiedzialność za szkody spowodowane ruchem statków powietrznych?	Osoba która bezprawnie używa statku powietrznego i solidarnie osoba wpisana do rejestru statków powietrznych jako użytkownik chyba że udowodni że w danym czasie osobą eksploatującą była inna osoba lub że użycie statku powietrznego nastąpiło bez jej winy	Osoba która przekazała prawo używania statku powietrznego nawet jeżeli nie zachowała prawa decydowania w sprawach wykonywania lotu	Osoba eksploatująca statek powietrzny, nawet jeżeli nie używała go w czasie spowodowania szkody	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe
399.	X	PL010-0506	Kto ponosi odpowiedzialność za szkody spowodowane ruchem statków powietrznych?	Osoba która bezprawnie używa statku powietrznego i solidarnie osoba która przekazała prawo używania statku powietrznego jeżeli zachowała prawo decydowania w sprawach wykonywania lotu, chyba że użycie statku powietrznego nastąpiło bez jej winy	Osoba wpisana do rejestru statków powietrznych jako użytkownik nawet jeżeli udowodni że w danym czasie osobą eksploatującą była inna osoba	Osoba eksploatująca statek powietrzny, nawet jeżeli nie używała go w czasie spowodowania szkody	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe
400.	X	PL010-0507	Kto posiada całkowite zwierzchnictwo nad przestrzenią powietrzną Rzeczypospolitej Polski?	Rzeczpospolita Polska	Europejska Organizacja do Spraw Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (Eurocontrol)	Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO)	Europejska Konferencja Lotnictwa Cywilnego (ECAC)



401.	X	PL010-0508	Kto stwierdza spełnienie przez kandydata wymagań, które pozwalają przeprowadzić szkolenie teoretycznego?	Ośrodek szkolenia lotniczego	Prezes ULC	Minister właściwy do spraw transportu	Każda odpowiedź jest prawidłowa
402.	X	PL010-0509	Kto stwierdza spełnienie przez kandydata wymagań, które pozwalają przeprowadzić szkolenie teoretycznego?	Organizacja lotnicza nie będąca ośrodkiem szkolenia, wykonująca szkolenia niezarobkowo	Prezes ULC	Minister właściwy do spraw transportu	Każda odpowiedź jest prawidłowa
403.	X	PL010-0510	Kto w ramach zwierzchnictwa nad przestrzenią powietrzną RP zarządza ruchem powietrznym w tej przestrzeni?	Polski państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym zgodnie z ustawą prawo lotnicze, innymi ustawami i przepisami wykonawczymi wydanymi na ich podstawie	Europejska Organizacja do Spraw Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (EUROCONTROL) zgodnie z umowami międzynarodowymi ratyfikowanymi przez RP	Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) zgodnie z Anekssem Nr 2 oraz Anekssem Nr 11	Europejska Konferencja Lotnictwa Cywilnego (ECAC), zgodnie z zaleceniami Wspólnych Władz Lotniczych (JAA) (EASA)
404.	X	PL010-0511	Kto wykonuje funkcje wynikające ze zwierzchnictwa Rzeczypospolitej Polski nad własną przestrzenią powietrzną?	W zakresie niezwiązanym z umacnianiem obronności państwa, minister właściwy do spraw transportu	Prezydent RP	Rada Ministrów	Prezes ULC
405.	X	PL010-0512	Który z poniżej wymienionych organów jest odpowiedzialny za alarmowanie wojskowego organu odpowiedzialnego za akcje poszukiwania i ratownictwa cywilnych statków powietrznych oraz inicjowanie takich akcji w FIR EPWW, jak również pełni rolę Centrum Koordynacyjnego Ratownictwa?	Centrum Kontroli Obszaru (ACC) Warszawa	Centralny Ośrodek Koordynacji Ruchu Lotniczego	Centralne Stanowisko Dowodzenia	Stanowisko Dowodzenia Lotniskowej Straży Pożarnej

406.	X	PL010-0513	Lot kontrolowany - Controlled flight - jest to:	Każdy lot, na który wymaga się zezwolenia kontroli ruchu lotniczego	Każdy lot, wykonywany według przepisów IFR	Każdy lot, wykonywany w przestrzeni kontrolowanej	Każdy lot, wykonywany według przepisów VFR w przestrzeni kontrolowanej
407.	X	PL010-0514	Lot VFR - spec dzienny statkiem powietrznym innym niż śmigłowiec może być wykonany, jeżeli widzialność w locie nie jest mniejsza niż:	2 km	1,5 km	3 km	5 km
408.	X	PL010-0515	Lot VFR - spec dzienny statkiem powietrznym innym niż śmigłowiec może być wykonany, jeżeli pułap chmur nie jest mniejszy niż:	150 m	100 m	50 m	450 m
409.	X	PL010-0519	Lot VFR dzienny na statku powietrznym innym niż śmigłowiec w przestrzeni klasy G na i poniżej 900 m AMSL lub 300 m AGL, jeśli jest wyższe, w warunkach, w których prawdopodobieństwo spotkania innego ruchu w zasadzie będzie małe, np. podczas prac agrolotniczych na małych wysokościach lub w obszarach o małej intensywności ruchu, może być wykonany:	przy zmniejszeniu widzialności w locie do 1500 m	przy widzialności większej niż 5 km	przy pułapie chmur większym niż 300 m	przy widzialności mniejszej niż 5 km - nieokreślonej – po spełnieniu określonych warunków
410.	X	PL010-0520	Lot VFR na i powyżej FL 100 w przestrzeni powietrznej klasy C może być wykonany, jeżeli odległość pionowa od chmur jest nie mniejsza niż:	300 m	100 m	500 m	nieokreślona – z dala od chmur

411.	X	PL010-0521	Lot VFR na i powyżej FL 100 w przestrzeni powietrznej klasy C może być wykonany z prędkością nie większą, niż:	prędkość poddźwiękowa	250 kt TAS	463 km/h TAS	250 kt IAS
412.	X	PL010-0522	Lot VFR na i powyżej FL 100 w przestrzeni powietrznej klasy C może być wykonany, jeżeli odległość pozioma od chmur jest:	nie mniejsza niż 1500 m	nie mniejsza niż 2 km	nie mniejsza niż 5 km	nieokreślona – z dala od chmur
413.	X	PL010-0523	Loty nocne VFR mogą być wykonywane z prędkościami nie większymi niż:	300 km/h TAS	463 km/h TAS	300 km/h IAS	250 kt IAS
414.	X	PL010-0524	Loty nocne VFR mogą być wykonywane:	z dala od chmur i z widocznością terenu lub świateł w terenie	nie niżej niż 300 m pod pułapem chmur	nie niżej niż 200 m pod pułapem chmur	nie niżej niż 500 m nad przeszkodami
415.	X	PL010-0525	Loty nocne VFR na samolotach na trasach i w przelotach mogą być wykonywane nie niżej niż:	300 m	100 m	200 m	500 m

416.	X	PL010-0526	Meldunek „Na długiej prostej” jest podawany, gdy statek powietrzny w locie VFR, wykonujący na lotnisku kontrolowanym podejście wprost z trasy, znajdzie się w odległości od punktu przyziemienia:	15 km	8 km	15 NM	4km
417.	X	PL010-0527	Meldunek „Na długiej prostej” jest podawany, gdy statek powietrzny znajdujący się w kręgu nadlotniskowym na lotnisku kontrolowanym wykonuje zakręt do podejścia końcowego w odległości od punktu przyziemienia większej niż:	7km	15km	10km	4km
418.	X	PL010-0528	Meldunek „Na prostej” jest podawany, gdy statek powietrzny znajdujący się w kręgu nadlotniskowym na lotnisku kontrolowanym znajdzie się w odległości od punktu przyziemienia:	7km	15 km	10 km	4 km
419.	X	PL010-0529	Meldunek „Na prostej” jest podawany, gdy statek powietrzny w locie VFR, wykonujący na lotnisku kontrolowanym podejście wprost z trasy, znajdzie się w odległości od punktu przyziemienia:	4 NM	15 km	10 km	4 km
420.	X	PL010-0530	Minimalne wysokości w lotach nocnych VFR na trasach i w przelotach określa się od:	przeszkód	terenu	od najwyższego wzniesienia terenu na trasie	elewacji lotniska

421.	X	PL010-0531	MSA na mapie procedury podejścia oznacza:	Minimum Sector Altitude – najniższą wysokość bezwzględną jaka może być stosowana, która zapewnia minimalne przewyższenie nad przeszkodami wynoszące 300m (1000 ft) nad wszystkimi obiektami znajdującymi się na wycinku koła o promieniu 46 km (25 NM), wychodzącym od pomocy radionawigacyjnej	Minimum Sector Altitude - Minimalną sektorową wysokość względną lotu dla lotu IFR poza CTR	Minimum Safe Altitude – Minimalną bezpieczną wysokość bezwzględną lotu dla lotów IFR i VFR poza CTA	Minimum Safe Altitude - wysokość bezwzględną dla danego obszaru zapewniającą minimalne przewyższenie nad przeszkodami dla lotu IFR
422.	X	PL010-0532	Na jakich statkach powietrznych można przeprowadzić praktyczne szkolenie na ziemi i w locie?	Wszystkie odpowiedzi są poprawne	Na statkach powietrznych wpisanych do polskiego lub obcego rejestru cywilnych statków powietrznych	Na statkach powietrznych mających wymagane znaki rozpoznawcze	Na statkach powietrznych posiadających zdolność do lotów, potwierdzoną odpowiednimi dokumentami
423.	X	PL010-0534	O ile może zostać zmniejszony czas 45 godzin lotu na samolotach jednosilnikowych tłokowych, kiedy kandydat do licencji pilota samolotowego turystycznego jest posiadaczem świadectwa kwalifikacji pilota statku powietrznego ultralekkiego o cechach samolotu?	O czas lotu wynoszący 10% czasu lotu wykonanego przez kandydata w charakterze dowódcy tego statku powietrznego, jednak nie więcej niż 10 godzin pod warunkiem prowadzenia szkolenia według programu szkolenia zatwierzonego dla tego typu kandydatów	O 20 godzin pod warunkiem prowadzenia szkolenia według programu szkolenia zatwierzonego dla tego typu kandydatów	O 10 godzin	Nie ma takiej możliwości
424.	X	PL010-0535	O ile może zostać zmniejszony czas 45 godzin lotu na samolotach jednosilnikowych tłokowych, kiedy kandydat do licencji pilota samolotowego turystycznego jest posiadaczem świadectwa kwalifikacji pilota statku powietrznego ultralekkiego o cechach śmigłowca?	O czas lotu wynoszący 10% czasu lotu wykonanego przez kandydata w charakterze dowódcy tego statku powietrznego, jednak nie więcej niż 10 godzin pod warunkiem prowadzenia szkolenia według programu szkolenia zatwierzonego dla tego typu kandydatów	O 20 godzin pod warunkiem prowadzenia szkolenia według programu szkolenia zatwierzonego dla tego typu kandydatów	O 10 godzin	Nie ma takiej możliwości
425.	X	PL010-0536	O ile może zostać zmniejszony czas 45 godzin lotu na samolotach jednosilnikowych tłokowych, kiedy kandydat do licencji pilota samolotowego turystycznego jest posiadaczem świadectwa kwalifikacji pilota statku powietrznego ultralekkiego o cechach wiatrakowca?	O czas lotu wynoszący 10% czasu lotu wykonanego przez kandydata w charakterze dowódcy tego statku powietrznego, jednak nie więcej niż 10 godzin pod warunkiem prowadzenia szkolenia według programu szkolenia zatwierzonego dla tego typu kandydatów	O 20 godzin pod warunkiem prowadzenia szkolenia według programu szkolenia zatwierzonego dla tego typu kandydatów	O 10 godzin	Nie ma takiej możliwości

426.	X	PL010-0537	O ile może zostać zmniejszony czas lotów wymaganych do licencji PPL(A), kiedy kandydat do licencji pilota samolotowego turystycznego jest posiadaczem licencji pilota szybowcowego?	O nie więcej niż 10	O 15 godzin	Nie ma takiej możliwości	O 20 godzin
427.	X	PL010-0538	O ile może zostać zmniejszony czas lotów do licencji pilota samolotowego turystycznego, kiedy kandydat jest posiadaczem licencji pilota śmigłowcowego?	O nie więcej niż 10 godzin	O 15 godzin	Nie ma takiej możliwości	O 20 godzin
428.	X	PL010-0539	O ile może zostać zmniejszony czas lotów wymaganych do licencji PPL(A) kiedy kandydat jest posiadaczem licencji pilota wiatrakowcowego?	O nie więcej niż 10 godzin	O 15 godzin	Nie ma takiej możliwości	O 20 godzin
429.	X	PL010-0540	Oprócz służb ruchu lotniczego statkom powietrznym wykonującym loty w polskiej przestrzeni powietrznej zapewnia się:	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Służbę informacji lotniczej	Służbę meteorologiczną	Służbę poszukiwania i ratownictwa
430.	X	PL010-0541	Oprócz służb ruchu lotniczego statkom powietrznym wykonującym loty w polskiej przestrzeni powietrznej zapewnia się:	Żadna z odpowiedzi nie jest poprawna	Służbę alarmową	Służbę kontroli ruchu lotniczego	Służbę informacji powietrznej

431.	X	PL010-0542	Orzeczenie lotniczo-lekarskie wydane dla osoby poniżej 40 roku życia w zakresie wymagań zdrowotnych dla Klasy 1 posiada ważność?	12 miesięcy	6 miesięcy	24 miesiące	18 miesięcy
432.	X	PL010-0543	Orzeczenie lotniczo-lekarskie Klasy I wydane dla osoby powyżej 40 roku życia, wykonującej loty w zarobkowym przewozie lotniczym w załodze jednoosobowej posiada ważność?	6 miesięcy	12 miesięcy	24 miesiące	18 miesięcy
433.	X	PL010-0544	Ośrodek szkolenia lotniczego jest to:	Samodzielna organizacja lotnicza lub część składowa innego podmiotu	Organizacja lotnicza prowadząca działalność niezarobkową dla swoich członków	Organizacja lotnicza prowadząca szkolenia lotnicze jako działalność statutową	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe
434.	X	PL010-0545	Oznacz odpowiednią literą przepisy wykonywania lotów lub rodzaj planowanego lotu wg oznaczeń stosowanych w planach lotów - lot IFR:	I	V	X	N
435.	X	PL010-0546	Oznacz odpowiednią literą przepisy wykonywania lotów lub rodzaj planowanego lotu wg oznaczeń stosowanych w planach lotów - lot innego rodzaju, niż określone:	X	I	N	R

436.	X	PL010-0547	Oznacz odpowiednią literą przepisy wykonywania lotów lub rodzaj planowanego lotu wg oznaczeń stosowanych w planach lotów - lot lotnictwa ogólnego:	G	O	W	X
437.	X	PL010-0548	Oznacz odpowiednią literą przepisy wykonywania lotów lub rodzaj planowanego lotu wg oznaczeń stosowanych w planach lotów - lot nierozkładowy lotnictwa komunikacyjnego:	N	X	S	V
438.	X	PL010-0549	Oznacz odpowiednią literą przepisy wykonywania lotów lub rodzaj planowanego lotu wg oznaczeń stosowanych w planach lotów - lot rozkładowy lotnictwa komunikacyjnego:	S	X	N	R
439.	X	PL010-0550	Oznacz odpowiednią literą przepisy wykonywania lotów lub rodzaj planowanego lotu wg oznaczeń stosowanych w planach lotów - lot VFR:	V	N	S	I
440.	X	PL010-0552	Oznacz odpowiednią literą przepisy wykonywania lotów lub rodzaj planowanego lotu wg oznaczeń stosowanych w planach lotów – najpierw lot IFR, potem lot VFR:	Y	X	I	Z



441.	X	PL010-0553	Oznacz odpowiednią literą przepisy wykonywania lotów lub rodzaj planowanego lotu wg oznaczeń stosowanych w planach lotów – najpierw lot VFR, potem lot IFR:		Y	V	I
442.	X	PL010-0554	Pierwszeństwo w podejściu do lądowania powinien mieć statek powietrzny:	Mający uszkodzony zespół napędowy	Mający status VIP	Mający uszkodzone podwozie	Mający status HUM
443.	X	PL010-0555	Pilot zaplanował nocny lot VFR na FL 125. Czy otrzyma zezwolenie na wykonanie tego lotu?	nie	tak, pod warunkiem utrzymania kontaktu wzrokowego z terenem	tak	tak, jeśli nie przekroczy prędkości 300 km/h;
444.	X	PL010-0559	Podstawowym dokumentem zawierającym informacje lotnicze autoryzowane przez właściwe władze państwa jest:	AIP - Zbiór Informacji Lotniczych	Dokumentacja JEPPESEN	Podręcznik pilota	Instrukcja wykonywania lotów / skoków
445.	X	PL010-0560	Poziom (Level) jest to:	wyrażenie ogólne odnoszące się do pozycji statku powietrznego w locie w płaszczyźnie pionowej i oznaczające zarówno wysokość względną, wysokość bezwzględną lub poziom lotu.	powierzchnia izobaryczna odniesiona do wartości ciśnienia 1013,2 hPa oddzielona od innych takich powierzchni o określone różnice wysokości	powierzchnia izobaryczna odniesiona do wartości ciśnienia 1013,2 hPa oddzielona od innych takich powierzchni o stałą różnicę ciśnienia	powierzchnia izobaryczna odniesiona do wartości ciśnienia 1013,2 hPa oddzielona od innych takich powierzchni o stałą różnicę wysokości

446.	X	PL010-0561	Poziom lotu (Flight Level) jest to:	powierzchnia o stałym ciśnieniu odniesiona do szczególnej wartości ciśnienia 1013,2 hPa i oddzielona od innych takich powierzchni określonymi różnicami ciśnienia	powierzchnia izobaryczna odniesiona do wartości ciśnienia 1013,2 hPa oddzielona od innych takich powierzchni o określone różnice wysokości	poziom lotu, na którym przestawia się wysokościomierz z QNH na STD	powierzchnia izobaryczna odniesiona do wartości ciśnienia 1013,2 hPa oddzielona od innych takich powierzchni o stałą różnicę ciśnienia	poziom lotu, na i poniżej którego położenie statku powietrznego w płaszczyźnie pionowej określane jest jako wysokość względna lub bezwzględna
447.	X	PL010-0562	Poziom przejściowy (Transition Level) jest to:	najniższy poziom lotu jaki można wykorzystać powyżej wysokości przejściowej	poziom lotu, na którym przestawia się wysokościomierz z QNH na STD	najwyższy poziom lotu jaki można wykorzystać poniżej wysokości przejściowej	poziom lotu, na i poniżej którego położenie statku powietrznego w płaszczyźnie pionowej określane jest jako wysokość względna lub bezwzględna	
448.	X	PL010-0563	Poziom przelotu (Cruising Level) jest to:	poziom utrzymywany podczas znacznej części lotu	wyrażenie ogólne odnoszące się do pozycji statku powietrznego w locie w płaszczyźnie pionowej i oznaczające zarówno wysokość względną, wysokość bezwzględną lub poziom lotu.	poziom lotu, na którym przestawia się wysokościomierz z QNH na STD	poziom lotu, na i poniżej którego położenie statku powietrznego w płaszczyźnie pionowej określane jest jako wysokość względna lub bezwzględna	
449.	X	PL010-0564	Poziomy przelotu, na jakich ma się odbyć przelot albo jego część, należy wyrażać jako poziomy lotu:	podczas lotu na najniższym dostępnym poziomie lotu lub powyżej tego poziomu albo odpowiednio powyżej wysokości bezwzględnej przejściowej	podczas lotu poniżej najniższego dostępnego poziomu lotu albo odpowiednio na lub poniżej wysokości bezwzględnej przejściowej	podczas wykonywania prac agrolotniczych na małych wysokościach	podczas przelotu nad lotniskiem powyżej poziomu przejściowego tego lotniska	
450.	X	PL010-0565	Poziomy przelotu, na jakich ma się odbyć przelot albo jego część, należy wyrażać jako wysokości bezwzględne:	podczas lotu poniżej najniższego dostępnego poziomu lotu albo odpowiednio na lub poniżej wysokości bezwzględnej przejściowej	podczas lotu na najniższym dostępnym poziomie lotu lub powyżej tego poziomu	podczas wykonywania prac agrolotniczych na małych wysokościach	podczas przelotu nad lotniskiem powyżej poziomu przejściowego tego lotniska	

451.	X	PL010-0566	Przez przypadkowo włączony nadajnik została zablokowana częstotliwość radiowa. Statek powietrzny kołuje po lotnisku. Aby zatrzymać ten statek w miejscu, w którym się znajduje, kierujący lotami powinien użyć sygnału świetlnego:	ciągłe światło czerwone	seria błysków zielonych	seria błysków białych	seria błysków czerwonych
452.	X	PL010-0567	Przez przypadkowo włączony nadajnik została zablokowana częstotliwość radiowa. Statek powietrzny porusza się po lotnisku. Aby nakazać temu statkowi kołowanie poza polem wzlotów będącym w użyciu kierujący lotami powinien użyć sygnału świetlnego:	seria błysków czerwonych	seria błysków zielonych	seria błysków białych	ciągłe światło czerwone
453.	X	PL010-0568	Przez przypadkowo włączony nadajnik została zablokowana częstotliwość radiowa. Statek powietrzny porusza się po lotnisku. Aby nakazać temu statkowi powrót do punktu wyjściowego na lotnisku kierujący lotami powinien użyć sygnału świetlnego:	seria błysków białych	ciągłe światło czerwone	seria błysków zielonych	seria błysków czerwonych
454.	X	PL010-0569	Przez przypadkowo włączony nadajnik została zablokowana częstotliwość radiowa. Statek powietrzny porusza się po lotnisku. Aby udzielić temu statkowi zezwolenia na kołowanie kierujący lotami powinien użyć sygnału świetlnego:	seria błysków zielonych	ciągłe światło zielone	seria błysków białych	ciągłe światło czerwone
455.	X	PL010-0570	Przez przypadkowo włączony nadajnik została zablokowana częstotliwość radiowa. Statek powietrzny porusza się po lotnisku. Aby udzielić temu statkowi zezwolenia na start kierujący lotami powinien użyć sygnału świetlnego:	ciągłe światło zielone	seria błysków zielonych	seria błysków białych	ciągłe światło czerwone

456.	X	PL010-0571	Przy wykonywaniu lotów międzynarodowych statek powietrzny jest obowiązany przestrzegać?	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Przepisów ruchu lotniczego właściwych dla obszaru, w którym ruch się odbywa	Zakazu przekraczania granic jakiegokolwiek państwa bez wymaganego zezwolenia	Zakazu używania statków powietrznych do działań bezprawnych
457.	X	PL010-0572	QFE jest to:	ciśnienie atmosferyczne na poziomie lotniska lub progu drogi startowej w użyciu	ciśnienie atmosferyczne odniesione do średniego poziomu morza	ciśnienie atmosferyczne zmierzone na progu drogi startowej odniesione do lotniska	ciśnienie atmosferyczne zmierzone na poziomie morza odniesione do elewacji lotniska
458.	X	PL010-0573	QNH jest to:	nastawienie ruchomej skali wysokościomierza tak, aby wskazywał elewację miejsca, kiedy jest na ziemi	ciśnienie atmosferyczne na poziomie morza odniesione do elewacji progu drogi startowej w użyciu	ciśnienie atmosferyczne zmierzone na średnim poziomie morza	ciśnienie atmosferyczne zmierzone na poziomie morza odniesione do elewacji lotniska
459.	X	PL010-0574	Rada Ministrów w drodze rozporządzenia wprowadza zakazy i ograniczenia w ruchu lotniczym, niezbędne ze względu na:	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Ważny interes polityki zagranicznej RP	Obronność i bezpieczeństwo RP	Ważny interes gospodarczy RP
460.	X	PL010-0575	Rada Ministrów w drodze rozporządzenia wprowadza zakazy i ograniczenia w ruchu lotniczym, niezbędne ze względu na:	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Zobowiązania RP wynikające z umów międzynarodowych	Zobowiązania RP wynikające z wiążących uchwał Rady Bezpieczeństwa ONZ	Ważny interes gospodarczy RP

461.	X	PL010-0577	Służba informacji powietrznej w przestrzeni klasy G:	nie ma obowiązku zapewniania separacji między statkami powietrznymi	ma obowiązek zapewnić separacje między statkami powietrznymi wykonującymi loty VFR – spec i loty IFR	ma obowiązek zapewnić separacje między statkami powietrznymi wykonującymi loty IFR i loty VFR	ma obowiązek zapewnić separacje między statkami powietrznymi wykonującymi loty IFR i loty IFR
462.	X	PL010-0578	Służba kontroli ruchu lotniczego ma obowiązek zapewnić w przestrzeni klasy A separacje między statkami powietrznymi wykonującymi loty:	IFR od IFR	IFR od VFR	VFR - spec od VFR - spec	nie zapewnia żadnemu z nich
463.	X	PL010-0579	Służba kontroli ruchu lotniczego ma obowiązek zapewnić w przestrzeni klasy C separacje między statkami powietrznymi wykonującymi loty:	VFR od IFR	VFR od VFR	VFR - spec od VFR	VFR- nocny od VFR - nocny
464.	X	PL010-0580	Służba kontroli ruchu lotniczego ma obowiązek zapewnić w przestrzeni klasy D separacje między statkami powietrznymi wykonującymi loty:	IFR od IFR	IFR od VFR	VFR od IFR	nie zapewnia żadnemu z lotów
465.	X	PL010-0581	Służba kontroli ruchu lotniczego ma obowiązek zapewnić w przestrzeni klasy E separacje między statkami powietrznymi wykonującymi loty:	IFR od IFR	IFR od VFR	VFR od IFR	nie zapewnia żadnemu lotów

466.	X	PL010-0582	Statek powietrzny nie zgłosił się w ciągu 30 minut po: a/ przewidywanym czasie przylotu podanym przez pilota; b/ ostatnio potwierdzonym spodziewanym czasie podejścia; w zależności od tego, który z tych czasów jest najpóźniejszy, odpowiednie informacje dotyczące tego statku powinny być przekazane użytkownikom statków pow. lub ich upoważnionym przedstawicielom oraz dowódcom innych zainteresowanych statków pow. i na ich życzenie powinna być podjęta normalna kontrola ruchu lotniczego. Za podjęcie decyzji w sprawie dalszego, normalnego kontynuowania lotów lub też za podjęcie innego działania odpowiedzialni są:	dowódcy statków powietrznych oraz użytkownicy statków powietrznych lub ich wyznaczeni przedstawiciele	slużby portowe /Dyżurny Operacyjny Lotniska/	kontrola ruchu lotniczego w przestrzeni odpowiedzialności tego lotniska	wojskowa służba ruchu lotniczego w rejonie tego lotniska
467.	X	PL010-0583	Statek powietrzny podchodzący do lądowania na lotnisku docelowym ma uszkodzone podwozie, wykonuje więc lądowanie:	Awaryjne	Techniczne	Przymusowe	Zwykłe
468.	X	PL010-0584	Statek powietrzny porusza się po lotnisku. Przez przypadkowo włączony nadajnik została zablokowana częstotliwość radiowa. Pilot dostrzegł nadaną z miejsca kierowania lotami w jego kierunku serię błysków białych. Oznacza to, że:	należy wracać do punktu wyjściowego na lotnisku	należy zatrzymać się	zezwała się kołować	należy kołować poza polem wzlotów będącym w użytku
469.	X	PL010-0585	Statek powietrzny porusza się po lotnisku. Przez przypadkowo włączony nadajnik została zablokowana częstotliwość radiowa. Pilot dostrzegł nadaną z miejsca kierowania lotami w jego kierunku serię błysków czerwonych. Oznacza to, że:	należy kołować poza polem wzlotów będącym w użytku	plyta postojowa zajęta	należy wracać do punktu wyjściowego na lotnisku	należy kołować do płyty postojowej
470.	X	PL010-0586	Statek powietrzny porusza się po lotnisku. Przez przypadkowo włączony nadajnik została zablokowana częstotliwość radiowa. Pilot dostrzegł nadaną z miejsca kierowania lotami w jego kierunku serię błysków zielonych. Oznacza to, że:	zezwała się kołować	należy wracać do punktu wyjściowego na lotnisku	należy zatrzymać się	zezwała się startować

471.	X	PL010-0587	Statek powietrzny porusza się po lotnisku. Przez przypadkowo włączony nadajnik została zablokowana częstotliwość radiowa. Pilot dostrzegł nadany z miejsca kierowania lotami w jego kierunku ciągły sygnał czerwony. Oznacza to, że:	należy zatrzymać się	należy kołować poza polem wlotów będącym w użytku	należy wracać do punktu wyjściowego na lotnisku	zezwala się kołować ze zwiększoną ostrożnością
472.	X	PL010-0588	Statek powietrzny porusza się po lotnisku. Przez przypadkowo włączony nadajnik została zablokowana częstotliwość radiowa. Pilot dostrzegł nadany z miejsca kierowania lotami w jego kierunku ciągły sygnał zielony. Oznacza to, że:	zezwala się startować	plyta postojowa zajęta	należy wracać do punktu wyjściowego na lotnisku	należy kołować poza polem wlotów będącym w użytku
473.	X	PL010-0589	Statek powietrzny w locie VFR może wlecieć do rejonu kontrolowanego lub strefy kontrolowanej lotniska objętej klasą C jeżeli pilot:	złożył plan lotu i uzyskał na jego podstawie zezwolenie organu kontroli ruchu lotniczego na wlot w przestrzeń	pozostaje w VMC i zapewnia sobie własną separację	przejdzie do lotu IFR	przejdzie do lotu IFR pozostając w warunkach VMC
474.	X	PL010-0590	Statek powietrzny w locie VFR wylatuje z CTR do przestrzeni klasy G. Otrzymał zezwolenie na przelot na wys. 200 m nad terenem. Po wyjściu z CTR pilot powinien mieć wysokościomierz ustawiony na:	QNH	STD	QFE	ciśnienie na powierzchni terenu, nad którym przelatuje
475.	X	PL010-0591	Strefa identyfikacji obrony powietrznej (ADIZ) jest to przestrzeń powietrzna, która rozciąga się wzdłuż granicy państwowej w głąb kraju do odległości:	15 km	2,5 km	10 km	6 km

476.	X	PL010-0592	Szkolenie lotnicze w organizacji prowadzącej szkolenie lotnicze niezarobkowo jest prowadzone:	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Zgodnie z zatwierdzonymi przez Prezesa ULC i wprowadzonymi w życie instrukcjami oraz dokumentami regulaminowymi	Przez kadre dydaktyczną posiadającą kwalifikacje i uprawnienia odpowiednie do rodzaju i zakresu szkolenia oraz kierowania nimi	Przy wykorzystaniu bazy dydaktycznej odpowiedniej do rodzaju szkolenia lotniczego
477.	X	PL010-0593	Szkolenie lotnicze w organizacji prowadzącej szkolenie lotnicze niezarobkowo jest prowadzone:	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Przy wykorzystaniu odpowiednich do rodzaju szkolenia statków powietrznych oraz urządzeń treningowych	Zgodnie z przepisami ustawy w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego	Zgodnie z zatwierdzonymi przez Prezesa ULC i wprowadzonymi w życie instrukcjami oraz dokumentami regulaminowymi
478.	X	PL010-0594	Szkolenie lotnicze w ośrodku szkolenia lotniczego jest prowadzone:	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Zgodnie z zatwierdzonymi przez Prezesa ULC i wprowadzonymi w życie instrukcjami oraz dokumentami regulaminowymi	Przez kadre dydaktyczną posiadającą kwalifikacje i uprawnienia odpowiednie do rodzaju i zakresu szkolenia oraz kierowania nimi	Przy wykorzystaniu bazy dydaktycznej odpowiedniej do rodzaju szkolenia lotniczego
479.	X	PL010-0595	Szkolenie lotnicze w ośrodku szkolenia lotniczego jest prowadzone:	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Przy wykorzystaniu odpowiednich do rodzaju szkolenia statków powietrznych oraz urządzeń treningowych	Zgodnie z przepisami ustawy w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego	Zgodnie z zatwierdzonymi przez Prezesa ULC i wprowadzonymi w życie instrukcjami oraz dokumentami regulaminowymi
480.	X	PL010-0596	Teren, nad którym jest wykonywany lot VFR, wznosi się do wysokości 300m AMSL (elewacja terenu). Lot ten na wys. 1350 m AMSL może być wykonany z prędkością nie większą, niż:	250 kt IAS	250 kt TAS	463 km/h TAS	250 km/h IAS



481.	X	PL010-0597	Teren, nad którym jest wykonywany lot VFR, wznosi się do wysokości 300m AMSL (elewacja terenu). Lot ten na wys. 1350 m AMSL może być wykonany, jeżeli odległość pionowa od chmur jest:	nie mniejsza niż 300 m	nie mniejsza niż 150 m	nie mniejsza niż 500 m	nieokreślona - z widocznością ziemi lub wody
482.	X	PL010-0598	Teren, nad którym jest wykonywany lot VFR, wznosi się do wysokości 300m AMSL (elewacja terenu). Lot ten na wys. 1350 m AMSL może być wykonany, jeżeli widzialność jest nie mniejsza niż:	5 km	2 km	8 km	10 km
483.	X	PL010-0599	W czasie lotów zabrania się dokonywania wszelkich zrzutów ze statku powietrznego z wyjątkiem zrzutów dokonywanych na potrzeby?	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Poszukiwań i ratownictwa	Sportu i obsługi imprez masowych	reklamy
484.	X	PL010-0600	W czasie lotów zabrania się dokonywania wszelkich zrzutów ze statku powietrznego z wyjątkiem zrzutów dokonywanych na potrzeby?	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Gospodarki rolnej i leśnej	Doświadczeń i szkoleń	Służby zdrowia
485.	X	PL010-0601	W FIR Warszawa, w przestrzeni powietrznej kontrolowanej warstwa przejściowa może mieć grubość:	większą od zera	nie mniej niż 150 m	nie mniej niż 300 m	większą od zera, lecz nie większą niż 150 m

486.	X	PL010-0602	W jakiej formie Rada Ministrów może wprowadzić zakazy i ograniczenia w ruchu lotniczym?	W formie rozporządzenia	W formie zarządzenia	W formie publikacji w Dzienniku Urzędowym ULC	W formie decyzji administracyjnej
487.	X	PL010-0603	W jakim terminie od dnia upływu ważności poprzedniej licencji, następuje, po sprawdzeniu wiadomości i umiejętności lotniczych wnioskodawcy, wydanie nowej licencji?	Przed upływem 1 roku w przypadku licencji uprawniającej do zarobkowego wykonywania czynności lotniczych	Przed upływem 4 lat	Przed upływem 3 lat	Przed upływem 5 lat
488.	X	PL010-0604	W jakim zakresie może szkolić organizacja lotnicza nie będąca ośrodkiem szkolenia lotniczego?	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Teoretycznie i praktycznie do licencji pilota turystycznego samolotowego	Na samolotach jednosilnikowych tłokowych z maksymalną certyfikowaną liczbą miejsc nie większą niż 4	Do wpisywanych do licencji pilota samolotowego turystycznego uprawnień do lotów nocnych VFR
489.	X	PL010-0610	W planach lotu wysokość bezwzględną w setkach stóp oznacza się literą:	A	M	Z	S
490.	X	PL010-0611	W przestrzeni klasy G lecą naprzeciw siebie samolot i śmigłowiec. Aby uniknąć zderzenia dowódcy tych statków powietrznych powinni :	skręcić w prawo	skręcić w lewo	samolot odejść w górę	śmigłowiec odejść w górę

491.	X	PL010-0612	W przestrzeni klasy G lecą naprzeciw siebie samolot i śmigłowiec. Aby uniknąć zderzenia dowódca tych statków powietrznych powinni minąć się:	w odległości nieokreślonej - takiej, żeby nie zaistniało niebezpieczeństwo kolizji	w odległości co najmniej 500 m;	z różnicą wysokości co najmniej 150 m	w odległości co najmniej 150 m i z różnicą wysokości co najmniej 500 m
492.	X	PL010-0613	W przestrzeni powietrznej nad wodami otwartymi Morza Bałtyckiego mogą być wyznaczane strefy:	niebezpieczne	zakazane	ograniczone	RCA
493.	X	PL010-0614	W przypadku akcji przechwytywania dowódca przechwytywanego statku powietrznego powinien włączyć kod transpondera:	7700	7500	7600	7000
494.	X	PL010-0615	W przypadku bezprawnej ingerencji (HIJACK) pilot nastawia transponder w modzie „A” na kod:	7500	7600	7700	7000
495.	X	PL010-0616	W przypadku negatywnego wyniku sprawdzenia wiadomości lub umiejętności lotniczych dokonywanych w celu przedłużenia uprawnień lotniczych:	Prezes ULC zawiesza ważność uprawnienia przez dokonanie odpowiedniego wpisu do licencji	Prezes ULC zabiera licencję w której jest wpisane uprawnienie	Prezes ULC dokonuje wykreślenie członka personelu lotniczego z rejestru członków personelu lotniczego	Minister właściwy do spraw transportu zawiesza ważność uprawnienia przez dokonanie odpowiedniego wpisu do licencji

496.	X	PL010-0617	W przypadku negatywnego wyniku sprawdzenia wiadomości lub umiejętności lotniczych dokonywanych w celu przedłużenia uprawnień lotniczych:	W protokole sprawdzenia wiadomości i umiejętności lotniczych wskazuje się zakres dodatkowego szkolenia niezbędnego do przywrócenia uprawnień	Prezes ULC zabiera licencję w której jest wpisane uprawnienie	Prezes ULC dokonuje wykreślenie członka personelu lotniczego z rejestru członków personelu lotniczego	Minister właściwy do spraw transportu zawiesza ważność uprawnień przez dokonanie odpowiedniego wpisu do licencji
497.	X	PL010-0624	W przypadku stwierdzenia utraty łączności radiowej (RADIOCOM FAILURE) pilot nastawia transponder w modzie „A” na kod:	7600	7500	7700	7000
498.	X	PL010-0625	W stanie bezpośredniego zagrożenia (EMERGENCY) pilot nastawia transponder w modzie „A” na kod:	7700	7600	7500	7000
499.	X	PL010-0626	W stosunku do jakich obywateli można stosować polską ustawę karną, w przypadku popełnienia za granicą przestępstwa lub wykroczenia przeciwko przepisom o locie i manewrowaniu statku powietrznego?	Do obywateli polskich i cudzoziemców	Tylko do obywateli polskich	Tylko do cudzoziemców	Tylko do obywateli polskich jeżeli wyrażą na to zgodę
500.	X	PL010-0627	W strefie kontrolowanej lotniska objętej klasą C dowódca statku powietrznego wykonującego lot VFR jest odpowiedzialny za separację z innymi statkami powietrznymi wykonującymi lot:	VFR	IFR	VFR - specjalny	IFR w warunkach VMC

501.	X	PL010-0628	Warstwa przejściowa (Transition Layer) jest to:	przestrzeń powietrzna zawarta między wysokością przejściową a poziomem przejściowym	przestrzeń powietrzna zawarta między wysokością przejściową a poziomem lotniska lub progu drogi startowej	przestrzeń powietrzna zawarta między wysokością przejściową a średnim poziomem morza	przestrzeń powietrzna zawarta między poziomem przejściowym a średnim poziomem morza
502.	X	PL010-0629	Według prawa jakiego państwa ocenia się roszczenia o wynagrodzenie szkód wyrządzonych w związku z użytkowaniem statku powietrznego osobom w mieniu znajdującym się poza statkiem powietrznym, jeżeli zainteresowane strony i statek powietrzny, mają tę samą przynależność państwową?	Według prawa państwa przynależności zainteresowanych stron i statku powietrznego, bez względu na miejsce zdarzenia, chyba że strony skorzystają z możliwości wyboru innego prawa	Według prawa państwa, na którego obszarze zdarzenie nastąpiło	Według prawa państwa, w którym miał lądować dany statek powietrzny	Według prawa państwa, z którego startował dany statek powietrzny
503.	X	PL010-0630	Według prawa jakiego państwa ocenia się roszczenia o szkody powstałe w razie zderzenia statków powietrznych, jeżeli statki powietrzne, mają tę samą przynależność państwową?	Według prawa państwa przynależności statków powietrznych, bez względu na miejsce zdarzenia, chyba że strony skorzystają z możliwości wyboru innego prawa	Według prawa państwa, na którego obszarze zdarzenie nastąpiło	Według prawa państwa, którego sąd rozpoznaje spór	Według prawa państwa, z którego startował statek powietrzny nie ponoszący winy za zderzenie
504.	X	PL010-0631	Według prawa jakiego państwa ocenia się roszczenia o wynagrodzenie za pomoc udzieloną przez statek powietrzny, jeżeli zainteresowana strona i statek powietrzny, mają tę samą przynależność państwową?	Według prawa państwa przynależności statków powietrznych, bez względu na miejsce zdarzenia, chyba że strony skorzystają z możliwości wyboru innego prawa	Według prawa państwa, na którego obszarze zdarzenie nastąpiło	Według prawa państwa, w którym miał lądować dany statek powietrzny	Według prawa państwa, z którego startował dany statek powietrzny
505.	X	PL010-0633	Wykonując lot VFR w FIR WARSZAWA, nie mając przydzielonego indywidualnego kodu SSR, wlatując w przestrzeń powietrzną, gdzie na potrzeby służby kontroli ruchu lotniczego wykorzystywany jest radar wtórny, pilot powinien włączyć transponder ustawiając go w modzie A na kod:	7000	2000	7500	każdy inny dowolny kod w modzie A

506.	X	PL010-0637	Wysokość przejściowa jest to:	wysokość, na i poniżej której pozycja statku powietrznego w płaszczyźnie pionowej określana jest jako wysokość względna lub bezwzględna	wysokość, na której pilot przestawia wysokościomierz z QNH na STD	wysokość, na której pilot przestawia wysokościomierz ze STD na QNH	wysokość, powyżej której wszystkich obowiązuje nastawienie wysokościomierzy
507.	X	PL010-0638	Wysokość przejściowa w FIR EPWW w przestrzeni klasy G została ustalona na 6500 ft (2000 m) AMSL. Wysokość ta jest to:	wysokość, na i poniżej której pozycja statku powietrznego w płaszczyźnie pionowej określana jest jako wysokość bezwzględna	wysokość bezwzględna, na której pilot przestawia wysokościomierz ze STD na QNH	wysokość względna, na której pilot przestawia wysokościomierz z QNH na STD	wysokość, powyżej której wszystkich obowiązuje nastawienie wysokościomierzy na STD
508.	X	PL010-0639	Z jakich części składa się szkolenie lotnicze do uzyskania licencji lub uprawnień lotniczego?	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Szkolenie teoretyczne	Szkolenie praktyczne na ziemi i w locie	Szkolenie praktyczne na ziemi
509.	X	PL010-0640	Z jakich części składa się szkolenie lotnicze?	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Szkolenie teoretyczne	Szkolenie praktyczne na ziemi i w locie	Szkolenie uzupełniające szkolenia praktycznego
510.	X	PL010-1337	Jeżeli nie podano inaczej w zezwoleniu kontroli ruchu lotniczego i jeżeli będzie zachowana minimalna wysokość nad gęstą zabudową miast lub osiedli lub zgromadzeniem osób na otwartym powietrzu, lot VFR w FIR Warszawa w przestrzeni klasy C przelot poziomy może się odbyć na	wysokości bezwzględnej 600 m	wysokości bezwzględnej 1250 m	wysokości bezwzględnej 1450 m	wysokości bezwzględnej 1550 m

511.	X	PL020-0001	Usterzenie ogonowe:	Zapewnia stateczność i sterowność podłużną oraz kierunkową	Zapewnia sterowność kierunkową	Zapewnia sterowność podłużną	Zapewnia stateczność podłużną
512.	x	PL020-0003	Co mierzy prędkościomierz jako lotniczy przyrząd pokładowy:	prędkość lotu samolotu względem otaczających mas powietrza	ciśnienie lotniska	kurs samolotu	wysokość lotu
513.	X	PL020-0004	Elementem pomiarowym (czułym) prędkościomierza jest:	różnicowa puszka membranowa	rurka Burdona	puszka aneroidowa	przepona gumowa
514.	X	PL020-0005	Elementem pomiarowym (czułym) wysokościomierza jest:	puszka próżniowa aneroidowa	przepona gumowa	rurka Burdona	różnicowa puszka membranowa
515.	x	PL020-0006	Hamowanie kołami podwozia jest:	Hydrauliczne lub pneumatyczne	Pneumatyczno-elektryczne	Pneumatyczne	Elektryczne

516.	X	PL020-0007	Jakie ciśnienia doprowadzone są do prędkościomierza:	statyczne i całkowite	dynamiczne i statyczne	dynamiczne i całkowite	całkowite
517.	X	PL020-0008	Jakie ciśnienie doprowadzane jest do wysokościomierza:	statyczne	dynamiczne i statyczne	całkowite i dynamiczne	całkowite
518.	X	PL020-0009	Jakie parametry odczytujemy z wysokościomierza:	ciśnienie lotniska i wysokość lotu	ciśnienie lotniska	wysokość lotu	wysokość lotniska
519.	X	PL020-0010	Kadłub konstrukcji półskorupowej składa się:	Wręgi, podłużnice, pokrycie	Dźwigary, wręgi, pokrycie	Wręgi, podłużnice, dźwigary	Pokrycie, podłużnice, dźwigary
520.	X	PL020-0011	Kadłub o konstrukcji skorupowej składa się:	Głównym elementem siłowym jest pokrycie – obecnie z laminatów – wzmacnione wręgami	Wręgi, przedłużenie, pokrycie	Dźwigary, pokrycie, wręgi	Dźwigary, pokrycie, wypełniacz ulowy



521.	X	PL020-0012	Klapka odciążająca służy do:	Zmniejszania sił działających na elementach sterowania sterami i lotkami	Wyważenia samolotu	Ułatwienia wychylenia klap	Zwiększenia stateczności samolotu
522.	X	PL020-0013	Kolor uchwytów i dźwigni w kabinie obsługiwanej przez pilota są:	Barwy poszczególnych dźwigni i uchwytów są znormalizowane w zależności od przeznaczenia dźwigni	Barwy są dowolne	Barwy ustala konstruktor danego samolotu	Kolor dźwigni nie ma znaczenia
523.	X	PL020-0014	Kompensacja masowa (wyważenie masowe)	Stosowana do wyeliminowania drgań samowzbudnych lotek i sterów	Stosowana do wyeliminowania drgań klap	Stosowana do wyeliminowania drgań hamulca aerodynamicznego	Stosowana do wyeliminowania drgań sterów przy małych prędkościach
524.	x	PL020-0015	Lotki służą do:	Sterowania przechyleniami samolotu względem jego osi podłużnej	Utrzymanie stateczności samolotu	Sterowalności podłużnej	Sterowalności kierunkowej
525.	X	PL020-0017	Na czym polega wychylenie różnicowe lotek:	Lotki do góry wychylają się o większy kąt niż do dołu – przy skrzydłach o profilu niesymetrycznym	Lotki wychylają się do dołu o większy kąt niż do góry	Lotki do góry wychylają się o większy kąt niż do dołu przy profilach skrzydeł symetrycznych	Zależnie od zabudowy na skrzydle lewym lub prawym wychylają się różnie więcej lub mniej

526.	X	PL020-0018	Przeznaczenie klap skrzydłowych:	Zasadniczym przeznaczeniem klap jest zwiększenie współczynnika siły nośnej skrzydła	Służą głównie jako hamulec aerodynamiczny	Służą głównie do polepszenia efektywności lotek	Służą do sterowania przechyleniem w osi podłużnej samolotu
527.	X	PL020-0019	Radiostacja w czasie nadawania ma możliwość:	Samopodsłuchu.	Zmiany rodzaju modulacji.	Zmiany ilości kanałów.	Wybrania częstotliwości powyżej 137MHz.
528.	X	PL020-0020	Radiostacje lotnicze pracują:	Systemem simpleks.	Systemem duplex.	Systemem ogólnym .	Inne.
529.	X	PL020-0021	Układ „miękki” sterowania mechanizmami sterowniczymi stanowi:	Linki stalowe i układ rolek	Popychacze połączone z amortyzatorami gumowymi oraz dźwignie	Linki stalowe i popychacze oraz rolki	Popychacze z układem rolek
530.	X	PL020-0022	Układ „sztywny” sterowania mechanizmami sterowniczymi stanowi:	Popychacze sztywne z układem dźwigni	Popychacze sztywne i linki z układem rolek	Popychacze sztywne i linki z układem dźwigni	Linki w sztywnych rurkach i układ dźwigni

531.	X	PL020-0026	Co wskazuje amperomierz wychylony w prawo od zera:	prawidłową pracę prądniczy lub alternatora	prawidłową pracę prędkościomierza	prawidłową pracę sztucznego horyzontu	prawidłową pracę obrotomierz
532.	X	PL020-0027	Agregaty silnikowe napędzane są	Od silnika poprzez skrzynkę napędów	Bezpośrednio od silnika	Od silnika poprzez reduktor główny	Od silników elektrycznych
533.	X	PL020-0028	Alternator zbudowany jest z:	prądniczy prądu przemiennego z układem prostowniczym	przetwornicy trójfazowej	przetwornicy jednofazowej	prądniczy prądu stałego
534.	X	PL020-0029	Automatyczny układ przeciw poślizgowy zabudowany jest i służy:	Nadajnik na każdym hamowanym kole podwozia głównego i przeciwdziała powstaniu poślizgu poprzez odpowiednie odhamowanie	Nadajnik na wybranym hamowanym kole podwozia głównego i całkowicie rozhamowuje wszystkie koła przy powstaniu poślizgu	Stosowane jest na kołach podwozia przedniego i zabezpiecza przed poślizgiem w czasie skrętu kołami	Zabudowane na podwoziu głównym i odhamowuje koła przed przyziemieniem
535.	X	PL020-0030	Blokada szumów (SQ) w radiostacji UKF służy do:	Wyeliminowania szumów w sygnale użytecznym. W skrajnym przypadku do wyłączenia toru odbiornika w radiostacji.	Ograniczenia poziomu nadawanego sygnału.	Regulacji poziomu odebranego sygnału.	Poprawienia modulacji sygnału.

536.	X	PL020-0031	Blokowanie sterów i lotek ma na celu:	Unieruchomienie organów sterowania na ziemi w czasie postoju samolotu	W czasie lotu poziomego	Stosowane tak w locie jak i w czasie postoju samolotu	Nie jest stosowane
537.	X	PL020-0032	Ciśnienie oleju mierzone jest	Na wejściu do silnika	W pompie oleju	W regulatorze ciśnienia oleju	We wtryskiwaczu
538.	X	PL020-0033	Co mierzy trójwskazówkowy kontroler parametrów silnika:	ciśnienie oleju, paliwa oraz temperaturę oleju	ciśnienie oleju i ciśnienie paliwa	ilość paliwa i temperaturę oleju	ilość i ciśnienie paliwa
539.	X	PL020-0034	Co możemy odczytać z wysokościomierza:	wysokość lotu i ciśnienie lotniska	prędkość lotu	kurs lotu	przechylenie samolotu
540.	X	PL020-0035	Co nazywamy pojemnością ogniwa:	ilość elektronów jaką można pobrać z ogniwa	ilość jonów	ilość ciepła	ilość cząsteczek

541.	X	PL020-0037	Co nazywamy żyroskopem:	ciało obrotowe (wirnik) wirujące z dużą prędkością kątową dookoła osi symetrii, gdzie jeden z punktów ciała jest nieruchomy	prędkość lotu	wysokość lotu	kurs lotu
542.	X	PL020-0038	Co określa busola magnetyczna:	kurs magnetyczny samolotu	prędkość lotu	prędkość kątową	ciśnienie lotniska
543.	X	PL020-0041	Co stanowi nadajnik temperatury oleju w układzie trójwskazówkowego kontrolera parametrów silnika:	druk oporowy	element magnetyczny	dioda	druk półprzewodnikowy
544.	X	PL020-0042	Co to jest współczynnik bezpieczeństwa konstrukcji lotniczej:	Jest to wartość stosunku wytrzymałości doraźnej do dopuszczalnej. Wartości współczynników określone są w przepisach dotyczących budowy konstrukcji lotniczych i jest większa od 1	Jest to wartość stosunku wytrzymałości zmęczeniowej do dopuszczalnej określana przez konstruktora	Jest wartością stosunku wytrzymałości zmęczeniowej do doraźnej określanej przez nadzór lotniczy	Wartość współczynnika bezpieczeństwa określona jest przepisami lotniczymi dotyczącymi budowy i jest mniejsza od 1
545.	X	PL020-0043	Co wskazuje przyrząd zwany wariometrem:	prędkość pionową samolotu tzn. prędkość wznoszenia i opadania	wysokość lotu	kurs geograficzny	kurs samolotu

546.	X	PL020-0044	Czy kompozyty np. z włókien węglowych, grafitowych, szklanych itp. – stosowane są w konstrukcjach lotniczych:	Tak – jako elementy pokrycia i zbrojenia konstrukcji płatowca i silników	Nie są stosowane	Tylko jako elementy wyposażenia kabin	Tylko w konstrukcji silników lotniczych
547.	X	PL020-0045	Czy rozlanie paliwa w rejonie samolotu wpływa na jego bezpieczeństwo:	Tak – należy przerwać wszelkie prace do czasu zneutralizowania zagrożenia przez kompetentne służby	Można miejsce rozlania zasypać piaskiem i kontynuować pracę	Nie wpływa to na zagrożenie bezpieczeństwa	Zacześć z pracami przy samolocie do czasu odparowania paliwa
548.	X	PL020-0047	Czym zabezpieczane są obwody elektryczne na samolocie:	bezpiecznikami	izolacją	przełącznikami	kablami
549.	X	PL020-0048	Czynnikiem wykonawczym w instalacji hamowania kołami podwozia głównego jest głównie:	Płyn hydrauliczny lub powietrze	Układ elektryczny	Mechaniczny układ	Układ mechaniczno-elektryczny
550.	X	PL020-0049	Dla zabezpieczenia łączności radiowej w statku powietrznym zainstalowane są:	Zazwyczaj dwie radiostacje UKF.	Cztery radiostacje UKF	Jedna Radiostacja UKF i jedna radiostacja KF	Jedna radiostacja fal średnich.

551.	X	PL020-0050	Do chowania i wypuszczania podwozia, głównie stosowane są instalacje:	Hydrauliczna, pneumatyczna i elektryczna	Tylko pneumatyczna	Tylko hydrauliczna	Mechaniczny układ
552.	X	PL020-0051	Do czego przeznaczony jest manometr ciśnienia paliwa:	do pomiaru ciśnienia paliwa podanego do gaźnika	do pomiaru ciśnienia oleju smarującego silnik	do pomiaru temperatury cylindrów silnika	do pomiaru ciśnienia ładowania
553.	X	PL020-0052	Do czego służy rurka spiętrzeniowa na samolocie:	jako nadajnik ciśnienia całkowitego i statycznego	jako nadajnik ciśnienia całkowitego i dynamicznego	jako nadajnik ciśnienia statycznego	jako nadajnik ciśnienia dynamicznego i statycznego
554.	X	PL020-0053	Do czego służy sztuczny horyzont:	do określenia położenia samolotu względem linii horyzontalnej oraz pochylenia i przechyłu samolotu	do określania prędkości samolotu	do określania wysokości lotu samolotu	do określenia ciśnienia lotniska
555.	X	PL020-0054	Do czego służy termometr temperatury cylindrów:	pomiaru temperatury cylindrów silnika	pomiaru ciśnienia oleju	pomiaru ciśnienia ładowania	pomiaru ciśnienia paliwa

556.	X	PL020-0055	Do pracy radiokompasu potrzebna jest :	Antena stała i antena ramowa tzw. ramka.	Tylko antena stała.	Tylko antena ramowa.	Nie potrzebne są anteny.
557.	X	PL020-0056	Do pracy radiowysokościomierza wykorzystano :	Zjawisko odbicia fal radiowych od powierzchni ziemi.	Modulację amplitudy.	Zjawisko interferencji.	Modulację fazy.
558.	X	PL020-0057	Do prawidłowego spalania mieszanki w cylindrach niezbędna jest odpowiednia ilość	tłenu	wodoru	węgla	azotu
559.	X	PL020-0058	Do rozładowania elektrostatycznego samolotu w czasie lotu przeznaczone są rozładowывачe które przykręcone są do:	końcówek skrzydeł i steru kierunku	klapy	lotek	klapy i lotek
560.	X	PL020-0059	Dopuszczalny czas pracy silnika na przelotowym zakresie wynosi	Jest nieograniczony	100 godz.	1 czasokresu międzynarodowego	90 procent czasokresu międzynarodowego



561.	X	PL020-0060	Dopuszczalny czas pracy silnika na zakresie startowym zazwyczaj wynosi	5 min.	60 min.	30 min.	Nieograniczony
562.	X	PL020-0061	Drobne wgniecenia na krawędzi natarcia łopaty śmigła są dopuszczalne	Na końcówce łopaty	U nasady łopaty	Powyżej 1 promienia śmigła	Nie dopuszczalne
563.	X	PL020-0062	Dźwigar jako element konstrukcyjny samolotu:	Stosowany w skrzydłach, statecznikach, sterach, klapach, jako główny element przenoszący obciążenia	Stosowany w kadłubach	Służy tylko jako element łączący zespoły samolotu	Stosowany tylko w konstrukcji sterów
564.	X	PL020-0063	Element łączący łopaty i mocujący śmigło na wale nazywa się	Piastą śmigła	łącznikiem	obsadą	obudową
565.	X	PL020-0064	Element tłumiący drgania silnika przekazywane na płatowiec zwany jest	lord	amortyzator	tłumik	Sworzeń tłumiący

566.	X	PL020-0065	Elementem otwierającym bezpośrednio zawory jest	Dźwignia zaworowa	krzywka	trzonek	popychacz
567.	X	PL020-0066	Elementem przenoszącym moment obrotowy silnika jest	Wał korbowy	Wał rozrządu	korbowód	Sworzeń tłoka
568.	X	PL020-0067	Elementem uszczelniającym współpracujący tłok i cylinder jest	Pierścień	uszczelka	simmering	Nie występuje
569.	X	PL020-0068	Elementem utrzymującym zawory w położeniu zamkniętym jest	Sprężyna zaworowa	Trzonek zaworu	Krzywka rozrządu	Zamek zaworu
570.	X	PL020-0069	Elementy skrzydła, na których zainstalowana jest instalacja przeciw oblodzeniowa:	Krawędź natarcia	Górna powierzchnia skrzydła	Krawędź splywu	Końcówki skrzydła

571.	X	PL020-0070	Ewentualne opiłki powstające w czasie pracy silnika można wykryć w	Filtrze oleju	Misce olejowej	Zbiorniku oleju	Pompie olejowej
572.	X	PL020-0071	Gaźnik jest przeznaczony do	Przygotowania mieszanki palnej	Wtrysk paliwa do układu dolotowego	Wtrysk paliwa do cylindrów	Podgrzanie paliwa
573.	X	PL020-0072	Gdzie pilot może znaleźć informacje dotyczące ograniczeń eksploatacyjnych silnika	Instrukcja Użytkowania Statku Powietrznego	Świadectwie Zdatości	Instrukcji Obsługi Statku Powietrznego	Książce Silnika
574.	X	PL020-0073	Głównymi parametrami pracy silnika kontrolowanymi przez pilota są	Prędkość obrotowa Temperatura oleju Ciśnienie oleju Ciśnienie paliwa	Prędkość obrotowa Temperatura spalin Ciśnienie oleju Ciśnienie paliwa	Prędkość obrotowa Temperatura oleju Ciśnienie w instalacji hydraulicznej Ciśnienie paliwa	Prędkość obrotowa Temperatura paliwa Ciśnienie oleju Ciśnienie paliwa
575.	X	PL020-0076	Ile kolorów mają światła pozycyjne:	3	2	4	1

576.	X	PL020-0077	Ile przewodowa jest instalacja prądu stałego na samolocie:	jednoprzewodowa	trójprzewodowa	czteroprzewodowa	pięcioprzewodowa
577.	X	PL020-0078	Ile stopni swobody ma sztuczny horyzont:	trzy	dwa	cztery	jeden
578.	X	PL020-0079	Ile stopni swobody ma zakrętomierz:	dwa	trzy	cztery	jeden
579.	X	PL020-0080	Ilość oleju w silniku kontrolowana jest zazwyczaj z wykorzystaniem	Miarki bagnetowej	Wskaźnika w kabinie	Zasady naczyń połączonych	Zdalnego pomiaru
580.	X	PL020-0081	Informacji dotyczącej mocy zespołu napędowego ze śmigłem stałym dostarcza pomiar	Prędkości obrotowej	Temperatury głowic	Ciśnienia paliwa	Ciśnienia ładowania

581.	X	PL020-0082	Instalacja przeciwpożarowa zabudowana jest głównie:	W gondolach silników, w rejonach zbiorników paliwowych i w silnikach	W kadłubach i kabinie	Tylko wewnątrz silników	Tylko w gondolach podwozia.
582.	X	PL020-0083	Instrukcja Użytkowania w Locie:	Jest obowiązkowym dokumentem, który musi znajdować się na pokładzie samolotu do wykorzystania przez załogę w czasie całego lotu i dotyczy jego użytkowania	Instrukcja służy personelowi technicznemu przy obsłudze samolotu	Instrukcja zawiera czynności techniczne, obsługowe wykorzystywane przez załogę samolotu - pilota	Jest zbiorem procedur operacyjnych
583.	X	PL020-0084	Jak nazywamy element pomiarowy (czuły) wysokościomierza:	puszka próżniowa aneroidowa	różnicowa puszka membranowa	rurka Burdona	przepona gumowa
584.	X	PL020-0085	Jaka jest wartość częstotliwości w sieci prądu przemiennego na samolocie:	400 Hz	50 Hz	200 Hz	600 Hz
585.	X	PL020-0086	Jaka powinna być minimalna wartość napięcia akumulatora na samolocie , sprawdzanego pod obciążeniem:	24 V lub 12 V	40 V	15 V	30 V

586.	X	PL020-0087	Jaką energię przetwarzamy podczas ładowania akumulatora:	elektryczną w chemiczną	chemiczną w elektryczną	elektryczną w cieplną	cieplną w chemiczną
587.	X	PL020-0088	Jaką energię przetwarzamy podczas rozładowania akumulatora:	chemiczną w elektryczną	cieplną w chemiczną	elektryczną w cieplną	elektryczną w chemiczną
588.	X	PL020-0089	Jaką pozycję przyjmuje wskaźnik ślizgu zakrętomierza, kiedy informuje o zakręcie skoordynowanym:	kulka wskaźnika znajduje się w środkowym położeniu	kulka nie znajduje się w środkowym ani max. położeniu	kulka wskaźnika jest w max. skrajnym położeniu w kierunku przeciwnym do przechylenia	kulka wskaźnika jest w max. skrajnym położeniu w kierunku przechylenia
589.	X	PL020-0092	Jaki przyrząd lotniczy przeznaczony jest do pomiaru prędkości kątowej zespołu napędowego:	obrotomierz	prędkościomierz	paliwomierz	wysokościomierz
590.	X	PL020-0093	Jaki przyrząd lotniczy służy do odległościowego pomiaru paliwa w zbiornikach:	paliwomierz	obrotomierz	wariometr	manometr ciśnienia

591.	X	PL020-0094	Jaki przyrząd określa położenie przestrzenne samolotu podczas lotu:	szuczny horyzont	wskaźnik radiowysokościomierza	prędkościomierz	obrotomierz
592.	X	PL020-0095	Jaki rodzaj środka odładowego jest stosowany w instalacji przeciw oblodzeniowej w czasie lotu:	Powietrze pobierane od sprężarki silnika	Gazy spalinowe	Specjalny gaz	Płyn odładowy
593.	X	PL020-0096	Jakie ciśnienie odbierane jest na samolocie	statyczne i całkowite	dynamiczne i statyczne	całkowite i dynamiczne	całkowite
594.	X	PL020-0097	Jakie działania należy podjąć, gdy w czasie przeglądu samolotu zostanie stwierdzone przez pilota uszkodzenie pneumatyków kół podwozia:	Określić stopień uszkodzenia (przetarcie, przebicie) i zgłosić ten fakt obsłudze technicznej oraz wpisać uszkodzenie w dzienniku technicznym jako usterkę	Określić stopień zużycia i samodzielnie podjąć decyzję o użytkowaniu	Samodzielnie wymienić koło uszkodzone	Zgłosić obsłudze technicznej uszkodzenie bez wpisywania do dziennika technicznego
595.	X	PL020-0098	Jakie elementy silnika wyposażone są w instalację przeciw oblodzeniową:	Krawędź natarcia chwytu powietrza i gaźnik silnika tłokowego	Kierownice łopatek sprężarki	Elementy maskowania	Nie ma takiej instalacji

596.	X	PL020-0099	Jakie główne zespoły płatowca są zabezpieczone przed oblodzeniem:	Krawędź natarcia skrzydeł i stateczników	Krawędzie natarcia sterów i lotek	Krawędzie natarcia klap i sterów	Krawędzie natarcia klap i lotek
597.	X	PL020-0100	Jakie przyrządy przeznaczone są do określenia stanu pracy silnika lotniczego:	manometry, termometry i obrotomierz	prędkościomierz	wysokościomierz	busola lotnicza
598.	X	PL020-0101	Jakie wskazania pokazuje woltomierz prądu stałego:	wartość napięcia w sieci	wartość prądu	wartość częstotliwości	wartość oporności
599.	X	PL020-0102	Jakiego typu są sygnalizatory oblodzenia:	Mechaniczne i elektroniczne	Tylko elektroniczne	Tylko mechaniczne	Nie ma sygnalizatorów
600.	X	PL020-0103	Jakość smarowania silnika kontrolowana jest poprzez pomiar	Temperatury i ciśnienia oleju	Temperatury głowic cylindrów	Prędkości obrotowej silnika	Ciśnienia ładowania



601.	X	PL020-0104	Jednostkowe zużycie paliwa wyrażone jest w	g/kW h	g/h	g/kW	l/h
602.	X	PL020-0105	Jednoznaczność namiaru w radiokompasie otrzymujemy:	Dzięki zastosowaniu anteny stałej i anteny ramowej co daje wypadkową charakterystykę odbioru kardioideę.	Dzięki dobraniu odpowiedniej częstotliwości.	Dzięki zastosowaniu odpowiedniej modulacji.	Dzięki otrzymaniu wypadkowej charakterystyki odbioru w postaci koła.
603.	X	PL020-0106	Kabina ciśnieniowa służy:	Zapewnia wykonywanie lotów na dużych wysokościach bez konieczności stosowania tlenu	Zabezpiecza przed dostaniem się wody w opadach deszczu	Utrzymuje stałe ciśnienie między kabiną a otoczeniem	Zapobiega przed dostaniem się pyłu
604.	X	PL020-0107	Kadłub konstrukcji półskorupowej składa się z części:	Wręgi, podłużnice, pokrycie	Dźwigary, wręgi, pokrycie	Pokrycie, podłużnice, dźwigary	Wręgi, podłużnice, dźwigary
605.	X	PL020-0108	Kadłub konstrukcji skorupowej składa się z części:	Wręgi i pokrycia	Wręgi, podłużnice, wypełniacz ulowy	Podłużnice, pokrycie, dźwigary	Podłużnice, wręgi, pokrycie

606.	X	PL020-0109	Kiedy sprawdza się sprawność układu zapłonowego	W czasie próby silnika	Po wymianie oleju	W czasie lotu	Podczas przeglądu przedlotowego
607.	X	PL020-0110	Klapka odciążająca służy do:	Zmniejszenia sił działających na elementach sterowania sterami i lotkami	Wyważenia samolotu	Ułatwia wychylenie klap	Ułatwia wychylenie spoilerów
608.	X	PL020-0111	Klapy służą:	Wchylenie ich, zwiększa współczynnik siły nośnej przy mniejszych prędkościach samolotu bez zwiększenia kąta natarcia skrzydła	Jako hamulec aerodynamiczne	Do zwiększenia siły nośnej przy dużych prędkościach	Do sterowania przechyleniem w osi poprzecznej samolotu
609.	X	PL020-0112	Kompensacja masowa:	Stosowana do wyeliminowania drgań samowzbudnych zespołów sterujących	Stosowana dla wyeliminowania drgań steru wysokości	Stosowana dla wyeliminowania drgań klap	Stosowana dla wyeliminowania drgań tylko steru kierunku
610.	X	PL020-0114	Lotki służą do:	Sterowanie przechyleniem samolotu względem jego osi podłużnej	Utrzymania stateczności samolotu	Sterowności podłużnej	Sterowności kierunkowej

611.	X	PL020-0115	Lód usuwany jest z krawędzi natarcia skrzydła zabezpieczonych nakładkami gumowymi (boots) przy pomocy:	Powietrze pod ciśnieniem	Elementy grzejne elektryczne wmontowane w segmenty gumowe	Gorące powietrze	Gazy spalinowe
612.	X	PL020-0116	Mechanizm sterowania zaworami to	rozrząd	sterownik	rozdzielacz	regulator
613.	X	PL020-0117	Moc przekazywana na wał śmigła zwana jest mocą	efektywną	niezbędną	nominalną	indykowaną
614.	X	PL020-0118	Moc silnika wraz ze wzrostem wysokości	maleje	Pozostaje bez zmian	rośnie	Rośnie a potem maleje
615.	X	PL020-0119	Moc silnika wysokościowego wraz ze wzrostem wysokości	Rośnie do wysokości obliczeniowej a potem maleje	Maleje	Pozostaje bez zmian	rośnie

616.	X	PL020-0120	Moc tracona na pokonanie oporów mechanicznych wraz ze wzrostem temperatury oleju	Maleje, a potem rośnie	maleje	rośnie	Pozostaje bez zmian
617.	X	PL020-0121	Moment zaplonu odniesiony do kąta obrotu wału silnika nazywamy kątem	Wyprzedzenia zaplonu	Opóźnienia zaplonu	Inicjacji zaplonu	zaplonu
618.	X	PL020-0122	Na czym polega sprawdzenie pracy układu zaplonowego	określenie spadku prędkości obrotowej silnika dla każdego układu	Określenie maksymalnej prędkości obrotowej silnika dla każdego układu zaplonowego	Pomiar czasu przejścia silnika z obrotów biegu jałowego do maksymalnych	Pomiar wibracji silnika podczas pracy silnika na zakresie startowym
619.	X	PL020-0123	Na jakie napięcie znamionowe buduje się prądnice prądu stałego lub alternatory:	28V lub 12 V	35V	10 V	40 V
620.	X	PL020-0124	Nagły brak wskaźnika ciśnienia oleju (bez wzrostu temperatury oleju) jest zazwyczaj spowodowany	Uszkodzeniem układu pomiarowego	Uszkodzeniem akumulatora	Brakiem oleju	Uszkodzeniem chłodnicy oleju

621.	X	PL020-0125	Najmniejsze natężenie ziemskiego pola magnetycznego jest na:	równiku magnetycznym	biegunie magnetycznym północnym	biegunie magnetycznym południowym	biegunie geograficznym
622.	X	PL020-0126	Nakazem włączenia instalacji przeciw oblodzeniowej jest:	Analiza prognozy pogody na trasie lotu przez załogę, jeśli przewiduje oblodzenie, powinna być włączona niezależnie od sygnalizacji:	Włączenie się sygnalizacji ostrzegającej przed oblodzeniem	Zawsze w czasie lotu powinna być włączona	Zależnie od informacji służb ruchu lotniczego.
623.	X	PL020-0127	Niezbędny wydatek powietrza chłodzącego zapewniany jest poprzez zastosowanie odpowiednio ukształtowanych owiewek cylindrów zwanych	deflektorami	sterownicami	dyszami	zastonkami
624.	X	PL020-0128	Obecność wody w paliwie jest	niedopuszczalna	Dopuszczalna w ilości ok.5 ml./l	Dopuszczalna w formie emulsji	Dopuszczalna w wysokich temperaturach
625.	X	PL020-0129	Od czego uzależniamy moc prądnicy zamontowanej na samolocie:	od ilości energii elektrycznej potrzebnej dla danego typu samolotu	od prędkości samolotu	od ciśnienia lotniska i wysokości lotu	od przyrządów ciśnieniowych

626.	X	PL020-0130	Odbiornik GPS pozwala na:	Podanie aktualnej pozycji samolotu	Określenia kąta natarcia.	Wykrywania frontów burzowych.	Utrzymania łączności.
627.	X	PL020-0132	Oddzielacze powietrza z oleju silnikowego ze względu na sposób ich działania dzielimy na	Statyczne i dynamiczne	Odśrodkowe i dynamiczne	Bezwładnościowe i statyczne	Z filtrem i bez filtra
628.	X	PL020-0133	Odległość mierzona za pomocą radioodległościomierza to:	Odległość wzdłuż linii nachylonej między samolotem a radiolatarnią.	Rzut prostopadły na ziemię linii między samolotem a radiolatarnią.	Odległość do wyliczenia według podanego wzoru.	Odległość orientacyjna.
629.	X	PL020-0134	Odpowiednia kolejność pracy cylindrów ma na celu	Równomierne obciążenie wału korbowego	Równomierne smarowanie silnika	Zmniejszenie zużycia paliwa	Pełniejsze spalanie mieszanki
630.	X	PL020-0135	Odpowiednia kolejność zapłonu ma na celu	Zmniejszenie pulsacji momentu obrotowego	Równomierne smarowanie silnika	Zmniejszenie zużycia paliwa	Pełniejsze spalanie mieszanki

631.	X	PL020-0136	Ogrzewanie wlotu do gaźnika ma na celu	Zabezpieczenie przed oblodzeniem	Ogrzanie powietrza w kabinie	Podniesienie temperatury paliwa	Podgrzanie oleju przed uruchomieniem
632.	X	PL020-0140	Opony niskociśnieniowe przeznaczone są:	Są szerokie i przeznaczone do użytkowania na miękkim podłożu	Do użytkowania tylko na twardym podłożu	Tylko do samolotów lekkich	Są wąskie i przeznaczone do użytkowania na miękkim podłożu
633.	X	PL020-0141	Opony wysokociśnieniowe służą:	Są wąskie i przeznaczone do użytkowania na twardym podłożu	Służą do użytkowania na miękkim podłożu	Są szerokie i przeznaczone tylko do samolotów lekkich	Służą do użytkowania tak na miękkim i na twardym podłożu
634.	X	PL020-0142	Opracowanie, zatwierdzanie, wprowadzanie zmian w Instrukcji Użytkowania w Locie:	Opracowuje producent samolotu, zatwierdza Państwowy Nadzór Lotniczy	Opracowuje użytkownik samolotu a zatwierdza jego Służba Jakości	Opracowuje użytkownik samolotu, a zatwierdza państwowy nadzór lotniczy	Opracowuje producent samolotu i zatwierdza jego służba jakości
635.	X	PL020-0143	Optymalna temperatura oleju w silniku to (<sup>°</sup><sup>C</sup>)	90-100	30-40	50-70	140-160

636.	X	PL020-0144	Oświetlenie zewnętrzne samolotu składa się z:	lampy antykolizyjnej, świateł pozycyjnych i reflektora	lampek oświetlenia tablicy przyrządów	lamпки oświetlenia mapy	lampek w kabinie pasażerskiej
637.	X	PL020-0145	Panele z elementami kontrolnymi i sterującymi radiostacji umieszczone są:	W kokpicie.	W przedziałach elektronicznych.	W kabinie pasażerskiej.	W specjalnych lukach.
638.	X	PL020-0146	Parametrami charakteryzującym rozwijaną aktualnie moc silnika z doładowaniem są	Prędkość obrotowa i ciśnienie ładowania	Prędkość obrotowa i ciśnienie paliwa	Ciśnienie ładowania i temperatura głowic	Ciśnienie ładowania i ciśnienie oleju
639.	X	PL020-0147	Parametrem kryterialnym do oceny pracy silnikowej instalacji paliwowej jest	Ciśnienie paliwa	Zużycie paliwa	Ciśnienie oleju	Prędkość obrotowa
640.	X	PL020-0149	Podaj kolejność cykli pracy silnika czterosuwowego	Ssanie Sprężanie Rozprężanie Wydech	Sprężanie Ssanie Rozprężanie Wydech	Ssanie Rozprężanie Wydech Sprężanie	Ssanie Sprężanie Rozprężanie Praca



641.	X	PL020-0150	Podgrzewanie silnika gorącym powietrzem w okresie niskich temperatur ma na celu	Ułatwienie rozruchu	Zwiększenie lepkości oleju	Zwiększenie energii zapłonu	Ułatwienie tworzenia się mieszanki palnej
642.	X	PL020-0151	Podsluch sygnałów z radiokompasu uzyskujemy:	Przez odpowiednie ustawienie przełącznika na Audio Selektor Panel (z rosyjska SPU).	Przez specjalny wzmacniacz.	Przez przyciśnięcie przycisku radio.	Przez przyciśnięcie przycisku SPU.
643.	X	PL020-0152	Podstawowym rodzajem pracy radiokompasu jest:	Pozycja ADF, z rosyjska Kompas.	Antena	Ramka.	Wł.
644.	X	PL020-0153	Pokładowy Dziennik Techniczny:	Służy do potwierdzenia wykonanych obsług technicznych do lotu i po locie potwierdzenia przyjęcia przez załogę samolotu do lotu i zdania po locie obsługi technicznej rejestracji czasu pracy samolotu, wpisywania niesprawności samolotu itp. Przeznaczony dla personelu technicznego i latającego	Służy dla personelu technicznego przy obsłudze technicznej liniowej	Służy dla personelu latającego dla wpisywania powstałych niesprawności	Stanowi dokument do potwierdzenia wykonania obsług technicznych wyższego rzędu
645.	X	PL020-0154	Pokrycie skrzydła pracujące:	Sztywne, przenoszące obciążenie	Stosowane dla zwiększenia trwałości samolotu	Stosowane w celach estetycznych	Stosowane tylko w samolotach o małych prędkościach.

646.	X	PL020-0155	Pokrycie skrzydła tzw. niepracujące:	Elastyczne nie przenoszące obciążen	Jako element konstrukcyjny dla zmniejszenia masy samolotu i przenoszący obciążenia	Łączy zespoły skrzydła jako ułatwienie konstrukcyjne i technologiczne	Stosowane w samolotach o dużych prędkościach
647.	X	PL020-0156	Pomocnicze pompy podające paliwo zazwyczaj napędzane są	elektrycznie	od silnika	ręcznie	elektorowo
648.	X	PL020-0157	Pompa olejowa napędzana jest	Od silnika	elektrycznie	elektorowo	hydraulicznie
649.	X	PL020-0158	Pompa wtryskowa jest przeznaczona do	Wtrysk paliwa do cylindrów lub układu dolotowego	Mieszanie paliwa i powietrza	Przygotowanie mieszanki palnej	Podanie paliwa do gaźnika
650.	X	PL020-0159	Poziom oleju „między kreskami” na miarce bagietowej oznacza	Prawidłową ilość oleju	Nieprawidłową ilość oleju	Należy dolać do górnej kreski	Należy obniżyć poziom oleju do dolnej kreski

651.	X	PL020-0160	Pozycja SBYw transponderze służy do:	Przygotowania transpondera do pracy.	Uaktywnienia pracy transpondera.	Podawania wysokości lotu.	Identyfikacji .
652.	X	PL020-0161	Praca odbiornika GPS oparta jest na:	Doborze odpowiedniej ilości satelitów.	Wybraniu odpowiednich radiolatarni prowadzących.	Wykorzystaniu zjawiska Dopplera.	Wykorzystaniu zjawiska interferencji.
653.	X	PL020-0163	Prądnicami prądu stałego, nazywamy maszyny elektryczne które służą do przetwarzania energii:	mechaniczną w elektryczną	elektryczną w chemiczną	chemiczna w elektryczną	elektryczną w ciepłą
654.	X	PL020-0164	Prądnice prądu stałego instalowane na samolotach zbudowane są jako:	samowzbudne – bocznikowe	szeregowe	obcowzbudne	dwustopniowe
655.	X	PL020-0165	Prędkość przyrządową określamy jako:	prędkość wskazywana przez prędkościomierz	pozioma prędkość lotu samolotu względem ziemi	prędkość samolotu względem morza	prędkość kątowna

656.	X	PL020-0166	Prędkość rzeczywistą określamy jako:	prędkość lotu samolotu względem powietrza o parametrach panujących na wysokości lotu	prędkość lotu samolotu względem ziemi	prędkość kątowna	prędkość wskazywana przez prędkościomierz
657.	X	PL020-0167	Próbie iskrowników wykonuje się	W czasie przeglądu przedlotowego przed startem oraz zawsze kiedy uznamy to za konieczne	Przed każdym startem	W czasie lotu	W czasie przeglądu polotowego
658.	X	PL020-0168	Przed pokręceniem śmigłem należy upewnić się że wyłączone są	iskrowniki	akumulator	alternator	radiostacja
659.	X	PL020-0169	Przepustnica gaźnika sterowana jest przy pomocy	Dźwigni (ciągna) sterowania silnikiem	Regulatora prędkości obrotowej silnika	Regulatora skoku śmigła	Różnicy ciśnień
660.	X	PL020-0170	Przy awarii prądnicy lub alternatora, na ile czasu powinno wystarczyć akumulatora do bezpiecznego lądowania:	0,5 h – 1 h	3 h – 4 h	5 h – 6 h	7 h – 8 h

661.	X	PL020-0171	Przycisk IDENT w transponderze używany jest:	Na życzenie kontroli ruchu lotniczego.	W celu stabilizacji częstotliwości.	W celu wyłączenia.	W celu poprawienia propagacji.
662.	X	PL020-0172	Przyczyną spalania stukowego jest	Za mała liczba oktanowa paliwa lub późny zapłon	Za duża liczba oktanowa paliwa	Za dużo oleju w paliwie	Za mała energia zapłonu
663.	X	PL020-0173	Przydzielone pasmo częstotliwości w zakresie UKF dla łączności radiowej w lotnictwie cywilnym to:	118,00 – 136,975 MHz	105,00 – 131,00 MHz	95,00 – 101,00 MHz	76,00 – 98,00 MHz
664.	X	PL020-0174	Radiokompas może pracować jako:	Radionamiernik dostarczający informacji o położeniu statku powietrznego względem radiolatarni naziemnej i jako średniofalowy odbiornik radiowy.	Krótkofalowy odbiornik radiowy.	Urządzenie do pomiaru odległości.	Wskaźnik wibracji.
665.	X	PL020-0175	Radiokompas posiada:	Dwie anteny	Trzy anteny.	Cztery anteny.	Nie posiada żadnej anteny.

666.	X	PL020-0176	Radiokompas służy do:	Prowadzenia statku powietrznego według radiolatarni prowadzących.	Do nadawania sygnałów alarmowych.	Do prowadzenia łączności zewnętrznej.	Do prowadzenia łączności między członkami załogi.
667.	X	PL020-0178	Radiostacja UKF zasilana jest :	Napięciem stałym.	Napięciem zmiennym 115V	Napięciem zmiennym 36V	Napięciem stałym i zmiennym.
668.	X	PL020-0179	Radiostacje pokładowe UKF budowane są w następującym układzie:	Nadajnik i odbiornik są z sobą integralnie związane,	Nadajnik i odbiornik stanowią oddzielne zespoły.	Jest jeden odbiornik do kilku nadajników.	Jest jeden nadajnik do kilku odbiorników.
669.	X	PL020-0180	Radiowysokościomierz informuje o zadanej wysokości za pomocą:	Sygnalizacji świetlnej i dźwiękowej.	Syreny.	Sygnалу akustycznego 300Hz.	Brak informacji.
670.	X	PL020-0181	Radiowysokościomierz małych wysokości służy do:	Określenia rzeczywistej wysokości lotu statku powietrznego nad powierzchnią ziemi.	Określenia dużych wysokości.	Wykrywania przeszkód terenowych.	Wykrywania wibracji.

671.	X	PL020-0182	Radiowysokościomierz posiada możliwość :	Ustawienia zadanej wysokości.	Automatycznego odejścia na drugi krąg.	Automatycznego podejścia do lądowania.	Określenia warunków terenowych.
672.	X	PL020-0183	Reduktor przeznaczony jest do	Zredukowania prędkości obrotowej wału śmigła	Mocowania silnika	Regulowania prędkości obrotowej silnika	Zabezpieczenie przed rozkręceniem silnika
673.	X	PL020-0184	Silnik gwiazdowy to silnik o układzie cylindrów	równomiernie rozmieszczonych na okręgu	Cylindry jeden za drugim tzw. wiszące	Połowa cylindrów naprzeciw drugiej połowy	Jeden za drugim
674.	X	PL020-0185	Silnik typu bokser to silnik o układzie cylindrów	Po dwa cylindry w płaszczyźnie poziomej naprzeciw siebie	Cylindry rozmieszczone na okręgu co 90 stopni	Cylindry jeden za drugim	Cylindry jeden za drugim tzw. wiszące
675.	X	PL020-0186	Siła gazowa działająca na tłok zależy od	średnicy cylindra	Temperatury silnika	skoku tłoka	ilości zaworów

676.	X	PL020-0187	Siły i momenty powstające w silniku przenoszone są na płatowiec przez	Łoże silnika	Ścianę ogniową	Oslony silnika	przekładnia
677.	X	PL020-0188	Skok śmigła (łopat) na zakresie jałowej pracy silnika jest	minimalny	maksymalny	średni	zmienny
678.	X	PL020-0189	Skrzydło samolotu służy do/jest:	Wytworzenia siły nośnej	Elementem konstrukcyjnym do zabudowy zespołów samolotu	Zapewnia stateczność samolotu	Głównym nośnikiem paliwa
679.	X	PL020-0190	Sloty (skrzela) służą:	Wychylenie ich, zwiększa krytyczny kąt natarcia skrzydła i siły nośnej przy mniejszych prędkościach samolotu.	Zabezpieczają krawędź natarcia skrzydła przed oblodzeniem	Wychylenie ich powoduje zwiększenie oporu i działają jako hamulce aerodynamiczne	Wychylenie ich polepszenie sterowność podłużną
680.	X	PL020-0191	Słuchawki i mikrofony załogi w większości statków powietrznych z radiostacją połączono:	Przez skrzynki ASP.(Audio Selector Panel) z rosyjska SPU.	Słuchawki bezpośrednio do odbiornika.	Mikrofony bezpośrednio do nadajnika.	Różnie w zależności od egzemplarza samolotu.



681.	X	PL020-0192	Spalanie stukowe w silniku powoduje	Zaburzenia pracy silnika	Wzrost mocy silnika	Zmniejszenie zużycia paliwa	Spadek temperatury silnika
682.	X	PL020-0193	Sprawdzenie pracy transpondera na ziemi możemy wykonać za pomocą:	Wbudowanego układu samokontroli (Self-Test).	Generatora akustycznego.	Miernika uniwersalnego.	Specjalnej sondy.
683.	X	PL020-0194	Sprężarki doładowujące to zazwyczaj sprężarki	odśrodkowe	osiowe	tłokowe	Osiowo-odśrodkowe
684.	X	PL020-0195	Stan cieplny silnika kontrolowany jest poprzez pomiar	Temperatury głowic	Temperatury gazów wylotowych	Temperatury mieszanki palnej	Temperatury powietrza za sprężarką doładowującą
685.	X	PL020-0196	Stan nadawania lub odbioru radiostacji uwarunkowany jest:	Uruchomieniem bądź nie przycisku N/O. (Na rosyjskim sprzęcie przy nadawaniu naciskamy przycisk radio)	Przyciśnięciem przycisku SGU.	Przyciśnięciem przycisku Test.	Wybraniem odpowiedniego kanału.

686.	X	PL020-0197	Sterowanie kołem podwozia przedniego głównie sprzężone jest z:	Sterownicą nożną (orczyk) układem linkowym lub hydraulicznym	Drążkiem (wolantem) sterownym i układem linkowym	Drążkiem (wolantem) sterownym poprzez układ hydrauliczny	Z instalacją hamulcową, poprzez układ dźwigni
687.	X	PL020-0198	Sterowanie nożne (orczyk) służy:	Do sterowania sterem kierunku	Do sterowania sterem kierunku i wysokości	Do sterowania lotkami	Do sterowania sterem wysokości
688.	X	PL020-0199	Sterownica ręczna (wolant, drążek) służy:	Do sterowania lotkami i sterem wysokości	Do sterowania tylko lotkami	Do sterowania lotkami i sterem kierunku	Do sterowania tylko sterem wysokości
689.	X	PL020-0200	Stopy aluminium używane są w budowie samolotów na:	Jest to zasadniczy materiał na konstrukcje zespołów płatowca bez głównych elementów siłowych i wytrzymałościowych	Używany jako podstawowy materiał na konstrukcje okuć i sworzni połączeniowych skrzydło – kadłub	Konstrukcję podwozia	Konstrukcję zespołów silników odpornych na wysoką temperaturę
690.	X	PL020-0201	Stosunek objętości całkowitej cylindra do objętości komory spalania nazywamy	Stopniem sprężania	sprężaniem	Współczynnikiem sprężu	Współczynnikiem nadciśnienia

691.	X	PL020-0204	Śmigło w którym kąt nastawienia łopat jest regulowany przez pilota zwany jest śmigłem	przestawialnym	samoprzestawialnym	nastawialnym	Regulowanym
692.	X	PL020-0205	Śmigło zabudowane na wale skierowanym przeciwnie do lotu samolotu to śmigło	pchające	ciągące	odrzucające	odwrotne
693.	X	PL020-0206	Śmigło zabudowane na wale skierowanym zgodnie z lotem samolotu to śmigło	ciągące	pchające	odrzucające	Normalne
694.	X	PL020-0207	Świadectwo Zdatości do Lotu Samolotu wydaje:	Wydawane jest przez Techniczny Państwowy Nadzór Lotniczy	Wydawane jest przez uprawnioną bazę obsługową	Wydawane jest przez Służby Jakości Użytkownika	Wydawane jest przez producenta samolotu
695.	X	PL020-0208	Tarcza krzywkowa jako element rozrządu stosowany jest w silnikach	gwiazdowych	Szeregowych	bokser	widlastych

696.	X	PL020-0209	Temperatura głowic cylindrów mierzona jest	W gniazdach świec	Za zaworem wylotowym	Między głowicą, a tuleją cylindra	Między zaworem ,a głowicą
697.	X	PL020-0210	Temperatura oleju mierzona jest	Na wyjściu z silnika	Na wejściu do silnika	W zbiorniku	Za pompą olejową
698.	X	PL020-0211	Tłumik shimmi przeznaczony jest do tłumienia drgań:	Podwozia przedniego	Podwozia głównego	Śmigła i silnika	Steru kierunku
699.	X	PL020-0212	Transponder służy do:	Identyfikacji statku powietrznego i podania wysokości do kontroli ruchu.	Prowadzenia dalekiej nawigacji.	Wykrywania frontów atmosferycznych.	Wykrywania wibracji.
700.	X	PL020-0213	Urządzenie oddzielające powietrze, pary oleju i spaliny z odprowadzanego oleju z silnika zwane jest	odpieniaczem	Filtrem	ekranem	odpowietrznik

701.	X	PL020-0214	Urządzeniem wytwarzającym energię elektryczną zapłonu nazywamy	Iskrownikiem	generatorem	zapłonnikiem	wytornicą
702.	X	PL020-0215	W amortyzatorach podwozia olejowo-pneumatycznych jako składnik pneumatyczny stosowany jest:	Azot lub powietrze	Tlen	Dwutlenek węgla	Dowolny gaz
703.	X	PL020-0216	W celu sprawdzenia transpondera na ziemi należy:	Ustawić przełącznik rodzaju pracy w położenie TEST.	Ustawić przełącznik rodzaju pracy w położenie SBY.	Ustawić przełącznik rodzaju pracy w położenie OF.	Ustawić przełącznik rodzaju pracy w dowolnym położeniu.
704.	X	PL020-0217	W celu ułatwienia pracy załozdze zastosowano radiokompasy z możliwością :	Zapamiętania kilku częstotliwości.	Zastosowano bank danych.	Uproszczono metody obliczeń.	Zastosowano przeliczniki nawigacyjne.
705.	X	PL020-0218	W jaki sposób utrzymujemy żądany kurs:	wykonując przechylenia pod kontrolą wskazań sztucznego horyzontu i wskaźnika kursu	utrzymując właściwy kąt natarcia	utrzymując stałą prędkość przyrządową	przez zmniejszenie prędkości lotu

706.	X	PL020-0219	W jakich jednostkach mierzymy pojemność ogniwa:	w amperogodzinach	w amperach	w woltach	w godzinach
707.	X	PL020-0220	W jakich warunkach obsługowych do zasilania wykorzystuje się lotniskowe źródło zasilania	normalnych	polowych	specjalnych	wymuszonych
708.	X	PL020-0221	W jakiej części silnika zainstalowany jest nadajnik przeciw oblodzeniowy:	W tunelu dolotowym do sprężarki	Na zewnętrznej części chwytu powietrza	Na widocznej części obudowy silnika	Nie ma takiego nadajnika
709.	X	PL020-0222	W niskociśnieniowym silniku wtryskowym mieszanka wytwarzana jest w	Układzie dolotowym	cyindrach	gaźniku	Pompie wtryskowej
710.	X	PL020-0223	W silniku chłodzonym powietrzem najbardziej uźebrowane są okolice	Zaworu wylotowego	Zaworu wlotowego	Dolna część cylindra	Miska olejowa

711.	X	PL020-0224	W silniku chłodzonym powietrzem znaczna ilość ciepła odprowadzana jest także przez	Instalację olejową	Instalację paliwową	Instalację hydrauliczną	Płyn chłodzący
712.	X	PL020-0225	W silniku gaźnikowym mieszanka palna wytwarzana jest poprzez	Rozpraszanie paliwa w strumieniu powietrza	Wtrysk paliwa do układu dolotowego	Bezpośredni wtrysk paliwa do cylindrów	Wtrysk paliwa przed gaźnikiem
713.	X	PL020-0226	W wysokociśnieniowym silniku wtryskowym mieszanka wytwarzana jest w	cylindrach	gaźniku	Układzie dolotowym	Sprężarce doładowującej
714.	X	PL020-0227	Walek rozrządu sprzęgnięty jest bezpośrednio z	Walem korbowym	Tarcza krzywkową	reduktorem	Regulatorem obrotów
715.	X	PL020-0228	Wartość napięcia prądu przemiennego jednofazowego:	115V	200V	300V	30V

716.	X	PL020-0229	Wartość napięcia prądu przemiennego trójfazowego:	3 x 36V	115V	250V	100V
717.	X	PL020-0230	Ważność świadectwa zdatności do lotu samolotu:	Jest ograniczona do określonego terminu	Wydawane jest bez żadnych ograniczeń	Uplywa, gdy zachodzi konieczność wymiany zespołu napędowego	Uplywa, gdy wykonywane są techniczne czynności okresowe
718.	X	PL020-0231	Właściwa praca Transpondera sygnalizowana jest:	Miganiem lampki kontrolnej.	Dzwonieniem dzwonka.	Uruchomieniem brzęczyka.	Sygnałem akustycznym 150Hz.
719.	X	PL020-0232	Wskazania przyrządu żyroskopowego zwanego zakrętomierzem pokazuje:	kierunek oraz prędkość kątową zakrętu samolotu	wysokość lotu nad danym terenem	ciśnienie lotniska	kurs magnetyczny
720.	X	PL020-0233	Wybieranie łączności między statkami powietrznymi, między służbami naziemnymi, między członkami załogi oraz podsluch pomocy radionawigacyjnych dokonujemy przez :	Skrzynki połączeniowe ASP Audio Selektor Panel czyli z rosyjska SPU.	Skrzynki SGU.	Bezpośrednio z radiostacji.	Bezpośrednio z pomocy radionawigacyjnych.



721.	X	PL020-0234	Wychylenie lotek przy profilu skrzydła niesymetrycznym (wychylenie różnicowe):	Do góry wychylają się więcej	Do dołu wychylają więcej	Wychylają się jednakowo tak do góry jak do dołu	Zależnie od zabudowy na skrzydle – lewe lub prawe
722.	X	PL020-0235	Z jakiego zapasowego źródła zasilania gdy jest awaria prądnicy prądu stałego	akumulatora	prądnicy prądu przemiennego	przetwornicy	silnika
723.	X	PL020-0236	Zabrania się włączać transponder z ustawionymi:	Kodami ratunkowymi.	Kodami zalecanymi dla IFR.	Kodami zalecanymi dla VFR.	Wszystkie odpowiedzi są poprawne
724.	X	PL020-0237	Zadanie zmniejszenia sił tarcia i zużycia elementów silnika spełnia	Instalacja olejowa	Instalacja paliwowa	Chłodnica powietrzno-olejowa	Regulator ciśnienia oleju
725.	X	PL020-0238	Zadaniem śmigła jest zamiana	Momentu obrotowego na ciąg strumienia zaśmigłowego	Mocy silnika na prędkość obrotową śmigła	Momentu obrotowego silnika na moment obrotowy śmigła	Mocy silnika na siłę strumienia zaśmigłowego

726.	X	PL020-0239	Zakres i uprawnienia wykonywania obsługi technicznych przez pilota przed wykonaniem lotu przez niego na danym statku powietrznym:	Może wykonywać obsługę techniczną łącznie z usuwaniem usterek, gdy posiada licencję mechanika obsługi	Pilot może wykonywać obsługę techniczną liniową w zakresie dopuszczenia samolotu do lotu z prawem usuwania niesprawności, gdy posiada odpowiednie uprawnienia jako załącznik do licencji	Może wykonywać obsługę techniczną liniową, gdy posiada licencję pilota z uprawnieniami dowódcy	Nie ma prawa wykonywać żadnych obsługi na samolocie, na którym ma wykonać lot
727.	X	PL020-0240	Zakres pracy radiowysokościomierzy to:	0-1200m	15-350m.	50-450m	Powyżej 2000m.
728.	X	PL020-0241	Zakrętomierz jako przyrząd żyroskopowy charakteryzuje się tym że:	mierzy prędkość precesji przechylenia	ma oś główną poziomą	mierzy odchylenie kierunku linii magnetycznych od płaszczyzny horyzontu	mierzy ciśnienie lotniska
729.	X	PL020-0242	Zapłon mieszanki w silniku czterosurowym następuje między	Sprężaniem i rozprężaniem	Rozprężaniem i wydechem	Ssaniem i sprężaniem	Wydechem i ssaniem
730.	X	PL020-0243	Zasadnicza pompa podająca paliwo jest napędzana	Od silnika	elektrycznie	eżektorowo	przepływowo

731.	X	PL020-0244	Zasobnik hydrauliczny (hydroakumulator) przeznaczony jest:	Służy jako układ wspomagający zasadniczą instalację hydrauliczną przy spadku w niej ciśnienia.	Jako zasadnicze źródło zasilania instalacji hydraulicznej.	Jako zasadnicze źródło zasilania instalacji hydraulicznej hamulcowej.	Jako wzmacniacz hydrauliczny w układzie sterowania
732.	X	PL020-0246	Zaznaczyć źródła prądu przemiennego:	prądnica prądu przemiennego lub przetwornica	akumulator	prądnica prądu stałego	silnik prądu stałego
733.	X	PL020-0247	Zaznaczyć źródła prądu stałego:	prądnica prądu stałego lub alternator	przetwornica	prądnica prądu przemiennego	silnik prądu przemiennego
734.	X	PL020-0248	Zbyt mały luz zaworowy może spowodować	Erozję i wypalenie zaworu	Złamanie trzonka zaworu	Wyciek oleju z cylindra	Nie ma znaczenia
735.	X	PL020-0249	Ze wzrostem prędkości obrotowej silnika moment obrotowy	Rośnie, a potem maleje	rośnie	Pozostaje bez zmian	maleje

736.	X	PL020-0250	Ze wzrostem stopnia sprężania stosowane paliwo powinno mieć	Większą liczbę oktanową	Mniejszą liczbę oktanową	Większą liczbę cetanową	Niższą temperaturę
737.	X	PL020-0251	Zestaw urządzeń łączności składa się z:	Radiostacji UKF,ASP (Audio Selektor Panel z rosyjska SPU) oraz słuchawek i mikrofonów.	Radiostacji KF i SGU.	Radiostacji średniofalowej i mikrofonów.	Słuchawek i zespołów kontrolnych.
738.	X	PL020-0252	Zjawisko kawitacji wpływa na pracę instalacji paliwowej	negatywnie	pozytywnie	Nie ma wpływu	Zależy od jakości paliwa
739.	X	PL020-0253	Zjawisko oblodzenia gaźnika występuje zazwyczaj w warunkach dużej wilgotności i temp. otoczenia ( ?C).	-1do 12	-1 do 4	-1 do -4	Poniżej -4
740.	X	PL020-0254	Zużycie jednostkowe paliwa w trakcie zubażania mieszanki	Maleje a potem rośnie	Pozostaje bez zmian	Rośnie a potem maleje	rośnie

741.	X	PL020-0255	Żyromagnetyczna busola odległościowa jest przeznaczona do:	określenia kursu żyromagnetycznego przy zmianie położenia samolotu wokół osi pionowej	kursu geograficznego	prędkości lotu	przechylenia samolotu
742.	X	PL030-0001	Błąd barometryczny wysokościomierza pojawia się, gdy:	Ciśnienie na poziomie morza (Mean Sea Level) różni się od wartości 1013.25hPa.	Gradient zmiany gęstości jest inny niż standardowy.	Gradient zmiany ciśnienia jest inny niż ISA.	Wysokościomierz został nagrany (np. w świetle słonecznym) do wysokiej temperatury.
743.	X	PL030-0002	Błąd temperaturowy wysokościomierza pojawia się, gdy:	Gradient zmiany temperatury jest inny niż standardowy – czyli warunki różnią się od tych zdefiniowanych Międzynarodową Atmosferą Wzorcową.	Gradient zmiany ciśnienia jest inny niż standardowy.	Wysokościomierz został nagrany (np. w świetle słonecznym) do wysokiej temperatury.	Ciśnienie npm (Mean Sea Level) różni się od wartości 1013.25hPa.
744.	X	PL030-0003	Ciężar elementu 55 kg, ramię 2.3 m. Moment = [kgm]	126.5	23.9	6957	0.0418
745.	X	PL030-0005	Jeśli środek ciężkości znajduje się blisko skrajnego przedniego położenia to nastąpi:	Zwiększy się stateczność podłużna (co spowoduje większe siły na drążku przy manewrach).	Zwiększy się manewrowość samolotu / szybowca.	Zwiększy się stateczność podłużna (co spowoduje mniejsze siły na drążku przy manewrach).	Będą występowały mniejsze siły na drążku.

746.	X	PL030-0007	Międzynarodowa Atmosfera Wzorcowa (International Standard Atmosphere) definiuje następujące warunki na poziomie morza: temperatura / ciśnienie / gęstość / gradient temperatury:	15°C / 1013,25 hPa / 1.225 kg/m <sup>3</sup> / - 6.5°C na 1000 m	15°C / 1013,25 mb / 1.225 kg/m <sup>3</sup> / 1.98°C na 1000m	0°C / 1.013 Bar / 1225 g/m <sup>3</sup> / 1.98°C na 1000 ft	15°C / 29.92 in.Hg / 1013 kg/m <sup>3</sup> / 1.98°C na 1000 ft.
747.	X	PL030-0008	Środek ciężkości jest wyrażony w:	w procentach średniej ciężkości aerodynamicznej (% MAC) lub odległości (mm, cm, inch) położenia S.C. względem punktu pomiarowego "DATUM"	w procentach średniej ciężkości aerodynamicznej ciężkości (% MAC).	w procentach ciężkości aerodynamicznej przy kadłubie (% MAC).	w procentach średniej ciężkości aerodynamicznej liczonej w średniej rozpiętości (% MAC).
748.	X	PL030-0009	Środek ciężkości można zdefiniować jako:	Punkt, w którym skoncentrowana jest masa statku powietrznego.	Punkt, do którego przyłożone są wszystkie siły działające na statek powietrzny.	Punkt, do którego przyłożone są siły nośna i ciężkości - działające na statek powietrzny.	Punkt, do którego przyłożone są siły oporu działające na statek powietrzny.
749.	X	PL030-0010	Ważenie statku powietrznego (SP): odczyt na wadze pod przednim podwoziem 155 kg, odczyt – suma na głównym 320 kg. Odległość przód SP – przednie podwozie 0.8m, przód SP - główne 2.4 m. Jaka jest odległość przód SP – środek ciężkości?	1.88 m	2.92	3.2	1.68
750.	X	PL030-0011	Ważenie statku powietrznego (SP): odczyt na wadze pod przednim podwoziem 205 kg, odczyt – suma na głównym 420 kg. Odległość przód SP – przednie podwozie 0.9m, przód SP - główne 2.6 m. Jaka jest odległość przód SP – środek ciężkości?	2.04 m	3.12 m	1.88 m	2.09 m

751.	X	PL030-0012	Wyrażenie (wzór) na moment (siły): Moment =	siła (ciężar) mnożone przez ramię działania siły.	siła (ciężar) dzielone przez ramię działania siły.	siła (ciężar) x odległość środka ciężkości od datum.	ramię działania siły dzielone przez siłę (ciężar)
752.	X	PL030-0025	Wysokość ciśnieniową lotniska danego dnia możemy ustalić:	Odczytując wysokość wskazywaną przez wysokościomierz nastawiony na 1013.2 hPa.	Odczytujemy wysokość z wysokościomierza nastawionego na 1013.2hPa, a następnie korygujemy ją, ze względu odczytaną temperaturę otoczenia.	Odczytujemy wysokość z wysokościomierza nastawionego na aktualne QNH, a następnie skorygujemy ją ze względu odczytaną temperaturę otoczenia.	Zawsze odczytując wysokość wskazywaną przez wysokościomierz nastawiony na aktualne QNH.
753.	X	PL030-0027	„Wpływ ziemi” pozwala na:	Oderwanie samolotu przy mniejszej prędkości, ale zjawisko zanika na wysokości równej w przybliżeniu rozpiętości i osiągi spadają.	Osiągnięcie większej mocy silnika blisko ziemi (dotyczy silników bez sprężarkowych).	Lepszą obserwację otoczenia przez pilota ze względu na szersze pole widzenia blisko ziemi.	Osiągnięcie większego ciągu silnika blisko ziemi – efekt ten zanika na wysokości równej w przybliżeniu rozpiętości samolotu.
754.	X	PL030-0028	„Wpływ ziemi” to zjawisko polegające na:	Redukcji oporu indukowanego oraz kąta natarcia potrzebnego do lotu poziomego (przy danej prędkości) co jest spowodowanej bliskością ziemi.	Znacznym skróceniu fazy wytrzymania przy lądowaniu.	Osiągnięciu większej mocy przez silniki tłokowe blisko ziemi (dotyczy silników bezsprężarkowych).	Osiągnięcie większego ciągu silnika blisko ziemi – efekt ten zanika na wysokości równej w przybliżeniu rozpiętości samolotu.
755.	X	PL030-0029	Aby przy rozbiegu / dobiegu samolotu wystąpiło zjawisko „hydroplaning” (dynamiczne) muszą wystąpić następujące czynniki:	Grubość warstwy wody na pasie musi być większa od krytycznej (około 3 mm) oraz samolot musi uzyskać odpowiednią prękość.	Bieżniki koł samolotu muszą rozgrzać się do wysokiej temperatury podczas intensywnego hamowania na wilgotnym pasie.	Jedna z koł samolotu musi zostać zablokowane (np. awaria anti-skid) na mokrym pasie.	„Hydroplaning” to określenie dotyczące tylko lądowania wodnosamolotu na gładkiej powierzchni wody.

756.	X	PL030-0034	Co to jest $V_{X}$ ?	To prędkość, przy której osiąga się najlepszy gradient wznoszenia. Best Angle of Climb.	To prędkość, przy której osiąga się najlepszą prędkość wznoszenia Best Rate of Climb.	To prędkość decyzji, przy której są bezpiecznie spełnione warunki do przerwania i kontynuowania startu.	To prędkość, przy której osiąga się najlepszy stosunek siły nośnej do ciągu.
757.	X	PL030-0035	Co to jest $V_{Y}$ ?	To prędkość, przy której osiąga się najlepszą prędkość wznoszenia Best Rate of Climb.	To prędkość, przy której osiąga się najlepszy gradient wznoszenia. Best Angle of Climb.	To prędkość decyzji, przy której są bezpiecznie spełnione warunki do przerwania i kontynuowania startu.	To prędkość, przy której osiąga się najlepszy stosunek siły nośnej do ciągu.
758.	X	PL030-0038	Czy wysoka wilgotność przyczynia się do spadku osiągnięć samolotu?.	Tak.	Falsz – chłodzi silnik i przez to poprawia osiągi.	Wilgotność powietrza nie ma wpływu na osiągi.	Wszystkie podane odpowiedzi są nieprawdziwe.
759.	X	PL030-0041	Dla każdej kombinacji wysokości lotu i masy samolotu, w zakresie prędkości minimalnej do maksymalnej istnieje?.	Taki kąt natarcia, przy którym siła nośna równa się ciężarowi i możliwy jest lot poziomy.	Takie przechylenie, które zapewnia, że siła nośna równa się ciężarowi i możliwy jest lot poziomy	Taki kąt natarcia, przy którym siła oporu równa się ciągowi wytwarzanemu przez jednostki napędowe i możliwy jest lot poziomy.	Taki kąt natarcia, przy którym siła nośna równa się ciężarowi razy cosinus kąta natarcia i możliwy jest lot poziomy.
760.	X	PL030-0042	Duża wysokość gęstościowa oznacza (w stosunku do małej wysokości gęstościowej)?.	Małą gęstość powietrza i niskie osiągi samolotu.	Dużą gęstość powietrza i niskie osiągi samolotu.	Dużą gęstość powietrza i wysokie osiągi samolotu.	Małą gęstość powietrza i wysokie osiągi samolotu.



761.	X	PL030-0045	Jak wpłynie na długość rozbiegu samolotu (na danym lotnisku) wysoka temperatura otoczenia w porównaniu z przypadkiem, gdy temperatura otoczenia jest niska:.	Zwiększenie długości rozbiegu.	Zmniejszenie długości rozbiegu.	Temperatura otoczenia nie ma wpływu na długość rozbiegu.	wszystkie podane odpowiedzi są nieprawdziwe.
762.	X	PL030-0046	Jak wpłynie na długość rozbiegu samolotu start z lotniska położonego wysoko w górach, w stosunku do startu w takich samych warunkach temperatury, masy samolotu, wiatru i ustawiania klap z lotniska na 0 m npm:.	Start z wysoko położonego lotniska - zwiększenie długości rozbiegu.	Zmniejszenie długości rozbiegu.	Elewacja lotniska nie ma wpływu na długość rozbiegu.	wszystkie podane odpowiedzi są nieprawdziwe.
763.	X	PL030-0047	Jak wpłynie użycie większego wychylenia klap ( niż zwykle) na długość rozbiegu samolotu:.	Zmniejszenie długości rozbiegu.	Zwiększenie długości rozbiegu.	Nie ma wpływu na długość rozbiegu.	wszystkie podane odpowiedzi są nieprawdziwe.
764.	X	PL030-0048	Jak wpłynie zwiększenie masy samolotu na długość rozbiegu:.	Zwiększenie długości rozbiegu.	Zmniejszenie długości rozbiegu.	Nie ma wpływu na długość rozbiegu.	wszystkie podane odpowiedzi są nieprawdziwe.
765.	X	PL030-0049	Jakie będą efekty zmiany temperatury otoczenia na osi samolotu jeśli wszystkie inne parametry pozostaną niezmiennione:.	Spadek temperatury otoczenia spowoduje wzrost gradientu wznoszenia.	Wzrost temperatury otoczenia spowoduje spadek wymaganego dystansu do startu.	Spadek temperatury otoczenia spowoduje wzrost wymaganego dystansu do startu.	Wzrost temperatury otoczenia spowoduje spadek wymaganego dystansu do startu i lądowania.

766.	X	PL030-0050	Jakie będą efekty zmiany temperatury otoczenia na osiągi samolotu jeśli wszystkie inne parametry pozostaną niezmiennione..	Spadek temperatury otoczenia spowoduje zmniejszenie wymaganego dystansu do startu.	Wzrost temperatury otoczenia spowoduje spadek wymaganego dystansu do startu.	Spadek temperatury otoczenia spowoduje wzrost wymaganego dystansu do startu.	Zmiany temperatury otoczenia nie spowodują zmiany wymaganego dystansu do startu.
767.	X	PL030-0055	Jeśli środek ciężkości znajduje się blisko skrajnego przedniego położenia to:	Nastąpi zmniejszenie prędkości wznoszenia.	Ze względu na konieczność mniejszego wychylenia steru wysokości – spada wymagana siła nośna na płacie – zmniejsza się prędkość przeciągnięcia.	nastąpi zmniejszenie zużycia paliwa podczas lotu ze względu na mniejszy opór.	nastąpi zmniejszenie oporu indukowanego.
768.	X	PL030-0057	Jeśli środek ciężkości znajduje się przed skrajnym przednim położeniem to samolot będzie między innymi:..	Ze względu na konieczność większego wychylenia steru wysokości – wzrasta wymagana siła nośna na płacie – zwiększa się opór indukowany, co negatywnie wpływa na osiągi.	Ze względu na konieczność mniejszego wychylenia steru wysokości – zmniejsza się siła nośna na usterzeniu, co wymaga zwiększenia siły nośnej na płacie co zmniejsza opór indukowany i ma negatywny wpływ na osiągi.	Ze względu na konieczność mniejszego wychylenia steru wysokości – spada wymagana siła nośna na płacie – zmniejsza się prędkość przeciągnięcia.	Ze względu na konieczność większego wychylenia steru wysokości – spada wymagana siła nośna na płacie – zwiększa się prędkość przeciągnięcia.
769.	X	PL030-0059	Kierunek pasa 040°, wiatr 270 / 18 kt (ATIS). Jakie są składowe wiatru:..	W ogon: 12 kt, boczna – z lewej 14 kt.	Czołowa: 12 kt, boczna – z prawej 14 kt.	Czołowa: 16 kt, boczna – z prawej 16 kt.	W ogon: 8 kt, boczna – z lewej 21 kt.
770.	X	PL030-0060	Kierunek pasa 150°, wiatr 220 / 22 kt (ATIS). Jakie są składowe wiatru:..	Czołowa: 8 kt, boczna – z prawej 21 kt.	Czołowa: 14 kt, boczna – z prawej 17 kt.	Czołowa: 4 kt, boczna – z prawej 22 kt.	W ogon: 8 kt, boczna – z lewej 21 kt.

771.	X	PL030-0061	Kierunek pasa 200°, wiatr 080 / 13 kt (ATIS). Jakie są składowe wiatru:..	W ogon: 7 kt, boczna – z lewej 11 kt.	Czołowa: 7 kt, boczna – z prawej 11 kt.	Czołowa: 4 kt, boczna – z prawej 12 kt.	W ogon: 8 kt, boczna – z lewej 12 kt.
772.	X	PL030-0062	Kierunek pasa 220°, wiatr 160 / 26 kt (ATIS). Jakie są składowe wiatru:..	Czołowa: 13 kt, boczna – z lewej 23 kt.	Czołowa: 14 kt, boczna – z prawej 17 kt.	Czołowa: 9 kt, boczna – z prawej 23 kt.	W ogon: 13 kt, boczna – z lewej 22 kt.
773.	X	PL030-0063	Kierunek pasa 330°, wiatr 250 / 15 kt (ATIS). Jakie są składowe wiatru:..	Czołowa: 3 kt, boczna – z lewej 15 kt.	Czołowa: 8 kt, boczna – z lewej 13 kt.	W ogon: 3 kt, boczna – z lewej 15 kt.	W ogon: 3 kt, boczna – z prawej 15 kt.
774.	X	PL030-0064	Które, z podanych kombinacji warunków pogodowych panujących na lotnisku podczas startu, przyczynią się największego spadku osiągnięć samolotu:..	duża temperatura, duża wysokość gęstościowa, duża wilgotność.	mała temperatura, duża wysokość gęstościowa, mała wilgotność.	duża temperatura, mała wysokość gęstościowa, małą wilgotność.	mała temperatura, małą wysokość gęstościowa, mała wilgotność.
775.	X	PL030-0065	Które, z podanych kombinacji warunków pogodowych panujących na lotnisku podczas startu, przyczynią się największego spadku osiągnięć samolotu:..	duża wysokość gęstościowa i duża temperatura otoczenia.	silny wiatr czołowy.	słaby opad deszczu przy niskiej, ale dodatniej temperaturze otoczenia.	niska temperatura otoczenia.

776.	X	PL030-0066	Liczba Macha to stosunek:.	Prędkości TAS i lokalnej prędkości dźwięku.	Prędkości IAS i lokalnej prędkości dźwięku.	Prędkości IAS i prędkości dźwięku na danej wysokości odniesionej do ISA.	Prędkości TAS i prędkości dźwięku na poziomie morza.
777.	X	PL030-0068	Maksymalna konstrukcyjna masa do lądowania (Maximum Structural Landing Mass) to:.	maksymalna masa do lądowania w normalnych okolicznościach.	maksymalna masa do lądowania - nieprzekraczalna - nawet w sytuacjach awaryjnych ze względu na pewność zniszczenia konstrukcji.	maksymalna masa do lądowania w sytuacjach awaryjnych (1.3 razy większa od normalnej masy do lądowania).	maksymalna masa do startu i do lądowania w sytuacjach awaryjnych (1.3 razy większa od normalnej masy do lądowania).
778.	X	PL030-0072	Mała wysokość gęstościowa oznacza, że:.	Gęstość powietrza jest duża – czyli osiągi samolotu będą lepsze niż w przypadku dużej wysokości gęstościowej.	Gęstość powietrza jest duża – czyli osiągi samolotu będą dużo gorsze niż w przypadku dużej wysokości gęstościowej.	Gęstość powietrza jest mała, co powoduje spadek osiągnięć samolotu w porównaniu do przypadku dużej wysokości gęstościowej.	Gęstość powietrza jest duża, co powoduje spadek osiągnięć samolotu w porównaniu do przypadku dużej wysokości gęstościowej.
779.	X	PL030-0078	Najbardziej ekonomiczny z punktu widzenia zużycia paliwa / zasięgu kąta natarcia to taki, który wytwarza:.	Najlepszy stosunek siły nośnej do oporu – taki najbardziej ekonomiczny kąt natarcia jest stały dla każdej kombinacji wysokości lotu i masy samolotu.	Najlepszy stosunek siły nośnej do oporu – taki najbardziej ekonomiczny kąt natarcia rośnie wraz z masą samolotu oraz wysokością lotu.	Najlepszy stosunek siły oporu do ciągu.	Najlepszy stosunek siły nośnej do ciągu.
780.	X	PL030-0079	Odnosnie efektu „wpływu ziemi” prawdą jest, że:.	Zjawisko zanika na wysokości równej w przybliżeniu rozpiętości samolotu / szybowca i osiągi spadają.	Zjawisko znaczne skraca fazę wytrzymania przy lądowaniu.	Poprawia się gradient wznoszenia do wysokości 150 m.	Wzrost istotnie prędkość przeciągnięcia.

781.	X	PL030-0080	Oдноśnie wpływu oblodzenia na osiągi statków powietrznych prawdą jest, że:..	Nawet drobne zanieczyszczenie typu „papier ścierny” powierzchni nośnych może mieć niebezpieczny wpływ na osiągi.	Lód na górnej powierzchni skrzydeł /łopat wirników jest mniej niebezpieczny niż na dolnej.	Głównym czynnikiem wpływającym na osiągi statków powietrznych jest masa osadzającego się na nich lodu.	Aby na statku powietrznym pojawiło się oblodzenie mające wpływ na osiągi musi on poruszać się w chmurach.
782.	X	PL030-0085	Podczas wykonywania prawidłowego zakrętu z przechyleniem 60 stopni:..	Prękość przeciągnięcia wzrosnie o około 40%.	Prękość przeciągnięcia spadnie o około 20%.	Prękość przeciągnięcia wzrosnie o około 60%.	Prękość przeciągnięcia nie zmienia się w zakręcie.
783.	X	PL030-0086	Podczas zakrętu:..	Pojawia się siła dośrodkowa i przeciążenie (load factor).	Siła ciężkości jest dokładnie równoważona przez siłę nośną.	Pojawia się przyspieszenie ujemne.	Spada prękość przeciągnięcia.
784.	X	PL030-0087	Przeciążenie występujące w zakręcie (load factor) to:..	Całkowita siła nośna dzielona przez ciężar.	Ciężar dzielony przez siłę nośną.	Ciąg dzielony przez ciężar.	Ciężar dzielony przez ciąg.
785.	X	PL030-0088	Przy starcie z pasa nachylonego - pod górę – przyspieszenie podczas rozbiegu samolotu będzie ... , a długość rozbiegu ... :	Mniejsze, wzrosnie.	Mniejsze, zmniejszy się.	Nie ma różnicy, nie ma wpływu na długość rozbiegu.	Większe, zmniejszy się.

786.	X	PL030-0089	Przy starcie z pasa o nachyleniu dodatnim – z góry długość rozbiegu samolotu:..	Zmniejszy się.	Zwiększy się.	Nachylenie drogi startowej nie ma wpływu na długość rozbiegu.	wszystkie podane odpowiedzi są nieprawdziwe.
787.	X	PL030-0090	Pałap praktyczny to wysokość ciśnieniowa, na której:..	prędkość wznoszenia statku powietrznego osiąga pewną, określoną przepisami, wartość.	prędkość wznoszenia statku powietrznego osiąga zero.	prędkość przeciągnięcia i krytyczna prędkość Macha statku powietrznego są równe.	prędkość statku powietrznego nie pozwala na żadne poziome manewry.
788.	X	PL030-0091	Rozbieg z pasa o jakiej nawierzchni będzie najdłuższy:..	Wysoka trawa.	Niska trawa.	Beton.	Asfalt.
789.	X	PL030-0094	Samolot musi być wyważony ze względu na zachowanie stateczności:..	podłużnej.	poprzecznej.	stacycznej poprzecznej.	dynamicznej poprzecznej i podłużnej.
790.	X	PL030-0095	Samolot musi być wyważony ze względu na:	Zachowanie stateczności podłużnej.	Zachowanie stateczności poprzecznej.	Konieczność zachowania równomiernego obciążenia goleni podwozia.	Zabezpieczenia przed przekroczeniem krytycznego kąta natarcia we wszystkich stanach lotu.

791.	X	PL030-0096	Skutki przeciążenia to między innymi:	Podwyższenie prędkości startu i prędkości bezpiecznych, wydłużenie dystansu do startu i lądowania, zmniejszenie prędkości wznoszenia, możliwość uszkodzeń konstrukcji samolotu.	Obniżenie prędkości startu i prędkości bezpiecznych, nie ma zmian w osiąгах silników.	Obniżenie prędkości startu i prędkości bezpiecznych oraz możliwość uszkodzeń konstrukcji samolotu.	Podwyższenie prędkości startu oraz zwiększenie zasięgu i długotrwałości lotu.
792.	X	PL030-0104	Użycie (wysunięcie) klap zmniejsza:	Współczynnik sił nośnej do oporu.	Opór indukowany.	Pole widzenia pilota ze względu na zwiększony kąt natarcia.	Ciąg potrzebny do lotu poziomego.
793.	X	PL030-0107	W danym samolocie mamy dwa położenia klap: 0 i 10 stopni. Aby uzyskać krótszą długość rozbiegu użyjemy klap:.	10.	0.	Położenie klap nie ma wpływu na długość rozbiegu.	wszystkie podane odpowiedzi są nieprawdziwe.
794.	X	PL030-0110	W standardowym układzie (klasycznym) środek ciężkości samolotu jest (licząc od przodu):.	Przed środkiem aerodynamicznym.	Dokładnie w środku aerodynamicznym.	Zawsze dokładnie pod środkiem aerodynamicznym.	Za środkiem aerodynamicznym.
795.	X	PL030-0111	Ważenie samolotu: przednie kółko 1000kg, lewe i prawe koła główne po 5000kg. Odległość między kółkiem przednim i głównymi wynosi 10 m. Ile przed kołami głównego podwozia znajduje się środek masy:	0.91 m	0.75 m	9.1 m	0.81 m

796.	X	PL030-0120	Zjawisko polegające na oblodzeniu statecznika poziomego:.	Może doprowadzić do przeciągnięcia statecznika poziomego i wejście samolotu w niekontrolowane nurkowanie.	Gdy zaistnieje, wymaga takiego samego działania ze strony pilota – oddania steru od siebie, dodania mocy.	Występuje tylko na dużych samolotach pasażerskich.	Jest najbardziej niebezpieczne przy dużych prędkościach lotu, kiedy skuteczność sterowania pochylem jest największa.
797.	X	PL040-0002	Działanie kanałów półkolistych wynika z :	odchylania rzęsek komórek sensorycznych przez bezwładnościowy ruch endolimfy	oddziaływania przyspieszeń liniowych na komórki nerwu przedsionkowego	odchylania rzęsek komórek sensorycznych przez kryształy węglanu wapnia /otoconia/	odbiorze wibracji przez wyspecjalizowane zakończenia nerwowe
798.	X	PL040-0005	Adaptacją nazywamy:	zdolność przystosowania się oka do danego oświetlenia	zdolność oka w rozpoznawaniu barw	zdolność przechodzenia promieni przez soczewkę	zdolność przejścia promieni przez ciało szkliste
799.	X	PL040-0007	Akomodacja jest spowodowana:	zmianą kształtu soczewki	zmianami w rogówce	zmianami w ciele szklistym	zmianami na dnie oka
800.	X	PL040-0008	Aktywne słuchanie to:	utrzymywanie odpowiedniego kontaktu wzrokowego i koncentracji uwagi, świadomość postawy ciała oraz gestykulacji, okazywanie empatycznego zrozumienia, przyjęcie akceptującej postawy wobec rozmówcy	budowanie takiego nastawienia w rozmowie, które jest istotne dla mojej sytuacji	dobrze przygotowanie merytoryczne i wysłuchiwanie rozmówcy w skupieniu	pełne nastawienie kontaktu na odbiorcę pozbawione elementów mojej aktywności, która mogłaby go zakłócić



801.	X	PL040-0009	Alkohol jest substancją uzależniającą i psychoaktywną :	oba stwierdzenia są prawdziwe	jest substancją psychoaktywną, ale nie uzależniającą	jest substancją uzależniającą, ale nie psychoaktywną	oba stwierdzenia są fałszywe
802.	X	PL040-0010	Alkohol jest szybciej wydalany po tłustych posiłkach	zdanie powyższe jest fałszywe, a tłusty posiłek jedynie spowalnia wchłanianie alkoholu do krwi	zdanie jest prawdziwe, aby szybciej pozbyć się alkoholu z krwi należy tłusto zjeść	zdanie jest fałszywe, a tłusty posiłek nie ma wpływu na wchłanianie alkoholu do krwi	zdanie jest prawdziwe, ale wydalanie alkoholu zależy od ilości jedzenia
803.	X	PL040-0011	Alkohol powoduje obniżoną zdolność wykorzystania tlenu przez komórki mózgu :	teza jest prawdziwa	teza jest fałszywa	teza jest prawdziwa jedynie podczas lotów z użyciem aparatury tlenowej	teza jest fałszywa podczas lotów powyżej 4000 m
804.	X	PL040-0012	Alkohol spożywany bezpośrednio przed lotem w ilości 100 ml :	jest zabroniony ze względu na upośledzenie wykonywania czynności złożonych	poprawia jakość pilotażu	powoduje lepsze kojarzenie faktów	polepsza krążenie i powoduje lepsze wykorzystanie tlenu przez mózg
805.	X	PL040-0013	Alkohol spożywany przed lotem :	nawet w małej ilości upośledza zdolność wykonywania czynności złożonych i jakość wykonywania czynności pilota	nie upośledza zdolności wykonywania czynności złożonych i jakości wykonywania czynności pilota	nawet w małej ilości powoduje halucynacje	w małej ilości jest dopuszczalny bezpośrednio i w czasie lotu

806.	X	PL040-0014	Alkohol wpływa negatywnie na narząd równowagi oraz zaburza pracę narządu wzroku:	oba zdania są prawdziwe	pierwsze zdanie jest prawdziwe, a drugie fałszywe	pierwsze zdanie jest fałszywe, a drugie prawdziwe	oba zdania są fałszywe
807.	X	PL040-0015	Asertywność w relacjach międzyludzkich to:	zachowanie, w którym potrafimy wyrazić siebie z pełną wiarą we własne możliwości, nie zachowując się biernie, ulegle, czy manipulując	nastawienie na unikanie konfliktów i postawy uległe	stanowcza i władcza postawa w kontaktach z ludźmi	umiejętność instrumentalnego manipulowania ludźmi
808.	X	PL040-0016	Automatyzm czynności to:	wyćwiczone czynności poznawcze i ruchowe odbywające się z niewielkim udziałem uwagi i nie podlegające zakłóceniom w czasie wypełniania innych równoczesnych zadań	czynności wykonywane w czasie transu somnambulicznego	najprostszy sposób wykonywania rutynowych czynności	wyćwiczone czynności poznawcze i ruchowe odbywające się z udziałem woli człowieka w sytuacji stresowej lecz objęte niepamięcią wsteczną
809.	X	PL040-0017	Automatyzmy to:	dobrze wyćwiczone czynności poznawcze i ruchowe wykonywane bez aktywnego udziału świadomej uwagi	stereotypie ruchowe	ruchy ciała nieświadomie wykonywane w czasie głębokiej fazy snu	koordynacja reakcji i działań w procesie uczenia się nowych czynności
810.	X	PL040-0020	Błąd orientacji w czynnościach pilota to:	niewłaściwy, niepełny lub zdeformowany odbiór informacji związanych z analizą warunków przebiegu lotu	brak zaangażowania możliwości analitycznych centralnego systemu nerwowego	zaniechanie analizy trasy lotu	nieuważna obserwacja przyrządów pokładowych

811.	X	PL040-0021	Ból ucha przy zmniejszaniu wysokości może być spowodowany:	niedrożnością trąbki słuchowej po stronie bólu	niedrożnością trąbki słuchowej po stronie przeciwnej do bólu	obustronnie niedrożnymi trąbkami słuchowymi	ciśnienie parcjalne tlenu O <sub>2</sub> w przybliżeniu wynosiok. 20% całkowitego ciśnienia atmosferycznego
812.	X	PL040-0022	Ból zatok obocznych nosa z powodu uwieżienia w nich powietrza może zdarzyć się u pilotów podczas	zmniejszania wysokości oraz znacznie rzadziej podczas zwiększania wysokości	zwiększania wysokości oraz znacznie rzadziej podczas zmniejszania wysokości	lotu poziomego	tak samo często podczas zwiększania i zmniejszania wysokości
813.	X	PL040-0023	Centralny układ nerwowy składa się z:	mózgowia i rdzenia kręgowego	tylko mózgu	tylko rdzenia kręgowego	narządów zmysłów
814.	X	PL040-0024	Choroba dekompresyjna jest	chorobą związaną z formowaniem się pęcherzyków gazu we krwi i innych tkankach organizmu z powodu zbyt szybkiej zmiany ciśnienia otaczającego (naglej dekompresji)	związana z dekompresją długo tłumionych emocji	bezpośrednim następstwem zbyt szybkiego oddychania 100% tlenem	stanem nie występującym w lotnictwie, a jedynie podczas nurkowania na znacznej głębokości
815.	X	PL040-0025	Choroba dekompresyjna jest powodowana przez:	obniżenie ciśnienia otaczającego	wzrost ciśnienia otaczającego	niedobór azotu w powietrzu pęcherzykowym	spadek ciśnienia parcjalnego tlenu

816.	X	PL040-0028	Choroba powietrzna :	jest synonimem choroby lokomocyjnej w samolocie	jest wywołana brakiem powietrza	jest wywołana nadmiarem powietrza	jest spowodowana spadkiem ciśnienia atmosferycznego
817.	X	PL040-0029	Choroba powietrzna :	występuje częściej u pasażerów niż u pilotów	występuje częściej u pilotów niż u pasażerów	występuje równie często u pilotów jak i u pasażerów	nie ma znaczenia ani dla pilota ani dla pasażera
818.	X	PL040-0030	Choroba powietrzna jest to :	choroba spowodowana bodźcami płynącymi z błędników jako wyraz ich nadmiernego pobudzenia	choroba spowodowana niedoborem tlenu w otaczającej atmosferze	choroba wywołana obniżeniem ciśnienia w otaczającej atmosferze	choroba spowodowana przez powstające w ustroju /przy zmianie ciśnienia/ pęcherzyki azotu
819.	X	PL040-0031	Choroba powietrzną jest reakcją organizmu na niewielkie zmienne przyspieszenie podczas lotu i jest zależna od :	podrażnienie błędnika /narządu przedsionkowego/	podrażnienie ślimaka /narządu słuchu /	narządu wzroku	niedotlenienie mózgu
820.	X	PL040-0032	Choroba wysokościowa jest:	związana z niedoborem tlenu	związana z powstaniem w ustroju pęcherzyków azotu / zmiany ciśnienia /	związana z zaburzeniami błędnika	synonimem choroby dekompresyjnej

821.	X	PL040-0034	Chorobą laryngologiczną występującą najczęściej u pilotów i stanowiącą problem lekarski jest:	osłabienie słuchu	przewlekłe zaburzenie barofunkcji	przewlekłe zapalenie zatok przynosowych	zapalenie ucha środkowego
822.	X	PL040-0035	Chwilowe osłabienie słuchu spowodowane jest przez:	wpływ różnicy ciśnień	wpływ przyspieszenia	wpływ drgań statku powietrznego	wpływ różnicy temperatur
823.	X	PL040-0036	Chwilowy, niedostateczny przepływ krwi przez mózg powoduje:	omdlenie	długotrwałą utratę przytomności	śmierć	mdłości
824.	X	PL040-0038	Ciśnienie parcjalne tlenu O <sub>2</sub> w przybliżeniu wynosi	ok. 20% całkowitego ciśnienia atmosferycznego	ok. 80% całkowitego ciśnienia atmosferycznego	ok. 4 % całkowitego ciśnienia atmosferycznego	ok.1% całkowitego ciśnienia atmosferycznego
825.	X	PL040-0039	Ciśnienie parcjalne tlenu w atmosferze na poziomie morza jest równe:	152 mmHg (ok. 21% ciśnienia powietrza)	760 mmHg (ok. 100% ciśnienia powietrza)	380 mmHg (ok.50% ciśnienia powietrza)	570 mmHg (ok. 75% ciśnienia powietrza)

826.	X	PL040-0040	Ciśnienie parcjalne tlenu w pęcherzyku płucnym w stosunku do ciśnienia parcjalnego tlenu w powietrzu na danej wysokości jest:	niższe	wyższe	takie samo	wyższe lub niższew zależności od temperatury powietrza
827.	X	PL040-0041	Co określa uwarunkowania odporności psychicznej człowieka ?	typ temperamentu, typ strategii zachowania i reakcji emocjonalnej w sytuacjach trudnych, dojrzałość osobowości	dobrze funkcjonowanie przy wzroście poziomu aktywacji	głównie cechy związane z doświadczeniem życiowym nabyte i wyuczone społecznie przez jednostkę	cechy w większości uwarunkowane dziedzicznie
828.	X	PL040-0042	Co oznacza pojęcie „stres lotu”?	ważny aspekt początkowego szkolenia lotniczego: ogół sytuacji występującychw warunkach rzeczywistego lotu związanych z napięciem emocjonalnym pilota oraz czynnikami działającymi ze strony środowiska: przyspieszenie, hałas, wibracje, różnice temperatury i ciśnienia	określenie stanu niepewności, niepokoju i lęku u początkującego pilota	określa stan obniżonego nastroju u pilota w sytuacji przemęczenia pracą	określa niechęć do podejmowania obowiązków pilotowania statku powietrznego ściśle związaną z zespołem wypalenia zawodowego
829.	X	PL040-0043	Częste zaburzenia zdrowia psychicznego związane z pracą pilotów to:	zaburzenia z kręgu zaburzeń nerwicowych	zaburzenia o charakterze depresyjnym	zaburzenia o charakterze psychotycznym	zaburzenia związane z procesami adaptacji społecznej
830.	X	PL040-0044	Człowiek gorzej toleruje przeciążenia wzdłuż długiej osi ciała :	ujemne	dotadnie	toleruje je tak samo	nie toleruje prawie zupełnie ani jednych ani drugich

831.	X	PL040-0045	Człowiek lepiej toleruje przeciążenia wzdłuż długiej osi ciała :	dotądnie	ujemne	toleruje je tak samo	nie toleruje prawie zupełnie ani jednych ani drugich
832.	X	PL040-0046	Człowiek wykazuje największą wytrzymałość na przeciążenie działające w kierunku:	plecy – klatka piersiowa / Gx + /	bok do boku/ Gy-+ /	kończyny dolne - głowa /Gz - /	głowa – kończyny dolne / Gz + /
833.	X	PL040-0047	Czy prawidłowa samoocena oraz stopień samoakceptacji ma znaczenie w pracy pilota?	korzystna jest adekwatna samoocena i wysoki stopień samoakceptacji	korzystny jest niski poziom samooceny i akceptacji siebie gdyż ułatwia to relacje międzyludzkie	te aspekty psychologiczne nie mają znaczenia	tak, ale w głównej mierze zależy to od sytuacji
834.	X	PL040-0048	Czynny pilot podczas wizyty u lekarza, który proponuje mu leki przeciwdepresyjne, powinien:	skontaktować się z odpowiednim centrum medycyny lotniczej celem weryfikacji stanu zdrowia	zacząć je zażywać i latać dalej	nigdy ich nie zażywać	zażywać je w mniejszej dawce niż zalecane
835.	X	PL040-0049	Czynny pilot podczas wizyty u lekarza, który proponuje mu leki recepturowe powinien:	poinformować go o wykonywanych czynnościach pilota, a w razie wątpliwości poprosić o kontakt ze specjalistą medycyny lotniczej	nie informować go o wykonywaniu czynności pilota, a jedynie przeczytać ulotkę leku	nie informować go o wykonywaniu czynności pilota, a jedynie ściśle przestrzegać zaleconego dawkowania	odmówić przyjmowania ich całkowicie

836.	X	PL040-0050	Czynny pilot podczas wizyty u lekarza, który proponuje mu leki uspokajające, powinien:	skontaktować się z odpowiednim centrum medycyny lotniczej celem weryfikacji stanu zdrowia	zacząć je zażywać i latać dalej	nigdy ich nie zażywać	zażywać je w mniejszej dawce niż zalecane
837.	X	PL040-0051	Czynny pilot, który stosuje leki działające na ośrodkowy układ nerwowy:	łamie prawo i naraża siebie i innych na niebezpieczeństwo	łamie prawo unijne, ale nie polskie	nie łamie prawa	nie łamie prawa o ile przyjmuje je według zaleceń psychiatry
838.	X	PL040-0052	Czynny pilot, który stosuje leki musi upewnić się u swojego lekarza lub specjalisty medycyny lotniczej, że nie są one przeciwwskazane podczas pilotażu:	zawsze prawda	zawsze fałsz	prawda tylko dla pilotów liniowych	prawda tylko dla skoczków spadochronowych
839.	X	PL040-0053	Dekompresja jest zjawiskiem fizycznym polegającym na:	zmianie ciśnienia z wysokiego do niskiego	zmianie ciśnienia z niskiego do wysokiego	jonizacja powietrza w kabinie samolotu	obniżeniu zawartości tlenu we wdychanym powietrzu
840.	X	PL040-0054	Dezorientacja przestrzenna w lotnictwie oznacza :	zaburzenie prawidłowej oceny rzeczywistej, pozycji pilota i samolotu w przestrzeni oraz względem powierzchni ziemi	niepewność co do prawidłowego kursu samolotu	zagubienie mapy lotu	błąd urządzenia GPS



841.	X	PL040-0055	Dlaczego organizm człowieka może bytować w temperaturze wyższej niż temperatura ciała?	ponieważ chłodzenie ciała odbywa się przez parowanie potu	picie zimnych płynów pomaga zachować normalną temperaturę ciała	silne wydzielanie potu pozwala zachować normalną temperaturę	nie można egzystować w temperaturze wyższej niż temperatura ciała
842.	X	PL040-0056	Do głównych zadań układu krążenia należą:	transport tlenu i dwutlenku węgla, substratów i zbędnych produktów metabolizmu oraz dystrybucja energii cieplnej w ciele	transport tlenu i dwutlenku węgla, substratów metabolizmu, utrzymanie ciepłoty ciała oraz funkcja trawienna	jedynie transport tlenu	jedynie transport substratów metabolizmu
843.	X	PL040-0057	Do jakiej ostrości wzroku może pilot wykonywać loty bez szkielek korekcyjnych :	0,8	0,9	0,7	0,6
844.	X	PL040-0059	Do objawów choroby dekompresyjnej należą:	bóle stawów, bóle zamostkowe, uczucie mrowienia, świąd skóry	dolegliwości ze strony ucha środkowego	bóle głowy, mroczki przed oczami, nudności, wymioty	bóle okolicy lędźwiowo-krzyżowej promieniujące do kończyn dolnych
845.	X	PL040-0060	Do przegrzania organizmu w warunkach wysokiej temperatury otoczenia predysponuje :	otyłość, zmniejszona podaż płynów	zwiększona podaż płynów i niska wilgotność otoczenia	zmniejszona aktywność ruchowa	niska wilgotność otoczenia

846.	X	PL040-0062	Dolegliwości ze strony ucha środkowego występuje najczęściej podczas:	zniżania samolotu	startu	lotu poziomego	wznoszenia z dużą prędkością
847.	X	PL040-0063	Ebulizacja oznacza:	wrzenie płynów ustrojowych na wysokości 19.200m bez wyposażenia pilota w wysokościowy ubiór kompensacyjny	oddychanie czystym tlenem przed lotem wysokościowym	odwodnianie organizmu pilota przed lotem	wzrost ciśnienia w tętnicy płucnej
848.	X	PL040-0064	Efektywność czynności wykonawczych pilota jest przede wszystkim uzależniona od:	dokładności i trwałości ukształtowanych w procesie szkolenia schematówdziałania poprzez systematyczne i coraz bardziej skomplikowane ćwiczenia	wysokiego poziomu prędkości reakcji prostej (refleksu) właściwej pilotowi	głównie od dobrej koordynacji ruchów pilota	dobrej kontroli wzrokowej nośników informacji dotyczącej przebiegu lotu wewnątrz kabiny
849.	X	PL040-0065	Falszywy horyzont jest :	złudzeniem wzrokowym wynikiem przyjęcia przez pilota poziomu np. ciemnych chmur za linię horyzontu właściwego	źle oznaczonym instrumentem pokładowym	niesprawnym instrumentem pokładowym	właściwym horyzontem poza polem widzenia pilota
850.	X	PL040-0066	Fizjologiczna akcja serca u zdrowego człowieka o przeciętnej wydolności fizycznej wynosi:	55-75 skurczów/min	90-110 skurczów/min	powyżej 120 skurczów/min	40-50 skurczów/min

851.	X	PL040-0067	Fizjologiczna częstość oddechów na minutę u człowieka wynosi:	14-16	10-sie	07-maj	20-30
852.	X	PL040-0068	Fizjologiczny proces utraty zdolności okomodacyjnych oka to :	starczowzroczność	skurcz okomodacji	krótkowzroczność	nadwzroczność
853.	X	PL040-0069	Fotodysocjacja tlenu cząstkowego /O <sub>2</sub> / w atmosferze prowadzi do :	powstania tlenu atomowego i ozonu	pochłaniania	ultrafioletowego promieniowania słońca	mieszania składników każdej części powietrza
854.	X	PL040-0070	Funkcje integracyjne człowieka w układzie sterowania pilot – statek powietrzny obejmują podstawowe procesy :	intelektualne, emocjonalno-motywacyjne, orientacji i wykonawcze	złożone procesy myślowe analizy i syntezy	antycypacji, czyli przewidywania biegu wydarzeń	decyzyjne w sytuacji wyboru – gdy występuje możliwość pojawienia się więcej niż jednej reakcji w danym zadaniu
855.	X	PL040-0071	Generalizacja bodźca ma miejsce gdy :	podobne bodźce wywołują tę samą reakcję – niesie rozszerzenie reakcji warunkowej	zupełnie różne bodźce wywołują tę samą reakcję	następuje uwarunkowanie typu lękowego po jednorazowym zestawieniu bodźca obojętnego z traumatycznym	reakcja zależności typu : bodziec – reakcja w miarę upływu czasu przestaje zachodzić

856.	X	PL040-0072	Główną przyczyną upośledzenia słuchu w lotnictwie jest:	ultradźwięki, hałas	ultradźwięki, wysoka temperatura	światło, wibracja	obniżone ciśnienie, światło
857.	X	PL040-0073	Hiperwentylację definiuje się jako:	wentylację z liczbą większą niż 30 na minutę	wentylację objętościową oddechową większą niż 800 ml	uzyskanie saturacji większej niż 95%	uzyskanie stężenia dwutlenku węgla mniejszego niż 35 mm Hg
858.	X	PL040-0074	Iluzje /złudzenia/ u osób pilotujących statki powietrzne to:	zniekształcona lub błędna percepcja bodźców i wrażeń wzrokowych niezgodnych z informacjami pochodzącymi z innych źródeł powodująca niewłaściwą interpretację rzeczywistych warunków lotu	zmiany obserwowanego obrazu związane z niemożnością odpowiedniej akomodacji wzroku	epizodyczne halucynacje jako reakcja na podprogowe działanie bodźców	błędy percepcji wzrokowej występujące tylko w lotach nocnych
859.	X	PL040-0075	Jaka jest najczęstsza przyczyna pourazowej śmierci „do uniknięcia” u dorosłego pacjenta po doznanym urazie?	niedrożność dróg oddechowych	tamponada osierdzia	wstrząs krwotoczny	uraz kręgosłupa
860.	X	PL040-0076	Jaka tkanka nerwowa jest najbardziej wrażliwa na niedotlenienie wysokościowe:	istota szara mózgu	istota biała mózgu	synapsy i neurony	rdzeń kręgowy

861.	X	PL040-0077	Jaki jest wpływ silnego stresu sytuacyjnego na elastyczność ludzkich zachowań?	pogarsza elastyczność z tendencją do zawężenia repertuaru zachowań	nie ma wpływu	kreatywnie bardzo poszerza możliwości działania	całkowicie dezintegruje działanie
862.	X	PL040-0078	Jakie czynniki wpływają na odczuwanie temperatury efektywnej?	temperatura otoczenia, wilgotność względna i ruch powietrza	temperatura otoczenia i wilgotność bezwzględna	temperatura otoczenia i ruch powietrza	ruch powietrza i wilgotność bezwzględna
863.	X	PL040-0079	Jakie jest najpoważniejsze wczesne powikłanie porażenia prądem elektrycznym:	zaburzenia rytmu serca	uraz kręgosłupa szyjnego	wstrząs hipowolemiczny	niewydolność nerek
864.	X	PL040-0081	Jaskra to schorzenie powodujące :	wzmożone ciśnienie śródgałkowe	wzmożenie ciśnienia śródczaszkowego	wyrównanie ciśnienia w uchu środkowym	bóle oczu przy zmianie ciśnienia atmosferycznego
865.	X	PL040-0084	Komunikacja niewerbalna czyli tzw. „mowa ciała” to:	podlegająca kontroli komunikacja bezsłowna oparta na przekazie informacyjnym zawartych w gestach, pozach, mimice i innych zewnętrznie obserwowalnych formach zachowań ludzkich	wygląd zewnętrzny człowieka i jego komunikatywność	siła, barwa i tembr głosu oraz intonacja w przekazie werbalnym	głęboko ukryte, niewypowiedziane myśli i pragnienia człowieka

866.	X	PL040-0085	Komunikacja werbalna to:	proces mówienia – słuchania – zadawania pytań – rozumienia wypowiedzi	umiejętność rozumienia mowy i wielowymiarowego znaczenia słów	sposób komunikowania się zorganizowanych społeczeństw istot żywych	sygnały związane z mową ciała w połączeniu z wypowiedzianym tekstem
867.	X	PL040-0086	Koncentracja uwagi to:	stopień intensywności skupienia procesów poznawczych człowieka na określonym zadaniu, jego miarą jest siła bodźca potrzebna do oderwania uwagi od tego zadania	zintegrowane rozpoznawanie pojedynczych cech przedmiotów lub zjawisk w celu ich selekcjonowania	umiejętność analizy informacji ignorowanych poza polem świadomości	zinterioryzowany, ukierunkowany i kreatywny odbiór wrażeń w spostrzeganiu na bazie informacji powstałych z pobudzeń receptorów zmysłów w stanie wyciszenia emocjonalnego
868.	X	PL040-0087	Konieczność reanimacji poszkodowanego (sztucznego oddychania i masażu serca) występuje zawsze gdy:	poszkodowany nie oddycha samodzielnie i nie ma własnego tętna	poszkodowany nie oddycha samodzielnie, ale ma własne tętno	poszkodowany oddycha i ma własne tętno, ale jest nienaturalnie bładny	poszkodowany jest nieprzytomny
869.	X	PL040-0088	Krwawienie z przedramienia może być chwilowo zatamowane przez :	doraźny ucisk na tętnicę ramienną np. palcami rąk w połowie długości ramienia po jego stronie wewnętrznej	doraźny ucisk na tętnicę promieniową (uciśnięcie nadgarstka)	doraźny ucisk na tętnicę udową	doraźny ucisk na tętnicę szyjną (uciśnięcie bocznej części szyi)
870.	X	PL040-0089	Krwawienie z tętnicy charakteryzuje się :	zazwyczaj większą intensywnością wypływaniem jasnoczerwonej krwi zgodnie z falami tętna	zazwyczaj większą intensywnością i wypływaniem ciemnoczerwonej krwi	małą intensywnością wypływaniem ciemnoczerwonej krwi	małą intensywnością niezależnie od zabarwienia krwi

871.	X	PL040-0090	Która z wymienionych metod unieruchamiania odcinka szyjnego kręgosłupa jest najłatwiejsza w zastosowaniu i najbardziej dostępna?	szttywny kołnierz szyjny	zrolowane ręczniki lub koce	worki piasku	stabilizacja głowy rękami i nogami ratownika
872.	X	PL040-0091	Które z niżej wymienionych zaburzeń wzrokowych wyprzedza bezpośrednio utratę świadomości podczas narastających przeciążeń Gz +:	utrata pola widzenia	widzenie lunetowate	poszarzenie całego pola widzenia	zaburzenia ostrości wzroku
873.	X	PL040-0092	Które z poniższych jest najczęstszą przyczyną zatrzymania krążenia u pacjenta po doznanym urazie?	niedotlenienie	uraz mózgu	stłuczenie serca	komorowe zaburzenia rytmu
874.	X	PL040-0093	Które z uwarunkowań osobowościowych są najkorzystniejsze dla pozytywnego przebiegu szkolenia i pracy pilota:	ekstrawersja lub ambiwersja, wysoki stopień odporności emocjonalnej, wysokistopień ogólnych zdolności poznawczych	bardzo małe zapotrzebowanie na stymulację zewnętrzną, introwersja, dobry poziom funkcjonowania intelektualnego	dobra pamięć i koncentracja uwagi, osobowość dobrze funkcjonująca społecznie	osobowość introwertywna o dużej wrażliwości emocjonalnej z dobrymi umiejętnościami współpracy z ludźmi w zespole
875.	X	PL040-0094	Który element lotu wiąże się z największym obciążeniem psychicznym dla pilota?	lądowanie	start	lot akrobacyjny	lot IFR

876.	X	PL040-0095	Który odcinek kręgosłupa jest najbardziej narażony na obrażenia w wypadku samochodowym w przypadku uderzenia od tyłu?	szyjny	piersiowy	lędźwiowy	krzyżowo-ogonowy
877.	X	PL040-0096	Który z kierunków działania przyspieszenia jest najgorzej tolerowany:	Gz –działanie wzdłuż kręgosłupa w kierunku głowy	+Gdziałanie wzdłuż kręgosłupa w kierunkupleców, mostka	+Gdziałanie wzdłuż kręgosłupa w kierunku kończyn dolnych	+Gdziałanie wzdłuż kręgosłupa w kierunku kończyn górnych
878.	X	PL040-0097	Który z kierunków przelotu jest najbardziej niekorzystny z punktu widzenia chronobiologii:	zachód – wschód	północ – południe	wschód – zachód	południe – północ
879.	X	PL040-0098	Lotanie wkrótce po nurkowaniu jest niewskazane z powodu	zwiększonego narażenia na chorobę dekompresyjną	zwiększonego narażenia na niedotlenienie	zwiększonego narażenia na wystąpienie udaru cieplnego	zwiększonego narażeniem na wystąpienie złudzeń wzrokowych
880.	X	PL040-0099	Leki nasenne mogą mieć przedłużone działanie i mieć wpływ na pogorszenie czynności pilota :	PRAWDA	FAŁSZ	prawda jedynie w przypadku pilotów liniowych	prawda jedynie w przypadku pilotów akrobacyjnych



881.	X	PL040-0100	Leki stosowane w terapii nadciśnienia w lotnictwie mogą być stosowane:	jeśli nadciśnienie jest ustabilizowane, a przyjmowany jest jedynie jeden rodzaj leku	jeśli nadciśnienie jest ustabilizowane, a przyjmowane są jedynie dwa rodzaje leku	jeśli przyjmowane leki działają na mózg	jeśli przyjmowane leki nie są przyjmowane doustnie
882.	X	PL040-0101	Leki uspokajające (anksjolityki) mogą być dopuszczone u pilotów :	nigdy	zawsze	jedynie w przypadku pilotów akrobacyjnych	jedynie w przypadku pilotów liniowych
883.	X	PL040-0102	Leki zabronione w lotnictwie posiadają dłuższy lub krótszy okres karencji, która oznacza, że:	od ostatniego podania leku do momentu jego eliminacji z organizmu działania niepożądane leku są wciąż możliwe i pilot powinien powstrzymać się od lotów w tym okresie	nie ma potrzeby powstrzymywania się od lotów po ostatniej dawce leku	należy spożyć inny lek, który zniweluje działania uboczne poprzedniego	należy osłabić działanie ostatniej dawki leku przyjmując ją w czasie posiłku
884.	X	PL040-0103	Leki, które są przeciwwskazane w przy operowaniu maszynami (np. prowadzeniu samochodu) :	są zawsze zakazane w lotnictwie	nie są przeciwwskazane w lotnictwie sportowym	nie są przeciwwskazane u pilotów liniowych	są zakazane jedynie u pilotów liniowych
885.	X	PL040-0104	Łączenie spożycia alkoholu etylowego oraz jego oddziaływania z wykonywaniem lotów stanowi bardzo ryzykowną figurę zwana „śmiertelna pętlą” ponieważ:	wywołuje niekorzystne skutki przede wszystkim w ośrodkowym układzie nerwowym, narządzie wzroku, narządzie równowagi /błędnik/	zwiększa tolerancję przyspieszeń Gz +	zwiększa sprawność psychomotoryczną pilota	skraca czas reakcji wzrokowo - ruchowej

886.	X	PL040-0105	Metabolizm alkoholu odbywa się:	w wątrobie i jest w przybliżeniu stały w czasie	w wątrobie i jest coraz szybszy ze wzrostem ilości wypitego alkoholu	w nerkach i jest stały w czasie	w mózgu i jest stały w czasie
887.	X	PL040-0106	Meteorizm wysokościowy jest to:	ból brzucha spowodowany rozprężaniem się gazów w jelitach w związku ze zmianą wysokości	bóle zatok spowodowane rozprężaniem się gazów w zatokach w związku ze zmianą wysokości	ból w uszach spowodowany rozprężaniem się gazów w uchu środkowym w związku ze zmianą wysokości	ból zęba spowodowany rozprężaniem się gazów w kanale zębowym w związku ze zmianą wysokości
888.	X	PL040-0110	Model kolejnych faz psychologicznej reakcji na stres to:	mobilizacja – rozstrojenie – destrukcja	destrukcja – rozstrojenie – mobilizacja	rozstrojenie – destrukcja mobilizacja	rozstrojenie-stabilność emocjonalna – mobilizacja
889.	X	PL040-0111	Na układ optyczny oka składają się :	rogówka, komora przednia, soczewka, ciało szkliste	rogówka, soczewka, nerw wzrokowy	rogówka, spojówka, siatkówka	twardówka, rogówka, soczewka
890.	X	PL040-0113	Nagły ból zęba podczas lotu może być spowodowany	pęcherzykiem powietrza pod wypełnieniem (plombą) i występuje przy wznoszeniu	pęcherzykiem powietrza pod wypełnieniem (plombą) i występuje przy zmniejszaniu wysokości	pęcherzykiem powietrza pod wypełnieniem i występuje zarówno przy wznoszeniu i zmniejszaniu wysokości	lotem bez zmiany wysokości

891.	X	PL040-0114	Nagły ból zęba w czasie lotu jest spowodowany:	działaniem różnicy ciśnień	wibracjami spowodowanymi przez statek powietrzny	nieprawidłową higieną jamy ustnej	obniżoną temperaturą środowiska zewnętrznego
892.	X	PL040-0115	Najbardziej powszechnym czynnikiem mającym wpływ na utratę orientacji przestrzennej pilota jest:	pogorszenie dobrej widoczności na zewnątrz samolotu	patologia układu przedsionkowego	iluzje związane z ruchem w obwodowym polu widzenia	obroty z dużą szybkością
893.	X	PL040-0116	Najbardziej uchwytym miernikiem napięcia psychicznego pilota jest:	częstość skurczów serca	spadek ciśnienia tętniczego krwi	spadek poziomu adrenaliny w surowicy krwi	zwężenie źrenic
894.	X	PL040-0117	Najodpowiedniejszą z wymienionych poniżej metodą zapobiegania lotniczej chorobie lokomocyjnej u pilotów jest :	trening desensytyzacyjny	podawanie leków antycholinolinoalergicznyc /Scopolamina/	podawanie leków antyhistaminowych /Meclizyna, Dimenhydrant/	zastosowanie nadciśnienia oddechowego
895.	X	PL040-0118	Najważniejszym czynnikiem wpływającym na nieprzystosowanie zdrowotne pilotów jest :	indywidualne różnice w wydolności funkcjonalnej wynikające z cech struktury osobowości	zbyt racjonalne i trafne szacowanie ryzyka	nieżaspokojenie potrzeb wyższych związanych z poziomem aspiracji	zaburzenia zachowania związane z funkcjonowaniem społecznym

896.	X	PL040-0119	Najważniejszym i najbardziej złożonym systemem percepcyjnym człowieka jest:	wzrok	śluch	powonienie	analiza organoleptyczna
897.	X	PL040-0120	Najważniejszym źródłem informacji pozwalającym na utrzymanie orientacji przestrzennej podczas lotu bez widzialności ziemi (IR) jest:	narząd wzroku	narząd słuchu i równowagi	mięśnie szkieletowej stawy	układ oddechowy
898.	X	PL040-0121	Najwcześniejszym odczuwalnym najbardziej niekorzystnym skutkiem przeciążeń działających wzdłuż długiej osi ciała na organizm człowieka jest:	zaburzenie krążenia krwi pomiędzy sercem a mózgiem	zaburzenie przepływu krwi w jelitach	zaburzenie pracy płuc	drżenia mięśniowe
899.	X	PL040-0122	Narkotyki z grupy kanabinoli to:	marihuana i haszysz	grzyby halucynogenne	pejotl	opium i heroina
900.	X	PL040-0123	Narząd słuchu składa się:	z ucha zewnętrznego, środkowego i wewnętrznego	jedynie z ucha wewnętrznego	jedynie z ucha środkowego	jedynie z kanałów półkolistych

901.	X	PL040-0124	Narządami związanymi z równowagą ciała człowieka są:	narząd wzroku, narząd przedsionkowy (błędnik) oraz mięśnie szkieletowe	narząd wzroku	narząd przedsionkowy /błędnik /	ucho środkowe
902.	X	PL040-0125	Narządy zmysłów:	odbierają bodźce zewnętrzne i przekazują je do centralnego układu nerwowego	odbierają bodźce zewnętrzne i analizują je samodzielnie	odbierają bodźce zewnętrzne i przekazują je jedynie do autonomicznego układu nerwowego	nie odbierają bodźców zewnętrznych, a tylko wewnętrznych (z organizmu)
903.	X	PL040-0126	Neurotyczność to:	stała cecha osobowości charakteryzująca się dużą chwiejnością nastroju, drażliwością, pobudliwością, tendencją do intensywnej długotrwałego przeżywania negatywnych emocji	stała cecha osobowości związana z zaniżoną samooceną	cecha ludzi powolnych, flegmatycznych, działających z rozważą	określenie rodzaju wrodzonego typu temperamentu człowieka
904.	X	PL040-0127	Niedotlenienie jest bardzo niebezpieczne w czasie lotu gdyż:	może przebiegać bez wyraźnych objawów lub wywoływać uczucie euforii	trwale uszkadza serce	trwale uszkadza słuch	rozpoczyna się utratą świadomości
905.	X	PL040-0128	Niedotlenienie na dużej wysokości we wczesnej fazie może objawiać się:	nadmierną wesołością brakiem koordynacji ruchów	utratą przytomności	agresją	zwolnioną częstością oddechu

906.	X	PL040-0129	Niedotlenienie organizmu w pierwszej kolejności upośledza sprawność układu:	nerwowego	oddechowego	sercowo-naczyniowego	mięśniowo-szkieletowego
907.	X	PL040-0130	Niedotlenieniem z niedoboru tlenu nazywamy stan niedostatecznego zaopatrzenia w tlen tkanek organizmu z powodu:	zmniejszenia się ilości tlenu docierającego do pęcherzyków płucnych	zmniejszenia się zdolności krwi do transportu tlenu	braku możliwości zużycia tlenu w tkankach	nadużywania alkoholu i narkotyków
908.	X	PL040-0131	Niedrożny przewód słuchowy przy zmniejszaniu wysokości może oprócz bólu ucha powodować	zawroty głowy	ból zęba	ból oka	ból brzucha
909.	X	PL040-0132	Niektóre leki sprzedawane bez recepty mogą być przeciwwskazane podczas wykonywania czynności pilota :	PRAWDA	FAŁSZ	prawda jedynie w przypadku pilotów liniowych	prawda jedynie w przypadku pilotów akrobacyjnych
910.	X	PL040-0133	Nieżyt górnych dróg oddechowych /potocznie „katar”/ utrudnia:	wyrównywanie ciśnienia w uchu środkowym	dobrze widzenie	rozdzielanie barw	prawidłową koordynację ruchów

911.	X	PL040-0134	O uszkodzeniu rdzenia kręgowego najprawdopodobniej świadczą:	brak czucia w kończynach, niemożność poruszenia nimi, mimowolne oddanie moczu i stolca	nienaturalne położenie kończyny, pieczenie w okolicy kręgosłupa	niemożność wydania z siebie głosu i widzenie lunetowate	utrata przytomności
912.	X	PL040-0135	O występowaniu dezorientacji przestrzennej można powiedzieć w :	sytuacji, w której pilot ma fałszywe odczucie lotu poziomego podczas wykonywania zakrętu	sytuacji, w której pilot nie wie nad jakim terenem przelatuje	sytuacji, w której pilot nie zna kursu do lotniska docelowego	sytuacji, w której pilot nie może nawiązać łączności z kontrolerem lotów
913.	X	PL040-0137	Objawy deficytu snu w zakresie sprawności psychofizycznej to:	ogólne pogorszenie sprawności psychicznej, zaburzenia uwagi i logicznego rozumowania, spowolnienie reakcji, upośledzenie procesu przyjmowania i przetwarzania bodźców zewnętrznych	obniżony refleks, uczucie senności, częste zaburzenia w powtarzaniu słów pod postacią parafazji semantycznych	nadpobudliwość nerwowa, pobudzenie psychomotoryczne, zaburzenia pamięci	mała komunikatywność, cechy rozkojarzenia myślenia, pojawiają się zafałszowania urojeniowe pamięci
914.	X	PL040-0138	Objawy niedotlenienia organizmu w warunkach obniżonego ciśnienia cząsteczkowego są nazywane:	głodem tlenowym	chorobą lokomocyjną	chorobą kesonową	tachykardią
915.	X	PL040-0139	Objawy świadczące o możliwości powstania złamania kości kończyny obejmują :	ból, obrzęk, zmianę obrysu kończyny, nienaturalne jej ułożenie lub też otwartą ranę z wystającą kością	ból i obrzęk sąsiedniego stawu	ból i obrzęk stawu bliżej tułowia	ból i obrzęk dwóch sąsiednich stawów

916.	X	PL040-0140	Objawy wzrokowe podczas narastania przeciążenia Gz + zależą od :	niedotlenienia ośrodkowego układu nerwowego	spadku wysycenia krwi tlenem	wzrostu CO2	spadku ciśnienia śródgałkowego
917.	X	PL040-0141	Objawy zespołu odstawienego (popularnego "kaca") mogą być równie groźne podczas lotu jak sam stan upojenia alkoholowego :	teza jest prawdziwa	teza jest fałszywa	teza jest prawdziwa jedynie podczas lotów z użyciem aparatury tlenowej	teza jest fałszywa podczas lotów powyżej 4000 m
918.	X	PL040-0142	Obniżone ciśnienie atmosferyczne powoduje:	rozszerzenie gazów w jamach ciała	nie powoduje żadnych zmian	sprężanie gazów w jamach ciała	utrudnia wychodzenie gazów z jam ciała
919.	X	PL040-0143	Obwodowy układ nerwowy składa się z:	nerwów obwodowych czaszkowych i rdzeniowych	rdzenia kręgowego	mózgu	mózgu i rdzenia kręgowego
920.	X	PL040-0145	Oddychanie wewnętrzne jest wymianą gazów pomiędzy krwią, a komórkami ustroju i polega na dyfuzji przez błonę komórkową :	tłenu /O2/ z krwi do komórki	dwutlenku węgla /CO2/ z krwi do komórki	procesem dyfuzji objęty jest tylko tlen /O2/	procesem dyfuzji objęty jest tylko dwutlenek węgla /CO2/



921.	X	PL040-0146	Oddychanie zewnętrzne – wdech i wydech - polega na wymianie gazów pomiędzy atmosferą pęcherzyków płucnych, a ustrojem człowieka i polega na dyfuzji przez barierę pęcherzykowo – naczyniową:	tlenu /O2/ do krwi, a z krwi do atmosfery dwutlenku węgla /CO2/	dwutlenku węgla /CO2/ do krwi, a z krwi do atmosfery tlenu /O2/	dyfuzja dotyczy tylko tlenu /O2/	dyfuzja dotyczy tylko dwutlenku węgla /CO2/
922.	X	PL040-0147	Oddychanie zewnętrzne jest wymianą gazową między:	płucami a otaczającą atmosferą	jamą nosową a otaczającą atmosferą	tchawicą a otaczającą atmosferą	krtanią a otaczającą atmosferą
923.	X	PL040-0148	Odporność na stres jest:	cechą osobowości, podlegającą modyfikacji	cechą nabytą we wczesnym dzieciństwie	cechą wrodzoną	efektem wysokiego poziomu motywacji
924.	X	PL040-0149	Odruchem warunkowym jest:	naciśnięcie na hamulec przy czerwonym świetle	zwięźnienie źrenicy na światło	zwiększona potliwość w sytuacji stresowej	cofnięcie ręki przy zetknięciu z gorącą blachą
925.	X	PL040-0150	Oko ludzkie zdolne jest do rozróżniania ok.160 odcieni barw, które są mieszaniną trzech podstawowych tj. :	czerwonej, zielonej, niebieskiej	czerwonej, zielonej, żółtej	czerwonej, żółtej, niebieskiej	żółtej, zielonej, niebieskiej

926.	X	PL040-0151	Okres karencji w stosowaniu leków, wpływających na sprawność psychofizyczną pilota obejmuje czas:	od podania ostatniej dawki do podjęcia pracy w powietrzu	od pierwszego podania leku do momentu ustąpienia objawów chorobowych	od pierwszego podania leku do podania ostatniej dawki	od podania leku do jego pełnego wchłonięcia z przewodu pokarmowego
927.	X	PL040-0152	Osobę, u której podejrzewamy złamanie kręgosłupa, oraz stwierdzamy zatrzymanie krążenia i oddechu własnego :	należy reanimować na twardym podłożu, z powodu bezpośredniego zagrożenia życia	nie reanimować nawet na twardym podłożu z powodu zagrożenia uszkodzeniem rdzenia kręgowego	nie reanimować z powodu zagrożenia życia	reanimować z powodu zagrożenia uszkodzenia kręgowego
928.	X	PL040-0153	Osobowość to:	względnie stała i trwała organizacja cech temperamentu, intelektu, charakteru, oraz konstytucji fizycznej człowieka determinująca specyficzny sposób przystosowania się jednostki do otoczenia	system postaw i wartości człowieka	struktura psychicznych dyspozycji do określonych zachowań i gotowości reagowania na bodźce środowiskowe	grupa skorelowanych cech danej osoby ulegająca płynnym znacznym zmianom w ciągu całego życia i nabywania doświadczeń
929.	X	PL040-0154	Ostrość wzroku badamy przy pomocy:	tablic Snellena	testu barwnego Ishihara	lampy szczelinowej	wziernika okulistycznego /oftalmoskopu/
930.	X	PL040-0155	Ozon występujący w atmosferze:	zabezpiecza żywe organizmy przed szkodliwym oddziaływaniem krótkofalowego promieniowania słonecznego	stanowi barierę dla szkodliwego dla ssaków promieniowania kosmicznego	stanowi czynnik nieodzowny w procesach oddychania kręgowców	nie ma żadnego wpływu na żywe organizmy

931.	X	PL040-0156	Pamięć długotrwałą definiujemy jako:	magazyn wszystkich informacji zdobytych w czasie doświadczeń życiowych człowieka o nieograniczonej pojemności i czasie przechowywania	zdolność umysłu rozpoznawania zdarzeń, których się uprzednio doświadczyło	strukturę poznawczą związaną z myśleniem logicznym	połączenie pamięci wzrokowej, słuchowej i kinestetycznej
932.	X	PL040-0157	Pamięć krótkotrwałą to:	pamięć operacyjna o ograniczonej pojemności i krótkim czasie przechowywania informacji	pamięć aktualizująca temat zagadnień w czasie rozmowy	kodowanie informacji tylko w zależności od bieżącego kontekstu	pamięć ikoniczna
933.	X	PL040-0158	Pilot nie powinien latać z nieżytem górnych dróg oddechowych z powodu:	możliwego powstania niedrożności trąbki słuchowej i wystąpienia bólu ucha	możliwego bólu zęba	możliwego powikłania w postaci zapalenia oskrzeli	nie ma przeciwwskazań do latania z nieżytem górnych dróg oddechowych
934.	X	PL040-0159	Pilot nie powinien przed lotem spożywać pokarmów powodujących zwiększone wytwarzanie gazów w jelitach oraz napojów gazowanych	ponieważ gazy uwięzione w jelitach mogą powodować ból brzucha podczas wznoszenia	ponieważ gazy uwięzione w jelitach powodują ból brzucha niezależnie wysokości	ponieważ gazy uwięzione w jelitach mogą powodować ból brzucha przy zmniejszaniu wysokości	ponieważ gazy uwięzione w jelitach zmniejszają tolerancję na niedotlenienie
935.	X	PL040-0160	Pilot odniósł obrażenia łokcia. Podczas badania nasuwa się podejrzenie zwichnięcia. Czucie i tętno na obwodzie – zachowane. Co należy zrobić na miejscu wypadku?	unieruchomić w szynie w pozycji maksymalnego komfortu	umieścić w szynie próżniowej	nastawić rękę, stosując wyciąg	wyprostować rękę, aż pacjent odczuje dyskomfort, następnie zastosować unieruchomienie szynowe

936.	X	PL040-0161	Po ilu minutach od zatrzymania krążenia dochodzi do obumierania mózgu?	od 3 do 5	od 10 do 12	od 0 do 22	od 1 do 2
937.	X	PL040-0162	Po kilkunastu sekundach obserwacji stacjonarnego światła na ciemnym tle powierzchni ziemi, pilot odnosi wrażenie jego poruszania. Złudzenie takie nazywamy:	autokinezą	psychokinezą	oczopląsem	„kurzą ślepotą”
938.	X	PL040-0163	Pod wpływem niedotlenienia wysokościowego następuje adaptacja do zmiany czynników środowiska :	tak	nie	zależy od indywidualnych możliwości organizmu	zależy od pojemności wyrzutowej serca
939.	X	PL040-0164	Podaj prawidłową kolejność czynności na miejscu wypadku: 1) kontrola tętna 2)kontrola oddechu 3)ocena bezpieczeństwa miejsca wypadku 4)unieruchamianie złamań 5)resuscytacja/sztuczny oddech 6)pośredni masaż serca/tamowanie krwawienia	3,2,1,6,5,4	2,3,4,5,6,1	6,1,2,3,4,5	4,1,2,5,3,6
940.	X	PL040-0165	Podczas "nurkowania" samolotu, szybowca :	rew napływa do głowy	rew odpływa od głowy	rew napływa do kończyn dolnych	rew napływa do trzew (jamy brzusznej)

941.	X	PL040-0166	Podczas lotów wysokościowych zmarznięty pilot w skostniałych kończynach ma:	mniejszą wrażliwość na dotyk, zmniejszoną zdolność wykonywania precyzyjnych ruchów, obniżenie siły mięśniowej	obniżenie napięcia mięśniowego	przyspieszenie akcji serca i zwolnienie akcji oddechowej	zmniejszenie przemiany materii
942.	X	PL040-0167	Podczas pobytu na dużej wysokości rytm oddechowy płuc:	rośnie	maleje	utrzymuje się na stałym poziomie	na przemian rośnie i maleje
943.	X	PL040-0168	Podczas ściągania drążka "na siebie":	krw odpływa od głowy	krw napływa do głowy	krw odpływa od kończyn dolnych	krw napływa do trzew (jamy brzusznej)
944.	X	PL040-0169	Podczas wdechu i wydechu ciśnienie powietrza pęcherzykowego jest sumą ciśnień parcyjnych wielu gazów takich jak : tlen, dwutlenek węgla i azot. Które z praw gazowych w sposób najlepszy opisuje to zjawisko :	prawo Daltona	prawo Henry'ego	prawo Boyle'a	żadne z nich
945.	X	PL040-0170	Podczas wykonywania „pętli odwróconej” działa na pilota przeciążenie z wektorem siły zwróconym w kierunku:	kończyny dolne - głowa/ Gz - /	głowa - kończyny dolne / Gz + /	przednia ściana klatki piersiowej – plecy /Gx + /	bok do boku/ Gz + /

946.	X	PL040-0171	Podczas wykonywania „pętli„ działa na pilota przyspieszenie o kierunku :	#NAZWA?	#NAZWA?	#NAZWA?	#NAZWA?
947.	X	PL040-0172	Podczas wymiany gazowej w pęcherzyku płucnym :	tlen przechodzi do krwi, a dwutlenek węgla do pęcherzyka	tlen przechodzi do pęcherzyka, a dwutlenek węgla do krwi	tlen i dwutlenek węgla przechodzą do krwi	tlen i dwutlenek węgla przechodzą do pęcherzyka
948.	X	PL040-0173	Podczas wymiany gazowej w tkankach :	tlen przechodzi do tkanek, a dwutlenek węgla do krwi	tlen przechodzi do krwi, a dwutlenek węgla do tkanek	tlen i dwutlenek węgla przechodzą do krwi	tlen i dwutlenek węgla przechodzą do tkanek
949.	X	PL040-0174	Podczas wznoszenia się na dużą wysokość częstość skurczów serca:	rośnie	maleje	utrzymuje się na stałym poziomie	na przemian rośnie i maleje
950.	X	PL040-0175	Podjęcie decyzji przez człowieka jest :	subiektywne i podatne na błędy, związane ze sposobem formułowania problemu i jego interpretacją oraz rodzajem postaw wobec ryzyka	zawsze związane z koniecznością przewyciężenia zjawiska „bloku umysłowego”	redukcja rozwiązania złożonych problemów do prostszych cząstkowych operacji	głównie oparte na bieżącej analizie informacji zdrowotnych związanych z daną podjętą reakcją

951.	X	PL040-0176	Podstawową funkcją narządów otolitowych jest :	pomiar przyspieszeń liniowych	pomiar prędkości liniowych	pomiar przyspieszeń kątowych	pomiar prędkości kątowych
952.	X	PL040-0177	Podstawową funkcją ozonu w atmosferze jest:	filtrowanie szkodliwego promieniowania UV	filtrowanie szkodliwego promieniowania mikrofalowego	filtrowanie szkodliwego promieniowania widzialnego	filtrowanie szkodliwego promieniowania rentgenowskiego
953.	X	PL040-0178	Podstawowym mechanizmem utraty ciepła w podwyższonej temperaturze otoczenia jest:	parowanie	rozszerzenie naczyń krwionośnych, włosowatych	zwiększenie wypromieniowania ciepła przez skórę	zmiana współczynnika cieplnego tkanek
954.	X	PL040-0180	Podstawowymi procesami psychicznymi, które zapewniają pilotowi orientację są :	wrażenia, spostrzeżenia, wyobrażenia, procesy myślowe i decyzyjne	utworzenie wewnętrznej reprezentacji przestrzeni problemu zadaniowego	procesy widzenia stereoskopowego i dużej przerzutności uwagi	myślowe procesy konstruowania hipotez na podstawie ograniczenia faktów i testowanie ich
955.	X	PL040-0181	Posiadanie narkotyków i ich stosowanie przez personel lotniczy jest:	zawsze zabronione	dopuszczalne ich stosowanie na 7 dni przed lotami	dozwolone po lotach	dopuszczalne ich stosowanie przez pilotów niezawodowych

956.	X	PL040-0182	Powyżej 8.000 m bez adaptacji organizm człowieka może bez podawania tlenu przetrwać:	do trzech minut	do pięciu minut	do dziesięciu minut	do jednej godziny
957.	X	PL040-0183	Poziom motywacji wpływa na sprawność wykonania danego zadania. Nieefektywność działania, błędy, problemy z koncentracją uwagi pojawiają się :	zawsze przy skrajnie wysokim lub skrajnie niskim poziomie motywacji	tylko przy zawyżonym poziomie motywacji	przy średnio intensywnym poziomie motywacji	nie ma reguły
958.	X	PL040-0185	Pożądaną u pilotów styl radzenia sobie w sytuacjach stresowych w powietrzu to:	styl konfrontacyjny zorientowany na zadanie	styl konfrontacyjny zorientowany na osobę	styl unikowy zorientowany na emocje	radzenie sobie poprzez wsparcie społeczne
959.	X	PL040-0186	Prawidłową pozycją ratownika przy masażu serca jest:	dłonie oparte nadgarstkami w 1/3 dolnej mostka, ręce – wyprostowane w łokciach	dłonie oparte palcami w połowie mostka, ręce wyprostowane w łokciach	dłonie oparte palcami w 1/3 dolnej mostka, ręce wyprostowane w łokciach	dłonie oparte nadgarstkami połowie mostka, ręce wyprostowane w łokciach
960.	X	PL040-0187	Prawidłowo zaopatrzone krwawienie z kończyny to:	opatrunek uciskowy na ranie	opaska uciskowa poniżej rany i opatrunek uciskowy na ranie	opaska uciskowa powyżej rany	zwykły opatrunek na ranie



961.	X	PL040-0189	Problematyka psychologii lotniczej najbliższa jest psychologii:	pracy	wychowawczej	społecznej	sportowej
962.	X	PL040-0190	Proces skupienia uwagi to:	zdolność do skupienia się na widokach i dźwiękach istotnych dla zadań wynikających z bieżącej sytuacji eliminująca wpływ nie związane z zadaniem myśli, obrazy i bodźce sensoryczne	proces charakteryzujący zjawisko uwagi selektywnej	proces eliminacji materiału ignorowanego przez uwagę	filtr uwagi czyli proces regulacji dopływu informacji ze zmysłów do świadomości
963.	X	PL040-0191	Promienie światła wpadają do wnętrza oka przez:	żrenicę	tęczówkę	siatkówkę	twardówkę
964.	X	PL040-0192	Przeciążenia nie mają wpływu na jakość wykonywania czynności pilota :	zdanie jest nieprawdziwe	PRAWDA	zdanie jest nieprawdziwe jedynie w przypadku akrobacji	zdanie jest nieprawdziwe jedynie przypadku lotu w pętli odwróconej
965.	X	PL040-0193	Przeciążenia wzdłuż osi ciała mostek-kręgosłup :	są najlepiej tolerowane przez organizm ludzki	są najgorzej tolerowane przez organizm ludzki	są gorzej tolerowane niż przeciążenia wzdłuż osi długiej	nie mają znaczenia dla organizmu ludzkiego niezależnie od wartości siły przeciążenia

966.	X	PL040-0194	Przed rozpoczęciem sztucznego oddychania należy:	udrożnić górne drogi oddechowe poszkodowanego (usunąć wszystkie zanieczyszczenia z jamy ustnej, nosowej i gardła)	uderzyć poszkodowanego w mostek	wykonać kilkanaście głębokich wdechów	wypić kieliszek silnego alkoholu dla dezynfekcji jamy ustnej
967.	X	PL040-0195	Przekrwione oczy, napady śmiechu lub płaczu, spowolnienie psychoruchowe MOŻE być objawem zażycia:	kannabinoli (marihuana, haszyszy)	amfetaminy	kokainy	morfiny
968.	X	PL040-0196	Przerzutność uwagi to:	zdolność do szybkiego przenoszenia uwagi jednego obserwowanego przedmiotu lub procesu na drugi	selekcja do dalszego przetwarzania pewnej części wejścia sensorycznego	ilość informacji, które kanały percepcyjne mogą przyjąć i przesłać	rodzaj skupienia uwagi w którym odbierany przez zmysły materiał selekcjonują hipotezy percepcyjne
969.	X	PL040-0197	Przez pojęcie „czynnika ludzkiego” w wypadkach lotniczych należy rozumieć (w znaczeniu szerokim):	nieadekwatne działanie pilota i osób odpowiedzialnych za organizację zabezpieczenia wykonywania lotów	awarię przyrządów pokładowych	zdarzenie losowe w powietrzu	utrata orientacji przestrzennej w chmurach
970.	X	PL040-0198	Przy krwawieniu z żyły :	krew zazwyczaj wypływa leniwym strumieniem i ma ciemnoczerwone zabarwienie	krew zazwyczaj wypływa leniwym strumieniem i ma jasnoczerwone zabarwienie	krew zazwyczaj wypływa intensywnym tętniącym strumieniem i ma ciemnoczerwone zabarwienie	krew wypływa intensywnym strumieniem niezależnie od jej zabarwienia

971.	X	PL040-0199	Przy przekroczeniu optimum prędkości przetwarzania i odbioru określonej ilości informacji przez człowieka	mogą wystąpić defekty w procesie orientacji człowieka w postaci przepuszczania i zniekształcenia sygnałów, zmniejszenie zakresu ich rozróżniania i rozpoznawania	następuje pełna, optymalna adaptacja możliwości odbioru i przetwarzania informacji u człowieka bez zakłóceń	następuje zjawisko wizualizacji podobnych zdarzeń z przeszłości	następuje zawsze całkowite zahamowanie przebiegu procesów myślowych u człowieka
972.	X	PL040-0200	Przy szybkim spadku prędkości samolotu w locie poziomym i prostoliniowym pilot ulega złudzeniu :	opadania samolotu „nosem” w dół	podnoszenia „nosa” samolotu w górę	rotacji bocznej	autorotacji
973.	X	PL040-0201	Przy wystąpieniu bólu ucha przy zmniejszaniu wysokości należy:	wyrównać poziom lotu i spróbować manewrów udrażniających przewód słuchowy (ziewanie, przetykanie śliny, itp.)	szybko zmniejszając wysokość przetykać ślinę	szybko zmniejszać wysokość z zatrzymanym oddechem	niezależnie od wysokości nie robić nic czekając na ustąpienie dolegliwości
974.	X	PL040-0202	Przy złamaniu kręgosłupa u uszkodzonego zawsze dochodzi do uszkodzenia rdzenia kręgowego stąd po urazie nie ma znaczenia w jakiej pozycji będzie on transportowany :	zdanie jest fałszywe i dlatego należy obchodzić się z takimi uszkodzonymi bardzo ostrożnie, ograniczyć ich poruszanie się i przenieść ich jedynie w pozycji poziomej	zdanie jest prawdziwe i dlatego takie osoby mogą być przenoszone w pozycji pionowej	zdanie jest prawdziwe i dlatego takie osoby mogą być przenoszone jedynie w pozycji poziomej	zdanie jest fałszywe, a uszkodzenie rdzenia kręgowego nie ma żadnego związku z uszkodzeniem kręgosłupa
975.	X	PL040-0203	Przy znacznym przyspieszaniu podczas startu samolotu pilot ulega złudzeniu :	podnoszenia „nosa” samolotu w górę	opadania samolotu „nosem” w dół	rotacji bocznej	autorotacji

976.	X	PL040-0204	Przyczyną dolegliwości w chorobie dekompresyjnej są pęcherzyki którego gazu :	azotu	tlenu	dwutlenku węgla	pary wodnej
977.	X	PL040-0205	Przyczyną powstawania choroby dekompresyjnej jest:	uwalnianie się pęcherzyków gazowych, głównie azotu do krwi i tkanek	niedotlenienie wysokościowe po uszkodzeniu aparatury tlenowej	zaburzenia funkcji błędnika podczas wyższej akrobacji	zwiększenie objętości gazów w jelitach
978.	X	PL040-0206	Przyczyną powstawania niedotlenienia wysokościowego jest:	obniżenie ciśnienia parcjalnego w powietrzu oddechowym	zaburzenia ukrwienia tkanek	obniżenie stężenia hemoglobiny we krwi	spadek temperatury atmosfery otaczającej
979.	X	PL040-0207	Przyjmowanie leków dozwolonych w lotnictwie nie jest zabronione u pilotów:	chyba, że choroba podstawowa sama stanowi przeciwwskazanie do lotów	nigdy	chyba, że pilot lata zawodowo	chyba, że pilot wykonuje akrobacje
980.	X	PL040-0208	Przyjmowanie leków psychiatrycznych jest przeciwwskazaniem do wykonywania obowiązków pilota:	zawsze	nigdy	jedynie dla pilota zawodowego	jedynie dla skoczka spadochronowego

981.	X	PL040-0209	Przyspieszenia wywołujące przeciążenia o kierunku głowa – kończyny dolne określane są jako:	#NAZWA?	#NAZWA?	#NAZWA?	#NAZWA?
982.	X	PL040-0210	Przyspieszenie ziemskie wynosi:	9,81 m/s <sup>2</sup> i działa pionowo ku dółowi	9,81 m/s <sup>2</sup> i działa pionowo ku górze	10,81 m/s <sup>2</sup> i działa pionowo ku dółowi	10,81 m/s <sup>2</sup> i działa pionowo ku górze
983.	X	PL040-0211	Przyspieszone oddychanie, zasinienie skóry i błon śluzowych, zaburzenia koordynacji i uwagi mogą być objawem:	niedotlenienia z niedoboru tlenu	zatrucia tlenkiem węgla	zmęczenia	zmiany stref czasowych
984.	X	PL040-0212	Psychologiczne procesy orientacji pilota lecącego na małych wysokościach są :	złożone, odbywają się w deficycie czasu przy konieczności dużej przerzutności uwagi w celu odbioru informacji z punktów orientacyjnych znajdujących się na ziemi oraz wskazań przyrządów kontrolnych	głównie są to skoordynowane korekcyjne czynności motoryczne angażujące podstawowe rodzaje ruchów w działaniu pilota: pozycyjne, ciągłe, seryjne	zmniejsza się zakres koniecznej świadomej kontroli lotu i angażowania procesów orientacyjnych, pilot bazuje na zautomatyzowaniu czynności i nawykach lotniczych	skupione wyłącznie na odbiorze informacji spoza kabiny, sprowadzone do umiejętności kontroli wzrokowej w obserwacji punktów orientacyjnych na ziemi
985.	X	PL040-0213	Punkt na siatkówce, w którym nerw wzrokowy opuszcza gałkę oczną:	nie odbiera wrażeń wzrokowych, tworząc w obszarze widzenia strefę nieobserwowaną (tzw. plamkę ślepa)	stanowi obszar wzmózonej koncentracji komórek odbierających wrażenia wzrokowe, tworząc obszar wybitnie ostrego widzenia	stanowi obszar takiej samej wrażliwości na bodźce wzrokowe	stanowi obszar zagęszczenia pręcików i czopków

986.	X	PL040-0214	Rozproszenie uwagi oznacza:	niezdolność do skupienia się na bodźcach zewnętrznych istotnych dla zadań wynikających z bieżącej sytuacji	tymczasowy brak umiejętności organizacji informacji w jednolitą całość	przedłużony czas przetwarzania informacji	brak umiejętności selekcji informacji ze strony środowiska zewnętrznego
987.	X	PL040-0215	Rozumowanie dedukcyjne to:	wyprowadzanie wniosków z przesłanek za pomocą reguł logicznych	proces ukierunkowany na cel myślenia realistycznego	proces ułatwiający subiektywne oszacowanie prawdopodobieństwa zajścia zdarzeń	myślenie autystyczne
988.	X	PL040-0216	Rozumowanie indukcyjne to:	rozumowanie, które w celu wypracowania konkluzji na temat np. możliwości zajścia jakiegoś zjawiska odwołuje się do analizy ograniczonej puli dostępnych faktów, wnioskowanie zachodzi na podstawie danych opartych na prawdopodobieństwie	utworzenie wewnętrznej reprezentacji przestrzeni problemu z wyszczególnieniem wszystkich jej elementów	typ tendencyjnego rozumowania, w którym ocenia się jako prawomocne tylko konkluzje zgodne z osobistymi przekonaniami danej osoby	myślenie dereistyczne, oderwane od rzeczywistości
989.	X	PL040-0217	Różnicowanie bodźców ma miejsce, gdy :	człowiek uczy się reagować inaczej na wyłącznie określony bodziec wśród podobnych, w pewnym wymiarze rozpoznawanej gamy selektywności wg specyficznych właściwości bodźca	generalizowanie i reagowanie na wszystkie podobne bodźce szybko wygasza się	wyzwoleniu się spod działania negatywnego bodźca towarzyszą reakcje autonomicznego układu nerwowego	po zestawieniu bodźca obojętnego z traumatycznym powstaje silne uczucie lęku odporne na wygaszanie
990.	X	PL040-0218	Ruch ciała człowieka w przestrzeni w głównej mierze odbierają:	trzy przewody półkoliste błędniaka	dwa przewody półkoliste błędniaka	jeden przewód półkolisty błędniaka	ślimak

991.	X	PL040-0219	Siatkówka	jest najbardziej wewnętrzną, światłowrażliwą błoną oka	jest najbardziej zewnętrzną błoną oka	jest innym określeniem soczewki	nie występuje w gałce ocznej
992.	X	PL040-0220	Specyficzna metoda oceny stosowanaw psychologii to :	ocena testowa	wywiad	metoda statystyczna	metoda opisu
993.	X	PL040-0221	Spostrzeganie głębi to:	spozstrzeganie obiektów w przestrzeni trójwymiarowej wymagające interpretacji odległości między podmiotem a spostrzeganym obiektem	spozstrzeganie ograniczonego wycinka szerszego świata wizualnego rozciągającego się we wszystkie strony niewidocznego otoczenia	umiejętność szczegółowej obserwacji obiektów położonych w dużej odległości	umiejętność oceny względnych odległości między obiektami obserwowanymi gdy człowiek porusza się w nieruchomym otoczeniu
994.	X	PL040-0222	Standardy sprawności umysłowej dla wszystkich kategorii załóg lotniczych wymagają zwrócenia uwagi na następujące stany:	zaburzenia psychiczne typu psychotycznego, silne nerwice, depresja, widoczne zaburzenia osobowości, alkoholizm i używanie środków psychoaktywnych	zaburzenia zdolności rozumowania, mania prześladowcza, utrata zdolności do samokrytyki	autyzm, dereizm, dezintegracja osobowości, uzależnienia od alkoholu i substancji psychoaktywnych	cechy niedostosowania społecznego, wahania nastroju, ograniczenie aktywności złożonej, spłylenie uczuciowości
995.	X	PL040-0223	Stosowanie narkotyków "miękkich" przez pilotów	jest zabronione całkowicie	jest dozwolone w niewielkich ilościach na własne potrzeby	jest dozwolone w celach towarzyskich, ale obowiązuje 24 godziny karencji przed lotem (jak przy alkoholu)	jest dozwolone warunkowo ale obowiązuje 48 godzin karencji przed lotem

996.	X	PL040-0224	Stosowanie narkotyków poza okresami aktywności lotniczej:	jest zabronione gdyż powoduje długotrwałe skutki dla zdrowia pilota	jest dozwolone	jest obojętne dla jakości wykonywania czynności lotniczych	jest dozwolone u pilotów turystycznych i szybowników
997.	X	PL040-0225	Strefa krytyczna dla pilota oddychającego bez aparatu tlenowego wynosi:	6-7 tys. m	3-4 tys. m	4-5 tys. m	8-9 tys. m
998.	X	PL040-0226	Strefa krytyczna to wysokość :	od 6.000 – 8.000 mnpm	od 2.000 – 4.000 mnpm	od 4.000 – 6.000 mnpm	powyżej 8.000 mnpm
999.	X	PL040-0227	Strefa niepełnej kompensacji tlenowej wynosi:	4.000-5.500 m	3.500-4.000 m	3.000-4.000 m	5.500-6.000 m
1000.	X	PL040-0228	Strefa pełnej kompensacji tlenowej wynosi:	2.000-3.500 m	3.500-4.000 m	4.000-5.000 m	5.000-6.000 m



1001.	X	PL040-0229	Stresem psychologicznym nazywamy:	stan zmobilizowanego psychofizjologicznie organizmu wobec istniejącego lub antycypowanego zagrożenia	stan silnego podniesienia aktywności emocjonalnej	stan dużego napięcia wewnętrznego związanego z jakimś problemem	stan rozchwiania emocjonalnego związanego z jakimś problemem
1002.	X	PL040-0230	Stresorami psychologicznymi nazywamy:	czynniki powodujące ogólny stan napięcia organizmu ludzkiego związane ze stanem gotowości do „ataku lub ucieczki”	wszelkie zakłócenia fizjologicznego funkcjonowania człowieka	czynniki powodujące bezsenność	problemy i kłopoty życia codziennego
1003.	X	PL040-0231	Stwierdzenie, że wymiana gazowa w pęcherzykach płucnych jest możliwa dopóki ciśnienie parcjalne tlenu (pO <sub>2</sub> ) w powietrzu pęcherzykowym jest wyższe niż ciśnienie parcjalne tlenu we krwi jest:	prawdziwe i ma znaczenie dla pilotów	prawdziwe ale nie ma znaczenia dla pilotów	falszywe	nieistotne dla pilota
1004.	X	PL040-0232	Sytuacje decyzyjne probabilistyczne pojawiają się gdy :	pilot wykonuje czynności lotnicze przy niedostatecznej ilości informacji dotyczącej sytuacji w powietrzu	w procesie podejmowania decyzji pilot wykorzystuje głównie informacje stałe przyswojone w czasie naziemnego przygotowania do lotu	decyzja jest jednoznaczna i nie wymaga większego zaangażowania procesów myślowych	dominują określone indywidualne preferencje w sposobie działania pilota
1005.	X	PL040-0233	Szerszy niż zwykle pas startowy :	powoduje u pilota lądującego na nim złudzenie, że samolot znajduje się niżej niż w rzeczywistości	powoduje u pilota lądującego na nim złudzenie, że samolot znajduje się wyżej niż w rzeczywistości	powoduje u pilota lądującego na nim złudzenie, że samolot znajduje się na wysokości rzeczywistej	nie ma wpływu na postrzeganie odległości od ziemi

1006.	X	PL040-0234	Szybkość „ spalania” /metabolizmu/ etanolu u człowieka o masie około 70 kg wynosi przeciętnie:	7 g/godzinę	10g/godzinę	5g/godzinę	0,5g/godzinę
1007.	X	PL040-0235	Szybkość metabolizmu alkoholu zależy od masy ciała człowieka :	prawda i wynosi ok.10 mg/kg masy ciała na godzinę	falsz, zależy ona jedynie od ilości wypitego alkoholu	prawda i wynosi ona 100 mg/kg masy ciała na godzinę	falsz, zależy ona jedynie od rodzaju wypitego alkoholu
1008.	X	PL040-0236	Ślepotą zmierzchową tzw. kurza ślepotą, czyli upośledzenie widzenia o zmierzchu lub upośledzenie adaptacji oka do ciemności wywołana jest :	długotrwałym niedoborem witaminy A	niedoborem witaminy E	podwyższonym poziomem cholesterolu	niedoborem potasu
1009.	X	PL040-0237	Tak zwany poziom szkodliwy oddziaływania hałasu na narząd słuchu wynosi:	około 90 dB	około 45 dB	około 72 dB	około 80 dB
1010.	X	PL040-0238	Toksyczność tlenku węgla / CO / wynika :	z większego powinowactwa do hemoglobiny niż tlen	z mniejszego powinowactwa do hemoglobiny niż tlen	z uszkodzenia układu białokrwinkowego krwi	z uszkodzenia płytek krwi

1011.	X	PL040-0239	Tolerancja na przeciążenia może być obniżona przez:	niedotlenienie, hiperwentylację, hipoglikemię (obniżone stężenie cukru we krwi)	niedotlenienie, hiperglikemię (podwyższone stężenie cukru we krwi)	tylko hiperwentylację	tylko niedotlenienie
1012.	X	PL040-0240	Trąbka Eustachiusza (trąbka słuchowa) łączy:	jamę ucha środkowego (jamę bębenkową) z nosogardłem	zatoki szczękowe z jamą nosową	jamę nosową z jamą gardłową	jamy serca ze sobą
1013.	X	PL040-0241	Treningiem relaksacyjnym nazywamy:	relaks poprzez naukę kontrolowania stanu napięcia mięśni ciała, uregulowania oddechu i wytworzenie odpowiednich wizualizacji	umiejętność szybkiego rozluźnienia się w czasie zdenerwowania	relaks poprzez zestaw intensywnych ćwiczeń gimnastycznych	naukę umiejętności lekceważenia znaczenia nieistotnych zagrożeń
1014.	X	PL040-0243	Trwale zaburzenie widzenia barw, może być :	wrodzona	po usunięciu soczewki	po przeszczepieniu rogówki	po zapaleniu tęczówki
1015.	X	PL040-0245	U człowieka najsilniejszym „dawcą czasu” /synchronizatorem rytmów okołodobowych/ jest :	naprzemienność nocy i dnia	intensywność iluminacji	czynnik socjalny	dobowe wahania temperatury zewnętrznej otoczenia

1016.	X	PL040-0246	U podstaw selekcji psychologicznej leży założenie, że:	wszyscy ludzie mogaw sobie wykształcić te same umiejętności , ale w różnym czasie	ludzie nie mają jednakowej motywacji do pracy	ludzie są zróżnicowani pod względem zdolności ogólnych i specjalnych	wszyscy ludzie są równi pod względem inteligencji
1017.	X	PL040-0247	Uczeń – pilot w porównaniu z pilotem doświadczonym :	potrzebuje więcej czasu na odebranie i przetworzenie informacji, uwzględnia większe ilości danych by poprawnie zorientować się w funkcjonowaniu obiektu sterowania	przetwarzanie informacji jest podobne pod względem jakościowym	potrzebuje mniej czasu na odebranie i przetworzenie informacji z racji szybkiego przetwarzania informacji niepełnej nie obciążony nadmiarem doświadczeń	nie koncentruje się na informacjach pochodzących z wskazań przyrządów określających parametry lotu
1018.	X	PL040-0248	Uczucie lekkości i "podchodzenia żołądka do gardła" podczas lotu może być wynikiem :	działania na organizm przeciążenia ujemnego wzdłuż osi kończyny dolne głowa	działania na organizm przeciążenia dodatniego wzdłuż osi kończyny dolne-głowa	działania na organizm przeciążenia ujemnego wzdłuż osi bocznej ciała	działania na organizm przeciążenia dodatniego wzdłuż osi bocznej ciała
1019.	X	PL040-0249	Uczucie rozpierania w głowie oraz przekrwienie twarzy jest wynikiem :	przeciążenia ujemnego wzdłuż długiej osi ciała	przeciążenia dodatniego wzdłuż długiej osi ciała	przeciążenia dodatniego wzdłuż bocznej osi ciała	przeciążenia dodatniego wzdłuż bocznej osi ciała
1020.	X	PL040-0250	Uczucie silnego bólu głowy sprawiający wrażenie rozsadzania głowy jest spowodowany przez :	przeciążenie ujemne /Gz -/	spadek temperatury	hałas	przeciążenie dodatnie / Gz+ /

1021.	X	PL040-0251	Udział czynnika ludzkiego w wypadkach lotniczych określa się na około :	90%	60%	30%	45%
1022.	X	PL040-0252	Ujemne skutki działania przeciążeń dodatnich na organizm człowieka mogą być niwelowane przez:	poprawę sprawności fizycznej, a szczególnie wydolności sercowo-naczyniowej	zażywanie silnych leków nasercowych	stosowanie leków psychoaktywnych	stosowanie alkoholu
1023.	X	PL040-0253	Układ krwionośny człowieka jest:	zamknięty, tzn. krew krąży tylko w naczyniach	otwarty, krew krąży w naczyniach i wylewa się do jam ciała	otwarty lub zamknięty w zależności od wysokości nad poziom morza	otwarty lub zamknięty w zależności od stopnia utlenowania krwi
1024.	X	PL040-0254	Układ krwionośny człowieka składa się z:	serca, tętnic, żył i naczyń kapilarnych	serca i naczyń chłonnych	tylko z tętnic i żył	tylko z serca i naczyń kapilarnych
1025.	X	PL040-0255	Układ krwionośny człowieka składa się z:	krążenia systemowego i płucnego, a serce zbudowane jest z 4 jam	krążenia systemowego i płucnego, a serce zbudowane jest z 3 jam	tylko z krążenia systemowego, a serce zbudowane jest z 4 jam	krążenia płucnego i systemowego, a serce składa się z 2 jam

1026.	X	PL040-0256	Układ nerwowy autonomiczny odpowiada za:	nieświadomą kontrolę nad procesami fizjologicznymi ustroju oraz reakcje w sytuacjach "walki lub ucieczki"	świadomą kontrolę nad fizjologicznymi procesami ustroju	jedynie za kontrolę fizjologii organizmu w sytuacjach "walki lub ucieczki"	za bliżej niepoznane procesy rozumowania i oceny sytuacji
1027.	X	PL040-0257	Układ przedsionkowy / błędnik bioniasy / w uchu wewnętrznym umożliwia człowiekowi:	orientację ciała w przestrzeni	odbieranie bodźców dźwiękowych	prawidłowe napięcie mięśni	rozpoznanie zapachów
1028.	X	PL040-0259	Upośledzenie barofunkcji ucha środkowego występuje najczęściej :	przy zwiększaniu ciśnienia otaczającej atmosfery	niezależnie od kierunku zmian ciśnienia otaczającego	przy długotrwałym oddychaniu czystym tlenem	przy zmniejszeniu ciśnienia powietrza otaczającego
1029.	X	PL040-0260	Uraz ciśnieniowy ucha zwany barotraumą spowodowany jest:	brakiem możliwości wyrównania ciśnień –jama bębenkowa – atmosfera	niedotlenieniem wysokościowym	obniżeniem ciśnienia atmosferycznego	spadkiem temperatury powietrza
1030.	X	PL040-0261	Uraz nerwu wzrokowego powoduje:	ślepotę	zapadnięcie gałki ocznej	zapalenie brzegów powiek	zapalenie gruczołu łzowego

1031.	X	PL040-0262	Uwaga dowolna to:	uwaga skupiona na przedmiocie na skutek aktywnego zamiaru i wysiłku woli powstaje w wyniku istnienia odpowiedniej motywacji ze strony człowieka	nieświadome zapamiętywanie informacji sensorycznych	umiejętność skupienia się na jednym źródle informacji	przetwarzanie informacji ze zmysłów do świadomości
1032.	X	PL040-0263	Uwaga mimowolna to:	rodzaj uwagi realizowany bez świadomego udziału ze strony człowieka wywołany szczególnymi właściwościami obiektu	nieświadome przechowywanie i zapamiętywanie informacji	rodzaj uwagi o ograniczonej pojemności	rodzaj uwagi świadomie selekcjonujący informacje w jednostce czasu
1033.	X	PL040-0264	Uwagę dowolną człowieka charakteryzuje:	typ podzielności, trwałość, zakres, przetrutność, wybiórczość	trwałość i stopień intensywności skupienia uwagi mierzony w jednostce czasu	różne cechy związane z daną sytuacją psychologiczną, motywacją osobowością	liczba elementów, które człowiek jest w stanie zauważyć
1034.	X	PL040-0265	W czasie badania tolerancji ustroju na niedobór tlenu w otaczającym środowisku głębokie oddychanie :	poprawia tolerancję niedotlenienia	poprawia tolerancję niedotlenienia wysokościowego, jeżeli wzrośnie również liczba oddechów	nie poprawia tolerancji niedotlenienia wysokościowego	nie ma wpływu na tolerancję niedotlenienia
1035.	X	PL040-0266	W czasie lotu na dużą wysokość ciśnienie krwi:	rośnie	maleje	utrzymuje się na stałym poziomie	zmienia się cyklicznie

1036.	X	PL040-0268	W krótkowzroczności promienie po przejściu przez ośrodki optyczne załamują się :	przed siatkówką	na siatkówce	za siatkówką	na rogówce
1037.	X	PL040-0269	W którym narządzie działanie alkoholu etylowego utrzymuje się najdłużej?	w narządzie równowagi	w sercu	w wątrobie	w płucach
1038.	X	PL040-0270	W lotach nocnych niedotlenienie jest szczególnie niebezpieczne z powodu	większej wrażliwości na niedotlenienie komórek czułych na niewielką ilość światła	większej wrażliwości mózgu na niedotlenienie w nocy	mniejszej wrażliwości mózgu na niedotlenienie w nocy	większej wrażliwości na niedotlenienie komórek rozpoznających kolory
1039.	X	PL040-0271	W przypadku gdy poszkodowany ma zachowane własne tętno ale nie oddycha samodzielnie od dłuższego czasu:	należy stosować sztuczne oddychanie, ale nie stosować masażu serca	należy stosować masaż serca i sztuczne oddychanie	należy czekać na powrót samodzielnego oddechu	należy ułożyć poszkodowanego w pozycji bocznej bezpiecznej
1040.	X	PL040-0272	W przypadku gdy poszkodowany oddycha samodzielnie, ale nie ma wyczuwalnego tętna:	należy poszukać tętna na dużych tętnicach, ponieważ brak tętna przy zachowanym przez dłuższy czas oddechu jest wysoce nieprawdopodobne, a jeśli tętno jest zatrzymane wkrótce ustanie również oddech	należy od razu przystąpić do masażu serca	należy położyć poszkodowanego w pozycji bocznej bezpiecznej nawet mimo zachowanej świadomości	należy wykonywać od razu masaż serca i sztuczne oddychanie



1041.	X	PL040-0273	W przypadku kiedy pilot nie jest w stanie stwierdzić czy objawy których doświadcza spowodowane są niedotlenieniem czy hiperwentylacją powinien:	niezależnie od przyczyny założyć maskę z tlenem i zwolnić tempo oddychania	przyspieszyć tempo oddychania	zwolnić tempo oddychania	założyć maskę tlenową i przyspieszyć tempo oddychania
1042.	X	PL040-0274	W przypadku podejrzenia u poszkodowanego złamania kręgosłupa należy:	przenosić poszkodowanego jedynie na noszach lub poziomo przy udziale większej liczby ratowników i w miarę możliwości założyć poszkodowanemu kołnierz Shantza	przenosić poszkodowanego wygodnie niezależnie od pozycji, gdyż zasadnicze uszkodzenia już się dokonały	przenosić poszkodowanego jedynie w pozycji pionowej, ale z założonym kołnierzem Schantza	nie przenosić poszkodowanego nawet w przypadku zagrożenia np. pożarem
1043.	X	PL040-0275	W przypadku podejrzenia nieprzytomnego złamania kręgosłupa w bezpiecznym otoczeniu zachowanym własnym oddechem i tętnem, należy:	pozostawić go pod nadzorem na miejscu do przyjazdu wyspecjalizowanych ratowników medycznych	pozostawić go pod nadzorem na miejscu do czasu odzyskania przytomności, a następnie wynieść z miejsca wypadku	położyć na twardym podłożu	reanimować zachowaniem szczególnych środków ostrożności
1044.	X	PL040-0276	W przypadku ratowania poszkodowanego należy:	pamiętać także o własnym bezpieczeństwie i w razie konieczności wynieść poszkodowanego ze strefy zagrożenia	należy ratować go za wszelką cenę	nie dbać o własne zdrowie	zadbać o poszkodowanego najpierw, a dopiero następnie pomyśleć o własnym bezpieczeństwie
1045.	X	PL040-0277	W przypadku wystąpienia bólów brzucha podczas wznoszenia pilot powinien	przerwać wznoszenie i spróbować wyrównać ciśnienie w przewodzie pokarmowym przez wymuszone odbijanie	powoli zwiększać wysokość przy wstrzymanym oddechu	szybko zwiększać wysokość przy wstrzymanym oddechu	powoli zwiększać wysokość i przełykać ślinę

1046.	X	PL040-0278	W przypadku wystąpienia dezorientacji przestrzennej oraz zauważenia w trakcie lotu niezgodności pomiędzy wrażeniami z narządu równowagi, wrażeniami wzrokowymi oraz wskazaniem przyrządów, pilot powinien zaufać :	wskazaniom przyrządów	wrażeniom wzrokowym	wrażeniom błędniaka oraz wzrokowym	wrażeniom błędniaka
1047.	X	PL040-0279	W przypadku wystąpienia hiperwentylacji (przyspieszonego oddychania bez potrzeby wynikającej z metabolizmu ustroju) należy:	starać się uspokoić oddech, a w razie niepowodzenia oddychać do worka papierowego	przyspieszać oddech do momentu kiedy mięśnie oddechowe zmęczą się i nie będą w stanie dalej przyspieszać	nie zwracać uwagi na tempo oddechu	przełykać ślinę
1048.	X	PL040-0280	W przypadku wystąpienia nagłego bólu zęba podczas lotu należy:	obniżyć pułap	zwiększać powoli wysokość lotu	zwiększać szybko wysokość lotu	przełykać ślinę
1049.	X	PL040-0281	W przypadku wystąpienia objawów niedotlenienia należy w pierwszej kolejności:	rozpocząć oddychanie czystym tlenem z aparatu tlenowego oraz zwolnić częstość oddechów	oddychać szybciej	zamknąć oczy i spróbować się zrelaksować	podwyższyć pułap lotu
1050.	X	PL040-0282	W przypadku występowania przeciężeń dodatnich wzdłuż długiej osi ciała:	krw znacznie silniej odpływa od głowy	krw znacznie silniej napływa do głowy	krw nie zmienia siły napływu do głowy	występują silne zaburzenia oddychania

1051.	X	PL040-0283	W przypadku występowania przeciążeń ujemnych działających wzdłuż osi długiej ciała:	krw. znacznie silniej napływa do głowy	krw. znacznie silniej odpływa od głowy	krw. nie zmienia siły napływu do głowy	występują silne wrażenia słuchowe
1052.	X	PL040-0284	W przypadku zatrucia drogą pokarmową nie wolno prowokować wymiotów jeżeli:	poszkodowany jest nieprzytomny lub nastąpiło spożycie substancji żrących	od zatrucia minęła więcej niż 1 godzina	poszkodowany jest przytomny lub nastąpiło zatrucie substancją stałą	poszkodowany jest przytomny lub nastąpiło zatrucie substancją płynną
1053.	X	PL040-0285	W przypadku złamania i nienaturalnego (poza zakresem fizjologicznym ruchu) ułożenia kończyny należy :	unieruchomić dwa sąsiednie stawy w zastanej pozycji	unieruchomić dwa sąsiednie stawy dopiero po ustawieniu kończyny w pozycji naturalnej	unieruchomić jedynie staw bliższy tułowia	unieruchomić jedynie staw dalszy od tułowia
1054.	X	PL040-0286	W przypadku, kiedy poszkodowany z podejrzeniem złamania kręgosłupa nie oddycha i nie wyczuwamy u niego tętna należy:	stosować sztuczne oddychanie i pośredni masaż serca	stosować sztuczne oddychanie, ale nie masować serca	nie reanimować go wcale	nie przenosić
1055.	X	PL040-0289	W skrócie ze stałą prędkości kątową samolotu wykonywanie przez pilota ruchów głową w płaszczyźnie innej niż płaszczyzna skrętu może spowodować :	silne wrażenie wirowania, skrętu i przyspieszenia zwane złudzeniem Coriolisa	silny ból głowy	zatkanie uszu	silny ból zęba

1056.	X	PL040-0290	W utrzymaniu prawidłowej postawy ciała i sprawnej orientacji w przestrzeni, nadrzędna rolę odgrywa :	błądnik	narząd słuchu	narząd wzroku	zmysł dotyku
1057.	X	PL040-0292	W wypadku, w którym poszkodowanych zostało więcej osób, w pierwszej kolejności należy udzielić pomocy :	najciężej poszkodowanym	najleżej poszkodowanym	najbliższym znajdującym się przy ratowniku	osobom ze zwichnięciami
1058.	X	PL040-0293	W wypadku, w którym poszkodowanych zostało więcej osób, w pierwszej kolejności należy udzielić pomocy :	osobom z zatrzymanym krążeniem i oddechem	osobom ze złamaniami	osobom ze zwichnięciami	osobom przytomnym
1059.	X	PL040-0295	Wartość przeciążenia w medycynie lotniczej określa:	ile razy zwiększył się ciężar ciała człowieka w danej chwili, w porównaniu do jego ciężaru w spoczynku na poziomie morza	przekroczoną ładowność samolotu	nadwagę	zbytne obciążenie pracą
1060.	X	PL040-0296	Ważne cechy dobrego nadawcy to:	panowanie nad emocjami, nie przerywanie, dostosowanie słownictwa do rozmówcy, rekapitulowanie, parafrazowanie wypowiedzi interlokutora	wyraźna artykulacja, dobra dykcja, bogate słownictwo, talent oratorski	kultura osobista, bogate zainteresowania, biegłość w argumentacji	umiejętność przeformułowania swojego punktu widzenia w rozmowie

1061.	X	PL040-0297	Węższy niż zwykle pas startowy :	powoduje u pilota lądującego na nim złudzenie, że samolot znajduje się wyżej niż w rzeczywistości	powoduje u pilota lądującego na nim złudzenie, że samolot znajduje się niżej niż w rzeczywistości	powoduje u pilota lądującego na nim złudzenie, że samolot znajduje się na wysokości rzeczywistej	nie ma wpływu na postrzeganie odległości od ziemi
1062.	X	PL040-0298	Widzenie stereoskopowe to:	zdolność widzenia przestrzennego	dwojenie obrazu	awitaminoza	pogorszenie widzenia
1063.	X	PL040-0299	Wnikanie tlenu węgla do ustroju odbywa się głównie poprzez:	układ oddechowy	przewód pokarmowy	skórę i błony śluzowe	układ moczowy
1064.	X	PL040-0300	Wpływ lotów z przekraczaniem stref czasowych przejawia się w układzie nerwowym głównie jako:	desynchronizacja snu i czuwania	zaburzenia temperatury ciała	napadowe zasypianie w ciągu dnia	bóle głowy i bezsenność
1065.	X	PL040-0302	Wrażliwość reakcji człowieka na bodźce jest:	uwarunkowana indywidualnymi wrodzonymi programami percepcyjnymi	zmienna i nieograniczona	sztywno określona przez siłę bodźca	silnie uwarunkowana sytuacyjnie

1066.	X	PL040-0303	Wskaż prawdziwe twierdzenie dotyczące bezpieczeństwa lotów :	po umiarkowanym spożyciu alkoholu obowiązuje zasada 24 godzinnej przerwy ostatnim drinku zanim rozpocznie się lot	w przypadku utrzymywania się objawów „kaca” wolno zasiadać za sterami, nawet gdy stężenie alkoholu we krwi jest poniżej progu trzeźwości	alkohol zwiększa zdolność mózgu do zużycia tlenu, szczególnie w czasie pobytu na znacznych wysokościach	po małym drinku /piwo, kieliszek wódki/ nie ma przeciwwskazań do wykonywania lotów
1067.	X	PL040-0304	Wskutek działania przyspieszeń kątowych na narząd wzroku, występuje:	oczopląs poziomy i pogorszenie ostrości wzroku	nadmierne łzawienie i ból gałek ocznych	przekrwienie spojówek	zwężenie pola widzenia
1068.	X	PL040-0305	Wybierz odpowiedź, w której wymieniono najwięcej objawów mogących pojawić się z powodu niedotlenienia organizmu	uczucie braku powietrza, uczucie zmęczenia, nudności, wymioty, zawroty głowy	uczucie braku powietrza, uczucie zmęczenia, nudności, wymioty, widzenie lunetowate	uczucie braku powietrza, uczucie zmęczenia, nudności, wymioty, zawroty głowy, widzenie w kolorze czerwonym	nudności, wymioty, zawroty głowy, utrata słuchu
1069.	X	PL040-0306	Wybierz prawdziwe stwierdzenie dotyczące hiperwentylacji	oznacza nadmierną częstość oddechów powyżej metabolicznego zapotrzebowania ustroju	nie występuje u pilotów	zawsze występuje pilotów podczas obniżania wysokości	jest konieczna przy wznoszeniu
1070.	X	PL040-0307	Wybierz prawdziwe stwierdzenie dotyczące hiperwentylacji	może prowadzić do omdlenia, a jej pierwsze objawy są podobne do objawów niedotlenienia	nie występuje u pilotów	występuje u pilotów, ale nie ma znaczenia podczas lotu	jest pożądana przy obniżaniu wysokości

1071.	X	PL040-0308	Wymiana ciepła pomiędzy ustrojem a otoczeniem może zachodzić na drodze sposobów wymienionych niżej. Za pomocą których z nich ciepło może być przez ustrój zarówno zyskiwane jak i tracone :	promieniowanie	parowanie potu	przewodzenie	konwekcja
1072.	X	PL040-0309	Wymiana gazowa u człowieka odbywa się w:	pęcherzykach płucnych	oskrzelach	krtań	tętnicach
1073.	X	PL040-0310	Wypicie kawy po alkoholu :	nie przyspiesza znacząco jego eliminacji z krwi	przyspiesza dwukrotnie jego eliminację z krwi	przyspiesza trzykrotnie jego eliminację z krwi	spowalnia jego eliminację z krwi
1074.	X	PL040-0311	Wysoka odporność emocjonalna pilota:	wywiera bardzo istotny wpływ na poprawną sprawność jego działania	nie ma znaczenia w wykonywaniu czynności lotniczych	ma znaczenie wyłącznie przy zagrożeniu bezpieczeństwa lotu	może zaburzać koncentrację uwagi i koordynację psychoruchową
1075.	X	PL040-0312	Wysokość powyżej której nie wolno latać bez sprawnej aparatury tlenowej na pokładzie wynosi :	4 tys.	3 tys.	5 tys.	6 tys.

1076.	X	PL040-0313	Wystąpienie nagłego bólu ucha podczas zniżania może być spowodowane:	niedrożną trąbką słuchową	drożną trąbką słuchową	przebitą błoną bębenkową	niedrożnym przewodem słuchowym zewnętrznym
1077.	X	PL040-0314	Wystąpienie nagłego bólu ucha przy zniżaniu:	może być spowodowane nierównym ciśnieniem w uchu środkowym i jamie nosowo-gardłowej	nie ma związku z wyrównywaniem ciśnień w uchu środkowym i jamie nosowo-gardłowej	jest bezpośrednio związane z zapaleniem ucha środkowego	jest związane z chorobami nerwu słuchowego
1078.	X	PL040-0315	Występowaniu wypadków związanych z dezorientacją przestrzenną można zapobiec poprzez:	edukację i trening załóg lotniczych	podawanie leków przeciwko chorobie lokomocyjnej	używanie ochronników słuchu	wykonywanie lotów tylko w dzień
1079.	X	PL040-0317	Z ilu jam składa się serce?	4	3	2	5
1080.	X	PL040-0318	Zaburzenia uwagi to:	patologiczne zmniejszenie zakresu uwagi, jej koncentracji, trwałości, podzielności doprowadzające do ogólnego zmniejszenia zdolności odbierania bodźców zewnętrznych	zdolność do bardzo szybkiego przenoszenia uwagi z jednego elementu na drugi	niezdolność do zmiany zachowania aktualnego pod wpływem minionych doświadczeń	ograniczenie pola widzenia przy utrzymaniu uwagi dowolnej na tym samym poziomie



1081.	X	PL040-0319	Zaczerwienienie skóry, obrzęk, uczucie pieczenia i pęcherze są objawami oparzenia stopnia :	II	I	III	IV
1082.	X	PL040-0320	Zaćmą nazywamy schorzenie powodujące:	zmętnienie soczewki	zamglenie rogówki	męty w ciele szklistym	zmiany zwyrodnieniowe na dnie oka
1083.	X	PL040-0321	Zaznacz prawidłową odpowiedź	tętnice odprowadzają krew od serca do tkanek	żyły odprowadzają krew od serca do tkanek	tętnice i żyły doprowadzają krew do serca	tętnice i żyły odprowadzają krew od serca
1084.	X	PL040-0322	Zażycie amfetaminy powoduje:	nienaturalne, silne aktywowane pobudzenie psychiczne i fizyczne z tendencją do zachowań brawurowych i agresywnych, gadatliwość (czasem słowotok), brak łaknienia, poty, poszerzone źrenice	nie są obserwowalne objawy zewnętrzne	apatia, wyciszenie, spowolnienie psychomotoryki, źrenice zwężone	silne halucynacje wzrokowo-słuchowe, ataki lęku
1085.	X	PL040-0323	Zażycie marihuany lub haszyszu powoduje:	podniesienie nastroju, zaburzenia koncentracji i uwagi, osłabienie pamięci oraz orientacji, obniżenie krytycyzmu, lęk i urojenia prześladowcze, poszerzenie źrenic i zaczerwienienie spojówek	zubożenie emocjonalne, stępienie, sztywność, spłylenie uczuć, zachowania społeczne, unikanie kontaktów z ludźmi, nieuzasadniona wrogość, poczucie małej wartości	nie ma charakterystycznych objawów zewnętrznych	po niekontrolowanej euforii i pobudzenia: zanik woli i chęci działania, krótkotrwała depresja połączona z lękami i bezsennością

1086.	X	PL040-0324	Zażywanie leków, które mają wpływ na przebieg procesów myślowych jest w lotnictwie:	zawsze zabronione	zawsze dozwolone	zabronione jedynie u pilotów liniowych	dozwolone jedynie u pilotów akrobacyjnych
1087.	X	PL040-0325	Zdolność do pracy w środowisku wielozadaniowym polega na:	równoległym przetwarzaniu informacji, zdolności szybkiej zmiany wykonywanego zadania przy skutecznej koordynacji reakcji w czasie, odpowiednim przeznaczeniu zdolności przetwarzania informacji do wykonywania najważniejszych czynności	rozwijaniu, ukierunkowywaniu i regulowaniu energii służącej do osiągnięcia celu niezależnie od przeszkód i trudności przy zachowaniu pozytywnego stosunku do pracy	umiejętność wyboru i skoncentrowania się na zadaniu subiektywnie ocenianym jako najważniejsze	umiejętności podejmowania szybkiej decyzji na bazie właściwej interpretacji struktury problemu w czasie pracy zespołowej przy akceptacji zadań i ról zmierzających do osiągnięcia jedomyślności
1088.	X	PL040-0326	Ze wzrostem wysokości ciśnienie parcjalne tlenu zmniejsza się:	wprost proporcjonalnie do spadku ciśnienia atmosferycznego	odwrotnie proporcjonalnie do spadku ciśnienia atmosferycznego	całkowicie niezależnie od spadku ciśnienia atmosferycznego	zależnie od temperatury powietrza
1089.	X	PL040-0327	Ze wzrostem wysokości, w składzie powietrza :	skład procentowy gazów pozostaje bez zmian	zmniejsza się procentowa zawartość tlenu i azotu	zmniejsza się procentowa zawartość tlenu, azotu i CO2	zmniejsza się procentowa zawartość tlenu
1090.	X	PL040-0328	Zespół stresu pourazowego to:	zespół opóźnionych reakcji stresowych w postaci dolegliwości natury psychicznej nawracających wielokrotnie nawet po upływie długiego czasu, związanych z ekspozycją na zdarzenie szczególnie przerażające lub katastroficzne	określenie rozdrażnienia typu neurastenicznego polegającego na zwiększonej pobudliwości na bodźce zmysłowe /światło, hałas, dotyk/ odbierane z subiektywnym poczuciem dyskomfortu lub bólu	określenie fazy rekonwalescencji w terapii chorób psychicznych po ustąpieniu objawów ostrych danego schorzenia	określenie zespołu objawów związanych z brakiem poczucia kontroli nad jedzeniem w chwilach smutku i przygnębienia

1091.	X	PL040-0329	Zez to :	wada układu mięśniowego oczu	zaburzenie pracy mięśni rzęskowych	kręcz karku	zwichnięcie soczewki
1092.	X	PL040-0330	Zjawisko meteoryzmu wysokościowego to:	objawy spowodowane zmianą objętością gazów w jamach ciała	uszkodzenie kabiny samolotu przez mikrometeoryty	objawy związane z uwalnianiem się gazów z tkanek	wspólna nazwa dla bólów stawów, mrowienia i świądu skóry
1093.	X	PL040-0331	Zjedzenie tłustego posiłku powoduje szybsze pozbycie się alkoholu z krwi :	falsz, zwalnia jedynie jego wchłanianie się z żołądka	falsz przyspiesza jedynie jego wchłanianie z żołądka	PRAWDA	prawda lub fałsz w zależności od rodzaju wypitego alkoholu
1094.	X	PL040-0332	Złamanie kończyny dolnej może być doraźnie zaopatrzone przy użyciu bandaży i np.:	deski, parasolki lub narty unieruchamiając dwa sąsiednie stawy	właściwie umocowanych plastrów w miejscu złamania	bandażowania okolicy złamania	jałowej gazy
1095.	X	PL040-0333	Złudzenia	są nieprawidłowymi odwzorowaniami rzeczywistości powstającymi w wyniku fizjologicznych, lub patologicznych procesów w mózgu	nie występują w lotnictwie	nie występują poniżej 2000 m	są prawidłowymi odwzorowaniami nieprawidłowych zachowań w rzeczywistości

1096.	X	PL040-0334	Złudzenia pochodzące z narządu równowagi	mogą mieć miejsce szczególnie w przypadku lotu bez widoczności lub lotów nocnych	mogą mieć miejsce szczególnie w czasie lotu przy dobrej pogodzie	nie mają znaczenia przy locie w chmurach	mają miejsce jedynie w lotnictwie liniowym
1097.	X	PL040-0335	Złudzenia somatograwitacyjne spowodowane są głównie działaniem :	przyspieszeń liniowych na narządy otolitowe	przyspieszeń liniowych na kanały półkoliste	przyspieszeń kątowych na narządy otolitowe	przyspieszeń kątowych na kanały półkoliste
1098.	X	PL040-0336	Złudzenia wzrokowe	mogą mieć miejsce szczególnie w lotach nocnych	mogą mieć miejsce szczególnie podczas lotu bez widoczności	mogą mieć miejsce szczególnie podczas lotu w dobrej pogodzie	mają miejsce jedynie w lotnictwie liniowym
1099.	X	PL040-0337	Złudzenie autokinezy polega na :	falszywym odczuciu ruchu nieruchomego punktu świetlnego	złudzeniu lotu z przechyleniem na skrzydło	odczuciu zbyt dużego kąta wznoszenia podczas startu	złudzeniu ruchu obrotowego podczas wyprowadzania z korkociągu
1100.	X	PL040-0338	Złudzenie sensoryczne /iluzja/ to:	błędna interpretacja sytuacji percepcyjnej będąca funkcją zniekształceń informacji otrzymywanych z wzorca sensorycznego	stan wrażliwości zmysłowej umożliwiający dostrzeganie szczegółów	aktywne przetwarzanie i przesyłanie informacji przy dużej selekcji bodźców	rzadko spotykany efekt symulacji zjawiska uwagi selektywnej

1101.	X	PL040-0339	Zmęczenie wzroku pilota w lotach dziennych na małej wysokości wynika z :	konieczności stałego przenoszenia wzroku z szybko przesuających się obiektów naziemnych na przyrządy pokładowe	niepełnej adaptacji	ubytków w polu widzenia	małej prędkości kątowej
1102.	X	PL040-0340	Zmiana ciśnienia atmosferycznego między otoczeniem a uchem środkowym wyrównywane jest przez:	trąbkę słuchową Eustachiusza	kanały półkoliste	młoteczek i kowadełko	ślimak
1103.	X	PL040-0341	Znacznie rozszerzone źrenice oraz pobudzenie psychoruchowe MOGĄ być objawem zażycia:	amfetaminy	kannabinoli (marihuana, haszysz)	morfiny	heroiny
1104.	X	PL050-0001	'Deszcz przechłodzony' występuje, gdy:	Temperatura cząsteczek wody jest niższa od 0°C z zachowaniem stanu ciekłego	Temperatura cząsteczek wody jest wyższa od 0°C	Temperatura cząsteczek wody jest wyższa od temperatury powietrza otaczającego	Temperatura cząsteczek jest taka sama jak temperatura powietrza otaczającego
1105.	X	PL050-0003	Burze występują głównie na frontach:	Chłodnych II rodzaju	Chłodnych I rodzaju	Ciepłych	Okluzji ciepłej

1106.	X	PL050-0007	Chmury Ac lub Sc Castellanus występujące o poranku zapowiadają:	Popołudniowe burze	Opady ciągłe w godzinach wieczornych	Pogodę bez opadów	Nocne mgły
1107.	X	PL050-0008	Chmury Ci unc zapowiadają:	Zbliżanie frontu ciepłego	Zbliżanie frontu chłodnego	Ładną pogodę	Pogodę burzową
1108.	X	PL050-0010	Chmury Cs zapowiadają zbliżanie:	Frontu ciepłego	Frontu chłodnego I rodzaju	Frontu chłodnego II rodzaju	Stonecznej pogody
1109.	X	PL050-0011	Chmury Cu są oznaką występowania równowagi:	Chwiejnej	Stalej	Obojętnej	Nieustalonej
1110.	X	PL050-0012	Chmury Cu zaliczamy do:	Grupy chmur o budowie pionowej	Piętra średniego	Piętra wysokiego	Piętra niskiego

1111.	X	PL050-0013	Chmury o budowie warstwowej to:	St, Cs	Ci, Cc	Sc, Ac	Cu, Cb
1112.	X	PL050-0014	Chmury pięknej pogody to:	Cu hum	St fra	Cb	Cs
1113.	X	PL050-0015	Chmury piętra średniego to:	Ac, As	Cc, Ci	St, Sc	Cb, Cu
1114.	X	PL050-0016	Chmury St fra są to chmury:	Postrzępione	Soczewkowate	Wypiętrzone	Ładnej pogody
1115.	X	PL050-0017	Chmury warstwowe to:	Ns As	Cu Ci	Sc Ac	Cb Cu

1116.	X	PL050-0018	Chwilowy wzrost prędkości wiatru występuje przy przechodzeniu chmur:	Cb	Ci	St	Sc
1117.	X	PL050-0019	Ciśnienie na wysokości 1,5 km wynosi około:	850 hPa	1050 hPa	700 hPa	500 hPa
1118.	X	PL050-0020	Ciśnienie przed frontem ciepłym:	Spada	Rośnie	Nie zmienia się	Wykazuje nieregularny wzrost
1119.	X	PL050-0022	Ciśnienie w warstwie przyziemnej zmienia się o 1 hPa przy zmianie wysokości o:	około 8 m	100 m	20m	2m
1120.	X	PL050-0023	Ciśnienie wraz z wysokością:	Maleje o około 1 hPa/8 m	Maleje o 1 hPa/100 m	Nie zmienia się	Maleje liniowo



1121.	X	PL050-0025	Ciśnienie za frontem chłodnym:	Rośnie	Spada	Nie zmienia się	Maleje nieregularnie
1122.	X	PL050-0026	Cu hum to chmura:	Pięknej pogody	Wypiętrzona	Średnio rozbudowana	Postrzępiona
1123.	X	PL050-0027	Cyrkulacja powietrza w wyżu na półkuli północnej jest:	Zgodna z ruchem wskazówek zegara z odchyleniem ku ciśnieniu niższemu	Od niżu do wyżu	Od wyżu do niżu	Zgodna z ruchem wskazówek zegara wzdłuż izobar
1124.	X	PL050-0028	Długotrwała jest mgła:	Adwekcyjna	Radiacyjna	Konwekcyjna	Z wyparowania
1125.	X	PL050-0029	Front chłodny II rodzaju można zauważyć (będąc w powietrzu, przy dobrej widzialności) wzrokowo z odległości:	Ok. 50 km	400 km	1000 km	2 km

1126.	X	PL050-0031	Front chłodny przyspieszony przemieszcza się z prędkością:	Okolo 60 - 80 km/h	90 – 100 km/h	5 – 10 km/h	20 – 40 km/h
1127.	X	PL050-0032	Front ciepły przemieszcza się z prędkością:	20 – 40 km/h	10 – 15 km/h	5 – 10 km/h	40 – 45 km/h
1128.	X	PL050-0033	Front okluzji powstaje:	Z połączenia frontu chłodnego z ciepłym	Z rozmycia frontu ciepłego	Z rozmycia frontu chłodnego	Ze zbliżania wyżu do niżu
1129.	X	PL050-0034	Gdy temperatura powietrza obniża się do temperatury punktu rosy to:	Widzialność zmniejsza się	Widzialność nie zmienia się	Widzialność rośnie	Pogoda się poprawia
1130.	X	PL050-0035	Inwersja z osiadania powstaje w:	Wyzach	Niżach	Zatokach niżowych	Siodłach barycznych

1131.	X	PL050-0036	Izobary przedstawiają rozkład:	Poziomy rozkład zmian ciśnienia atmosferycznego zredukowanego do średniego poziomu morza	Rozkład ciśnienia atmosferycznego	Rozkład wysokości powierzchni jednakowego ciśnienia	Rozkład jednakowej prędkości wiatru
1132.	X	PL050-0037	Izobary to linie jednakowego ciśnienia na poziomie:	Morza	Ziemi	1km	2 m
1133.	X	PL050-0039	Izobary to linie łączące punkty o jednakowym:	Ciśnieniu zredukowanym do średniego poziomu morza	Ciśnieniu na poziomie ziemi	Spadku ciśnienia	Wzroście ciśnienia
1134.	X	PL050-0040	Kierunek wiatru względem izobar jest:	Odchylony pod kątem około 30° ze skrzyżowaniem ku ciśnieniu niższemu	Równoległy do izobar	Prostopadły do izobar	Niezwiązany z izobarami
1135.	X	PL050-0041	Masy powietrza polarno-kontynentalne najczęściej obejmują swym wpływem obszar Polski w okresie:	Zimowym	Późnej jesieni	Lata	Wczesnej jesieni

1136.	X	PL050-0043	Mgła adwekcyjna powstaje:	Przy napływie ciepłego powietrza	Przy napływie chłodnego powietrza	Wskutek wypromieniowania ciepła	Przy napływie powietrza kontynentalnego
1137.	X	PL050-0045	Mgła powstaje w wyniku:	Kondensacji pary wodnej	Wzrostu zapylenia	Wzrostu zmętnienia	Zadymienie
1138.	X	PL050-0046	Mgła radiacyjna powstaje:	W godzinach nocnych	Przed południem	Po południu	W dowolnej porze doby
1139.	X	PL050-0047	Mgły o największym zasięgu obszarowym występują:	W wyżach	W niżach	W siodłach barycznych	W zatokach niżowych
1140.	X	PL050-0048	Mgły w niżu powstają:	Po przejściu frontu ciepłego	Przed frontem ciepłym	Po przejściu frontu chłodnego	Nie powstają

1141.	X	PL050-0049	Na wysokości 400 m nad ziemią ciśnienie jest:	niższe o 50 hPa	niższe o 4 hPa	wyższe o 40 hPa	wyższe o 2,2 hPa
1142.	X	PL050-0050	Na wysokości około 1,5 km ciśnienie wynosi:	850 hPa	700 hPa	500 hPa	925 hPa
1143.	X	PL050-0052	Nagrzone suche powietrze wznosząc się do podstawy chmur Cu:	Ochładza się o 1°C/100 m	Ogrzewa się o 1°C/100 m	Ochładza się o 0,65°C/100 m	Ogrzewa się o 0,65°C/100 m
1144.	X	PL050-0053	Najbardziej gwałtowne zmiany pogody występują:	Przy przechodzeniu frontu chłodnego II rodzaju	Przy przechodzeniu klina wyżowego	W siodłach barycznych	Przy przechodzeniu frontu ciepłego
1145.	X	PL050-0054	Najdłużej utrzymuje się mgła:	Adwekcyjna	Radiacyjna	Z wyparowania	Wieczorna

1146.	X	PL050-0055	Najgroźniejsze oblodzenie występuje w chmurach przy temperaturze:	0°C do - 10°C	- 10°C do - 20°C	0°C do +10°C	- 20°C do - 40°C
1147.	X	PL050-0056	Najgroźniejsze oblodzenie występuje w chmurach:	Cb, Ns	St, Sc	Ac, Cc	Ci, Cs
1148.	X	PL050-0057	Najniższa warstwa atmosfery to:	Troposfera	Stratosfera	Tropopauza	Stratopauza
1149.	X	PL050-0059	Najniższe podstawy ma chmura:	St	Cu	Sc	As
1150.	X	PL050-0063	Najwięcej mgieł występuje:	Późną jesienią i podczas ciepłej zimy	Wiosną	Latem	Podczas mroźnej zimy

1151.	X	PL050-0064	Największa turbulencja występuje:	Podczas przechodzenia frontu chłodnego II rodzaju	Po przejściu frontu chłodnego I rodzaju	Przed frontem ciepłym	Po ustąpieniu mgły
1152.	X	PL050-0065	Nocna inwersja przyziemna temperatury powstaje z powodu:	Wypromieniowania ciepła z podłoża	Wyparowania	Napływu chłodnego powietrza	Napływu ciepłego powietrza
1153.	x	PL050-0067	O mgłę mówimy, gdy widzialność jest mniejsza od:	1000 m	100 m	500 m	3000 m
1154.	X	PL050-0068	Okluzja o charakterze frontu chłodnego występuje w Polsce głównie w:	Ciepłej porze roku	Chłodnej porze roku	W pierwszym kwartale roku	Wiosną
1155.	X	PL050-0069	Opady gradu występują z chmur:	Cb	Ns	St	Ac

1156.	X	PL050-0071	Opady marznące powodują powstanie na powierzchni ziemi:	Gołoledzi	Szronu	Rosy	Mokrej nawierzchni
1157.	X	PL050-0072	Opady mżawki występują z chmur:	St	Ns	Cs	Cb
1158.	X	PL050-0073	Oznaką termiki są chmury:	Cu, Cb	Sc, Ac	St, Ns	Ci, Cs
1159.	X	PL050-0074	Oznaką turbulencji na małych wysokościach są:	Wiatry porywiste	Wiatry spokojne bez porywów	Wiatry słabe	Cisze
1160.	X	PL050-0076	Podczas termiki z chmurami:	Turbulencja występuje	Turbulencja nie występuje	Turbulencja występuje tylko ponad chmurami	Turbulencja występuje tylko poza chmurami



1161.	X	PL050-0077	Podstawa chmur to odległość:	Od ziemi do dolnej granicy chmur	Od ziemi do górnej granicy chmur	Od poziomu morza do dolnej granicy chmur	Od poziomu morza do górnej granicy chmur
1162.	X	PL050-0078	Pomiary za pomocą radiosond są wykonywane w głównych terminach w godz.:	00 i 12 UTC	03 i 15 UTC	09 i 18 UTC	Co godzinę o pełnej
1163.	X	PL050-0079	Poryw wiatru jest to nagły wzrost prędkości wiatru przewyższający prędkość średnią o:	5 m/s	10 m/s	3 m/s	5 węzłów
1164.	X	PL050-0081	Powietrze nagrzane wznosząc się do góry od powierzchni ziemi (suchoadiabatyczny gradient temp.):	Ochładza się o $1^{\circ}\text{C}/100\text{ m}$	Ochładza się o $0,5^{\circ}\text{C}/100\text{ m}$	Ogrzewa się o $1^{\circ}\text{C}/100\text{ m}$	Ogrzewa się o $0,5^{\circ}\text{C}/100\text{ m}$
1165.	X	PL050-0082	Prędkość wiatru jest większa w:	Niżu	Obszarze bezgradientowym	Siodle barycznym	Wyżu

1166.	X	PL050-0083	Prędkość wiatru w prądach strumieniowych przekracza:	80 kt	100 kt	100 m/s	200 km/h
1167.	X	PL050-0084	Prędkość wiatru wraz z wysokością najczęściej:	Wzrasta	Maleje	Nie zmienia się	Nie wykazuje żadnego związku
1168.	X	PL050-0085	Przed ciepłym frontem ciśnienie:	maleje	nie zmienia się	wzrasta	początkowo spada a następnie wzrasta
1169.	X	PL050-0086	Przy froncie ciepłym występują głównie chmury:	Warstwowe	Kłębiaste	Kłębiasto - warstwowe	Tylko pierzaste
1170.	X	PL050-0087	Przy froncie ciepłym występują:	długotrwałe opady ciągłe	krótkotrwałe opady przelotne	opady nie występują	opady chwilowe

1171.	X	PL050-0088	Przy przechodzeniu frontu chłodnego:	Kierunek wiatru gwałtownie skręca w prawo a prędkość wzrasta	Kierunek wiatru gwałtownie skręca w lewo a prędkość wzrasta	Kierunek wiatru się nie zmienia a prędkość wiatru wzrasta	Kierunek wiatru gwałtownie skręca w prawo a prędkość nie zmienia się
1172.	X	PL050-0089	Przyziemna inwersja temperatury z wypromieniowania powstaje:	W godzinach nocnych	W godzinach popołudniowych	W godzinach przedpołudniowych	W południe
1173.	X	PL050-0090	Rozkład temperatury z wysokością w troposferze jest mierzony za pomocą:	Radiosond	Balonów na uwięzi	Termometru	Radaru
1174.	X	PL050-0091	Równowaga chwiejna występuje, gdy gradient rzeczywisty jest:	Większy od adiabaticznego	Mniejszy od adiabaticznego	Równy adiabaticznemu	Niezależny od gradientu adiabaticznego
1175.	X	PL050-0092	Spadek ciśnienia oznacza zbliżanie się:	niżu	wyżu	wału wyżowego	siodła barycznego

1176.	X	PL050-0093	Spokojny wózig powietrza występuje przy froncie:	Cieplym	Chłodnym II rodzaju	Okluzji chłodnej	Wtórny chłodnym
1177.	X	PL050-0094	Strefa opadów związanych z frontem ciepłym występuje:	Przed frontem w odległości 300-400 km	Za frontem	Wzdłuż linii frontu	Przed frontem w odległości 50-100 km
1178.	X	PL050-0095	Symbol graficzny „” oznacza:	Opad mżawki	Opad deszczu przelotnego	Opad śniegu	Opad gradu
1179.	X	PL050-0096	Temperatura powietrza jest mierzona na wysokości:	2 m	10 m	5 cm	100 m
1180.	X	PL050-0097	Temperatura punktu rosy jest to temperatura:	W której powietrze osiąga stan nasycenia	W której powstaje rosa	W której występują przymrozki	Zamarza woda

1181.	X	PL050-0098	Temperatura punktu rosy to temperatura:	Przy której następuje kondensacja pary wodnej	Przy której parowanie jest największe	Przy której rosa zamienia się w szadź	Przy której powstaje szron
1182.	X	PL050-0100	Dla atmosfery wzorcowej (ISA), temperatura w najniższej warstwie wraz z wysokością:	Maleje o 0,65°C/100 m	Rośnie o 0,5°C/100 m	Maleje o 1"/100 m	Maleje o 1,2"/100 m
1183.	X	PL050-0102	Temperatura, przy której skrapla się para wodna to:	Temperatura punktu rosy	Temperatura parowania	$0^{\circ}\text{C}$	Temperatura powietrza suchego
1184.	X	PL050-0103	Termika powstaje:	W ciągu słonecznego dnia	Podczas mglistego poranka	W godzinach przedwieczornych	W godzinach nocnych
1185.	X	PL050-0104	Tropopauza jest najwyższa:	Nad równikiem	Nad biegunem	W umiarkowanych szerokościach geograficznych	Nad Polską

1186.	X	PL050-0105	Tropopauza w umiarkowanych szerokościach geograficznych jest w pobliżu powierzchni izobarycznej:	250 hPa	500 hPa	100 hPa	700 hPa
1187.	X	PL050-0106	Uskok wiatru towarzyszy chmurze:	Cb	St	Ns	Cu
1188.	X	PL050-0107	Warstwa od ziemi do wysokości około 11 km to:	troposfera	tropopauza	stratosfera	warstwa tarcia
1189.	X	PL050-0108	Wiatr dolny jest mierzony na wysokości:	10 m	2 m	100 m	Przy gruncie
1190.	X	PL050-0112	Wiatr porywisty podaje się, gdy:	prędkość maksymalna przekracza średnią o 5 m/s	prędkość wiatru przekracza 10 m/s	prędkość maksymalna przekracza średnią barycznego 10 m/s	prędkość wiatru jest duża

1191.	X	PL050-0113	Wiatr w niżu na półkuli północnej wieje:	Przeciwnie do ruchu wskazówek zegara ze skrzyśem ku śródkowi niżu	Przeciwnie do ruchu wskazówek zegara wzdłuż izobar	Od ciśnienia wyższego do niższego	Od ciśnienia niższego do wyższego
1192.	X	PL050-0114	Na półkuli północnej wiatr w niżu wieje	Przeciwnie do ruchu wskazówek zegara ze skrzyśem ku ciśnieniu niższemu	Przeciwnie do ruchu wskazówek zegara, wzdłuż izobar	Od wyżu do niżu	Prostopadle do izobar
1193.	X	PL050-0115	Wiatr z kierunku zachodniego to w stopniach:	270	360	90	315
1194.	X	PL050-0116	Wiatry górne dla FL050 są wyznaczone z mapy:	850 hPa	700 hPa	900 hPa	Dolnej
1195.	X	PL050-0117	Wiatry górne i temperatura na wyższych wysokościach są mierzone:	W pomiarach radiosondażowych	W pomiarach aktywnometrycznych	W pomiarach radarowych	W kłatkach meteorologicznych i wiatromierzach

1196.	X	PL050-0118	Widzialność poprawia się przy napływie powietrza:	Chłodnego	Ciepłego i wilgotnego	Upalnego	Zapylonego
1197.	X	PL050-0119	Wilgotność względna powietrza jest wyrażana w:	Procentach	Stopniach C	Gramach pary wodnej	Gramach wody/m <sup>3</sup>
1198.	X	PL050-0120	Wycinek ciepły niżu to obszar:	Między frontem ciepłym a chłodnym	Przed frontem ciepłym	Przed frontem okluzji	Za frontem chłodnym
1199.	X	PL050-0121	Wypiętrzone chmury Cu to:	Congestus	Mediocris	Humilis	Fractus
1200.	X	PL050-0122	Wysokość izotermy 0°C jest wyznaczona z pomiarów:	Radiosondażowych	Aktynometrycznych	Radarowych	Temperatury w kłatkach meteorologicznych



1201.	X	PL050-0123	Wzrost ciśnienia oznacza zbliżanie:	Wyżu	Niżu	Klina wyżowego	Bruzdy niskiego ciśnienia
1202.	X	PL050-0124	Z okluzją ciepłą związane są układy chmur towarzyszące frontowi:	Ciepłemu	Chłodnemu I rodzaju	Chłodnemu II rodzaju	Zokludowanemu o charakterze frontu chłodnego
1203.	X	PL050-0125	Za frontem chłodnym w okresie lata napływają masy:	PPm	PAm	PZm	PAk
1204.	X	PL050-0126	Zbliżanie frontu ciepłego zapowiadają chmury wysokie o wyglądzie:	Haczykowatym	Poplątanych włókien	Skłębionych włókien	Nieokreślonym
1205.	X	PL050-0127	Zjawisko „Bryza” powstaje:	W rejonie brzegu morskiego	W rejonie jezior mazurskich	W rejonie Górnego Śląska	W rejonie Jury Częstochowskiej

1206.	X	PL050-0128	Zjawisko halo występujące na chmurach warstwowych zapowiada zbliżanie:	Frontu ciepłego	Frontu chłodnego II rodzaju	Frontu chłodnego I rodzaju	Słonecznej pogody
1207.	X	PL050-0129	Źródłem mas powietrza arktycznego jest:	Arktyka	Północno-wschodnia część Atlantyku	Północna Afryka	Północna Kanada
1208.	X	PL050-0137	Opady ciągłe występują z chmur:	St, Ns, As	Cu, Cb	Ac, Cc, Cs	Sc, Ci
1209.	X	PL050-0138	Opady ciągłe występują z chmur:	Ns	Ac	Cb	Sc
1210.	X	PL050-0139	Opady ciągłe występują:	Przed frontem ciepłym	Po przejściu frontu ciepłego	Przy froncie chłodnym przyspieszonych	Przed frontem chłodnym opóźnionym

1211.	X	PL050-0144	Podstawy chmur St nie przekraczają:	300 m	100 m	1000 m	2000 m
1212.	X	PL050-0145	Przy ruchach falowych powstają chmury:	Lenticularis	Castellanus	Uncinus	Fractus
1213.	X	PL050-0149	Szlaki chmur Cu są charakterystyczne dla termiki:	Naniesionej	Wypracowanej z chmurami Cu	Wypracowanej bezchmurnej	Wieczornej
1214.	X	PL050-0151	Temperatura na wysokości 500 m może być wyższa od przyziemnej, gdy występuje:	Inwersja	Izoterma	Spadek temperatury mniejszy od $0,2^{\circ}/100\text{m}$	Spadek temperatury $0,65^{\circ}/100\text{m}$
1215.	X	PL050-0153	Termika naniesiona powstaje przy napływie:	Powietrza arktycznego lub polarno-morskiego	Powietrza polarno-kontynentalnego	Powietrza zwrotnikowo-kontynentalnego	Powietrza równikowego

1216.	X	PL050-0154	Termika naniesiona powstaje:	Po przejściu frontu chłodnego	Przed frontem chłodnym	Przed frontem ciepłym	Po przejściu frontu ciepłego
1217.	X	PL050-0155	Termika wypracowana powstaje:	W wyżach	W niżach	W zatokach niżowych	W brzdach niskiego ciśnienia
1218.	X	PL050-0156	Ciągły opad deszczu ze śniegiem wskazuje na występowanie:	Oblodzenia	Turbulencji	Zjawiska halo	Dobrej widzialności
1219.	X	PL050-0158	Depesza TAF zawiera:	Prognozę pogody dla lotniska	Prognozę pogody dla rejonu lotniska	Prognozę pogody dla trasy lotniczej	Ostrzeżenie o zjawiskach groźnych
1220.	X	PL050-0159	EMBD odnosi się do chmur:	Cb	Ns	Cc	Sc

1221.	X	PL050-0160	Izohipsy są to linie:	Jednakowej wysokości powierzchni izobarycznej	Jednakowej grubości warstwy	Jednakowego ciśnienia	Jednakowej prędkości wiatru
1222.	X	PL050-0161	JET-STREAM jest to:	Niezbyt gruba ok. 2 km i wąska strefa bardzo silnych wiatrów występująca na poziomie 9 – 12 km	Wiatr lokalny występujący na terenach gór	Wiatr wiejący z prędkością przewyższającą 120 km/h	Wiatr towarzyszący silnemu wyładowaniu atmosferycznemu
1223.	X	PL050-0162	JET-STREAM osiąga maksymalnie:	Ok. 500 km/h	400 – 450 km/h	600 – 700 km/h	650 – 700 km/h
1224.	X	PL050-0163	JET-STREAM występuje:	W strefie frontu polarnego	W strefie dwóch mas powietrza o dużych różnicach wilgotności	W strefie dwóch mas powietrza o małych różnicach wilgotności i temperatury	W strefie niskiego ciśnienia
1225.	X	PL050-0164	Mapa dla FL 180 to powierzchnia izobaryczna:	500 hPa	700 hPa	850 hPa	100 hPa

1226.	X	PL050-0165	METAR podaje:	Obserwacje regularne	Obserwacje specjalne	Prognozy pogody	Ostrzeżenia
1227.	X	PL050-0166	NOSIG oznacza:	Brak istotnych zmian warunków na lądowanie	Brak depeszy TAF	Brak depeszy METAR	Brak ostrzeżenia
1228.	X	PL050-0167	Opady ciągłe występują z chmur:	Warstwowych	Kłębiastych	Warstwowo - kłębiastych	Pierzastych
1229.	X	PL050-0171	Opady ciągłe występują:	Przed frontem ciepłym	Po przejściu frontu ciepłego	Przy froncie chłodnym przyspieszonych	Przed frontem chłodnym opóźnionym
1230.	X	PL050-0172	Opady ciągłe występują:	Przed frontem ciepłym	Po przejściu frontu ciepłego	Przy froncie chłodnym przyspieszonym	Za frontem chłodnym przyspieszonym

1231.	X	PL050-0173	Pionowy gradient temperatury w troposferze wynosi:	0,65°C/100 m	1°C/100 m	1,2°C/100 m	0,4°C/100 m
1232.	X	PL050-0175	Podczas mgły widzialność nie przekracza:	1000 m	100 m	3000 m	500 m
1233.	X	PL050-0176	Podstawy chmur St nie przekraczają:	300 m	1000 m	2000 m	6000 m
1234.	X	PL050-0178	Przy deszczu ciągłym umiarkowanym grupa chmurowa ma postać:	OVC010	BKN013CB	SCT100	FEW010
1235.	X	PL050-0180	RVR należy podawać, gdy widzialność jest:	mniejsza równa 1500 m	mniejsza równa 2000 m	mniejsza równa 3000 m	mniejsza równa 1000 m

1236.	X	PL050-0181	SIGMET należy opracowywać o następujących burzach:	FRA TS	ISOL TS	OCAL TS	RISK TS
1237.	X	PL050-0182	SIGMET to:	Ostrzeżenie dla przestrzeni powietrznej lub trasy	Ostrzeżenie dla lotniska	Ostrzeżenie dla stacji radarowej	Ostrzeżenie dla stacji meteo
1238.	X	PL050-0183	Temperatura na wysokości 500 m może być wyższa od przyziemnej, gdy występuje:	Inwersja	Izoterma	Spadek temperatury mniejszy od 0,2°C/100m	Spadek temperatury 0,65°/100m
1239.	X	PL050-0185	TEMPO oznacza zmiany:	Krótkotrwałe trwające krócej niż 1 godz.	Krótkotrwałe trwające krócej niż pół godz.	Stopniowe	Zmiany w okresie ważności prognozy
1240.	X	PL050-0186	W grupie OVC070 zaszyfrowane są chmury:	As	Ac	Sc	St



1241.	X	PL050-0187	W przypadku bezchmurnego nieba z oblodzeniem można się spotkać w przypadku:	Gdy temperatura powierzchni samolotu jest niższa od temperatury powietrza otaczającego	Gdy temperatura powierzchni samolotu jest wyższa od temperatury powietrza otaczającego	Gdy temperatura powierzchni samolotu jest taka sama jak temperatura powietrza wilgotnego	Gdy temperatura powierzchni samolotu przemieszcza się w masie powietrza suchego
1242.	X	PL050-0188	Wiatr wieje względem izohips:	Równoległe	Prostopadłe	Pod kątem 30°	Pod kątem 60°
1243.	X	PL060-0001	762 metry to po przeliczeniu:	2 500 ft	25000 ft	2 400 ft	232.3 ft
1244.	X	PL060-0002	Ciśnienie panujące na progu drogi startowej w użyciu oznaczamy jako:	QFE	QNE	QNH	STD
1245.	X	PL060-0003	Deklinacja to:	kąt zawarty między południkiem geograficznym a południkiem magnetycznym	kąt zawarty między kierunkiem wektora magnetycznego Ziemi a płaszczyzną styczną do jej powierzchni	kąt zawarty między południkiem magnetycznym a południkiem busoli, mierzony zgodnie z połówkowym systemem pomiaru kierunku	linia łącząca punkty o jednakowej wartości inklinacji

1246.	X	PL060-0004	Dewiacja busoli to:	kąt zawarty między południkiem magnetycznym a południkiem busoli, mierzony zgodnie z połówkowym systemem pomiaru kierunku	kąt zawarty między południkiem geograficznym a południkiem magnetycznym	kąt zawarty między kierunkiem wektora magnetycznego Ziemi a płaszczyzną styczną do jej powierzchni	linia łącząca punkty o jednakowej wartości deklinacji
1247.	X	PL060-0005	Długość geograficzna to:	kąt dwuścienny, zawarty między płaszczyzną południka zerowego a płaszczyzną południka przechodzącego przez dany punkt na powierzchni Ziemi	łuk łączący oba bieguny geograficzne Ziemi, będący przecięciem powierzchni Ziemi płaszczyzną przechodzącą przez oś obrotu Ziemi	łuk powstały w wyniku przecięcia powierzchni Ziemi płaszczyzną prostopadłą do osi Ziemi przechodzącą przez jej środek	kąt zawarty między płaszczyzną równika a pionem (promieniem) danego punktu
1248.	X	PL060-0006	Do określenia trójwymiarowej pozycji obiektu według GPS potrzeba:	odbioru sygnału czterech satelitów,	odbioru sygnału dwóch satelitów,	dwóch odbiorników,	trzech odbiorników.
1249.	X	PL060-0007	Funkcjonowanie którego urządzenia opiera się na oddziaływaniu pola magnetycznego Ziemi?	Busola magnetyczna	Chyłomierz poprzeczny	VOR/ILS	Wariometr
1250.	X	PL060-0008	Godzina 0100 czasu lokalnego latem w Polsce odpowiada godzinie:	2300 UTC dnia poprzedniego	2400 UTC dnia poprzedniego	0100 UTC	1100 UTC

1251.	X	PL060-0009	Godzina 0300 czasu lokalnego latem w Polsce odpowiada godzinie:	0100 UTC	0400 UTC	0200 UTC	1500 UTC
1252.	X	PL060-0010	Godzina 0300 czasu lokalnego zimą w Polsce odpowiada godzinie:	0200 UTC	0400 UTC	0100 UTC	1500 UTC
1253.	X	PL060-0011	Godzina 1300 czasu lokalnego zimą w Polsce odpowiada godzinie:	1200 UTC	1400 UTC	0100 UTC	1100 UTC
1254.	X	PL060-0012	Godzina 2300 czasu lokalnego latem w Polsce odpowiada godzinie:	2100 UTC	0100 UTC dnia następnego	2200 UTC	1100 UTC
1255.	X	PL060-0013	Ile centymetrów na mapie lotniczej w skali 1:500 000 ma odcinek odpowiadający odległości 105 km w terenie:	21 cm	42 cm	25 cm	10.5 cm

1256.	X	PL060-0014	Ile wynosi wartość inklinacji na magnetycznym biegunie północnym?	90 stopni	0 stopni	60 stopni	45 stopni
1257.	X	PL060-0015	Inklinacja magnetyczna to:	kąt zawarty między kierunkiem wektora magnetycznego Ziemi a płaszczyzną styczną do jej powierzchni	kąt zawarty między południkiem geograficznym a południkiem magnetycznym	kąt zawarty między południkiem magnetycznym a południkiem busoli, mierzony zgodnie z połówkowym systemem pomiaru kierunku	linia łącząca punkty o jednakowej wartości deklinacji
1258.	X	PL060-0016	Izogona to:	linia łącząca punkty o jednakowej wartości deklinacji	kąt zawarty między południkiem geograficznym a południkiem magnetycznym	kąt zawarty między południkiem magnetycznym a południkiem busoli, mierzony zgodnie z połówkowym systemem pomiaru kierunku	kąt zawarty między kierunkiem wektora magnetycznego Ziemi a płaszczyzną styczną do jej powierzchni
1259.	X	PL060-0017	Jaka jest wartość inklinacji na magnetycznym biegunie południowym?	90 stopni	0 stopni	60 stopni	45 stopni
1260.	X	PL060-0018	Jaki kierunek określamy jako NE?	045°	095°	135°	345°

1261.	X	PL060-0019	Jaki kierunek określamy jako NW?	315°	295°	335°	205°
1262.	X	PL060-0020	Jaki kierunek określamy jako SE?	135°	095°	315°	045°
1263.	X	PL060-0021	Jaki kierunek określamy jako SW?	225°	295°	335°	205°
1264.	X	PL060-0022	Jeden stopień łuku wielkiego koła Ziemi odpowiada odległości:	60 NM	1 NM	60 km	100 km
1265.	X	PL060-0023	Jedna mila morska [1 NM] to:	1852m	1620m	1820m	1013m

1266.	X	PL060-0024	Jedna minuta łuku wielkiego koła Ziemi odpowiada odległości:	1 NM	1 km	60 km	2 km
1267.	X	PL060-0025	Jest godzina 1200 UTC. Kierownik lotów na lotnisku Łódź-Lublinek patrzy prosto na południe. Widzi on tarczę słońca:	po prawej stronie	po lewej stronie	dokładnie przed sobą	w czasie letnim po prawej, w czasie zimowym - po lewej stronie
1268.	X	PL060-0026	Jeśli w okienku nastaw wysokościomierza wybrana będzie wartość ciśnienia QNH, to wysokościomierz będzie wskazywał:	wysokość bezwzględną	wysokość rzeczywistą	wysokość względną	poziom lotu
1269.	X	PL060-0027	Jeżeli deklinacja magnetyczna i dewiacja busoli jest dodatnia [ $\Delta M$ i $\Delta B$ ], to kurs busoli jest:	mniejszy od kursu geograficznego	większy od kursu geograficznego	równy kursowi magnetycznemu	równy kursowi geograficznemu
1270.	X	PL060-0028	Jeżeli deklinacja magnetyczna i dewiacja busoli jest ujemna [ $\Delta M$ i $\Delta B$ ], to kurs busoli jest:	większy od kursu geograficznego	mniejszy od kursu geograficznego	równy kursowi magnetycznemu	równy kursowi geograficznemu

1271.	X	PL060-0029	Jeżeli wektor wiatru jest prostopadły do nakazanej linii drogi i wieje z lewej strony to kąt znoszenia jest:	maksymalny	równy zero	dodatni, lecz nie jest maksymalny	pomijalnie mały
1272.	X	PL060-0030	Kąt dwuścienny, zawarty między płaszczyzną południka zerowego a płaszczyzną południka przechodzącego przez dany punkt na powierzchni Ziemi, to:	długość geograficzna	południk ziemski	równik	szerokość geograficzna
1273.	X	PL060-0031	Kąt zawarty między kierunkiem wektora magnetycznego Ziemi a płaszczyzną styczną do jej powierzchni to:	inklinacja	deklinacja	dewiacja	izogona
1274.	X	PL060-0032	Kąt zawarty między płaszczyzną równika a pionem (promieniem) danego punktu, to:	szerokość geograficzna	południk ziemski	równik	długość geograficzna
1275.	X	PL060-0033	Kąt zawarty między południkiem geograficznym a południkiem magnetycznym to:	deklinacja	inklinacja	kurs geograficzny	kurs magnetyczny

1276.	X	PL060-0034	Kąt zawarty między południkiem magnetycznym a południkiem busoli, mierzony zgodnie z połówkowym systemem pomiaru kierunku to:	dewiacja	deklinacja	kurs magnetyczny	kurs busoli
1277.	X	PL060-0035	Kąt znoszenia to:	Kąt zawarty między podłużną osią statku powietrznego a nakazaną linią drogi.	Kąt zawarty między północnym zwrotem południka a linią drogi.	Kąt zawarty między kierunkiem "dokąd wieje wiatr" a północą magnetyczną.	Kąt zawarty między podłużną osią statku powietrznego a kierunkiem „skąd wieje wiatr”
1278.	X	PL060-0036	Kierunek $045^\circ$ określamy jako	NE	SE	SW	NW
1279.	X	PL060-0037	Kierunek $135^\circ$ określamy jako	SE	NE	SW	NW
1280.	X	PL060-0038	Kierunek $225^\circ$ określamy jako	SW	SE	NE	NW



1281.	X	PL060-0039	Kierunek 315 <sup>o</sup> określamy jako	NW	SE	SW	NE
1282.	X	PL060-0040	Kody specjalne modu A transpondera to:	7500 - HIJACK; 7600 - COMMUNICATION FAILURE; 7700 - EMERGENCY	7500 - EMERGENCY; 7600 - COMMUNICATION FAILURE; 7700 - HIJACK	7500 - HIJACK; 7600 - EMERGENCY; 7700 - COMMUNICATION FAILURE	żadna z odpowiedzi nie jest prawdziwa
1283.	X	PL060-0049	Krótszy łuk wielkiego koła wyznaczający najmniejszą odległość między dwoma punktami na powierzchni Ziemi to:	ortodroma	loksodroma	krzywa łącząca te punkty i składająca się z szeregu odcinków loksodromicznych	izohipsa
1284.	X	PL060-0050	Kurs statku powietrznego to mierzony w prawo od 0 do 360 $\alpha$ ; $\beta$ ; $\gamma$ zawarty między:	północnym kierunkiem południka a podłużną osią statku powietrznego	północnym kierunkiem południka a kierunkiem nakazanej drogi statku powietrznego	północnym kierunkiem południka a poprzeczną osią statku powietrznego	północnym kierunkiem południka a kierunkiem drogi starowej
1285.	X	PL060-0051	Latem w Polsce Uniwersalny Czas Skoordynowany (UTC) obliczymy poprzez:	odjęcie od czasu lokalnego (LMT) dwóch godzin [UTC=LMT-2h]	dobudanie do czasu lokalnego (LMT) jednej godziny [UTC=LMT+1h]	dobudanie do czasu lokalnego (LMT) dwóch godzin [UTC=LMT+2h]	odjęcie od czasu lokalnego (LMT) jednej godziny [UTC=LMT-1h]

1286.	X	PL060-0052	Linia łącząca punkty o jednakowej wartości deklinacji to:	izogona	deklinacja	dewiacja	inklinacja
1287.	X	PL060-0053	Linia na powierzchni Ziemi przecinająca południki pod tymi samymi kątami to:	loksodroma	ortodroma	izogona	izobara
1288.	X	PL060-0054	Łuk łączący oba bieguny geograficzne Ziemi, będący przecięciem powierzchni Ziemi płaszczyzną przechodzącą przez oś obrotu Ziemi, to:	południk ziemski	równik	długość geograficzna	szerokość geograficzna
1289.	X	PL060-0055	Łuk powstały w wyniku przecięcia powierzchni Ziemi płaszczyzną prostopadłą do osi Ziemi przechodzącą przez jej środek, to:	równik	południk ziemski	długość geograficzna	szerokość geograficzna
1290.	X	PL060-0056	Mając następujące dane: kurs geograficzny 200 stopni, deklinacja 10 stopni W, dewiacja -4 stopni, podaj kurs busoli	214 stopni	186 stopni	206 stopni	194 stopni

1291.	X	PL060-0058	Na mapie lotniczej w skali 1:1 000 000 odcinek 20 cm odpowiada rzeczywistej odległości w terenie:	200 km	50 km	100 km	20 km
1292.	X	PL060-0059	Na mapie lotniczej w skali 1:200 000 odcinek 20 cm odpowiada rzeczywistej odległości w terenie:	40 km	20 km	80 km	100 km
1293.	X	PL060-0060	Na mapie lotniczej w skali 1:500 000 odcinek 20 cm odpowiada rzeczywistej odległości w terenie:	100 km	50 km	10 km	200 km
1294.	X	PL060-0061	Na mapie lotniczej w skali 1:500 000 odległość między punktami wynosi 27 cm. Jaki jest faktyczny dystans pomiędzy nimi?	73 NM	54 NM	108 NM	135 NM
1295.	X	PL060-0062	Nastawienie ruchomej skali wysokościomierza tak, aby wskazał wzniesienie terenu, gdy jest na ziemi (na lotnisku) oznaczamy jako:	QNH	QNE	QFE	QDM

1296.	X	PL060-0064	NKDG = 259°, NKDM = 255°, &Delta;B = +2°. Wartości &Delta;M i KB wynoszą odpowiednio:	4°E, 253°	2°W, 255°	4°W, 251°	2°E, 249°
1297.	X	PL060-0065	NKDG = 358°, &Delta;M = 5°W, &Delta;B = +4°. Wartości NKDM i KB wynoszą odpowiednio:	003°, 359°	359°, 003°	007°, 010°	360°, 359°
1298.	X	PL060-0066	Odległość pomiędzy 10 a 11° długości geograficznej zachodniej na równiku wynosi:	111 km	60 km	60 mil lądowych	111 mil morskich
1299.	X	PL060-0067	Odległość pomiędzy 29 a 30° długości geograficznej wschodniej na równiku wynosi:	111 km	60 km	60 mil lądowych	111 mil morskich
1300.	X	PL060-0068	Odległość pomiędzy 45 a 46° szerokości geograficznej północnej wynosi:	111 km	60 km	60 mil lądowych	111 mil morskich

1301.	X	PL060-0069	Pod określeniem "węzeł" [kt] rozumiemy:	NM/h	SM/h	km/h	m/h
1302.	X	PL060-0070	Podaj długość równika Ziemi:	21 600 NM	21 600 km	12 714 NM	6 865 NM
1303.	X	PL060-0071	Południk ziemski to:	łuk łączący oba bieguny geograficzne Ziemi, będący przecięciem powierzchni Ziemi płaszczyzną przechodzącą przez oś obrotu Ziemi	łuk powstały w wyniku przecięcia powierzchni Ziemi płaszczyzną prostopadłą do osi Ziemi przechodzącą przez jej środek	kąt dwuścienny, zawarty między płaszczyzną południka zerowego a płaszczyzną południka przechodzącego przez dany punkt na powierzchni Ziemi	kąt zawarty między płaszczyzną równika a pionem (promieniem) danego punktu
1304.	X	PL060-0072	Prędkość 15 m/s przeliczona na węzły to:	30	27	24	34
1305.	X	PL060-0073	Prędkość 180 km/h przeliczona na m/s to:	50	30	60	90

1306.	X	PL060-0074	Prędkość 20 m/s przeliczona na km/h to:	72	24	88	100
1307.	X	PL060-0075	Prędkość podróżna GS to:	prędkość przemieszczania się statku powietrznego względem ziemi	CAS z uwzględnieniem wiatru	IAS z uwzględnieniem wiatru	liczba Macha
1308.	X	PL060-0076	Przy pomiarze azymutów (kątowności drogi) na mapie odwzorowania międzynarodowego ICAO najmniejszy błąd pomiaru uzyskuje się, gdy:	kątomierz przykłada się przy południku najbliższym środkowi odcinka trasy	kątomierz przykłada się na punkcie odlotowym trasy	kątomierz przykłada się w punkcie przecięcia przedłużenia odcinka trasy z południkiem ramki mapy	kątomierz przykłada się na punkcie docelowym trasy
1309.	X	PL060-0078	Punkty A i B są oddalone od siebie o 15 km. Na mapie odcinek między nimi ma długość 6 cm. Jaka jest skala tej mapy?	1 : 250 000	1 : 300 000	1 : 400 000	1 : 500 000
1310.	X	PL060-0079	Punkty A i B są oddalone od siebie o 25 km. Na mapie odcinek między nimi ma długość 10 cm. Jaka jest skala tej mapy?	1 : 250 000	1 : 300 000	1 : 400 000	1 : 500 000

1311.	X	PL060-0080	Punkty A i B są oddalone od siebie o 45 km. Na mapie odcinek między nimi ma długość 9 cm. Jaka jest skala tej mapy?	1 : 500 000	1 : 250 000	1 : 400 000	1 : 300 000
1312.	X	PL060-0081	QFE jest to:	ciśnienie atmosferyczne na poziomie lotniska lub na progu drogi startowej	ciśnienie na średnim poziomie morza	ciśnienie standard	fabryczna nastawa wysokościomierza
1313.	X	PL060-0082	QNH jest to:	nastawienie ruchomej skali wysokościomierza tak, aby wskazał wzniesienie terenu, gdy jest na ziemi (na lotnisku)	ciśnienie atmosferyczne na poziomie lotniska lub na progu drogi startowej	ciśnienie standard	fabryczna nastawa wysokościomierza
1314.	X	PL060-0083	Równik ziemski to:	łuk powstały w wyniku przecięcia powierzchni Ziemi płaszczyzną prostopadłą do osi Ziemi przechodzącą przez jej środek	łuk łączący oba bieguny geograficzne Ziemi, będący przecięciem powierzchni Ziemi płaszczyzną przechodzącą przez oś obrotu Ziemi	kąt dwuścienny, zawarty między płaszczyzną południka zerowego a płaszczyzną południka przechodzącego przez dany punkt na powierzchni Ziemi	kąt zawarty między płaszczyzną równika a pionem (promieniem) danego punktu
1315.	X	PL060-0084	Równik ziemski tworzy z wszystkimi południkami geograficznymi kąt:	90°	60°	45°	180°

1316.	X	PL060-0085	Szerokość geograficzna to:	kąt zawarty między płaszczyzną równika a pionem (promieniem) danego punktu	łuk powstały w wyniku przecięcia powierzchni Ziemi płaszczyzną prostopadłą do osi Ziemi przechodzącą przez jej środek	kąt dwuścienny, zawarty między płaszczyzną południka zerowego a płaszczyzną południka przechodzącego przez dany punkt na powierzchni Ziemi	łuk łączący oba bieguny geograficzne Ziemi, będący przecięciem powierzchni Ziemi płaszczyzną przechodzącą przez oś obrotu Ziemi
1317.	X	PL060-0086	Średnia prędkość podróżna statku powietrznego wynosi 60 km/h. W czasie 18 minut zostanie przebyta odległość	18 km	12 km	3 km	23 km
1318.	X	PL060-0087	Wariometr pokazuje wartość 500 ft/min. Po przeliczeniu to:	2.5 m/s	3.5 m/s	5.0 m/s	15 m/s
1319.	X	PL060-0088	Wariometr pokazuje wartość 750 ft/min. Po przeliczeniu to:	3.8 m/s	2.5 m/s	5.0 m/s	7.5 m/s
1320.	X	PL060-0089	Wysokość bezwzględna to:	wysokość mierzona od średniego poziomu morza	wysokość mierzona od poziomu terenu, nad którym statek powietrzny w danej chwili przelatuje	wysokość mierzona od dowolnej powierzchni (poziomu), np. od poziomu progu pasa startowego	żadna z odpowiedzi nie jest prawdziwa



1321.	X	PL060-0090	Wysokość rzeczywista to:	wysokość mierzona od poziomu terenu, nad którym statek powietrzny w danej chwili przelatuje	wysokość mierzona od poziomu morza	wysokość mierzona od dowolnej powierzchni (poziomu), np. od poziomu progu pasa startowego	żadna z odpowiedzi nie jest prawdziwa
1322.	X	PL060-0091	Wysokość względna to:	wysokość mierzona od dowolnej powierzchni (poziomu), np. od poziomu progu pasa startowego	wysokość mierzona od poziomu terenu, nad którym statek powietrzny w danej chwili przelatuje	wysokość mierzona od poziomu morza	żadna z odpowiedzi nie jest prawdziwa
1323.	X	PL060-0092	Z poniższej listy wybierz obiekt orientacyjny liniowy:	tory kolejowe	ostry zakręt rzeki	wysoki maszt radiowy	most
1324.	X	PL060-0093	Z poniższej listy wybierz obiekt orientacyjny powierzchniowy:	duże miasto	wieś	brzeg morza	skrzyżowanie głównych dróg
1325.	X	PL060-0094	Z poniższej listy wybierz obiekt orientacyjny punktowy:	most	duże miasto	tory kolejowe	masyw leśny

1326.	X	PL060-0095	Zimą w Polsce Uniwersalny Czas Skoordynowany (UTC) obliczymy poprzez:	odjęcie od czasu lokalnego (LMT) jednej godziny [UTC=LMT-1h]	dodanie do czasu lokalnego (LMT) jednej godziny [UTC=LMT+1h]	dodanie do czasu lokalnego (LMT) dwóch godzin [UTC=LMT+2h]	odjęcie od czasu lokalnego (LMT) dwóch godzin [UTC=LMT-2h]
1327.	X	PL060-0096	&Delta;M = 2°E, &Delta;B = -3°, KB = 127°. Wartości NKDM i NKDG wynoszą odpowiednio:	124°, 126°	126°, 128°	124°, 124°	126°, 124°
1328.	X	PL060-0097	&Delta;M = 3°E, NKDM = 188°, KB = 190°. Wartości NKDG i &Delta;B wynoszą odpowiednio:	191°, -2°	185°, -2°	194°, +4°	189°, -3°
1329.	X	PL060-0101	Aby przeliczyć odległość podaną w kilometrach na mile morskie, stosujemy następującą regułę:	(km : 2) + 10%	(km × 2) - 20%	(km : 2) - 10%	(km × 2) - 10 %
1330.	X	PL060-0102	Aby przeliczyć odległość podaną w metrach na stopy, stosujemy następującą regułę:	(m × 3) + 10%	m × 0.3	(m : 10) × 3	(m × 3) : 10

1331.	X	PL060-0103	ADF (Automatic Direction Finder) jest to:	radiokompas	radionamiernik VHF	pokładowe urządzenie odzewowe.	transponder radaru wtórnego
1332.	X	PL060-0109	Bezwładnościowy system nawigacyjny działa na zasadzie:	zliczania zmian położenia w przestrzeni i przyspieszeń, którym podlega statek powietrzny	pomiaru różnicy głębokości modulacji,	pomiaru różnicy odległości.	porównywania prędkości IAS i TAS
1333.	X	PL060-0110	Ciśnienie standardowe oznaczamy jako:	QNE	QFE	QNH	QDM
1334.	X	PL060-0111	Ciśnienie standardowe wyrażone w calach słupa rtęci wynosi:	29.92 inHg	32.10 inHg	28.50 inHg	10.13 inHg
1335.	X	PL060-0112	Czas używany w systemie GPS to:	własny czas systemu skorelowany z UTC.	własny czas systemu zupełnie niezależny od UTC.	Czas zegarów satelitów i systemu dokładnie odpowiada UTC.	Czas zegarów satelitów i systemu dokładnie odpowiada UTC + 6.5h.

1336.	X	PL060-0115	Dokąd doleci statek powietrzny, który wystartował z lotniska EPWA z kursem 300 stopni lecąc w warunkach bezwietrznych po loksodromie:	Lotem po spirali będzie leciał w kierunku bieguna północnego, dążąc do jego osiągnięcia.	Z kursem 300 stopni będzie leciał po równoleżniku i wróci do miejsca wylotu.	Korygując kurs doleci do miejsca wylotu.	Będzie lecieć po południku do bieguna północnego
1337.	X	PL060-0117	Dostrojenie pokładowego zestawu VOR/DME następuje przez:	nastawienie częstotliwości VOR.	nastawienie aktualnego ciśnienia QFE,	wybranie kanału DME,	Żadna z odpowiedzi nie jest prawdziwa
1338.	X	PL060-0118	Gdy samolot leci na półkuli północnej z kursem wschodnim i przyspiesza to powstający błąd przyspieszeniowy powoduje, że busola:	wskazuje zakręt w kierunku północy	wskazuje kurs 090	wskazuje zakręt w kierunku południowym	zwalnia wskazywaną prędkość zakrętu
1339.	X	PL060-0119	Gdy samolot leci na półkuli północnej z kursem zachodnim i przyspiesza to powstający błąd przyspieszeniowy powoduje, że busola:	wskazuje zakręt w kierunku północy	wskazuje kurs 270	wskazuje zakręt w kierunku południowym	zwalnia wskazywaną prędkość zakrętu
1340.	X	PL060-0120	Głównym powodem, dla którego odległościowy detektor pola magnetycznego dla busoli magnetycznej montuje się na końcówce skrzydła samolotu, jest:	Umieszczenie tego urządzenia w miejscu, gdzie nie ma żadnych obwodów elektrycznych powodujących dewiację	Ułatwienie dostępu do urządzenia i zwiększenie dostępności na oddziaływanie ziemskiego pola magnetycznego	Umieszczenie tego urządzenia w pozycji, gdzie nie będzie warunków do uszkodzenia tego urządzenia podczas uderzenia pioruna	Żadna z odpowiedzi nie jest prawdziwa

1341.	X	PL060-0122	Ile centymetrów na mapie w skali 1:10 000 ma odcinek odpowiadający odległości 2 km w terenie:	20 cm	40 cm	5 cm	10.5 cm
1342.	X	PL060-0125	Jaką prędkość obserwujemy na wskaźniku DME?	podróżną (GS)	przyrządową (IAS)	rzeczywistą (TAS)	liczbę Macha.
1343.	X	PL060-0127	Jakich częstotliwości używa system VOR?:	108.00-117.95 MHz	107.95-117.95 MHz	108.00-117.00 kHz	112.05-118.00 MHz
1344.	X	PL060-0128	Jakie będzie wskazanie odległości DME w kabinie pilotów w chwili przelotu statku powietrznego bezpośrednio nad radiolatarnią VOR/DME?	Wskazanie równe wysokości, na jakiej leci statek powietrzny.	0 (zero).	Nie będzie żadnego wskazania, gdyż statek powietrzny znajdzie się w stożku martwym urządzenia.	żadna z odpowiedzi nie jest prawdziwa
1345.	X	PL060-0129	Jedna mila morska [1 NM] to (w zaokrągleniu):	6000 stóp	5000 stóp	4500 stóp	8000 stóp

1346.	X	PL060-0130	Jednemu hektopaskalowi zmiany ciśnienia przy ziemi odpowiada (w zaokrągleniu) zmiana wysokości:	30 stóp	40 stóp	10 stóp	50 stóp
1347.	X	PL060-0133	Kąt pomiędzy kursem statku powietrznego a kierunkiem, pod jakim samolot przemieszcza się względem Ziemi, nazywamy:	kątem znoszenia	kątowym bocznym odchyleniem	kątową poprawką dopełniającą	kątem wiatru
1348.	X	PL060-0134	Kąt zawarty między osią podłużną samolotu a kierunkiem do radiolatarni NDB to:	KKR	QDR	QDM	QFE
1349.	X	PL060-0135	Kąt zawarty między osią podłużną statku powietrznego a nakazaną linią drogi to:	kąt znoszenia	kąt wiatru	kąt drogi	kąt kursowy radiolatarni
1350.	X	PL060-0136	Kąt zawarty między północnym kierunkiem południka magnetycznego przechodzącego przez radiolatarnię bezkierunkową a kierunkiem na samolot to:	QDR	QDM	KKR	QFE

1351.	X	PL060-0137	Kąt zawarty między północnym kierunkiem południka magnetycznego przechodzącego przez samolot a kierunkiem do radiolaterni bezkierunkowej to:	QDM	QDR	Radial	QFE
1352.	X	PL060-0139	Liczba Macha to stosunek:	TAS do prędkości dźwięku na danej wysokości	IAS do prędkości dźwięku na danej wysokości	prędkości dźwięku na danej wysokości do IAS	prędkości dźwięku na danej wysokości do TAS
1353.	X	PL060-0140	Liczba możliwych kodów modu A transpondera wynosi:	4096	10 000	9999	7700
1354.	X	PL060-0141	Mając następujące dane: elewacja lotniska wynosi 1000 ft oraz QNH = 988 hPa, jaka jest aktualna wysokość ciśnieniowa lotniska? (przy założeniu, że 1 hPa = 27 ft)	320 ft	1680 ft	-320 ft	680 ft
1355.	X	PL060-0149	Model Ziemi dla systemu GPS to:	WGS84.	WGPS.	GPS84.	NAVSTAR.

1356.	X	PL060-0151	Na mapie lotniczej w skali 1:10 000 odcinek 2 cm odpowiada rzeczywistej odległości w terenie:	200 m	50 m	100 m	20 m
1357.	X	PL060-0152	Na mapie lotniczej w skali 1:500 000 odcinek o długości 10.8 cm pokonano w czasie lotu 20 minut. W tym przypadku prędkość podróżna wynosi:	162 km/h	200 MPH	162 kts	200 km/h
1358.	X	PL060-0153	Na mapie w skali 1:10 000 odcinek 20 cm odpowiada rzeczywistej odległości w terenie:	2 km	5 km	10 km	20 km
1359.	X	PL060-0155	Na wskaźniku odległości DME odczytujemy odległość od stacji naziemnej:	ukośną	pionową	poziomą	żadna z odpowiedzi nie jest prawdziwa
1360.	X	PL060-0156	Na wskaźniku VOR pełne wychylenie CDI oznacza odchylenie co najmniej ... stopni od zadanego radiału.	10	5	2	12



1361.	X	PL060-0158	Nadajniki VOR zorientowane są wobec północy:	magnetycznej	geograficznej	busoli	żadna z odpowiedzi nie jest prawdziwa
1362.	X	PL060-0159	Najbardziej dokładne określenie prędkości podróźnej jest możliwe przy użyciu:	stacji DME usytuowanej na trasie lotu	stacji VOR usytuowanej poprzecznie do trasy lotu	stacji DME usytuowanej poprzecznie do trasy lotu	radiolatarni NDB usytuowanej na trasie lotu
1363.	X	PL060-0162	O godzinie 0830 pilot odczytał KKR=315° z radiolatarni NDB. Lecąc dalej tym samym kursem południowym o 0840 był, na KKR=270°. Zakładając, że nie ma znoszenia przez wiatr oraz że jego prędkość podróźna wynosi 240 kt określ odległość od NDB o godzinie 0840.	40 NM	32 NM	48 NM	38 NM
1364.	X	PL060-0163	Objętość 20 US gal odpowiada:	76 l	92 l	20 l	53 l
1365.	X	PL060-0164	Objętość 27 US gal odpowiada:	102 l	92 l	15 l	53 l

1366.	X	PL060-0165	Objętość 34 l odpowiada:	9 US gal	12 US gal	18 US gal	13 US gal
1367.	X	PL060-0166	Objętość 65 l odpowiada:	17 US gal	12 US gal	20 US gal	13 US gal
1368.	X	PL060-0167	Odbiornik DME podaje dane w jednostkach:	NM, kt, min	km, km/h, min	w zależności od nastawy	żadna z odpowiedzi nie jest prawdziwa
1369.	X	PL060-0168	Odczyt wskaźnika odległości DME w samolocie przelatującym na poziomie FL120 pionowo nad stacją VOR / DME (MSL) będzie wynosił:	około 2 NM.	nie więcej niż 1 NM.	zależy od typu nadajnika DME, ale nigdy więcej niż 1.2 NM.	0 NM (+0.1 NM).
1370.	X	PL060-0169	Odnosnie radaru prawdą jest, że:	radar pierwotny działa na zasadzie odbicia fal elektromagnetycznych od samolotu, wtórny - na zasadzie odpowiedzi transpondera na pokładzie samolotu.	na samolotach instaluje się wyłącznie radar pierwotny, stacje naziemne wyłącznie systemy radarów wtórnych.	radar pierwotny jest zawsze mniej dokładny niż radar wtórny.	na samolotach instaluje się wyłącznie radar wtórny.

1371.	X	PL060-0173	Pilot aktywuje Special Position Identifier (SPI) w transponderze:	na polecenie kontrolera radarowego	przy zmianie częstotliwości radiowej	podczas korespondencji radiowej	zawsze po ustawieniu nowego kodu (squawk)
1372.	X	PL060-0174	Pilot planuje przelot z lotniska w Jeleniej Górze (N50°53'57,8" E015°47" 7,8") na lotnisko w Zamościu (N50°42'6,5" E023°12'15,3") tak, żeby wylądować przed zachodem słońca. W czasie bezpośredniego przygotowania nawigacyjnego do lotu pilot uwzględni:	zachód słońca w Zamościu następuje około 30 minut wcześniej	zachód słońca w Zamościu następuje około 1 godzinę wcześniej	zachód słońca na lotnisku odlotowym i dolotowym następuje w tym samym czasie	zachód słońca w Zamościu następuje około 30 minut później
1373.	X	PL060-0175	Pilot planuje przelot z lotniska w Zamościu (N50°42'6,5" E023°12'15,3") na lotnisko w Jeleniej Górze (N50°53'57,8" E015°47"7,8") tak, żeby wylądować przed zachodem słońca. W czasie bezpośredniego przygotowania nawigacyjnego do lotu pilot uwzględni:	zachód słońca w Jeleniej Górze następuje 30 minut później	zachód słońca w Jeleniej Górze następuje około 1 godzinę wcześniej	zachód słońca na lotnisku odlotowym i dolotowym następuje w tym samym czasie	zachód słońca w Jeleniej Górze następuje około 30 minut wcześniej
1374.	X	PL060-0176	Pilot uzyskał z TWR przed startem następującą informację o wietrze przy powierzchni Ziemi: 260 stopni/34kt. Jaka jest składowa poprzeczna wiatru do pasa 30?	23 kt	17 kt	29 kt	34 kt
1375.	X	PL060-0185	Prędkość podróżna statku powietrznego wynosi 90 węzłów. W czasie 18 minut zostanie przebyta odległość	27 NM	18 NM	33 NM	45 NM

1376.	X	PL060-0186	Prędkość TAS (True Air Speed) z uwzględnieniem wiatru to:	prędkość podróżna (Ground Speed)	liczba Macha	prędkość wskazywana IAS (Indicated Air Speed)	prędkość poprawiona CAS (Calibrated Air Speed)
1377.	X	PL060-0187	Przed lądowaniem pilot uzyskał z TWR następującą informację o wietrze przy powierzchni Ziemi: 260 stopni/34kt. Jaka jest składowa poprzeczna wiatru do pasa 22?	23 kt	17 kt	29 kt	21 kt
1378.	X	PL060-0190	Przy założeniu, że magnetyczny kąt drogi od LDZ do JED wynosi 159° a od JED do LDZ 339° to statek powietrzny, który przeleciał LDZ w kierunku JED w warunkach bezwietrznych znajduje się:	Na radialu 159° od VOR LDZ, mając kurs 159°.	Na radialu 339° od VOR LDZ, mając kurs 159°.	Na radialu 159° od VOR LDZ, mając kurs 339°.	żadna z odpowiedzi nie jest prawdziwa
1379.	X	PL060-0191	Przy założeniu, że magnetyczny kąt drogi od RUDKA do SIE wynosi 233° a od SIE do RUDKA 053° to statek powietrzny, który przeleciał punkt RUDKA w kierunku SIE w warunkach bezwietrznych leci:	Z kursem 233°, z magnetycznym kątem drogi 233°, na radialu 053° od VOR-a SIE.	Z kursem 233°, z magnetycznym kątem drogi 053°, na radialu 053° od VOR-a SIE.	Z kursem 233°, z magnetycznym kątem drogi 233°, na radialu 233° od VOR-a SIE.	żadna z odpowiedzi nie jest prawdziwa
1380.	X	PL060-0192	Punkt o współrzędnych geograficznych: $\lambda = 120^{\circ}45'$ ; $\phi = 23^{\circ}15'$ położony jest w ćwiartce:	NE	SE	SW	NW

1381.	X	PL060-0193	Punkt o współrzędnych geograficznych: $\lambda = -120^{\circ}45'$ ; $\phi = -23^{\circ}15'$ położony jest w ćwiartce:	NW	NE	SW	SE
1382.	X	PL060-0194	Punkt o współrzędnych geograficznych: $\lambda = -120^{\circ}45'$ ; $\phi = -23^{\circ}15'$ położony jest w ćwiartce:	SE	NE	SW	NW
1383.	X	PL060-0195	Punkt o współrzędnych geograficznych: $\lambda = -120^{\circ}45'$ ; $\phi = -23^{\circ}15'$ położony jest w ćwiartce:	SW	NE	SE	NW
1384.	X	PL060-0196	Punkty A i B są oddalone od siebie o 600 m. Na mapie odcinek między nimi ma długość 6 cm. Jaka jest skala tej mapy?	1 : 10 000	1 : 150 000	1 : 20 000	1 : 100 000
1385.	X	PL060-0197	Radar pierwotny funkcjonuje najczęściej na zasadzie:	techniki impulsowej	porównywania fazy	transpondera zapytującego	ciągłej emisji fali nośnej

1386.	X	PL060-0198	Radial w kodzie Q jest określany jako:	QDR	QDM	QUJ	QTE
1387.	X	PL060-0199	Radiokompas może odbierać częstotliwości w zakresie:	od 150 kHz do 1800 kHz	od 200 kHz do 600 kHz	od 188 MHz do 413 MHz	powyżej 500 MHz
1388.	X	PL060-0201	Radiolatarnia NDB emituje fale radiowe:	bezkierunkowo,	w określonych sektorach	kierunkowo	co 10 stopni
1389.	X	PL060-0204	Radiolatarniami systemu GPS są:	satelity GPS	odbiorniki GPS	stacje kontrolne	radiostacje VHF
1390.	X	PL060-0205	Radiolatarnie NDB pracują w paśmie częstotliwości:	200-1750 kHz	200-1750 MHz	200-600 kHz	200-800 kHz

1391.	X	PL060-0206	Radionamiernik VDF jest umieszczony na:	Ziemi	pokładzie statku powietrznego	satelicie systemu GPS	żadna z odpowiedzi nie jest prawdziwa
1392.	X	PL060-0207	Radionamierniki VDF pracują na częstotliwościach:	130 MHz i 122.7 MHz	od 108 MHz do 136.975 MHz	od 88 MHz do 108 MHz	powyżej 140 MHz
1393.	X	PL060-0210	Samolot po przelocie 20 NM znajduje się 2 NM na prawo od zaplanowanej trasy. O ile należy zmienić kurs samolotu w celu osiągnięcia zaplanowanej linii drogi po następnych 20 NM?	12 stopni w lewo	6 stopni w prawo	12 stopni w prawo	20 stopni w lewo
1394.	X	PL060-0211	Samolot po przelocie 25 km znajduje się 5 km na lewo od zaplanowanej trasy. O ile należy zmienić kurs samolotu w celu osiągnięcia zaplanowanej linii drogi po następnych 25 km?	25 stopni w prawo	5 stopni w lewo	12 stopni w prawo	15 stopni w lewo
1395.	X	PL060-0212	Samolot po przelocie 30 km znajduje się 4 km na lewo od zaplanowanej trasy. O ile należy zmienić kurs samolotu w celu osiągnięcia zaplanowanej linii drogi po następnych 30 km?	16 stopni w prawo	13 stopni w lewo	12 stopni w prawo	8 stopni w lewo

1396.	X	PL060-0213	Samolot po przelocie 30 km znajduje się 4 km na prawo od zaplanowanej trasy. O ile należy zmienić kurs samolotu w celu osiągnięcia zaplanowanej linii drogi po następnych 30 km?	16 stopni w lewo	13 stopni w prawo	12 stopni w prawo	8 stopni w lewo
1397.	X	PL060-0214	Samolot po przelocie 40 NM znajduje się 2 NM na prawo od zaplanowanej trasy. O ile należy zmienić kurs samolotu w celu osiągnięcia zaplanowanej linii drogi po następnych 40 NM?	6 stopni w lewo	3 stopni w prawo	12 stopni w prawo	9 stopni w lewo
1398.	X	PL060-0216	Samolot wykonuje lot w kierunku radiolatarni metodą bierną (utrzymując KKR = 0). Jeśli kurs magnetyczny samolotu maleje, to znaczy, że samolot:	jest znoszony w prawo	jest znoszony w lewo	wieje zachodni wiatr	kąt znoszenia jest zerowy
1399.	X	PL060-0221	Skrót "RVR" oznacza:	runway visual range - widzialność na drodze startowej	radar vectors requested - prosimy o wektorowanie radarowe	runway visibility report - meldunek o widzialności drogi startowej	recleared via route... - nowe zezwolenie na przelot inną trasą
1400.	X	PL060-0222	Skrót "SSR" oznacza:	secondary surveillance radar - wtórny radar dozoru	search and surveillance radar - radar poszukiwawczy i dozoru	surface strength of runway - wytrzymałość nawierzchni drogi startowej	standard snow report - standardowy meldunek o opadach i zaleganiu śniegu



1401.	X	PL060-0224	Stacja DME znajduje się na wysokości 1000 ft AMSL. QNH=1013.25 hPa. Samolot leci na poziomie FL370, 15 NM od stacji DME. Odczyt DME będzie wynosił:	16 NM	15 NM	18 NM	37 NM
1402.	X	PL060-0229	Statek powietrzny lecący w warunkach bezwietrznych z kursem 320 przecina radial 195 od VOR-a JED. Statek powietrzny znajdzie się:	Na zachód od VOR-a JED.	Na wschód od VOR-a JED.	Nad VOR-em JED.	żadna z odpowiedzi nie jest prawdziwa
1403.	X	PL060-0230	Statek powietrzny leci z kursem 330 stopni w warunkach bezwietrznych i przecina radial 120 od VOR/DME LIN w odległości 30 NM DME. Statek powietrzny przeleci:	Po wschodniej stronie VOR/DME LIN	Po zachodniej stronie VOR/DME LIN.	Dokładnie nad VOR/DME LIN.	żadna z odpowiedzi nie jest prawdziwa
1404.	X	PL060-0231	Statek powietrzny planuje zniżanie ze stałą prędkością podrózną. W czasie 5 minut pilot planuje zniżenie z poziomu FL 100 do poziomu FL050. Z jaką prędkością opadania na wariometrze statek powietrzny powinien się zniżać?	1000 ft/min	2000 ft/min	1500 ft/min	500 ft/min
1405.	X	PL060-0232	Statek powietrzny porusza się z prędkością 120 km/h. Prędkość wiatru wynosi 30 km/h. Maksymalna wartość kąta znoszenia w tych warunkach wynosi:	15°	12°	30°	40°

1406.	X	PL060-0233	Statek powietrzny porusza się z prędkością 150 km/h. Prędkość wiatru wynosi 30 km/h. Maksymalna wartość kąta znoszenia w tych warunkach wynosi:	12°	15°	30°	40°
1407.	X	PL060-0234	Statek powietrzny porusza się z prędkością podróżną 150 km/h. W czasie 14 minut przebędzie on odległość	35 km	14 km	27 km	45 km
1408.	X	PL060-0235	Statek powietrzny porusza się z prędkością podróżną 180 km/h. W czasie 18 minut przebędzie on odległość	54 km	36 km	18 km	68 km
1409.	X	PL060-0236	Statek powietrzny startuje z lotniska o elewacji 1500 ft MSL i wznosi się z prędkością pionową 600 ft/min. Jego średnia prędkość podróżna wynosi 90 węzłów, a ciśnienie QNH = 1013.2 hPa. W jakiej odległości od lotniska osiągnięty zostanie FL 75?	15 NM	18 NM	20 NM	12 NM
1410.	X	PL060-0237	Statek powietrzny startuje z lotniska o elewacji 500 ft MSL i wznosi się z prędkością pionową 500 ft/min. Jego średnia prędkość podróżna wynosi 100 węzłów, a ciśnienie QNH = 1013.2 hPa. W jakiej odległości od lotniska osiągnięty zostanie FL 80?	25 NM	18 NM	21 NM	12.5 NM

1411.	X	PL060-0238	Statek powietrzny utrzymuje kurs magnetyczny 060 stopni. Deklinacja wynosi 8 stopni W. Kąt znoszenia +4 stopnie. Z jakim geograficznym kątem drogi przemieszcza się ten statek?	72	56	64	48
1412.	X	PL060-0243	System GPS działa w paśmie ... na zasadzie ...	UHF, pomiaru o opóźnienia odbioru sygnału (odległości) na drodze odbiornik - satelity.	SHF, podobnie do radaru wtórnego - pytanie-odzew.	SHF, pomiaru o odległości do minimum 24 satelitów.	HF, informacji o odległości do co najmniej 4 satelitów.
1413.	X	PL060-0244	Średnia prędkość podróżna statku powietrznego wynosi 150 km/h. W czasie 18 minut zostanie przebyta odległość	45 km	18 km	27 km	35 km
1414.	X	PL060-0245	Tabele wschodów i zachodów słońca znajdują się w AIP Polska w rozdziale:	GEN	ENR	AD	RAC
1415.	X	PL060-0246	Urządzeniem pokładowym współpracującym z radiolatarnią NDB jest:	radiokompas	radiostacja średniofalowa	radionamiernik VHF	transponder

1416.	X	PL060-0247	Urządzeniem pokładowym współpracującym z radionamiernikiem VDF jest:	radiostacja komunikacyjna VHF	radar wtórny	radiodalmierz DME	radiokompas ADF
1417.	X	PL060-0248	VOR jest radionawigacyjnym systemem:	kątowym	odległościowo-kątowym,	odległościowym,	hiperbolicznym
1418.	X	PL060-0249	VOR podaje kąt namiaru na radiolatarnię:	względem południka magnetycznego samolotu,	względem osi podłużnej statku powietrznego,	względem południka geograficznego samolotu	względem południka busoli
1419.	X	PL060-0251	W jakim celu stosuje się impuls SPI?	jako impuls służący do identyfikacji statku powietrznego	jako impuls kodu alarmowego	jako impuls służący do tłumienia zakłóceń	żadna z odpowiedzi nie jest prawdziwa
1420.	X	PL060-0252	W jakim modzie wysyłane jest zapytanie o wysokość?	w modzie "C"	w modzie "3/A"	w modzie "D"	w modzie "B"

1421.	X	PL060-0253	W przypadku, kiedy nadajnik i odbiornik poruszają się względem siebie (ruch względny) to zachodzi zjawisko:	zmiana częstotliwości proporcjonalna do prędkości w ruchu względnym.	interferencji pozwalające na mierzenie prędkości.	rozproszenia - zmieniające słyszalność korespondencji.	zmiana częstotliwości odwrotnie proporcjonalna do prędkości w ruchu względnym.
1422.	X	PL060-0254	W sytuacji COMMUNICATION FAILURE pilot włącza transponder w modzie A na kod:	7600	7000	7500	7700
1423.	X	PL060-0255	W sytuacji EMERGENCY pilot włącza transponder w modzie A na kod:	7700	7000	7500	7600
1424.	X	PL060-0256	W sytuacji HIJACK pilot włącza transponder w modzie A na kod:	7500	7000	7600	7700
1425.	X	PL060-0257	Wartość ciśnienia standardowego wynosi:	760 mmHg	750 mmHg	1000 mmHg	1013 mmHg

1426.	X	PL060-0258	Wartość ciśnienia standardowego wynosi:	1013 hPa	760 hPa	1000 hPa	750 hPa
1427.	X	PL060-0261	Współpraca części pokładowej DME z radiolatarnią naziemną wymaga:	dwóch częstotliwości radiowych	jednej częstotliwości radiowej	trzech częstotliwości radiowych	czterech częstotliwości radiowych
1428.	X	PL060-0265	Zakładając, że powietrze jest nieściśliwe i sposób umieszczenia nadajników ciśnienia na samolocie nie powoduje błędów wskazań prędkościomierza, to prędkość rzeczywista TAS jest równa:	prędkości wskazywanej IAS w warunkach bezwietrznych	prędkości wskazywanej IAS poprawionej o wartość poprawki na błąd gęstości powietrza	prędkości podróżnej (GS), gdy uwzględnimy wpływ wiatru	liczbie Macha (Ma)
1429.	X	PL060-0270	Zakres częstotliwości pracy radiodalmierza DME wynosi:	od 960 MHz do 1215 MHz	od 118.0 MHz do 137.9 MHz	od 500 MHz do 1.8 GHz	od 112 MHz do 117.900 MHz
1430.	X	PL060-0272	Zasięg, z jakiego można odbierać sygnały ze stacji naziemnej NDB jest:	większy nad morzem niż obszarami lądowymi.	mniejszy nad morzem niż obszarami lądowymi	nie różni się.	żadna z odpowiedzi nie jest prawdziwa

1431.	X	PL060-0273	Zjawisko załamania fali na brzegu (morze/ląd):	można zminimalizować jego wpływ przez branie namiarów na stacje, których sygnał dochodzący do odbiornika przecina brzeg pod kątem prostym.	występuje tylko w czasie wschodów i zachodów słońca	można zminimalizować przez branie namiarów na stacje położone jak najdalej w głąb lądu	występuje głównie w nocy
1432.	X	PL060-0274	Zniżanie jest planowane z wysokości 7000 ft w ten sposób, żeby osiągnąć 1000 ft AMSL w odległości 6 NM od stacji VOR/DME. Prędkość podróżna wynosi 180kt a prędkość opadania 1000ft/min. Odległość od stacji w chwili rozpoczęcia zniżania wynosi:	24 NM	18 NM	60 NM	13 NM
1433.	X	PL060-0275	Źródłem czasu w systemie GPS są:	własne zegary atomowe satelity.	radiostacja DCF-77 we Frankfurcie,	wewnętrzny zegar kwarcowy odbiornika,	żadna z odpowiedzi nie jest prawdziwa
1434.	X	PL070-0001	Kto w Polsce jest odpowiedzialny za podejmowanie działań w celu zapewnienia bezpieczeństwa lotów w lotnictwie cywilnym?	Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego	Minister Infrastruktury	Urząd Lotnictwa Cywilnego	Komórka ds. Bezpieczeństwa Lotów ULC
1435.	X	PL070-0002	Jaki organ w kraju prowadzi badania wypadków i incydentów lotniczych w lotnictwie cywilnym?	Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych	Główna Komisja Badania Wypadków Lotniczych	Krajowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych	Główna Komisja Badania Wypadków i Incydentów Lotniczych

1436.	X	PL070-0003	Pierwszą czynnością załogi statku powietrznego po lądowaniu awaryjnym w terenie przygodnym jest:	Ratowanie życia załogi i pasażerów	Ratowanie mienia i wyposażenia statku powietrznego	Powiadomienie przełożonego i/lub władzy lotniczej	Powiadomienie Policji
1437.	X	PL070-0004	Czy użytkownik może przystąpić do badania wypadku lotniczego?	Nie	Tak	Tak, ale pod nadzorem PKBWL	Tak, ale po wyrażeniu zgody przez Prezesa ULC
1438.	X	PL070-0005	Czy użytkownik może przystąpić do badania incydentu lotniczego?	Tak, ale po decyzji PKBWL i pod jej nadzorem	Tak	Nie	Tak, jeśli posiada do tego odpowiednie kwalifikacje
1439.	X	PL070-0006	Kto powiadamia prokuraturę o wypadku lotniczym?	PKBWL	Prezes ULC	Użytkownik statku powietrznego	Pilot
1440.	X	PL070-0007	Kto w kraju wydaje decyzje dotyczące wniosków wynikających z nieprzestrzegania przepisów lotniczych?	Prezes ULC	PKBWL	Minister Infrastruktury	Urząd Lotnictwa Cywilnego



1441.	X	PL070-0008	Kto w kraju wydaje decyzje dotyczące wniosków i powypadkowych zaleceń profilaktycznych?	Prezes ULC	Minister Infrastruktury	Minister Spraw Wewnętrznych	PKBWL
1442.	X	PL070-0009	Czy zderzenie statku powietrznego w locie z ptakiem jest incydem lotniczym?	Tak, bez względu na konsekwencje	Nie, jeśli statek powietrzny nie został uszkodzony	Tak, jeśli statek powietrzny został uszkodzony	Tak, jeśli z tej przyczyny lot został przerwany
1443.	X	PL070-0010	Użytkownik statku powietrznego, organ ruchu lotniczego, zarządzający lotniskiem są zobowiązani powiadomić PKBWL o zdarzeniu lotniczym w nieprzekraczalnym czasie:	72 godziny	48 godzin	24 godziny	96 godzin
1444.	X	PL070-0011	Incydem lotniczym jest zdarzenie związane z eksploatacją statku powietrznego inne niż wypadek lotniczy, które...	ma lub mogłoby mieć niekorzystny wpływ na bezpieczeństwo eksploatacji.	zakończyło się bez konsekwencji uszczerbku na zdrowiu załogi i/lub pasażerów	zakłóciło bezpieczne wykonanie lotu.	przyczyniło się do przerwania zadania.
1445.	X	PL070-0012	Poważnym incydem lotniczym jest incydent, którego okoliczności wskazują, że...	nieomal doszło do wypadku lotniczego.	uszkodzenia statku powietrznego są nieznaczne.	osoby biorące udział w zdarzeniu są tylko lekko ranne.	Statek powietrzny lądował w terenie przygodnym bez uszkodzeń.

1446.	X	PL070-0013	Który z wymienionych Aneksów Konwencji Chicagowskiej dotyczy badania wypadków i incydentów lotniczych	Aneks 13	Aneks 11	Aneks 12	Aneks 14
1447.	X	PL070-0014	Pierwszą czynnością załogi statku powietrznego po lądowaniu awaryjnym w terenie przygodnym i wystąpieniu pożaru jest:	Ugaszenie pożaru	Ratowanie rannych	Telefon do straży pożarnej	Oddalenie się na bezpieczną odległość
1448.	X	PL070-0015	Po zderzeniu z ptakiem dowódca statku powietrznego składa meldunek:	pisemny.	ustny.	nie składa.	składa, meldunek ustny, jeśli statek powietrzny uległ jakimkolwiek uszkodzeniu.
1449.	X	PL070-0016	Usterki techniczne statku powietrznego odnotowuje się w:	pokładowym dzienniku technicznym statku powietrznego.	książce obsługi.	zeszycie prac obsługowych.	dokumentacji technicznej statku powietrznego
1450.	X	PL070-0017	Załoga statku powietrznego ma obowiązek zapinania wszystkich pasów bezpieczeństwa i uprząży:	Do startu i lądowania oraz w sytuacjach, kiedy dowódca statku powietrznego uzna to za konieczne.	Na polecenie dowódcy załogi statku powietrznego.	Do startu i do lądowania.	Tylko do lądowania.

1451.	X	PL070-0018	Bezpośrednio przed wejściem do kabiny statku powietrznego pilot sprawdza:	Stan techniczny statku powietrznego wykonując przegląd przedlotowy.	Warunki meteorologiczne do planowanego lotu.	Zgodność listy pasażerów.	Czy otrzymał zgodę na lot.
1452.	X	PL070-0019	W przypadku konieczności opuszczenia statku powietrznego w powietrzu (np. z przyczyn technicznych), wyposażonego w radiostację pokładową pilot jest zobowiązany:	Zameldować do najbliższego organu ruchu lotniczego lub stanowiska kierowania lotami o miejscu opuszczenia	Nadać sygnał SOS i opuścić statek powietrzny	Opuścić statek powietrzny niezwłocznie.	Wszystkie pozostałe odpowiedzi są nieprawidłowe
1453.	X	PL070-0020	Bezpośrednio po zajęciu miejsca w kabinie pilot statku powietrznego sprawdza:	Czy wszystkie przełączniki, dźwignie i urządzenia kontroli i sterowania znajdują się w położeniu określonym instrukcją użytkowania w locie.	Czy wszystkie przełączniki, dźwignie i urządzenia kontroli i sterowania znajdują się w położeniu neutralnym.	Czystość i porządek w kabinie.	Czy wszystkie przełączniki, dźwignie i urządzenia kontroli i sterowania znajdują się w położeniu wyjściowym.
1454.	X	PL070-0022	Statek powietrzny służby poszukiwania i ratownictwa lotniczego jest oznakowany następująco:	Napisem SAR	Napisem SOS	Krzyżem maltańskim	Czerwonym krzyżem na białym tle.
1455.	X	PL070-0023	Czy można wykonywać loty na statku powietrznym z napędem nad parkami narodowymi?	Tak, ale pod warunkiem wykonywania lotu na wysokości określonej przez państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym	Tak, ale pod warunkiem wykonywania lotu na odpowiedniej wysokości.	Zabrania się.	Tak, po otrzymaniu zgody od właściwego organu ruchu lotniczego.

1456.	X	PL070-0024	Dowódca statku powietrznego powiadamia o nieprawidłowości pracy urzędzeń naziemnych i nawigacyjnych:	Właściwą stację naziemną, tak szybko jak to jest możliwe.	Właściwą stację naziemną, telefonicznie po lądowaniu.	Właściwą stację naziemną, pisemnie po lądowaniu	Przełożonego lub najbliższy organ ruchu lotniczego
1457.	X	PL070-0025	Badanie wypadków i incydentów lotniczych ma na celu:	Wyjaśnienie okoliczności i przyczyn oraz wypracowanie zaleceń profilaktycznych.	Wyjaśnienie okoliczności i przyczyn oraz wypracowanie zaleceń profilaktycznych oraz wskazanie winnych zdarzenia	Wyjaśnienie okoliczności i przyczyn oraz wypracowanie zaleceń profilaktycznych, wskazanie winnych zdarzenia oraz rozpowszechnianie informacji dotyczącej zdarzeń.	Wyjaśnienie okoliczności i przyczyn zdarzenia.
1458.	X	PL070-0026	Członek załogi statku powietrznego nie może spożywać alkoholu w okresie minimum:	24 godzin przed lotem	12 godzin przed lotem	36 godzin przed lotem	48 godzin przed lotem
1459.	X	PL070-0027	Raport o zdarzeniu w locie jest ważny jeśli złoży go:	jeden z członków załogi.	Wszyscy członkowie załogi.	Pilot.	użytkownik bez wiedzy załogi.
1460.	X	PL070-0028	PKBWL przedstawia wyniki badania wypadku lotniczego:	Ministrowi Infrastruktury	Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego	Opinii publicznej	Stronom zainteresowanym.

1461.	X	PL070-0029	W celu opanowania sytuacji zagrażającej bezpieczeństwu statku powietrznego:	Można naruszyć przepisy lotnicze	Nie można naruszać przepisów lotniczych	Można naruszyć przepisy lotnicze po konsultacji z członkami załogi	Wszystkie pozostałe odpowiedzi są nieprawidłowe.
1462.	X	PL070-0030	Po naruszeniu przepisów lotniczych w celu opanowania sytuacji zagrażającej bezpieczeństwu statku powietrznego dowódca statku powietrznego jest zobowiązany o tym powiadomić właściwy organ państwa, którego przepisy zostały naruszone i jeżeli przepisy tego wymagają złożyć organowi, który otrzymał zawiadomienie:	Pisemne sprawozdanie o zdarzeniu w ciągu 10 dni	Pisemne sprawozdanie o zdarzeniu w ciągu 14 dni	Ustne – telefoniczne sprawozdanie po lądowaniu w miejscu docelowym	Nie składa dodatkowych wyjaśnień.
1463.	X	PL070-0031	Osobę zatrzymaną na pokładzie statku powietrznego podejrzaną o dokonanie przestępstwa przekazuje się:	Organom Policji lub Straży Granicznej	Służbie Więziennej	Straży Ochrony Lotniska	Funkcjonariuszom ABW.
1464.	X	PL070-0032	Obowiązek bezpiecznej eksploatacji statku powietrznego nałożony jest na użytkownika statku powietrznego w:	Prawie lotniczym	PL - 2	JAR-ach	PL - 6
1465.	X	PL070-0033	Osoba naruszająca obowiązki w zakresie bezpiecznej eksploatacji statku powietrznego podlega karze:	grzywny	Pozbawienia wolności do lat 5	Pozbawienia wolności do roku	Grzywny, karze ograniczenia wolności lub pozbawienia wolności do roku

1466.	X	PL070-0035	W przypadku stwierdzenia przez załogę/dowódcę statku powietrznego zagrożenia bezpieczeństwa innego statku powietrznego należy:	Udzielić poszkodowanym lub znajdującym się w niebezpieczeństwie pomocy w zakresie, w jakim może to uczynić bez narażania na niebezpieczeństwo powierzonego mu statku powietrznego, pasażerów, załogi.	Użyć wszelkich środków do udzielenia pomocy naruszając nawet przepisy lotnicze.	Powiadomić odpowiednie służby lotnicze.	Powiadomić odpowiednie służby lotnicze i działać według ich poleceń.
1467.	X	PL070-0036	Za bezpieczeństwo lotu od startu do lądowania odpowiada:	Dowódca załogi	Załoga statku powietrznego	Kontroler Ruchu Lotniczego	Inspektor bezpieczeństwa lotów
1468.	X	PL070-0037	O wyborze miejsca do lądowania awaryjnego w terenie decyduje:	Dowódca załogi	Załoga statku powietrznego	Służba ruchu lotniczego	Dowódca załogi w porozumieniu z załogą i kontrolerem ruchu lotniczego
1469.	X	PL070-0038	O przerwaniu zadania w powietrzu decyduje:	Dowódca załogi	Załoga statku powietrznego	Służba ruchu lotniczego	Dowódca załogi w porozumieniu z załogą i kontrolerem ruchu lotniczego
1470.	X	PL070-0039	Czy funkcjonariusz Policji może zażądać od pilota/załogi poddania się badaniu na obecność alkoholu we krwi po zaistnieniu wypadku lotniczego?	Tak	Nie	Tylko w obecności członków PKBWL	Tylko w obecności lekarza.

1471.	X	PL070-0040	Krajowa Konferencja Bezpieczeństwa Lotów lotnictwa Cywilnego organizowana jest:	Przez ULC	Przez PKBWL	Przez ULC wraz z PKBWL	Przez MI
1472.	X	PL070-0041	Krajowa Konferencja Bezpieczeństwa Lotów Lotnictwa Cywilnego organizowana jest:	Raz do roku	Dwa razy w roku	Raz na dwa lata	W razie potrzeb.
1473.	X	PL070-0042	Za właściwą ilość paliwa zatankowanego do lotu odpowiada:	Dowódca załogi	Obsługa techniczna	Obsługa lotniskowa	Drugi pilot
1474.	X	PL070-0043	Pojęcia: ALERFA, DETRESFA, INTERFA odnoszą się do:	Stanu zagrożenia dla statku powietrznego określanego przez służby SAR .	Stanu zdrowia załogi	Stanu pogody	Stanu lotniska
1475.	X	PL070-0044	Lotniskowe pojazdy pożarnicze są malowane na kolor:	zielonożółty lub czerwony	pomarańczowy	biały	wyłącznie czerwony

1476.	X	PL070-0045	Jeżeli statek powietrzny jest wyposażony w nadajnik ratunkowy ELT, oznacza to:	że posiada lotniczy nadajnik ratowniczy SARSAT	że ma możliwość podejścia według MLS	że ma możliwość podejścia według TLS	że może korzystać z przestrzeni RVSM
1477.	X	PL070-0046	W razie przypadkowego uruchomienia ELT należy:	niezwłocznie wyłączyć ELT i powiadomić o tym fakcie właściwe RCC lub służbę informacji lotniczej	wyłączyć ELT	zgłosić fakt mechanikowi gdy będzie to możliwe	powiadomić policję
1478.	X	PL070-0047	Za sprawdzenie przed lotem ważności dopuszczenia do użytku wysokościomierza jest odpowiedzialny:	dowódca statku powietrznego	inspektor kontroli cywilnych statków powietrznych	właściciel statku powietrznego	kierownik obsługi startowej
1479.	X	PL070-0048	Pilot nie może przystąpić do wykonania lotu w znanych lub spodziewanych warunkach oblodzenia, jeżeli:	samolot nie będzie certyfikowany i wyposażony do zwalczania takich warunków	nie ustanowiono procedury odladzania i przeciwdziałania oblodzeniu samolotu na ziemi	temperatura powietrza jest niższa niż 7°C	pada deszcz
1480.	X	PL070-0049	Przed przystąpieniem do startu dowódca statku powietrznego musi upewnić się na podstawie dostępnych mu informacji, że warunki meteorologiczne na lotnisku startu oraz stan planowanej do startu drogi startowej:	nie wpłyną ujemnie na bezpieczeństwo startu i odlotu	odpowiadają danym z AIP	są zgodne z podawanymi przez odpowiednie służby	jeśli organ kontroli ruchu lotniczego udziela zgody, dowódca statku powietrznego wykonuje start



1481.	X	PL070-0050	Sprawdzenia obecności i kompletności środków pierwszej pomocy na pokładzie statku powietrznego dokonuje:	dowódca statku powietrznego	dowolna osoba	lekarz wojewódzki	dowolny członek personelu lotniczego
1482.	X	PL070-0051	Za kompletność i dostępność całego pokładowego wyposażenia awaryjnego odpowiada:	dowódca statku powietrznego	przewoźnik lub dysponent statku powietrznego	obsługa techniczna w miejscu startu	pion bezpieczeństwa lotniczego ULC
1483.	X	PL070-0052	Zestawy pierwszej pomocy powinny być umieszczone:	tak, by były łatwo dostępne dla wszystkich członków załogi i pasażerów	w kabinie załogi	w części kadłuba najmniej narażonej na uszkodzenie	w zamkniętej kasetce w dyspozycji dowódcy statku powietrznego
1484.	X	PL070-0053	Do zestawu pierwszej pomocy powinien być dołączony:	podręcznik pierwszej pomocy i zestaw sygnałów zgodny z Aneksiem 12 ICAO („ground-air visual signal code for use by survivors”)	jedynie podręcznik pierwszej pomocy	podręcznik pierwszej pomocy i pełny tekst Aneksu 6 ICAO	Aneks 12 ICAO
1485.	X	PL070-0054	Przepisy dotyczące sygnałów, stosowanych w akcjach poszukiwawczo - ratowniczych znajdują się w:	Aneksie 12 ICAO	Aneksie 6 ICAO	Aneksie 2 ICAO	AIP Polska, rozdz. ENR1 „Przepisy i Procedury Ogólne”

1486.	X	PL070-0055	Komunikat MAYDAY nadaje się w przypadku:	bezpośredniego zagrożenia życia załogi i pasażerów	konieczności zapewnienia pomocy medycznej	ogólnego niebezpieczeństwa dla ruchu lotniczego, zaobserwowania groźnych zjawisk itp.	utrata łączności
1487.	X	PL070-0056	Potwierdzeniem przyjęcia i zrozumienia sygnału wizualnego, podawanego z miejsca wypadku, przez pilota samolotu jest:	kilkakrotne przechylenie samolotu na boki	wystrzelenie zielonej rakiety	włączenie smugaczy	zrzucenie meldunku potwierdzającego
1488.	X	PL070-0057	Potwierdzeniem przyjęcia i zrozumienia przez pilota samolotu sygnału wizualnego, podawanego z miejsca wypadku nocą jest:	kilkakrotne włączenie i wyłączenie świateł lądowania lub nawigacyjnych	kilkakrotne przechylenie samolotu na boki	wystrzelenie zielonej rakiety	zrzucenie meldunku potwierdzającego
1489.	X	PL070-0058	Sygnał wizualny w kształcie litery X, podawany z miejsca wypadku lotniczego, oznacza:	żądanie pomocy medycznej	żądanie udzielenia informacji o własnej pozycji	żądanie zidentyfikowania statku powietrznego	odpowiedź negatywna
1490.	X	PL070-0060	Zabrudzenie skóry rąk płynem z instalacji hydraulicznej należy usunąć:	wodą z mydłem lub detergentem	benzyną lotniczą	alkoholem	benzyną ekstrakcyjną

1491.	X	PL070-0061	Pożar instalacji elektrycznej statku powietrznego powinien być gaszony:	gaśnicą śniegową lub BCE	pianą gaśniczą	piaskiem	wodą
1492.	X	PL070-0062	Gdy w czasie lotu rzeczywista ilość paliwa użytecznego w zbiornikach samolotu jest mniejsza od ostatecznej rezerwy paliwa, dowódca statku powietrznego powinien:	zgłosić sytuację awaryjną	zamówić paliwo na lotnisku lądowania	natychmiast lądować w terenie przygodnym	porozumieć się z przewoźnikiem lub dysponentem statku powietrznego
1493.	X	PL070-0063	Paliwo lotnicze, przypadkowo rozlane przy tankowaniu, powinno zostać:	niezwłocznie zneutralizowane i usunięte	zostawione na podłożu do odparowania	zebrane, przefiltrowane i zużyte do celów gospodarczych	zlane do kanalizacji
1494.	X	PL070-0064	Obecność materiałów promieniotwórczych na pokładzie cywilnego statku powietrznego jest dozwolona pod warunkiem:	że substancje te są niezbędne do działania istotnych systemów statku powietrznego	obecność substancji promieniotwórczych na pokładzie statku powietrznego jest bezwzględnie zabroniona	udzielenia stosownego zezwolenia przez Ministerstwo Ochrony Środowiska	właściwego opakowania i wyraźnego oznakowania substancji promieniotwórczej
1495.	X	PL070-0065	Podczas ręcznego przekręcania śmigła należy stać:	przed płaszczyzną obrotu śmigła	z boku, w płaszczyźnie obrotu śmigła	za śmigłem	obojętnie

1496.	X	PL070-0066	Pilot statku powietrznego może palić tytoń w czasie lotu pod warunkiem:	palenie tytoniu nie jest dozwolone	utrzymania dobrej wentylacji kabiny	może palić tylko jedna osoba na raz	załoga jest jednoosobowa
1497.	X	PL070-0067	Przy wykonywaniu symulowanego lotu bez widoczności pilot bezpieczeństwa powinien zajmować miejsce:	przy drugim zestawie urządzeń sterowych statku powietrznego	w miejscu zapewniającym najlepszą widoczność	w miejscu zapewniającym najlepszy nadzór nad czynnościami pilota prowadzącego statek powietrzny	w zasięgu wzroku pilota prowadzącego statek powietrzny
1498.	X	PL070-0068	W przypadku zaistnienia krytycznego niebezpieczeństwa dla życia załogi i pasażerów statku powietrznego należy w pierwszym rzędzie:	nadać wywołanie w niebezpieczeństwie wszystkimi dostępnymi środkami	poinformować pasażerów	zabezpieczyć przedmioty wartościowe	zadbać o bezpieczeństwo dowódcy statku powietrznego
1499.	X	PL070-0069	Uprawniony do usunięcia z pokładu statku powietrznego każdej osoby lub każdej części ładunku, która w jego opinii może stwarzać potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa samolotu lub osób na nim się znajdujących jest:	dowódca statku powietrznego	przedstawiciel przewoźnika	każdy członek załogi lotniczej	zarządca lotniska
1500.	X	PL070-0070	Ostateczną decyzją co do zezwolenia na wstęp do kabiny pilotów należy do:	dowódcy statku powietrznego	inspektora ULC, odpowiedzialnego za certyfikację, licencjonowanie lub nadzór bieżący	przedstawiciela przewoźnika	zarządcy lotniska

1501.	X	PL070-0071	W przypadku bezprawnej ingerencji na pokładzie statku powietrznego, pierwszym obowiązkiem członków załogi jest:	powiadomić o tym fakcie służby ruchu lotniczego	podjąć próbę siłowego odzyskania kontroli nad sytuacją	upewnić się czy instalacja tlenowa jest sprawna	wykonywać polecenia napastników
1502.	X	PL070-0072	W przypadku podejrzenia bezprawnej ingerencji na pokładzie statku powietrznego służba ruchu lotniczego powiadamia o tym poprzez sieć łączności lotniczej VHF:	nie informuje o podejrzeniu za pośrednictwem łączności radiowej	powiadamia statki powietrzne znajdujące się najbliższej statku, co do którego istnieje takie podejrzenie	rządowe statki powietrzne	wszystkie statki powietrzne w sektorze odpowiedzialności danej służby ruchu lotniczego
1503.	X	PL070-0073	Dyrektywy Operacyjne, wydawane przez Prezesa ULC, zabraniające, ograniczające lub poddające działalność lotniczą określonym warunkom w interesie bezpieczeństwa lotów, są publikowane w:	Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego	Dzienniku Ustaw	miesięczniku „Przegląd Lotniczy”	na stronach internetowych organizacji lotniczych
1504.	X	PL070-0074	Zrzut obiektów lub substancji z pokładu statku powietrznego jest dozwolony w przypadku:	podjęcia działań, zapewniających zabezpieczenie życia osób i mienia w rejonie zrzutu	tylko w niebezpieczeństwie	uzyskania pisemnej zgody władz terenowych	uzyskania zgody władz lotniczych
1505.	X	PL070-0075	W trakcie wykonywania lotu pilot statku powietrznego powinien mieć zapięte pasy w czasie:	podczas startu i lądowania oraz zawsze, kiedy dowódca uzna to za konieczne	przez cały czas trwania lotu	w czasie startu i lądowania	występowania turbulencji

1506.	X	PL070-0076	Jeżeli kontrola lotniska wydaje pilotowi statku powietrznego polecenie kołowania do drogi startowej np. 27, oznacza to, że:	należy kołować do najbliższego przecięcia drogi kołowania z drogą startową, zgłosić ten fakt i czekać na dalsze instrukcje	można kołować poprzez wszystkie drogi kołowania i startowe po drodze, do wjazdu na drogę startową 27	można kołować poprzez wszystkie drogi kołowania i startowe po drodze i zając drogę startową 27	można kołować poprzez wszystkie drogi kołowania i startowe po drodze i startować z drogi startowej 27
1507.	X	PL070-0077	napotkanych w locie potencjalnych zagrożeniach bezpieczeństwa oraz zdarzeniach takich, jak nieprawidłowa praca urządzeń naziemnych lub nawigacyjnych, niezwykle zjawiska pogody, dowódca statku powietrznego powinien powiadomić:	właściwą stacją naziemną tak szybko, jak jest to praktycznie możliwe	organ kontroli ruchu lotniczego, po wylądowaniu	władze lokalne	Urząd Lotnictwa Cywilnego
1508.	X	PL080-0001	Czy profile klasyczne są dużo bardziej „wrażliwe” na zabrudzenia od profili laminarnych?	nie	tak	nie, ale tylko na małych kątach natarcia	tak, ale tylko na dużych kątach natarcia
1509.	X	PL080-0003	Aby zapobiec zjawisku flatteru giętno-lotkowemu należy:	- zwiększyć sztywność giętną skrzydła; - zastosować wyważenia masowe lotek	- zastosować kompensację aerodynamiczną; - przesunąć środek ciężkości skrzydła jak najbliżej osi skrętnej	- zastosować klapkę odciążającą; - zwiększyć sztywność skrętną skrzydła	- zastosować klapkę dociążającą; - zastosować wyważenia masowe lotek
1510.	X	PL080-0004	Aby zapobiec zjawisku flatteru giętno-skrętnemu należy:	- zwiększyć sztywność skrętną skrzydła; - przesunąć środek ciężkości skrzydła jak najbliżej osi skrętnej	- zastosować kompensację aerodynamiczną; - przesunąć środek ciężkości skrzydła jak najbliżej osi skrętnej	- zastosować klapkę odciążającą; - zwiększyć sztywność skrętną skrzydła	- zastosować klapkę dociążającą; - zastosować wyważenia masowe lotek

1511.	X	PL080-0005	Aby zapobiec zjawisku odwrotnego działania lotek należy	zwiększyć sztywność skrętną skrzydła	zastosować kompensację aerodynamiczną	zastosować klapkę odciążającą	zastosować klapkę dociążającą
1512.	X	PL080-0006	Aby zapobiec zjawisku trzepotania usterzeń należy:	- zastosować usterzenia typu T; - starannie opracować przejście skrzydło-kadłub	- zastosować usterzenia typu T; - zastosować klapkę wyważającą	- zastosować klapkę wyważającą; - starannie opracować przejście skrzydło-kadłub	- zwiększyć sztywność giętną usterzenia; - zwiększyć sztywność skrętną usterzenia
1513.	X	PL080-0007	Aerodynamiczna krawędź natarcia to linia łącząca punkty płata lotniczego w których:	prędkość strumienia jest równa zeru, a ciśnienie – ciśnieniu spiętrzenia	prędkość strumienia jest równa zeru	ciśnienie jest większe od ciśnienia spiętrzenia	prędkość strumienia jest równa zeru, a ciśnienie osiąga wartość minimalną
1514.	X	PL080-0008	Brak wyważenia masowego lotek na dużych prędkościach lotu jest bezpośrednią przyczyną występowania:	flutteru lotkowego	flutteru giętno-skrętnego	odwrotnego działania lotek	dywergencji skrętnej skrzydła
1515.	X	PL080-0009	Buffeting to inaczej:	trzepotanie usterzeń	drżania giętno-skrętne	flutter lotkowy	flutter usterzenia

1516.	X	PL080-0010	Ciało porusza się po okręgu z prędkością ' $\epsilon$ '. Jeżeli zwiększymy dwukrotnie prędkość ciała to:	-prędkość kątowna ' $\omega$ ;' wzrośnie dwukrotnie -przyspieszenie dośrodkowe "a" wzrośnie czterokrotnie	-prędkość kątowna ' $\omega$ ;' wzrośnie dwukrotnie -przyspieszenie dośrodkowe "a" wzrośnie dwukrotnie	-prędkość kątowna ' $\omega$ ;' wzrośnie czterokrotnie -przyspieszenie dośrodkowe "a" wzrośnie czterokrotnie	-prędkość kątowna ' $\omega$ ;' wzrośnie czterokrotnie -przyspieszenie dośrodkowe "a" wzrośnie dwukrotnie
1517.	X	PL080-0011	Ciało porusza się po okręgu z prędkością ' $\epsilon$ '. Jeżeli zwiększymy dwukrotnie promień okręgu to:	-prędkość kątowna ' $\omega$ ;' zmaleje dwukrotnie -droga przebyta przez ciało w czasie okresu "T" wzrośnie dwukrotnie -przyspieszenie dośrodkowe 'ar' zmaleje dwukrotnie	-prędkość kątowna ' $\omega$ ;' zmaleje dwukrotnie -droga przebyta przez ciało w czasie okresu "T" zmaleje dwukrotnie -przyspieszenie dośrodkowe 'ar' zmaleje dwukrotnie	-prędkość kątowna ' $\omega$ ;' zmaleje dwukrotnie -droga przebyta przez ciało w czasie okresu "T" wzrośnie dwukrotnie -przyspieszenie dośrodkowe 'ar' wzrośnie dwukrotnie	-prędkość kątowna ' $\omega$ ;' zmaleje dwukrotnie -droga przebyta przez ciało w czasie okresu "T" wzrośnie dwukrotnie -przyspieszenie dośrodkowe 'ar' nie zmieni się
1518.	X	PL080-0012	Ciało porusza się ze stałą prędkością ' $\epsilon$ ' po okręgu o promieniu 'R'. Wypadkowy wektor przyspieszenia działającego na to ciało jest zawsze skierowany:	w stronę środka okręgu	na zewnątrz okręgu	skoro prędkość ' $\epsilon$ ' jest stała, to na ciało nie działa żadne przyspieszenie	stycznie do okręgu
1519.	X	PL080-0014	Ciśnienie statyczne w punkcie przejścia z opływu laminarnego w turbulentny jest:	minimalne na górnej powierzchni i maksymalne na dolnej powierzchni	maksymalne na górnej powierzchni i minimalne na dolnej powierzchni	minimalne na górnej powierzchni i minimalne na dolnej powierzchni	maksymalne na górnej powierzchni i maksymalne na dolnej powierzchni
1520.	X	PL080-0015	Co jest „równanie stanu powietrza” ?	Związek między ciśnieniem statycznym, gęstością, temperaturą i stałą gazową powietrza $p = \rho \cdot g \cdot R \cdot T$ [Pa]	Związek istniejący pomiędzy ciśnieniem powietrza i jego temperaturą.	Równanie określające równowagę między ciśnieniem powietrza i jego wilgotnością.	Równanie określające równowagę między ciśnieniem powietrza i przyspieszeniem ziemskim.



1521.	X	PL080-0016	Co się rozumie pod pojęciem „sterowności” obiektu latającego (samolotu, śmigłowca, szybowca, lotni etc) ?	Zdolność do „odpowiadania” przez obiekt na zadawane przez pilota impulsy sterujące.	Zapewnianie możliwości wykonywania manewrów akrobatycznych.	Zapewnianie uzyskiwania osiągnięć przewidzianych projektem obiektu.	Zapewnienie, że obiekt jest stateczny statycznie i dynamicznie.
1522.	X	PL080-0017	Co to jest „ciśnienie spiętrzeniowe”?	różnica ciśnienia dynamicznego i ciśnienia statycznego	najwyższe zmierzone ciśnienie	najniższe zmierzone ciśnienie	suma ciśnienia dynamicznego i statycznego
1523.	X	PL080-0018	Co to jest „opływ laminarny”?	niezaburzony opływ od krawędzi natarcia do punktu przejściowego	opływ niezaburzony wzdłuż całej cięciwy, ze strugami powietrza przylegającymi do profilu	opływ zaburzony (turbulentny) wzdłuż całej cięciwy profilu	opływ zaburzony (turbulentny) wzdłuż całej cięciwy profilu, ale z zachowaniem przylegania strug do profilu
1524.	X	PL080-0019	Co to jest „pułap teoretyczny” statku powietrznego (śmigłowca, samolotu, szybowca etc)?	Największa wysokość na którą teoretycznie statek powietrzny może się wznieść.	Pułap obliczony w projekcie konstrukcyjnym statku powietrznego.	Wysokość, na której statek powietrzny dysponuje jeszcze prędkością wznoszenia 0,5 m/s.	Wysokość granicy atmosfery otaczającej Ziemię.
1525.	X	PL080-0020	Co to jest „stateczność statyczna” obiektu (samolotu, śmigłowca, szybowca, lotni etc)?	Istnienie tendencji (w postaci działania siły lub momentu) do powrotu do równowagi po wytrąceniu z niej.	Stan równowagi spoczynkowej.	Brak reakcji na zakłócenia równowagi.	Wykonywanie przez obiekt statecznych wahań wokół osi poprzecznej.

1526.	X	PL080-0021	Co to jest „środek parcia profilu” ?	Wyobrażalny punkt na cięciwie profilu, w którym działa wypadkowa wszystkich sił aerodynamicznych występujących na profilu	Punkt przyłożenia oporu.	Punkt, w którym wielkość ciśnienia jest średnia.	Środek długości cięciwy profilu.
1527.	X	PL080-0022	Co to jest „warstwa przyścienna”?	Warstwa powietrza opływającego dowolny element statku powietrznego, w której prędkość zmienia się od zera do prędkości opływu	Obszar zawirowań powstających w okolicy mocowania elementów struktury statku powietrznego do ściany kadłuba	Część strumienia powietrza opływającego tę część statku powietrznego, na której występuje cyrkulacja	Część strumienia powietrza, która zmienia charakter z laminarnego na turbulentny
1528.	X	PL080-0023	Co to jest „wydłużenie” skrzydła samolotu lub szybowca albo łopaty nośnej?	Stosunek rozpiętości do średniej cięciwy geometrycznej.	Stosunek długości skrzydła lub łopaty do cięciwy u nasady.	Stosunek rozpiętości skrzydeł (średnicy wirnika) do długości samolotu (śmigłowca)	Stosunek średniej cięciwy aerodynamicznej do długości skrzydła lub łopaty.
1529.	X	PL080-0024	Co to jest elewacja lotniska?	Fizyczne wzniesienie (wysokość) płyty lotniska nad umowny poziom morza wg. ISA.	Fasada budynku portowego lotniska.	Nawierzchnia płyty lotniska.	Kątowe pochylenie nawierzchni głównej drogi startowej.
1530.	X	PL080-0025	Co to jest gęstość powietrza?	Ilość masy powietrza zawartej w 1 m <sup>3</sup> objętości.	Przeciwierówność lepkości atmosferycznej.	Liczba molekuł tlenu i azotu w 1 cm <sup>3</sup> objętości.	Ciężar 1 m <sup>3</sup> powietrza.

1531.	X	PL080-0026	Co to jest Międzynarodowa Atmosfera Wzorcowa ISA (International Standard Atmosphere)?	Zbiór uznawanych za wzorcowe wielkości ciśnienia statycznego p, temperatur t i T oraz gęstości powietrza $\rho$ ; na różnych wysokościach.	Zbiór informacji o parametrach atmosfery w siedzibie ONZ w Nowym Jorku.	Zbiór informacji o parametrach atmosfery w siedzibie ICAO w Montrealu.	Zestaw składu chemicznego powietrza na różnych wysokościach.
1532.	X	PL080-0027	Co to jest wysokość ciśnieniowa nad poziomem lotniska?	Wysokość odczytywana na wysokościomierzu ciśnieniowym ustawionym na aktualne ciśnienie na poziomie lotniska QFE.	Wysokość odczytywana na wysokościomierzu ciśnieniowym ustawionym na aktualne ciśnienie na poziomie morza QNH.	Wysokość wskazywana radiowysokościomierzem.	Wysokość elewacji lotniska.
1533.	X	PL080-0028	Co to jest wysokość ciśnieniowa nad poziomem morza?	Wysokość odczytywana na wysokościomierzu ciśnieniowym ustawionym na aktualne ciśnienie na poziomie morza QNH	Wysokość elewacji lotniska.	Wysokość odczytywana na wysokościomierzu ciśnieniowym ustawionym na aktualne ciśnienie na poziomie lotniska QFE	Wysokość wskazywana radiowysokościomierzem.
1534.	X	PL080-0029	Co to jest wysokość gęstościowa?	Wysokość pozorna, na której gęstość powietrza jest równa wartości standardowej wg. atmosfery ISA.	Wysokość zgodna z Międzynarodową Atmosferą Wzorcową ISA (International Standard Atmosphere)	Wysokość elewacji lotniska z poprawką na aktualną gęstość powietrza	Wysokość ciśnieniowa z poprawką na wilgotność powietrza
1535.	X	PL080-0030	Co to jest wysokość standardowa?	Wysokość odczytywana na wysokościomierzu ciśnieniowym ustawionym na standardową wartość na poziomie morza (QNH), tj. po = 1013,25 hPa = 760 mm Hg.	Wysokość odczytywana na standardowym wysokościomierzu radiowym	Wysokość elewacji lotniska.	Wysokość gęstościowa skorygowana o wpływ temperatury otoczenia.

1536.	X	PL080-0031	Czy między ciśnieniem statycznym powietrza $p$ , jego temperaturą bezwzględną $T$ i gęstością $\rho$ ; istnieje jakiś związek?	Tak, wyrażony tzw. równaniem stanu $p = \rho \cdot g \cdot R \cdot T$ [Pa], w którym $g$ oznacza przyspieszenie ziemskie $g = 9,81$ m/s <sup>2</sup> zaś $R$ stałą gazową powietrza $R = 29,2746$ m/K.	Tak, związek ma postać Prawa Pałki $p = \rho \cdot g \cdot h$ [Pa], gdzie $g$ oznacza przyspieszenie ziemskie $g = 9,81$ m/s <sup>2</sup> zaś $R$ stałą gazową powietrza $R = 29,2746$ m/K.	Związek ma postać krakowiana $f = \frac{p}{\rho \cdot g \cdot h}$	Nie ma takiego związku.
1537.	X	PL080-0032	Czy obiekt (samolot, śmigłowiec, szybowiec, lotnia etc) niestateczny statycznie może być stateczny dynamicznie?	Nie.	Tak.	Stateczność statyczna dla stateczności dynamicznej nie ma znaczenia.	Obiekt-światłolot – tak, obiekt-wirołot – nie.
1538.	X	PL080-0034	Czy wzrost stateczności powoduje zmianę sterowności?	tak, sterowność maleje	tak, sterowność rośnie	nie, zamiany stateczności nie powodują zmian sterowności	tak, na dużych kątach natarcia sterowność rośnie, a na małych maleje
1539.	X	PL080-0035	Czym się różnią stateczność statyczna i stateczność dynamiczna obiektu (samolotu, śmigłowca, szybowca, lotni etc)?	Stateczność statyczna uwzględnia tylko tendencję do powrotu do równowagi, stateczność dynamiczna uwzględnia charakter ruchu obiektu.	Nie ma żadnej różnicy, zjawisko jest to samo, tylko inne nazwy.	Wymienione stateczności różnią się ważnością, ważniejsza jest stateczność dynamiczna..	Stateczność statyczna dotyczy równowagi na ziemi, stateczność dynamiczna – równowagi w locie.
1540.	X	PL080-0036	Czym się wyraża „niestateczność statyczna” obiektu (samolotu, śmigłowca, szybowca, lotni etc)?	Istnieniem tendencji (w postaci działania siły lub momentu) do pogłębiania odejścia od stanu równowagi po wytrąceniu z niej.	Brakiem jakiegokolwiek reakcji obiektu na wytrącenie go z równowagi.	Wykonywaniem przez obiekt statecznych wahań wokół osi poprzecznej.	Stanem równowagi spoczynkowej.

1541.	X	PL080-0037	Czym się wyraża „stateczność statyczna obojętna” obiektu (samolotu, śmigłowca, szybowca, lotni etc)?	Brakiem jakiegokolwiek reakcji obiektu na wytrącenie go z równowagi.	Istnieniem tendencji (w postaci działania siły lub momentu) do powrotu do równowagi po wytrąceniu z niej.	Wykonywaniem przez obiekt statecznych wahań wokół osi poprzecznej.	Stanem równowagi spoczynkowej.
1542.	X	PL080-0038	Dla płata o jakim profilu nie powstaje opór indukowany na zerowym kącie natarcia?	dwuwypukłym symetrycznym	plasko-wypukłym	wklęsło-wypukłym	dwuwypukłym niesymetrycznym
1543.	X	PL080-0039	Dla ruchu jednostajnie przyspieszonego dwukrotne zwiększenie czasu przy stałym przyspieszeniu powoduje:	czterokrotne zwiększenie przebytej drogi	dwukrotne zwiększenie przebytej drogi	dwukrotne zmniejszenie przebytej drogi	czterokrotne zmniejszenie przebytej drogi
1544.	X	PL080-0040	Dla ruchu jednostajnie przyspieszonego dwukrotne zwiększenie przyspieszenia w stałym czasie t powoduje:	dwukrotne zwiększenie przebytej drogi	czterokrotne zwiększenie przebytej drogi	dwukrotne zmniejszenie przebytej drogi	czterokrotne zmniejszenie przebytej drogi
1545.	X	PL080-0041	Dla skrzydła o obrysie prostokątnym prawdą jest, że:	ciężciwa geometryczna nie zmienia się wzdłuż rozpiętości	ciężciwa geometryczna maleje wzdłuż rozpiętości	ciężciwa geometryczna zwiększa się wzdłuż rozpiętości	ciężciwa geometryczna wzdłuż rozpiętości najpierw rośnie, potem maleje

1546.	X	PL080-0042	Dla trzech skrzydeł o tej samej powierzchni i tej samej rozpiętości, ale różnym obrysie (prostokątnym, trapezowym i eliptycznym), wydłużenie jest:	takie same dla wszystkich skrzydeł	największe dla obrysu eliptycznego, a najmniejsze dla prostokątnego	największe dla obrysu prostokątnego, a najmniejsze dla eliptycznego	największe dla obrysu eliptycznego, a najmniejsze dla trapezowego
1547.	X	PL080-0043	Dla ustalonego lotu nurkowego prawdziwe jest równanie:	$P_x=Q$	$P_z=Q$	$Q=Q$	$P_z=P_x$
1548.	X	PL080-0044	Do jakiego wykresu odnosi się potoczna nazwa „Krzywa Lilienthala”?	Do krzywej biegunowej pokazującej zależność siły nośnej od oporu..	Do biegunowej autorotacji.	Do wykresu mocy potrzebnej.	Do wykresu zwanego w Polsce „krzywą Tytusa Hubera”
1549.	X	PL080-0046	Do urządzeń powiększających powierzchnię skrzydła możemy zaliczyć:	poszerzacz i klapę przednią	winglet i klapę wysklepiającą	sloty (skrzela) i klapę krokodylową	klapę wysklepiającą i klapę krokodylową
1550.	X	PL080-0047	Do urządzeń przeszkadzających odrywaniu się strug powietrza na grzbiecie skrzydła możemy zaliczyć:	sloty (skrzela)	klapę wysklepiającą	klapę krokodylową	poszerzacz

1551.	X	PL080-0048	Do urządzeń wysklepiających profil mało wysklepiony na mocno wysklepiony możemy zaliczyć:	klapę przednią	winglet	sloty (skrzela)	poszerzacz
1552.	X	PL080-0049	Dodatni skos skrzydła powoduje:	zwiększenie stateczności statycznej podłużnej	zmniejszenie stateczności statycznej podłużnej	zmniejszenie stateczności statycznej podłużnej na dodatnich kątach natarcia, a zwiększenie na ujemnych	zwiększenie stateczności statycznej podłużnej na dodatnich kątach natarcia, a zmniejszenie na ujemnych
1553.	X	PL080-0050	Doskonałość profilu:	zmienia się w zależności od kąta natarcia	jest stałą charakterystyczną dla profilu i odpowiada wartości $(C_z/C_x)_{max}$	zawsze rośnie przy zwiększaniu kąta natarcia	zawsze rośnie przy zmniejszaniu kąta natarcia
1554.	X	PL080-0051	Dwukrotne zwiększenie prędkości przepływu w zamkniętym tunelu spowoduje:	czterokrotny spadek ciśnienia statycznego	czterokrotny wzrost ciśnienia statycznego	dwukrotny wzrost ciśnienia statycznego	dwukrotny spadek ciśnienia statycznego
1555.	X	PL080-0052	Flutter jest to nazwa zjawiska związanego z:	powstawaniem drgań samowzbudnych	powstawaniem siły nośnej	powstawaniem siły oporu	odwrotnym działaniem usterzeń

1556.	X	PL080-0053	Gdy powietrze wpada z prędkością $V$ do kanału o zmiennej powierzchni przekroju, zmianie ulega tej prędkości. Jak?	przy maleniu powierzchni przekroju prędkość $V$ zwiększa się	prędkość $V$ zmienia się tak samo jak ciśnienie statyczne	prędkość $V$ nie zmienia się wcale	przy maleniu powierzchni przekroju prędkość $V$ maleje a przy zwiększaniu powierzchni rośnie
1557.	X	PL080-0054	Grubość profilu to:	największa odległość między górnym i dolnym obrysem profilu, prostopada do jego cięciwy	średnia odległość pomiędzy górnym i dolnym obrysem profilu	odległość pomiędzy górnym i dolnym obrysem profilu w 50% cięciwy aerodynamicznej	największa odległość między górnym obrysem profilu i cięciwą aerodynamiczną
1558.	X	PL080-0055	Im większa lepkość powietrza tym:	opór tarcia większy, a warstwa przyścienna grubsza	opór tarcia mniejszy, a warstwa przyścienna cieńsza	opór tarcia większy, a warstwa przyścienna cieńsza	opór tarcia mniejszy, a warstwa przyścienna grubsza
1559.	X	PL080-0056	Istnienie na płatowcu niezbędnych powierzchni sterowych powoduje powstawanie głównie:	oporu szczelinowego	oporu indukcyjnego	oporu falowego	oporu tarcia
1560.	X	PL080-0057	Jak inaczej nazywamy flettner?	klapka odciążająca	klapka dociążająca	klapka wyważająca	trymer



1561.	X	PL080-0058	Jak musi zmienić się prędkość lotu w zakręcie prawidłowym, aby przy tym samym przechyleniu promień zakrętu wzrósł czterokrotnie?	zwiększyć dwukrotnie	zwiększyć czterokrotnie	zwiększyć ośmiokrotnie	zmniejszyć czterokrotnie
1562.	X	PL080-0059	Jak nazywa się klapka wyważająca, której położenie można zmieniać podczas lotu niezależnie?	trymer	flettner	klapka dociążająca	klapka odciążająca
1563.	X	PL080-0060	Jak nazywa się punkt, w którym przepływ powietrza zmienia charakter z laminarnego na turbulentny?	punkt przejściowy	punkt oderwania strug	punkt ciśnieniowy	punkt turbulencyjny
1564.	X	PL080-0061	Jak nazywa się wykres przedstawiający zależność współczynnika siły nośnej $C_z$ od współczynnika oporu $C_x$ statku powietrznego?	Biegunowa.	Krzywa doskonałości.	Biegunowa prędkości.	Wykres sprawności
1565.	X	PL080-0062	Jak się nazywa prędkość statku powietrznego (śmigłowca, samolotu, szybowca etc) oznaczana $V_{NE}$ ?	Maksymalna prędkość dopuszczalna	Prędkość przelotowa.	Prędkość ekonomiczna.	Prędkość optymalna.

1566.	X	PL080-0063	Jak się nazywają i jakie w układzie SI mają symbole jednostki masy, długości i czasu?	Kilogram (kg), metr (m) i sekunda (sec)	Kilogram (kg), kilometr (km) i sekunda (sec).	Kilogram (kg), mila morska (nm) i godzina (h).	Tona (t), metr (m) i minuta (min).
1567.	X	PL080-0064	Jak się nazywają i jakie w układzie SI mają symbole jednostki siły, ciśnienia i temperatury?	Niuton (N), Paskal (Pa), Kelwin (K)	Dyna (D), Bar (b), stopień Celsusza (°C)	Pond (Po), atmosfera (at), stopień Fahrenheita (°F)	Kilogram-siła (kG), atmosfera (at), Kelwin (K)
1568.	X	PL080-0065	Jak w jednostkach podstawowych układu SI można zapisać wielkość ciśnienia 1000 hPa ?	100000 N/m <sup>2</sup>	1000000 N/m <sup>2</sup>	1000 N/m <sup>2</sup>	10000 N/m <sup>2</sup>
1569.	X	PL080-0066	Jak zmieni się promień zakrętu prawidłowego, jeżeli przy stałym przechyleniu zwiększymy prędkość dwukrotnie?	wzrośnie czterokrotnie	wzrośnie dwukrotnie	wzrośnie osmiokrotnie	nie zmieni się
1570.	X	PL080-0068	Jak zmienia się wysokość gęstościowa w sytuacji, gdy temperatura powietrza jest wyższa od standardowej wartości ISA?	Wzrasta.	Nieznacznie maleje	Nie zmienia się.	Maleje w proporcji do odwrotności gęstości względnej $\sigma$ .

1571.	X	PL080-0069	Jaka jest różnica pomiędzy korkociągiem płaskim i stromym?	większa kątowna zmiana kierunku w korkociągu płaskim	większa kątowna zmiana kierunku w korkociągu stromym	większa prędkość opadania w korkociągu płaskim	w czasie lotu pilot nie widzi żadnej różnicy
1572.	X	PL080-0072	Jaka wzorcowa wielkość ciśnienia powietrza na poziomie morza wyrażona w starych jednostkach „milimetrów słupa rtęci” odpowiada po = 1013,25 hPa?	760 mm Hg.	800 mm Hg	750 mm Hg	860 mm Hg
1573.	X	PL080-0073	Jaką nazwę nosi stosunek ciśnienia statycznego na dowolnej wysokości do wzorcowego ciśnienia na poziomie morza $\Delta p/p_0$ ?	ciśnienie względne.	ciśnienie standardowe	ciśnienie modułowe	liczba Hipokryta
1574.	X	PL080-0074	Jaką nazwę nosi stosunek gęstości powietrza na dowolnej wysokości do wzorcowej (standardowej) gęstości na poziomie morza $\sigma = \rho/\rho_0$ ?	Gęstość powietrza względna.	Stała Laplace'a	Współczynnik M&S	Współczynnik Piccarda.
1575.	X	PL080-0075	Jaką nazwę nosi stosunek temperatury powietrza na dowolnej wysokości, wyrażonej w Kelwinach (K), do wzorcowej temperatury na poziomie morza, również wyrażonej w Kelwinach (K) $\Theta = T/T_0$ ?	Bezwymiarowa temperatura względna.	Temperatura absolutna.	Stała don Pedra.	Współczynnik d'Amore'a

1576.	X	PL080-0076	Jaką wielkość ma wzorcowe (standardowe) ciśnienie statyczne na poziomie morza?	$p_o = 101325 \text{ N/m}^2 = 1013,25 \text{ hPa}$	$p_o = 100000 \text{ N/m}^2 = 1000,00 \text{ hPa}$	$p_o = 111325 \text{ N/m}^2 = 1113,25 \text{ hPa}$	$p_o = 100025 \text{ N/m}^2 = 1000,25 \text{ hPa}$
1577.	X	PL080-0077	Jaką wielkość, wyrażoną w Kelwinach (K) ma wzorcowa (standardowa) temperatura powietrza na poziomie morza?	$T_o = 288 \text{ K.}$	$T_o = 258 \text{ K.}$	$T_o = 277 \text{ K.}$	$T_o = 301 \text{ K.}$
1578.	X	PL080-0078	Jaką wielkość, wyrażoną w $\text{kg/m}^3$ , ma wzorcowa (standardowa) gęstość powietrza $\rho_{o}$ na poziomie morza?	$\rho_{o} = 1,2255 \text{ kg/m}^3.$	$\rho_{o} = 1,0000 \text{ kg/m}^3.$	$\rho_{o} = 1,0255 \text{ kg/m}^3.$	$\rho_{o} = 1,2000 \text{ kg/m}^3.$
1579.	X	PL080-0079	Jaką wielkość, wyrażoną w stopniach Celsjusza ( $^{\circ}\text{C}$ ) ma wzorcowa (standardowa) temperatura powietrza na poziomie morza?	$t = +15 \text{ }^{\circ}\text{C}$	$t = +10 \text{ }^{\circ}\text{C}$	$t = +20 \text{ }^{\circ}\text{C}$	$t = +16,5 \text{ }^{\circ}\text{C}$
1580.	X	PL080-0080	Jaki istnieje związek między wielkością temperatury powietrza $t$ wyrażonej w stopniach Celsjusza ( $^{\circ}\text{C}$ ) i temperatury $T$ wyrażonej w Kelwinach (K)?	$T = t + 273.$	$T = t + 233$	$T = t + 283$	$T = t + 373$

1581.	X	PL080-0082	Jakie główne cechy ma gruby profil w porównaniu z cieńszym przy takiej samej prędkości opływu?	większy opór i większy współczynnik siły nośnej	większy opór i mniejszy współczynnik siły nośnej	większy opór i taki sam współczynnik siły nośnej	taki sam opór i większy współczynnik siły nośnej
1582.	X	PL080-0083	Jakie parametry służą określeniu fizycznego stanu powietrza?	Ciśnienie statyczne, temperatura i gęstość.	Wilgotność i ciśnienie dynamiczne	Temperatura, gęstość i kinematyczna lepkość	Proporcje zawartości azotu i tlenu.
1583.	X	PL080-0084	Jakie przedrostki w symbolach jednostek miar SI oznaczają zwielokrotnienie o 10, 100 i 1000?	Deka- (da), hekto- (h), kilo- (k).	Kilo- (k), mega- (m), deka- (da)	Decy- (dc), hekto- (h), mega- (M)	Mega- (M), giga- (G), piko- (p)
1584.	X	PL080-0085	Jakie wielkości musimy znać w celu obliczenia przeciężenia "n" w prawidłowym zakręcie?	wystarczy znać przechylenie	musimy znać prędkość i przechylenie	musimy znać promień zakrętu i przechylenie	musimy znać prędkość, promień zakrętu i przechylenie
1585.	X	PL080-0086	Jakiemu celowi służy tzw. „mechanizacja skrzydła” (klapy, sloty, interceptory etc)?	Celem jest zmienianie współczynników aerodynamicznych w celu wywierania wpływu na osiągi (np. prędkość podejścia do lądowania)	Celem jest zwiększanie udźwigu statku powietrznego.	Celem jest zwiększanie prędkości statku powietrznego.	Celem jest zwiększanie osiągnięć przelotowych i przez to ekonomii użytkowania statku powietrznego.

1586.	X	PL080-0087	Jakim przyrządem mierzona jest wysokość rzeczywista, czyli oddalenie statku powietrznego od powierzchni ziemi?	Wysokościomierzem radiowym (radarowym).	Wysokościomierzem ciśnieniowym.	Dalmierzem optycznym.	Przyrządem DME.
1587.	X	PL080-0088	Jedną z miar stateczności dynamicznej obiektu (samolotu, śmigłowca, szybowca, lotni etc) jest „czas połówkowy”. Co to jest za wielkość?	Czas jaki upływa od odchylenia od równowagi o jakąś wielkość do chwili zmniejszenia tego odchylenia do połowy (50%).	Czas połowy okresu wahań fugoidalnych wywołanych odchyleniem.	Czas połowy okresu drgań flatterowych wywołanych wytrąceniem z równowagi.	Czas połowy okresu własnych drgań konstrukcji (struktury) obiektu.
1588.	X	PL080-0089	Jeżeli ciało wytrącone ze stanu równowagi krótkotrwałym impulsem zewnętrznym porusza się ruchem jednostajnym, to mamy do czynienia z:	równowagą obojętną	równowagą dynamiczną	równowagą stałą	równowagą chwiejną
1589.	X	PL080-0090	Jeżeli ciało wytrącone ze stanu równowagi krótkotrwałym impulsem zewnętrznym porusza się ruchem przyspieszonym zwiększając odchylenie, to mamy do czynienia z:	równowagą chwiejną	równowagą obojętną	równowagą dynamiczną	równowagą stałą
1590.	X	PL080-0091	Jeżeli dodamy do siebie opory wszystkich części płatowca (tj. skrzydeł, kadłuba, usterzenia, itd.), to otrzymana suma ta będzie:	mniejsza od oporu płatowca zmontowanego z tych części	większa od oporu płatowca zmontowanego z tych części	równa oporowi płatowca zmontowanego z tych części	do prawidłowej odpowiedzi potrzebne są dodatkowe dane z tunelu aerodynamicznego

1591.	X	PL080-0092	Jeżeli dwukrotnie zwiększymy prędkość przepływu, to siła nośna:	wzrośnie czterokrotnie	wzrośnie dwukrotnie	zmaleje dwukrotnie	zmaleje czterokrotnie
1592.	X	PL080-0093	Jeżeli dwukrotnie zwiększymy prędkość przepływu, to siła oporu:	wzrośnie czterokrotnie	wzrośnie dwukrotnie	zmaleje czterokrotnie	zmaleje czterokrotnie
1593.	X	PL080-0094	Jeżeli zmniejszymy temperaturę przepływającego powietrza, nie zmieniając kąta natarcia, powierzchni skrzydła i prędkości przepływu to:	siły aerodynamiczne na skrzydle wzrosną	siły aerodynamiczne na skrzydle zmaleją	siły aerodynamiczne na skrzydle nie zmieniają się, bo nie zależą od temperatury	doskonałość skrzydła wzrośnie
1594.	X	PL080-0095	Jeżeli zwiększymy powierzchnię statecznika poziomego to:	stateczność statyczna podłużna wzrośnie	stateczność statyczna podłużna zmaleje	sterowność podłużna wzrośnie	sterowność podłużna nie zmieni się
1595.	X	PL080-0096	Każde ciało ma swój własny, stały i niezmienny współczynnik oporu kształtu $c_x$	falsz, współczynnik oporu kształtu zależy również od ustawienia ciała	zawsze prawda	falsz, współczynnik oporu kształtu nie zależy od kształtu ciała	prawda tylko dla profili lotniczych

1596.	X	PL080-0097	Kąt natarcia dla którego $C_{x \text{ min}} = C_{x \text{ max}}$ ; zawsze jest:	mniejszy od kąta natarcia dla $C_{z/Cx} \text{ max}$	mniejszy od kąta natarcia dla optymalnego $C_x$	równy kątowi natarcia dla $C_{z \text{ min}} = 0$	większy od kąta natarcia dla $C_{z \text{ max}} = 0$
1597.	X	PL080-0098	Kąt natarcia płata o profilu wklęsło-wypukłym, dla którego nie powstaje opór indukowany ma wartość:	ujemną	dodatnią	zerową	krytyczną
1598.	X	PL080-0099	Kąt natarcia profilu to kąt zawarty między:	cięciwą geometryczną profilu i kierunkiem napływu strumienia niezaburzonego	cięciwą aerodynamiczną profilu i kierunkiem wektora prędkości lotu	cięciwą geometryczną profilu i kierunkiem wektora opadania	szkieletową profilu i kierunkiem wektora prędkości lotu
1599.	X	PL080-0100	Kąt zawarty między cięciwą geometryczną profilu i kierunkiem napływu strumienia niezaburzonego to:	kąt natarcia profilu	kąt zbieżności profilu	kąt wzniosu profilu	kąt skosu płata
1600.	X	PL080-0101	Kiedy wysokość wskazywana na ziemi przez wysokościomierz ciśnieniowy jest wysokością standardową równą elewacji lotniska?	W warunkach zgodnych z podanymi w tabeli Międzynarodowej Atmosfery Wzorcowej ISA.	W warunkach tropikalnych	Gdy wysokościomierz radiowy wskazuje 0.	W warunkach arktycznych.



1601.	X	PL080-0102	Kłapy stosuje się w celu:	zwiększenia $CZ_{max}$	zmniejszenia siły oporu na małych prędkościach	poprawienia sterowności w pełnym zakresie kątów natarcia	poprawienia stateczności w pełnym zakresie kątów natarcia
1602.	X	PL080-0103	Kompensacja aerodynamiczna steru ma za zadanie:	zmniejszenie sił używanych przez pilota	wyważenie powierzchni sterowej w pozycji neutralnej	wyważenie masowe powierzchni sterowej	zwiększenie sił używanych przez pilota
1603.	X	PL080-0104	Kompensacja aerodynamiczna steru nazywa się również wyważeniem aerodynamicznym steru.	PRAWDA	FAŁSZ	prawda, ale tylko wtedy, jeżeli nie zastosowano wyważenia masowego steru	prawda, ale tylko wtedy, jeżeli nie zastosowano klapy wyważającej
1604.	X	PL080-0105	Korkociąg płaski jest:	bardziej niebezpieczny od stromego	nieznacznie mniej niebezpieczny od stromego	tak samo niebezpieczny jak korkociąg stromy	dużo mniej niebezpieczny od stromego
1605.	X	PL080-0106	Krytyczna prędkość flatteru jest to prędkość, dla której:	siły wzbudzające drgania są równe siłom tłumiącym	siły wzbudzające drgania są większe od sił tłumiących	siły wzbudzające drgania są mniejsze od sił tłumiących	zanikają siły tłumiące drgania samowzbudne

1606.	X	PL080-0107	Którą oś układu współrzędnych nazywamy osią pionową?	oś OZ?	oś OX?	oś OY?	takiej nazwy nie używa się
1607.	X	PL080-0108	Którą oś układu współrzędnych nazywamy osią podłużną?	oś OX?	oś OY?	oś OZ?	takiej nazwy nie używa się
1608.	X	PL080-0109	Którą oś układu współrzędnych nazywamy osią poprzeczną?	oś OY?	oś OZ?	oś OX?	takiej nazwy nie używa się
1609.	X	PL080-0110	Które urządzenia nie są zaliczane do mechanizacji skrzydła?	zwiększające CZmax poprzez zmniejszenie przepływu indukowanego, np. winglety	przeszkadzające odrywaniu się strug powietrza na grzbiecie skrzydła na małych kątach natarcia	wysklepiające profil mało wysklepiony na mocno wysklepiony	powiększające powierzchnię skrzydła
1610.	X	PL080-0112	Który opis wielkości fizycznej charakteryzuje energię potencjalną?	- iloczyn ciężaru i wysokości ciała- jednostka dżul [J]	- iloczyn masy i wysokości ciała- jednostka dżul [J]	- iloczyn ciężaru i wysokości ciała- jednostka wat [W]	- iloczyn masy i wysokości ciała- jednostka wat [W]

1611.	X	PL080-0116	Linia krzywa przedstawiająca kształt skrzydeł widzianych z góry to:	obrys skrzydła	obrys profilu	szkieletowa skrzydła	szkieletowa profilu
1612.	X	PL080-0117	Linia łącząca noski profilu płata lotniczego to:	geometryczna krawędź natarcia	geometryczna krawędź splywu	geometryczna cięciwa aerodynamiczna	szkieletowa płata
1613.	X	PL080-0118	Linia łącząca ostrza (splywy) profilu płata lotniczego to:	geometryczna krawędź splywu	geometryczna krawędź natarcia	geometryczna cięciwa aerodynamiczna	szkieletowa płata
1614.	X	PL080-0119	Linia łącząca środki okręgów wpisanych w obrys profilu lotniczego nosi nazwę:	szkieletowa	strzałka ugięcia	cięciwa profilu	grubość profilu
1615.	X	PL080-0121	Lot odbywa się na kącie natarcia, dla którego współczynnik siły oporu 'Cx' ma wartość minimalną: $\alpha = \alpha_{min}$ . W wyniku niewielkiego zwiększenia kąta natarcia:	procentowe zwiększenie "Cz" będzie większe od procentowego zwiększenia "Cx"	procentowe zwiększenie "Cx" będzie większe od procentowego zwiększenia "Cz"	procentowe zwiększenie "Cx" będzie takie same jak procentowe zwiększenia "Cz"	doskonałość pławca nie zmieni się

1616.	X	PL080-0122	Lotki typu „Fryze” stosuje się w celu:	zniwelowania momentu oporowego lotek	zwiększenia momentu przechylającego	zmniejszenia oporu szczelinowego	zmniejszenia oporu kształtu podczas wychylania lotek
1617.	X	PL080-0123	Lotki zaprojektowane są w celu obracania płatowca względem:	osi OX <sub>1</sub>	osi OY <sub>1</sub>	osi OZ <sub>1</sub>	osi OZ <sub>1</sub> i osi OY <sub>1</sub>
1618.	X	PL080-0124	Maksymalna dopuszczalna prędkość lotu 'VNE' to:	największa prędkość, z jaką można wykonywać lot w powietrzu spokojnym	prędkość, do jakiej nie przewiduje się ograniczeń użytkowania statku powietrznego zgodnie z jego przeznaczeniem	maksymalna prędkość, przy której można jeszcze użyć pełnych wychyleń sterów bez przekroczenia maksymalnego przeciążenia	maksymalna prędkość lotu w atmosferze, w której dochodzi do gwałtownych zmian prędkości pionowej otaczającego powietrza
1619.	X	PL080-0125	Maksymalna doskonałość profilu:	jest stałą charakterystyczną dla profilu i odpowiada wartości (C <sub>z</sub> /C <sub>x</sub> ) <sub>max</sub>	zmienia się w zależności od kąta natarcia	zawsze rośnie przy zwiększaniu kąta natarcia	zawsze rośnie przy zmniejszaniu kąta natarcia
1620.	X	PL080-0126	Maksymalna prędkość lotu w atmosferze, w której dochodzi do gwałtownych zmian prędkości pionowej otaczającego powietrza oznaczana jest:	$V_{RA}$	$V_{NE}$	$V_{NO}$	$V_A$

1621.	X	PL080-0127	Maksymalna prędkość, przy której można jeszcze użyć pełnych wychyleń sterów bez przekroczenia maksymalnego przeciążenia oznaczana jest:	$V_{A}$	$V_{RA}$	$V_{NE}$	$V_{NO}$
1622.	X	PL080-0128	Mechanizację skrzydła stosuje się w celu:	zwiększenia $CZ_{max}$	zmniejszenia siły oporu na małych prędkościach	poprawienia sterowności w pełnym zakresie kątów natarcia	poprawienia stateczności w pełnym zakresie kątów natarcia
1623.	X	PL080-0129	Minimalną wartość współczynnika siły oporu $C_x$ otrzymujemy dla kąta natarcia $\alpha = 0^\circ$	prawda tylko dla profili symetrycznych	zawsze prawda	zawsze fałsz	prawda tylko dla profili niesymetrycznych
1624.	X	PL080-0130	Moment aerodynamiczny mierzony względem środka aerodynamicznego w zakresie prędkości użytkowych:	prawie nie zależy od kąta natarcia, ale jest proporcjonalny do kwadratu prędkości lotu	jest proporcjonalny do kąta natarcia i kwadratu prędkości lotu	prawie nie zależy od kąta natarcia i prędkości lotu	jest stały i nie zależy od kąta natarcia i prędkości lotu
1625.	X	PL080-0132	Moment oporowy lotek powstaje ponieważ:	siła oporu na lotce wychylonej w dół jest większa od siły oporu na lotce wychylonej w górę	siła oporu na lotce wychylonej w dół jest mniejsza od siły oporu na lotce wychylonej w górę	wychyleniom lotek towarzyszy powstanie momentu zawiasowego, który powoduje moment oporowy lotek	wychyleniom lotek towarzyszy na obu skrzydłach zwiększenie oporu indukowanego

1626.	X	PL080-0133	Na dolnej powierzchni płata o skończonym wydłużeniu strugi powietrza opływające go odchylają się w stronę końca płata o kąt, którego wartość jest:	tym większa im bliżej końca płata	tym większa im bliżej środka płata	stała w każdym punkcie rozpiętości, ale zależy od kąta natarcia	stała w każdym punkcie rozpiętości, ale zależy od prędkości lotu
1627.	X	PL080-0134	Na górnej powierzchni płata o skończonym wydłużeniu strugi powietrza opływające go odchylają się w stronę środka płata o kąt, którego wartość jest:	tym większą im większy kąt natarcia	tym mniejszą im większy kąt natarcia	stałą, nie zależną od kąta natarcia	stałą, ale zależną od prędkości lotu
1628.	X	PL080-0135	Na jakiej wysokości nad poziomem morza względna gęstość powietrza jest w atmosferze wzorcowej równa jednej czwartej gęstości na poziomie morza, tj. $\sigma = 0,25$ ?	12200 m.	11000 m	10000 m	13330 m
1629.	X	PL080-0136	Na jakiej wysokości nad poziomem morza względna gęstość powietrza jest w atmosferze wzorcowej równa $\sigma = 1$ ?	0 m.	100 m	-10 m	17,5 m
1630.	X	PL080-0137	Na jakiej wysokości nad poziomem morza względna gęstość powietrza w atmosferze wzorcowej jest połówkowa, tj. równa $\sigma = 0,5$ ?	6700 m.	10000 m	5500 m	6000 m

1631.	X	PL080-0138	Na jakiej wysokości statyczne ciśnienie względne jest równe połowie ciśnienia statycznego na poziomie morza ( $\Delta = 0,5$ )?	5500 m.	4000 m	4500 m	3600 m
1632.	X	PL080-0139	Na płacie o skończonym wydłużeniu strugi powietrza opływające go:	- odchylają się w stronę środka płata na górnej powierzchni - odchylają się w stronę końca płata na dolnej powierzchni	- odchylają się w stronę środka płata na dolnej powierzchni - odchylają się w stronę końca płata na górnej powierzchni	- odchylają się w stronę środka płata na górnej i dolnej powierzchni	- odchylają się w stronę końca płata na górnej i dolnej powierzchni
1633.	X	PL080-0141	Największa odległość między górnym i dolnym obrysem profilu (prostopadła do cięciwy) to:	grubość profilu	wysokość profilu	grubość względna profilu	wysokość względna profilu
1634.	X	PL080-0142	Największa prędkość, z jaką można wykonywać lot w powietrzu spokojnym oznaczana jest:	$V_{NE}$	$V_{NO}$	$V_A$	$V_{RA}$
1635.	X	PL080-0143	Niekorzystny moment obrotowy względem osi OZ, który powstaje w wyniku wychylenia lotek o ten sam kąt w przeciwne strony nazywamy:	momentem oporowym lotek	moment przechylającym lotek	momentem holendrowania	momentem zawiasowym lotek

1636.	X	PL080-0144	Niestateczność holendrowania to jeden z rodzajów niestateczności:	dynamicznej bocznej	statycznej kierunkowej	dynamicznej poprzecznej	dynamicznej kierunkowej
1637.	X	PL080-0145	Niestateczność spiralna to jeden z rodzajów niestateczności:	dynamicznej bocznej	statycznej podłużnej	dynamicznej poprzecznej	dynamicznej kierunkowej
1638.	X	PL080-0146	Niewielkie zwiększanie kąta natarcia $\alpha; = \alpha$ ; optymalne powoduje:	zwiększanie ' $C_{x}$ ' oraz ' $C_{z}$ '	zmniejszanie ' $C_{x}$ ' oraz ' $C_{z}$ '	zwiększanie ' $C_{x}$ ' oraz zmniejszanie ' $C_{z}$ '	zwiększanie ' $C_{z}$ ' oraz zmniejszanie ' $C_{x}$ '
1639.	X	PL080-0147	Oblodzenie powierzchni nośnych powoduje:	zwiększenie prędkości minimalnej	zwiększenie siły nośnej	zmniejszenie prędkości opadania	zmniejszenie siły oporu
1640.	X	PL080-0148	Obrót płatowca względem osi OX realizowany jest za pomocą:	lotek	usterzenia wysokości	usterzenia kierunku	klap



1641.	X	PL080-0149	Obrót płatowca względem osi OY realizowany jest za pomocą:	usterzenia wysokości	usterzenia kierunku	klap	lotek
1642.	X	PL080-0150	Obrót płatowca względem osi OZ realizowany jest za pomocą:	usterzenia kierunku	klap	lotek	usterzenia wysokości
1643.	X	PL080-0152	Opór ciała poruszającego się w powietrzu zależy od:	współczynnika oporu, powierzchni odniesienia, gęstości powietrza kwadratu prędkości lotu	współczynnika siły nośnej, oporu kształtu i powierzchni nośnej	współczynnika oporu i ciśnienia całkowitego	mocy silnika i prędkości lotu
1644.	X	PL080-0153	Opór indukowany wzrasta, gdy:	maleje wydłużenie płata	wzrasta rozpiętość skrzydła	maleje cięciwa profilu	maleje grubość profilu
1645.	X	PL080-0154	Opór interferencyjny powstaje w wyniku:	wzajemnego zaburzania opływu przez części sąsiadujące ze sobą	wzajemnego interferowania oporów szczelinowych powstających na płatowcu	powstawania wirów na końcach skrzydeł	interferencji falowej w przepływach poddźwiękowych

1646.	X	PL080-0155	Opór kształtu zależy tylko od kształtu opływającego ciała.	falsz, opór kształtu zależy również od ustawienia ciała	zawsze prawda	falsz, opór kształtu nie zależy od kształtu ciała	prawda tylko dla profili lotniczych
1647.	X	PL080-0157	Opór tarcia profilu lotniczego na użytkowych kątach natarcia jest najmniejszy w przypadku opływu:	laminarnego	burzliwego	turbulentnego	Lilienthala
1648.	X	PL080-0158	Opór tarcia przepływu laminarnego w stosunku do oporu tarcia w przepływie turbulentnym jest:	mniejszy	zawsze większy	taki sam dla idealnie czystych powierzchni, w innych przypadkach większy	zawsze taki sam
1649.	X	PL080-0159	Opór, który jest wynikiem zawirowań na końcach płata lotniczego spowodowanych wyrównywaniem ciśnienia na górnej i dolnej powierzchni nosi nazwę:	oporu indukowanego	oporu interferencyjnego	oporu falowego	oporu wirowego
1650.	X	PL080-0160	Płytowe usterzenie wysokości jednocześnie spełnia rolę statecznika poziomego i steru wysokości.	PRAWDA	FAŁSZ	prawda, ale tylko w przypadku, gdy płatowiec jest niestateczny statycznie	prawda, ale tylko w przypadku, gdy płatowiec jest niestateczny dynamicznie

1651.	X	PL080-0161	Po przekroczeniu krytycznej prędkości rozbieżności skrętnej skrzydła następuje:	ukręcenie skrzydła	flutter	buffeting	odwrotne działanie lotek
1652.	X	PL080-0162	Po wychyleniu lotki w górę podczas lotu z dużą prędkością powstaje:	moment skręcający skrzydło, który powoduje wzrost kąta natarcia skrzydła	moment skręcający skrzydło, który powoduje zmniejszenie kąta natarcia skrzydła	dodatkowa siła nośna, która powoduje tylko ugięcie skrzydła, bez wpływu na skręcenie	dodatkowa siła nośna, która powoduje tylko przechylenie, bez wpływu na skręcenie i ugięcie skrzydła
1653.	X	PL080-0163	Podczas zjawiska autorotacji, skrzydło, które opływane jest pod większym kątem natarcia:	wytwarza mniejszą siłę nośną od skrzydła na mniejszym kącie natarcia	wytwarza większą siłę nośną od skrzydła na mniejszym kącie natarcia	wytwarza taką samą siłę nośną jak skrzydło na mniejszym kącie natarcia	nie wytwarza siły nośnej, tylko siłę oporu
1654.	X	PL080-0164	Położenie środka parcia na profilu klasycznym niesymetrycznym wraz ze wzrostem kąta natarcia:	przesuwa się do przodu	przesuwa się do tyłu	jest stałe i nie zależy od prędkości lotu	jest stałe, ale zależy od prędkości lotu
1655.	X	PL080-0165	Położenie środka parcia na profilu samostatecznym wraz ze wzrostem kąta natarcia:	przesuwa się do tyłu	jest stałe	przesuwa się do przodu	jest stałe, ale zależy od prędkości lotu

1656.	X	PL080-0166	Poszerzaczce stosuje się w celu:	zmniejszenia $V_{\min}$	zmniejszenia siły oporu na małych prędkościach	poprawienia sterowności w pełnym zakresie kątów natarcia	poprawienia stateczności w pełnym zakresie kątów natarcia
1657.	X	PL080-0167	Powierzchnia nośna skrzydła to:	powierzchnia ograniczona obrysem skrzydła	powierzchnia dolnej płaszczyzny skrzydła	iloczyn rozpiętości skrzydła i szerokości profilu $S=b \cdot c$	iloczyn średniej cięciwy geometrycznej i wydłużenia skrzydła $S=l \cdot C_s$
1658.	X	PL080-0168	Powodem wyżsizgu w zakręcie może być:	za małe przechylenie lub za duża prędkość kątowna zakrętu	za duże przechylenie lub za mała prędkość kątowna zakrętu	za duże przechylenie lub za duża prędkość kątowna zakrętu	za małe przechylenie lub za mała prędkość kątowna zakrętu
1659.	X	PL080-0169	Powodem ześlizgu w zakręcie może być:	za duże przechylenie lub za mała prędkość kątowna zakrętu	za duże przechylenie lub za duża prędkość kątowna zakrętu	za małe przechylenie lub za mała prędkość kątowna zakrętu	za małe przechylenie lub za duża prędkość kątowna zakrętu
1660.	X	PL080-0170	Prędkość brutalnego sterowania ' $V_A$ ' to:	maksymalna prędkość, przy której można jeszcze użyć pełnych wychyleń sterów bez przekroczenia maksymalnego przeciążenia	maksymalna prędkość lotu w atmosferze, w której dochodzi do gwałtownych zmian prędkości pionowej otaczającego powietrza	największa prędkość, z jaką można wykonywać lot w powietrzu spokojnym	prędkość, do jakiej nie przewiduje się ograniczeń użytkowania szybowca zgodnie z jego przeznaczeniem

1661.	X	PL080-0172	Prędkość lotu w burzliwej atmosferze ' $V_{RA}$ ' to:	maksymalna prędkość lotu w atmosferze, w której dochodzi do gwałtownych zmian prędkości pionowej otaczającego powietrza	największa prędkość, z jaką można wykonywać lot w powietrzu spokojnym	prędkość, do jakiej nie przewiduje się ograniczeń użytkowania szybowca zgodnie z jego przeznaczeniem	maksymalna prędkość, przy której można jeszcze użyć pełnych wychyleń sterów bez przekroczenia maksymalnego przeciążenia
1662.	X	PL080-0176	Profile laminarne to profile, w których:	maksymalna grubość profilu znajduje się w przedziale 50%-70% cięciwy	maksymalna grubość profilu znajduje się w przedziale 20%-40% cięciwy	dla średnich i dużych prędkości nie następuje przejście z opływu laminarnego w turbulentny	punkt przejścia z opływu turbulentnego w laminarny następuje w tylnej części profilu
1663.	X	PL080-0177	Prosta łącząca środek krzywizny noska profilu z ostrzem (splywem) profilu to:	cięciwa geometryczna profilu	cięciwa aerodynamiczna profilu	średnia cięciwa aerodynamiczna	średnia grubość profilu
1664.	X	PL080-0178	Przeciągnięcie dynamiczne różni się od statycznego tym, że podczas przeciągnięcia dynamicznego:	następuje szybka zmiana kąta natarcia skrzydła	następuje powolna zmiana kąta natarcia skrzydła	szybowiec pozostaje stateczny dynamicznie	szybowiec pozostaje stateczny statycznie
1665.	X	PL080-0179	Przeciągnięcie statyczne charakteryzuje się:	powolną zmianą kąta natarcia skrzydła	gwałtowną zmianą kąta natarcia skrzydła	zachowywaniem stateczności statycznej	zwiększeniem stateczności statycznej

1666.	X	PL080-0181	Przepływ powietrza wokół końcówek skrzydła spowodowany wyrównywaniem ciśnienia na górnej i dolnej powierzchni wytwarza wiry, które:	są tym większe im większa jest siła nośna na skrzydle	są tym większe im większa jest prędkość lotu	są tym większe im mniejsza jest siła nośna na skrzydle	są tym większe im mniejszy jest kąt natarcia skrzydła
1667.	X	PL080-0182	Przesunięcie środka ciężkości do przodu:	zmniejsza szansę korkociągu płaskiego	zwiększa szansę korkociągu płaskiego	ułatwia wprowadzenie w korkociąg	utrudnia wyprowadzenie z korkociągu
1668.	X	PL080-0183	Przesunięcie środka ciężkości do tyłu:	ułatwia wprowadzenie w korkociąg	utrudnia wprowadzenie w korkociąg	zmniejsza szansę korkociągu płaskiego	ułatwia wyprowadzenie z korkociągu
1669.	X	PL080-0184	Przy wzroście kąta wzniosu skrzydeł:	wzrasta różnica sił nośnych wytwarzanych na obu skrzydłach podczas ślizgu	sterowność poprzeczna rośnie	stateczność statyczna poprzeczna maleje	prędkość minimalna maleje
1670.	X	PL080-0185	Przy wzroście przechylenia w zakręcie prawidłowym przeciążenie:	wzrasta	maleje	nie zmienia się	przeciążenie nie zależy od przechylenia, tylko od prędkości

1671.	X	PL080-0186	Przyczyną zjawiska trzepotania usterzeń jest wystąpienie:	rezonansu pomiędzy drganiami zaburzonych strug zaskrzydłowych z drganiami własnymi powierzchni sterowych	drgań giętno-skrętnych usterzenia	flutteru usterzenia	zjawiska zwanego dywergencją skrętną usterzenia
1672.	X	PL080-0187	Przyrost siły nośnej na usterzeniu wysokości '&Delta;PZH' wywołany wychyleniem drążka ma wartość:	dodatnią gdy oddamy drążek „od siebie”	ujemną gdy oddamy drążek „od siebie”	zawsze dodatnią	zawsze ujemną
1673.	X	PL080-0188	Punkt na obrysie profilu, który jest położony najdalej w kierunku przeciwnym do kierunku lotu to:	ostrze (splyw) profilu	nosek profilu	tył profilu	czoło profilu
1674.	X	PL080-0189	Punkt na obrysie profilu, który jest wysunięty najdalej w stronę napływających strug powietrza to:	nosek profilu	ostrze (splyw) profilu	strzałka profilu	czoło profilu
1675.	X	PL080-0191	Punkt, w którym linia działania wypadkowej siły aerodynamicznej przecina cięciwę profilu to:	środek parcia	środek aerodynamiczny	środek profilu	środek geometryczny

1676.	X	PL080-0192	Punkt, względem którego moment aerodynamiczny nie zależy od kąta natarcia (w dużym przedziale zmian kąta natarcia) to:	środek aerodynamiczny	środek parcia	środek profilu	środek geometryczny
1677.	X	PL080-0193	Różnica przyrostów sił oporu powstałych w wyniku wychylenia lotek o ten sam kąt, ale w przeciwne strony powoduje powstanie:	niekorzystnego momentu odchylającego	korzystnego momentu wychylającego	niekorzystnego momentu przechylającego	korzystnego momentu odchylającego
1678.	X	PL080-0194	Różnicowe wychylenie lotek stosuje się w celu:	znielowania momentu oporowego lotek	zwiększenia momentu przechylającego	zmniejszenia momentu zawiasowego lotek	zmniejszenia sił niezbędnych do wychylenia lotek
1679.	X	PL080-0195	Ruch statku powietrznego podczas lotu opisywany jest za pomocą:	trzech osi współrzędnych $Ox$ , $Oy$ , $Oz$	dwóch osi współrzędnych $Ox$ oraz $Oy$	jednej osi współrzędnych $Ox$	czterech osi współrzędnych $Ow$ , $Ox$ , $Oy$ , $Oz$
1680.	X	PL080-0196	Siła oporu skrzydła przemieszczającego się w fazie autorotacji w dół jest:	większa od siły oporu na skrzydle przeciwnym	dużo mniejsza od siły oporu na skrzydle przeciwnym	taka sama jak siła oporu na skrzydle przeciwnym	nieznacznie mniejsza od siły oporu na skrzydle przeciwnym



1681.	X	PL080-0197	Siła wytworzona w wyniku różnicy ciśnień przed i za opływającym przez powietrze ciałem nosi nazwę:	siła oporu kształtu	siła oporu tarcia	siła oporu indukowanego	siła oporu interferencyjnego
1682.	X	PL080-0201	Siły aerodynamiczne zależą od gęstości powietrza. Jak się zmieniają, gdy gęstość maleje?	maleją proporcjonalnie do malejącej gęstości	rosną odwrotnie proporcjonalnie do malejącej gęstości	pozostają takie same, niezależnie od gęstości powietrza	zmieniają się proporcjonalnie do kwadratu wielkości gęstości
1683.	X	PL080-0202	Sloty stosuje się w celu:	zwiększenia $C_{Zmax}$	zmniejszenia siły oporu na małych prędkościach	poprawienia sterowności w pełnym zakresie kątów natarcia	poprawienia stateczności w pełnym zakresie kątów natarcia
1684.	X	PL080-0203	Statecznik pionowy odpowiada głównie za stateczność:	kierunkową	podłużną	poprzeczną	pionową
1685.	X	PL080-0204	Statecznik poziomy odpowiada głównie za stateczność:	podłużną	poprzeczną	poziomą	kierunkową

1686.	X	PL080-0205	Stateczność dynamiczna boczna dotyczy:	odchylania i przechylenia	tylko pochylania	tylko przechylenia	tylko odchylania
1687.	X	PL080-0206	Stateczność dynamiczna podłużna dotyczy:	pochylania	przechylenia	odchylania	odchylania i przechylenia
1688.	X	PL080-0207	Stateczność dynamiczną boczna można nazwać inaczej:	statecznością holendrowania	statecznością kierunkową	statecznością poprzeczną	statecznością dynamiczną podłużną
1689.	X	PL080-0208	Stateczność statyczna kierunkowa dotyczy:	odchylania	odchylania i przechylenia	pochylania	przechylenia
1690.	X	PL080-0209	Stateczność statyczna podłużna dotyczy:	pochylania	przechylenia	odchylania	odchylania i przechylenia

1691.	X	PL080-0210	Stateczność statyczna poprzeczna dotyczy:	przechylania	odchylania	odchylania i przechylania	pochylania
1692.	X	PL080-0211	Stosunek drogi S przebytej w czasie t do czasu t to:	prędkość średnia	przyspieszenie średnie	prędkość chwilowa	przyspieszenie chwilowe
1693.	X	PL080-0212	Stosunek powierzchni nośnej skrzydła do jego rozpiętości S/b, jest to:	średnia cięciwa geometryczna	wydłużenie skrzydła	zbieżność skrzydła	skos skrzydła
1694.	X	PL080-0213	Stosunek zmiany wartości prędkości w czasie t do czasu t to:	przyspieszenie średnie	droga przebyta przez ciało w czasie t	zmiana energii kinetycznej ciała	przyspieszenie chwilowe
1695.	X	PL080-0214	Strzałka profilu to:	największa odległość między linią szkieletową i cięciwą profilu	najmniejsza odległość między linią szkieletową i cięciwą profilu	największa odległość między górnym i dolnym obrysem profilu	największa odległość między górnym obrysem profilu i cięciwą aerodynamiczną

1696.	X	PL080-0215	Szkieletowa profilu to:	linia łącząca środki okręgów wpisanych w obrys profilu lotniczego	linia prosta łącząca nosek profilu z ostrzem (splywem) profilu lotniczego	linia łącząca noski profili płata lotniczego	linia łącząca ostrza profili płata lotniczego
1697.	X	PL080-0216	Średnie przyśpieszenie kątowe '&epsilon;sr' w ruchu obrotowym jest:	-wprost proporcjonalne do przyrostu prędkości kątowej w czasie pomiaru - odwrotnie proporcjonalne do czasu pomiaru	-wprost proporcjonalne do przyrostu prędkości kątowej w czasie pomiaru - wprost proporcjonalne do czasu pomiaru	-odwrotnie proporcjonalne do przyrostu prędkości kątowej w czasie pomiaru -odwrotnie proporcjonalna do czasu pomiaru	-odwrotnie proporcjonalne do przyrostu prędkości kątowej w czasie pomiaru -wprost proporcjonalne do czasu pomiaru
1698.	X	PL080-0217	Środek aerodynamiczny to punkt:	względem którego moment aerodynamiczny nie zależy od kąta natarcia (w dużym przedziale zmian kąta natarcia)	w którym linia działania wypadkowej siły aerodynamicznej przecina cięciwę profilu	równoodległy od noska i ostrza (splywu) profilu	który w dużym przedziale zmian kąta natarcia pokrywa się z geometrycznym środkiem profilu
1699.	X	PL080-0218	Środek aerodynamiczny wraz ze wzrostem kąta natarcia:	w dużym zakresie zmian kąta natarcia nie zmienia swojego położenia	przesuwa się do przodu	przesuwa się do tyłu	nie zmienia swojego położenia w pełnym zakresie zmian kąta natarcia
1700.	X	PL080-0219	Środek parcia to punkt:	w którym linia działania wypadkowej siły aerodynamicznej przecina cięciwę profilu	względem którego moment aerodynamiczny nie zależy od kąta natarcia (w dużym przedziale zmian kąta natarcia)	równoodległy od noska i ostrza (splywu) profilu	który w dużym przedziale zmian kąta natarcia pokrywa się z geometrycznym środkiem profilu

1701.	X	PL080-0220	Tłumienie zmian parametrów lotu ma wpływ na:	równowagę dynamiczną	równowagę statyczną stałą	równowagę statyczną chwiejną	równowagę statyczną obojętną
1702.	X	PL080-0221	Trzepotanie usterzeń to inaczej:	buffeting	drżania giętno-skrętne	flutter lotkowy	flutter usterzenia
1703.	X	PL080-0222	Ujemny skos skrzydła powoduje:	zmniejszenie stateczności statycznej podłużnej	zwiększenie stateczności statycznej podłużnej	zmniejszenie stateczności statycznej podłużnej na dodatnich kątach natarcia, a zwiększenie na ujemnych	zwiększenie stateczności statycznej podłużnej na dodatnich kątach natarcia, a zmniejszenie na ujemnych
1704.	X	PL080-0223	Usterzenie kierunku zaprojektowane jest w celu obracania płatowca względem:	osi OZ	osi OX	osi OY	osi OX i osi OY
1705.	X	PL080-0224	Usterzenie wysokości zaprojektowane jest w celu obracania płatowca względem:	osi OY	osi OZ	osi OX	osi OZ i osi OX

1706.	X	PL080-0225	W celu zlikwidowania momentu oporowego lotek z reguły stosuje się:	różnicowe wychylenie lotek	dodatkowe wychylenia klapo-lotek	wchylenie lotek o dokładnie ten sam kąt	jak najmniejsze wychylenia lotek
1707.	X	PL080-0226	W codziennym życiu spotykamy się ze stanem równowagi:	- stałej ; - obojętnej; - chwiejnej	- stałej ; - chwiejnej; - ruchomej	- stałej ; - obojętnej; - ruchomej	- nieobojętnej; - obojętnej; - chwiejnej
1708.	X	PL080-0227	W jakich warunkach wysokość gęstościowa jest równa wysokości standardowej wg atmosfery ISA?	W warunkach zgodnych z tabelą Międzynarodowej Atmosfery Wzorcowej ISA.	W warunkach tropikalnych.	W warunkach arktycznych	Gdy wysokość standardowa jest równa wysokości elewacji lotniska
1709.	X	PL080-0228	W jakiej proporcji do gęstości powietrza są zależne siły aerodynamiczne na profilu lotniczym?	Wprost proporcjonalnie.	Odwrotnie proporcjonalnie.	W proporcji do kwadratu gęstości.	Są od gęstości powietrza niezależne.
1710.	X	PL080-0229	W której grupie znajduje się urządzenie, które nie służy do zmniejszania sił, jakie pilot musi wywierać na drążek sterowy?	- wyważenie masowe; - klapka wyważająca	- fletner; - trymer	- wyważenie aerodynamiczne; - wyważenie sprężynowe	- wzmacniacz hydrauliczny; - klapka odciążająca

1711.	X	PL080-0230	W normalnych warunkach lotu siły na sterownicach są :	zawsze odpowiednio proporcjonalne do zmian ruchu lub zmian stanu lotu	zawsze odpowiednio proporcjonalne do wysokości i prędkości lotu	niezależne od prędkości lotu	niezależne od wywołanych zmian ruchu lub zmian stanu lotu
1712.	X	PL080-0231	W profilach o normalnym, łukowatym kształcie linii szkieletowej, przy wzroście kąta natarcia wypadkowa siła aerodynamiczna:	przesuwa się wzdłuż cięciwy do przodu	przesuwa się wzdłuż cięciwy do tyłu	dla $\alpha \leq 0$ przesuwają się wzdłuż cięciwy do przodu, a dla $\alpha > 0$ przesuwają się wzdłuż cięciwy do tyłu	nie przesuwają się wzdłuż cięciwy
1713.	X	PL080-0232	W profilach samostatecznych, przy wzroście kąta natarcia wypadkowa siła aerodynamiczna:	przesuwa się wzdłuż cięciwy do tyłu	dla $\alpha \leq 0$ przesuwają się wzdłuż cięciwy do przodu, a dla $\alpha > 0$ przesuwają się wzdłuż cięciwy do tyłu	nie przesuwają się wzdłuż cięciwy	przesuwają się wzdłuż cięciwy do przodu
1714.	X	PL080-0233	W profilach symetrycznych dla kąta natarcia $\alpha = 0^\circ$ :	cięciwa geometryczna profilu pokrywa się z cięciwą aerodynamiczną profilu	cięciwa geometryczna profilu nie pokrywa się z cięciwą aerodynamiczną profilu	cięciwa geometryczna profilu pokrywa się ze średnią cięciwą aerodynamiczną profilu	cięciwa geometryczna profilu nie pokrywa się ze średnią cięciwą aerodynamiczną profilu
1715.	X	PL080-0234	W profilach symetrycznych, przy wzroście kąta natarcia wypadkowa siła aerodynamiczna:	nie przesuwają się wzdłuż cięciwy	przesuwają się wzdłuż cięciwy do przodu	przesuwają się wzdłuż cięciwy do tyłu	dla $\alpha \leq 0$ przesuwają się wzdłuż cięciwy do przodu, a dla $\alpha > 0$ przesuwają się wzdłuż cięciwy do tyłu

1716.	X	PL080-0235	W rozwiązaniu konwencjonalnym usterzenie pionowe składa się ze:	-statecznika pionowego stanowiącego przednią, nieruchomą część-steru kierunku stanowiącego tylną ruchomą część	-statecznika pionowego stanowiącego przednią, nieruchomą część-steru wysokości stanowiącego tylną ruchomą część	-statecznika pionowego stanowiącego tylną, nieruchomą część-steru kierunku stanowiącego przednią ruchomą część	-statecznika pionowego stanowiącego przednią, ruchomą część-steru kierunku stanowiącego tylną nieruchomą część
1717.	X	PL080-0236	W rozwiązaniu konwencjonalnym usterzenie wysokości składa się ze:	-statecznika poziomego stanowiącego przednią, nieruchomą część-steru wysokości stanowiącego tylną ruchomą część	-statecznika pionowego stanowiącego przednią, nieruchomą część-steru wysokości stanowiącego tylną ruchomą część	-statecznika poziomego stanowiącego tylną, nieruchomą część-steru wysokości stanowiącego przednią ruchomą część	-statecznika poziomego stanowiącego przednią, ruchomą część-steru wysokości stanowiącego tylną nieruchomą część
1718.	X	PL080-0237	W układzie współrzędnych opisującym ruch statku powietrznego podczas lotu oś OX? nazywamy:	osią podłużną	osią poprzeczną	osią pionową	osią poziomą
1719.	X	PL080-0238	W układzie współrzędnych opisującym ruch statku powietrznego podczas lotu oś OY? nazywamy:	osią poprzeczną	osią pionową	osią poziomą	osią podłużną
1720.	X	PL080-0239	W układzie współrzędnych opisującym ruch statku powietrznego podczas lotu oś OZ? nazywamy:	osią pionową	osią poziomą	osią podłużną	osią poprzeczną



1721.	X	PL080-0240	W ustalonym locie pilot wychyla drążek sterowy w prawo. Zakładając, że lotki wychyła się o ten sam kąt, prawdziwe będzie stwierdzenie:	siła oporu na lotce wychylonej w dół będzie większa od siły oporu na drugiej lotce	siła oporu na lotce wychylonej w dół będzie mniejsza od siły oporu na drugiej lotce	siły oporu na obu lotkach wzrosną o tą samą wartość	siły oporu na obu lotkach zmaleją o tą samą wartość
1722.	X	PL080-0241	W wyniku wychylenia lotek w górę i w dół o ten sam kąt powstaje:	niekorzystny moment oporowy lotek	korzystny moment oporowy lotek	niekorzystny moment przechylający	korzystny moment odchylający
1723.	X	PL080-0242	W wyniku zastosowania na końcówkach skrzydeł tak zwanych wingletów maleje opór:	indukowany	interferencyjny	kształtu	szczelinowy
1724.	X	PL080-0243	Warstwa przyścienna profilu lotniczego to warstwa w której:	prędkość cząsteczek powietrza jest mniejsza od prędkości przepływu	zachodzi przejście z opływu turbulentnego w laminarny	przepływ ma charakter laminarny	przepływ ma charakter turbulentny
1725.	X	PL080-0245	Wartość współczynnika siły nośnej $C_z$ dla krytycznego kąta natarcia $\alpha_{kr}$ przyjmuje wartość maksymalną.	zawsze prawda	zawsze fałsz	prawda tylko dla profili symetrycznych	fałsz tylko dla profili symetrycznych

1726.	X	PL080-0246	Wartość współczynnika siły oporu $C_x$ dla krytycznego kąta natarcia ' $\alpha_{kr}$ ' przyjmuje wartość maksymalną.	zawsze fałsz	zawsze prawda	prawda tylko dla profili symetrycznych	fałsz tylko dla profili symetrycznych
1727.	X	PL080-0248	Wewnętrzna kompensacja aerodynamiczna steru odbywa się poprzez zastosowanie:	przepony, która jednocześnie zmniejsza opór szczelinowy	dotatkowej powierzchni sterowej przed osią obrotu steru	klapki dociążającej	klapki odciążającej
1728.	X	PL080-0250	Wraz ze wzrostem wysokości gęstość powietrza:	zawsze maleje	zawsze rośnie	nie zmienia się	maleje - jeżeli temperatura maleje, a rośnie – jeżeli temperatura wzrasta
1729.	X	PL080-0251	Współczynnik przeciążenia "n" w locie nurkowym wynosi:	$n=0$	$n < 0$	$n > 0$	$n=1$
1730.	X	PL080-0252	Współczynnik przeciążenia w zakręcie zależy od:	Kąta przechylenia i prędkości lotu	Prędkości lotu	Wielkości oporu	Oporu indukowanego

1731.	X	PL080-0253	Wychylenie którego urządzenia nie jest sprzężone mechanicznie z wychyleniami powierzchni sterowej?	klapki wywarzającej	flettnera	klapki dociążającej	klapka odciążającej
1732.	X	PL080-0255	Wykres zależności $C_x = f(\alpha)$ dla profilu symetrycznego jest:	symetryczny względem osi "Cx"	symetryczny względem osi ' $\alpha$ ,'	symetryczny względem środka układu współrzędnych	nie posiada żadnej symetrii
1733.	X	PL080-0256	Wykres zależności $C_z = f(C_x)$ dla profilu symetrycznego jest:	symetryczny względem osi "Cx"	symetryczny względem osi "Cz"	symetryczny względem środka układu współrzędnych	nie posiada żadnej symetrii
1734.	X	PL080-0257	Wykres zależności $C_z = f(C_x)$ wykonany na podstawie pomiarów w czasie lotu nazywamy:	biegunową szybowca	biegunową prędkości szybowca	biegunową profilu	biegunową skrzydła
1735.	X	PL080-0258	Wykres zależności $C_z = f(\alpha)$ dla profilu symetrycznego jest:	symetryczny względem środka układu współrzędnych	symetryczny względem osi ' $\alpha$ ,'	symetryczny względem osi "Cz"	nie posiada żadnej symetrii

1736.	X	PL080-0259	Wykresy jakich zależności dla profilu symetrycznego przechodzą przez środek układu współrzędnych?	$C_z = f(\alpha); C_m = f(\alpha);$	$C_z = f(\alpha); C_x = f(\alpha);$	$C_x = f(\alpha); C_m = f(\alpha);$	$C_z = f(\alpha); C_z = f(C_x)$
1737.	X	PL080-0260	Wykresy jakich zależności dla profilu symetrycznego są osiowosymetryczne?	$C_x = f(\alpha); C_z = f(C_x)$	tylko $C_x = f(\alpha);$	$C_z = f(\alpha); C_x = f(\alpha);$	tylko $C_z = f(C_x)$
1738.	X	PL080-0261	Wznios skrzydeł stosowany jest w celu:	zwiększenia stateczności poprzecznej szybowca	zwiększenia doskonałości szybowca	poprawienia sterowności poprzecznej szybowca	zmniejszenia oporu indukowanego szybowca
1739.	X	PL080-0262	Wzrost temperatury powietrza na stałej wysokości powoduje:	zmniejszenie gęstości powietrza	wzrost gęstości powietrza	nie powoduje zmian gęstości i wilgotności względnej powietrza	wzrost wilgotności względnej powietrza
1740.	X	PL080-0263	Z jakich głównych elementów powstaje opór statku powietrznego zwany „szkodliwym”?	Z „oporu kształtu” bryły statku powietrznego i z „oporu tarcia” powietrza o powierzchnię tej bryły.	Z lepkości powietrza i z oporów wirów powstających na bryle statku.	Z „oporu kształtu” bryły statku powietrznego i z „oporu indukowanego” powstającego na powierzchni bryły statku.	Z „oporu tarcia” powietrza o powierzchnię bryły statku powietrznego i z „oporu interferencyjnego”..

1741.	X	PL080-0265	Zasada ciągłości ruchu powietrza przepływającego przez tunel o zmiennym przekroju mówi, że:	jeżeli przekrój poprzeczny tunelu dwukrotnie się zwiększy, to prędkość powietrza zmaleje dwukrotnie	jeżeli przekrój poprzeczny tunelu dwukrotnie się zwiększy, to prędkość powietrza wzrośnie dwukrotnie	jeżeli przekrój poprzeczny tunelu dwukrotnie się zwiększy, to prędkość powietrza zmaleje czterokrotnie	jeżeli przekrój poprzeczny tunelu dwukrotnie się zwiększy, to prędkość powietrza wzrośnie czterokrotnie
1742.	X	PL080-0266	Zastosowanie kompensacji aerodynamicznej steru ma za zadanie:	zmniejszenie momentu zawiasowego	zwiększenie momentu zawiasowego	wyważenie powierzchni sterowej w pozycji neutralnej	wyważenie masowe powierzchni sterowej
1743.	X	PL080-0268	Zdolność do zachowania stanu równowagi i przeciwdziałania jego zmianom nazywamy:	statecznością statyczną	statecznością dynamiczną	stabilnością statyczną	sterownością dynamiczną
1744.	X	PL080-0269	Zdolność do zmiany stanu ustalonego lotu pod wpływem wychylenia odpowiedniego steru nazywamy	sterownością	statecznością statyczną	statecznością dynamiczną	stabilnością
1745.	X	PL080-0270	Zewnętrzna kompensacja aerodynamiczna steru odbywa się poprzez zastosowanie:	dotatkowej powierzchni sterowej przed osią obrotu steru	klapki dociążającej	klapki odciążającej	flettnera

1746.	X	PL080-0271	Zjawisko odwrotnego działania lotek polega na:	skręceniu skrzydła spowodowanym wychyleniem lotki	powstawaniu drgań samowzbudnych	powstawaniu buffetingu	krzyżowym połączeniu napędu lotek
1747.	X	PL080-0272	Zwężenie przekroju strugi powietrza oznacza:	Malenie statycznego ciśnienia w strudze i wzrost prędkości (+)	wzrost statycznego ciśnienia w strudze i malenie prędkości	wyhamowanie prędkości strugi	wzrastanie w strudze ciśnienia spiętrzeniowego
1748.	X	PL080-0273	Zwicherung aerodynamiczne skrzydła charakteryzuje się tym, że:	na końcówkach skrzydeł stosuje się profile, na których oderwanie strug dla $\alpha$ ;kryt jest mniej intensywne	ciężkiw profili geometrycznych w kolejnych przekrojach nie leżą w jednej płaszczyźnie	skrzydła wygięte są w dół podczas postoju szybowca na ziemi	skrzydła wygięte są w górę podczas lotu
1749.	X	PL080-0274	Zwicherung geometryczne skrzydła charakteryzuje się tym, że:	ciężkiw profili geometrycznych w kolejnych przekrojach nie leżą w jednej płaszczyźnie	skrzydła wygięte są w dół podczas postoju szybowca na ziemi	skrzydła wygięte są w górę podczas lotu	na końcówkach skrzydeł stosuje się profile, na których oderwanie strug dla $\alpha$ ;kryt jest mniej intensywne
1750.	X	PL080-0275	Zwiększająca się siła nośna na skrzydle powoduje zmianę oporu indukowanego na:	większy	mniejszy	nie ma wpływu na opór indukowany	mniejszy lub większy w zależności od prędkości lotu

1751.	X	PL080-0276	Zwiększanie kąta natarcia $\alpha$ i $\alpha$ ; kr powoduje:	zwiększanie "Cx" oraz zmniejszanie "Cz"	zwiększanie "Cz" oraz zmniejszanie "Cx"	zwiększanie "Cx" oraz "Cz"	zmniejszanie "Cx" oraz "Cz"
1752.	x	PL080-0282	Co to za zasada?: „W tunelu przez który przepływa powietrze iloczyn pola przekroju i prędkości powietrza jest stały $S \cdot v = \text{const}$ ”	zasada ciągłości ruchu	zasada Bernouli'ego	prawo Bernouli'ego	zasada zachowania pędu
1753.	x	PL080-0283	Co to za zasada?: „W tunelu, przez który przepływa powietrze, suma ciśnienia statycznego i dynamicznego jest stała w każdym punkcie tego przepływu”	prawo Bernouli'ego	zasada ciągłości ruchu	zasada zachowania energii przepływu	zasada zachowania ciśnienia przepływu zamkniętego
1754.	x	PL080-0285	Dla opisanie ruchów statku powietrznego (samolotu, śmigłowca, szybowca etc) w przestrzeni stosowany jest układ osi współrzędnych x-y-z. Jakie oznaczenie nosi oś pionowa?	z	x	y	dowolne.
1755.	x	PL080-0286	Dla opisanie ruchów statku powietrznego (samolotu, śmigłowca, szybowca etc) w przestrzeni stosowany jest układ osi współrzędnych x-y-z. Jakie oznaczenie nosi oś podłużna?	x	y	z	nie ma oznaczenia

1756.	x	PL080-0287	Dla opisanie ruchów statku powietrznego (samolotu, śmigłowca, szybowca etc) w przestrzeni stosowany jest układ osi współrzędnych x-y-z. Jakie oznaczenie nosi oś poprzeczna?	y	x	z	dowolne.
1757.	x	PL080-0289	Gdy powietrze przepływa przez kanał o zmiennej powierzchni przekroju zmienia się w nim ciśnienie statyczne. Jak?	zmniejsza się przy zmniejszaniu powierzchni przekroju	zmniejsza się przy zwiększaniu powierzchni przekroju	nie zmienia się wcale	zwiększa się przy maleniu powierzchni przekroju
1758.	x	PL080-0290	Jak się zachowuje obiekt (samolot, śmigłowiec, szybowiec, lotnia etc) niestateczny dynamicznie po wytrąceniu z równowagi?	Obiekt wykonuje ruch, najczęściej harmoniczny, o rosnącej amplitudzie.	Obiekt wykonuje ruch, najczęściej harmoniczny, o malejącej amplitudzie.	Obiekt zachowuje położenie po wytrąceniu z równowagi.	Obiekt przyjmuje pozycję coraz bardziej odległą od położenia równowagi.
1759.	x	PL080-0291	Jak się zachowuje obiekt (samolot, śmigłowiec, szybowiec, lotnia etc) stateczny dynamicznie po wytrąceniu z równowagi?	Obiekt wykonuje ruch, najczęściej harmoniczny, o malejącej amplitudzie.	Obiekt zachowuje położenie, do którego doszedł po wytrąceniu z równowagi.	Wykonuje ruch, najczęściej harmoniczny, o rosnącej amplitudzie.	Natychmiast po ustaniu impulsu wytrącającego powraca do pozycji równowagi.
1760.	x	PL080-0292	Jak zachowuje się szkodliwy opór przy wzroście prędkości lotu?	Wzrasta z kwadratem prędkości.	Pozostaje stały.	Maleje proporcjonalnie do odwrotności prędkości.	Waha się.



1761.	x	PL080-0293	Jak zachowuje się szkodliwy opór przy wzroście prędkości lotu?	Opór wzrasta z kwadratem prędkości.	Opór pozostaje stały.	Opór maleje proporcjonalnie do odwrotności prędkości.	Opór waha się.
1762.	x	PL080-0294	Jak zmieni się siła odśrodkowa przy tej samej prędkości lotu w zakręcie jeśli zmniejszy się jego promień?	Zwiększy się.	Zmniejszy się.	Pozostanie bez zmiany	Zmaleje do zera.
1763.	x	PL080-0295	Jak zmieni się siła odśrodkowa przy tej samej prędkości lotu w zakręcie jeśli zmniejszy się jego promień?	Siła odśrodkowa zwiększy się.	Siła odśrodkowa zmniejszy się.	Siła odśrodkowa pozostanie bez zmiany	Siła odśrodkowa zmaleje do zera.
1764.	x	PL080-0306	Kąt toru lotu na stałym kącie natarcia ' $\alpha$ ' podczas wzrostu wysokości:	pozostaje niezmienny	wzrasta	maleje	zmienia się i można go odczytać wykreślając biegunową szybowca
1765.	x	PL080-0307	Lot odbywa się na kącie natarcia, dla którego współczynnik siły oporu $C_x$ ma wartość minimalną: $\alpha = \alpha_{\min}$ . W wyniku niewielkiego zwiększenia kąta natarcia:	stosunek $C_z/C_x$ wzrośnie	stosunek $C_z/C_x$ zmaleje	stosunek $C_z/C_x$ nie zmieni się	doskonałość płotowca nie zmieni się

1766.	X	PL080-0308	Lot odbywa się na kącie natarcia, dla którego współczynnik siły oporu $C_x$ ma wartość minimalną: $\alpha = \alpha_{\min}$ . W wyniku niewielkiego zwiększenia kąta natarcia:	doskonałość płatowca wzrosnie	doskonałość płatowca zmaleje	doskonałość płatowca nie zmieni się	stosunek $C_z/C_x$ zmaleje
1767.	X	PL080-0309	Na rodzaj korkociągu główny wpływ mają następujące czynniki:	-położenie środka ciężkości szybowca; -rozłożenie mas na szybowcu; -usytuowanie i wielkość usterzeń	-położenie środka ciężkości szybowca; -rozłożenie mas na szybowcu; -ustawienie klapki wyważającej	-rozłożenie mas na szybowcu; -ustawienie klapki wyważającej; -usytuowanie i wielkość usterzeń	-ustawienie klapki wyważającej; -położenie środka ciężkości szybowca; -usytuowanie i wielkość usterzeń
1768.	X	PL080-0373	Aby wyprowadzić samolot z wysłizgu w zakręcie i wykonać zakręt prawidłowy należy:	zwiększyć przechylenie lub zmniejszyć prędkość kątową zakrętu	zmniejszyć przechylenie lub zwiększyć prędkość kątową zakrętu	zwiększyć przechylenie lub zwiększyć prędkość kątową zakrętu	zmniejszyć przechylenie lub zmniejszyć prędkość kątową zakrętu
1769.	X	PL080-0374	Aby wyprowadzić samolot z ześlizgu w zakręcie i wykonać zakręt prawidłowy należy:	zmniejszyć przechylenie lub zwiększyć prędkość kątową zakrętu	zwiększyć przechylenie lub zwiększyć prędkość kątową zakrętu	zmniejszyć przechylenie lub zmniejszyć prędkość kątową zakrętu	zwiększyć przechylenie lub zmniejszyć prędkość kątową zakrętu
1770.	X	PL080-0377	Co to za zasada?..W tunelu przez który przepływa powietrze iloczyn pola przekroju i prędkości powietrza jest stały $S \cdot v = \text{const}$	zasada ciągłości ruchu	zasada Bernoulli'ego	prawo Bernoulli'ego	zasada zachowania pędu

1771.	X	PL080-0378	Co to za zasada? „W tunelu, przez który przepływa powietrze, suma ciśnienia statycznego i dynamicznego jest stała w każdym punkcie tego przepływu”	prawo Bernoulli'ego	zasada ciągłości ruchu	zasada zachowania energii przepływu	zasada zachowania ciśnienia przepływu zamkniętego
1772.	X	PL080-0380	Czy między sterownością i statecznością obiektu latającego (samolotu, śmigłowca, lotni etc) istnieją jakieś wzajemne relacje ?	Działają przeciw sobie	Współdziałają	Nie ma między nimi żadnych relacji.	Stateczność wspomaga sterowność podłużną.
1773.	X	PL080-0381	Czy sprawność "h" śmigła nieprzestawialnego może przyjmować wartość zerową? Jeżeli tak, to w jakim przypadku?	- śmigło się obraca, a samolot ma prędkość $v=0$ ; - na prędkości lotu $v \neq 0$ ; tak dużej, że śmigło nie daje już ciągu	tylko wtedy, gdy śmigło się obraca, a samolot ma prędkość $v=0$	tylko na prędkości lotu $v \neq 0$ ; tak dużej, że śmigło nie daje już ciągu	h nie może przyjmować wartości zerowej
1774.	X	PL080-0386	Gdy powietrze przepływa przez kanał o zmiennej powierzchni przekroju zmienia się w nim ciśnienie statyczne. Jak?	zmniejsza się przy maleniu powierzchni przekroju	zmniejsza się przy wzroście powierzchni przekroju	nie zmienia się wcale	zwiększa się przy maleniu powierzchni przekroju
1775.	X	PL080-0388	Jak się zachowuje obiekt (samolot, śmigłowiec, lotnia etc) niestateczny dynamicznie po wytrąceniu z równowagi?	Obiekt wykonuje ruch, najczęściej harmoniczny, o rosnącej amplitudzie.	Obiekt wykonuje ruch, najczęściej harmoniczny, o malejącej amplitudzie.	Obiekt zachowuje położenie po wytrąceniu z równowagi.	Obiekt przyjmuje pozycję coraz bardziej odległą od położenia równowagi.

1776.	X	PL080-0389	Jak się zachowuje obiekt (samolot, śmigłowiec, lotnia etc) stateczny dynamicznie po wytrąceniu z równowagi?	Obiekt wykonuje ruch, najczęściej harmoniczny, o malejącej amplitudzie.	Obiekt zachowuje położenie, do którego doszedł po wytrąceniu z równowagi.	Wykonuje ruch, najczęściej harmoniczny, o rosnącej amplitudzie.	Natychmiast po ustaniu impulsu wytrącającego powraca do pozycji równowagi.
1777.	X	PL080-0390	Jak zachowuje się szkodliwy opór przy wzroście prędkości lotu?	Wzrasta z kwadratem prędkości.	Pozostaje stały.	Maleje proporcjonalnie do odwrotności prędkości.	Waha się.
1778.	X	PL080-0391	Jak zachowuje się szkodliwy opór przy wzroście prędkości lotu?	Opór wzrasta z kwadratem prędkości.	Opór pozostaje stały.	Opór maleje proporcjonalnie do odwrotności prędkości.	Opór waha się.
1779.	X	PL080-0392	Jak zmieni się siła odśrodkowa przy tej samej prędkości lotu w zakręcie jeśli zmniejszy się jego promień?	Zwiększy się.	Zmniejszy się.	Pozostanie bez zmiany	Zmaleje do zera.
1780.	X	PL080-0393	Jak zmieni się siła odśrodkowa przy tej samej prędkości lotu w zakręcie jeśli zmniejszy się jego promień?	Siła odśrodkowa zwiększy się.	Siła odśrodkowa zmniejszy się.	Siła odśrodkowa pozostanie bez zmiany	Siła odśrodkowa zmaleje do zera.

1781.	X	PL080-0396	Jak zmienia się prędkość minimalna i prędkość maksymalna lotu poziomego wraz ze wzrostem wysokości lotu?	$\epsilon$ ; min rośnie; max maleje	$\epsilon$ ; min rośnie; max rośnie	$\epsilon$ ; min maleje; max maleje	$\epsilon$ ; min maleje; max rośnie
1782.	X	PL080-0402	Jakie zmiany położenia będą odpowiedzialne za wywoływanie momentu giroskopowego zespołu napędowego?	- pochylenie; - odchylenie	- pochylenie; - przechylenie	- odchylenie; - przechylenie	- rozpędzanie; - hamowanie
1783.	X	PL080-0403	Jeżeli autorotacja skrzydła nie zostanie zahamowana przez pilota, to:	samolot samoczynnie przejdzie w fazę lotu zwaną korkociągiem	samolot samoczynnie przejdzie w fazę lotu zwaną przeciągnięciem statycznym	samolot samoczynnie przejdzie w fazę lotu zwaną przeciągnięciem dynamicznym	samolot samoczynnie przejdzie w fazę ustalonego lotu nurkowego
1784.	X	PL080-0404	Jeżeli posuw wzrasta to:	kąty natarcia poszczególnych przekrojów śmigła maleją	kąty natarcia poszczególnych przekrojów śmigła rosną	kąty natarcia poszczególnych przekrojów śmigła nie zmieniają się	kąty natarcia poszczególnych przekrojów śmigła osiągają wartości krytyczne
1785.	X	PL080-0405	Jeżeli środek ciężkości samolotu pokrywa się ze środkiem równowagi obojętnej to:	samolot nie jest stateczny i nie jest niestateczny	samolot jest stateczny	samolot jest niestateczny	samolot jest niesterowny

1786.	X	PL080-0406	Jeżeli środek ciężkości samolotu z profilem klasycznym znajduje się przed środkiem równowagi obojętnej to:	samolot jest stateczny	samolot jest niestateczny	samolot jest statycznie obojętny	samolot nie jest stateczny i nie jest niestateczny
1787.	X	PL080-0407	Jeżeli środek ciężkości samolotu z profilem klasycznym znajduje się za środkiem równowagi obojętnej to:	samolot jest niestateczny	samolot jest niesterowny	samolot jest stateczny	samolot nie jest stateczny i nie jest niestateczny
1788.	X	PL080-0408	Jeżeli znacznie zwiększymy prędkość lotu przy stałej prędkości obrotowej śmigła nieprzestawialnego, to:	kąt natarcia łopat śmigła zmaleje	kąt natarcia łopat śmigła nieznacznie wzrośnie	kąt natarcia łopat śmigła nie zmieni się	kąt natarcia łopat śmigła znacznie wzrośnie
1789.	X	PL080-0409	Jeżeli znacznie zwiększymy prędkość obrotową śmigła nieprzestawialnego, przy stałej prędkości lotu, to:	kąt natarcia łopat śmigła wzrośnie	kąt natarcia łopat śmigła nieznacznie zmaleje	kąt natarcia łopat śmigła nie zmieni się	kąt natarcia łopat śmigła znacznie zmaleje
1790.	X	PL080-0410	Kąty natarcia poszczególnych przekrojów śmigła osiągną wartość ujemną:	jeżeli posuw będzie odpowiednio duży	jeżeli posuw będzie ujemny	jeżeli posuw będzie równy zero	jeżeli posuw będzie równy jeden

1791.	X	PL080-0411	Kiedy kąt natarcia śmigła $\alpha=0^\circ$ ?	wtedy, kiedy poślizg śmigła $S=0$	wtedy, kiedy prędkość samolotu $\nu=0$	wtedy, kiedy skok rzeczywisty śmigła $H_{rz}=0$	nigdy
1792.	X	PL080-0412	Kiedy poślizg śmigła nieprzestawialnego w samolocie turystycznym jest równy skokowi geometrycznemu?	wtedy, kiedy prędkość samolotu $\nu=0$	wtedy, kiedy kąt natarcia śmigła $\alpha=0^\circ$	nigdy	wtedy, kiedy posuw $\lambda=1$
1793.	X	PL080-0413	Kiedy poślizg śmigła nieprzestawialnego w samolocie turystycznym wynosi zero?	wtedy, kiedy kąt natarcia śmigła $\alpha=0^\circ$	nigdy	wtedy, kiedy posuw $\lambda=0$	wtedy, kiedy prędkość samolotu $\nu=0$
1794.	X	PL080-0414	Kiedy skok geometryczny śmigła nieprzestawialnego w samolocie turystycznym jest równy skokowi rzeczywistemu?	wtedy, kiedy kąt natarcia śmigła $\alpha=0^\circ$	wtedy, kiedy prędkość samolotu $\nu=0$	nigdy	wtedy, kiedy posuw $\lambda=0$
1795.	X	PL080-0415	Kiedy skok geometryczny śmigła nieprzestawialnego w samolocie turystycznym wynosi zero?	nigdy	wtedy, kiedy posuw $\lambda=0$	wtedy, kiedy prędkość samolotu $\nu=0$	wtedy, kiedy kąt natarcia śmigła $\alpha=0^\circ$

1796.	X	PL080-0416	Kiedy skok rzeczywisty śmigła nieprzestawialnego w samolocie turystycznym wynosi zero?	wtedy, kiedy prędkość samolotu $\nu=0$	wtedy, kiedy kąt natarcia śmigła $\alpha=0^\circ$	nigdy	wtedy, kiedy $\cos \lambda=1$
1797.	X	PL080-0423	Która z wymienionych zmian nie jest spowodowana zwiększeniem siły ciągu silnika?	zmiana momentu zawiasowego lotek	zmiana wypadkowego momentu pochylającego samolot	zmiana kąta natarcia na usterzeniu poziomym	gwałtowna zmiana prędkości strug opływających usterzenie poziome
1798.	X	PL080-0424	Które rozwiązanie konstrukcyjne nie służy do kompensacji zaśmigłowego momentu kierunkowego?	kompensacja aerodynamiczna steru kierunku	stała klapka wyważająca na sterze kierunku	odchylenie płaszczyzny usterzenia kierunku z płaszczyzny samolotu	zastosowanie profilu niesymetrycznego na usterzeniu kierunku
1799.	X	PL080-0425	Który opis wielkości fizycznej charakteryzuje moc, którą dysponujemy?	- stosunek ilości wykonanej pracy do czasu jej wykonywania- jednostka wat [W]	- iloczyn ilości wykonanej pracy i czasu jej wykonywania- jednostka wat [W]	- stosunek ilości wykonanej pracy do czasu jej wykonywania- jednostka dżul [J]	- iloczyn ilości wykonanej pracy i czasu jej wykonywania- jednostka dżul [J]
1800.	X	PL080-0426	Który opis wielkości fizycznej charakteryzuje wykonaną pracę?	- iloczyn siły i drogi- jednostka dżul [J]	- iloraz siły i drogi- jednostka dżul [J]	- iloczyn siły i drogi- jednostka wat [W]	- iloraz siły i drogi- jednostka wat [W]



1801.	X	PL080-0427	Lot odbywa się na kącie natarcia, dla którego współczynnik siły oporu $C_x$ ma wartość minimalną: $\alpha = \alpha_{Cxmin}$ . W wyniku niewielkiego zwiększenia kąta natarcia:	stosunek $C_z/C_x$ wzrośnie	stosunek $C_z/C_x$ zmaleje	stosunek $C_z/C_x$ nie zmieni się	doskonałość płotowca nie zmieni się
1802.	X	PL080-0428	Lot odbywa się na kącie natarcia, dla którego współczynnik siły oporu $C_x$ ma wartość minimalną: $\alpha = \alpha_{Cxmin}$ . W wyniku niewielkiego zwiększenia kąta natarcia:	doskonałość płotowca wzrośnie	doskonałość płotowca zmaleje	doskonałość płotowca nie zmieni się	stosunek $C_z/C_x$ zmaleje
1803.	X	PL080-0429	Miarą stateczności statycznej jest pochodna $M_x = dM/d\alpha$ , zwana „pochodną momentu $M$ względem zmiennej $\alpha$ ”. Jaki znak pochodnej określa niestateczność?	Dodatni (+)	Ujemny (-)	Znak nie ma znaczenia.	Zależy od zmiennej $\alpha$ .
1804.	X	PL080-0430	Mimośrodowość (decentracja) ciągu śmigła polega na tym, że:	oś wektora ciągu śmigła nie przechodzi przez środek ciężkości samolotu	oś wektora ciągu śmigła nie przechodzi przez środek wału napędowego silnika	oś wektora ciągu śmigła nie przechodzi przez środek aerodynamiczny samolotu	oś wektora ciągu śmigła nie przechodzi przez środek geometryczny samolotu
1805.	X	PL080-0431	Mimośrodowość (decentracja) ciągu śmigła:	powoduje zmiany momentów odchylających i/lub pochylających samolot	powoduje zmiany momentów przechylających samolot	powoduje zmiany wyważenia poprzecznego samolotu	nie powoduje istotnych zmian wpływających na właściwości pilotażowe samolotu

1806.	X	PL080-0433	Moment giroskopowy od zespołu napędowego zanika, gdy ustaje:	prędkość kątowna zmian	przyśpieszenie kątowe zmian	przyśpieszenie dośrodkowe zmian	przyśpieszenie odśrodkowe zmian
1807.	X	PL080-0434	Moment odchylający samolot wywołany działaniem na usterzeniu siły aerodynamicznej wytworzonej przez niesymetryczny opływ zaśmigłowy nazywamy:	kierunkowym momentem zaśmigłowym	momentem oporowym	momentem giroskopowym	momentem mimośrodkowym
1808.	X	PL080-0435	Na małych prędkościach lotu największą sprawność uzyska śmigło:	o małym skoku geometrycznym	o dużym skoku geometrycznym	o małym skoku rzeczywistym	o dużym skoku rzeczywistym
1809.	X	PL080-0436	Na rodzaj korkociągu główny wpływ mają następujące czynniki:	-położenie środka ciężkości samolotu; -rozłożenie mas na samolocie; - usytuowanie i wielkość usterzeń	-położenie środka ciężkości samolotu; -rozłożenie mas na samolocie; - ustawienie klapki wyważającej	-rozłożenie mas na samolocie; - ustawienie klapki wyważającej; - usytuowanie i wielkość usterzeń	-ustawienie klapki wyważającej; - położenie środka ciężkości samolotu; - usytuowanie i wielkość usterzeń
1810.	X	PL080-0438	Najmniejsze opadanie w locie ślizgowym ma samolot lecący z prędkością:	ekonomiczną	optymalną	minimalną	różna, zależną od tego, czy leci „z wiatrem” czy „pod wiatr”

1811.	X	PL080-0439	Największą doskonałość podczas lotu ślizgowego w powietrzu spokojnym ma samolot lecący z prędkością:	optymalną	minimalną	Mc Credy'ego	ekonomiczną
1812.	X	PL080-0444	Obciążeniem mocy nazywamy:	stosunek mocy silnika do ciężaru samolotu	stosunek mocy niezbędnej do ciężaru samolotu	stosunek ciężaru samolotu do mocy silnika	stosunek ciężaru samolotu do mocy niezbędnej
1813.	X	PL080-0445	Objawem przejścia samolotu do lotu w fazie przeciągnięcia jest zazwyczaj:	-występowanie drgań samolotu lub sterów; -samoczynne zwiększanie pochyleń	-występowanie drgań samolotu lub sterów; -samoczynne zwiększanie prędkości postępowej	-zmniejszanie prędkości opadania; -samoczynne zwiększanie prędkości postępowej	-samoczynne zwiększanie pochyleń; -zmniejszanie prędkości opadania
1814.	X	PL080-0446	Opór interferencyjny powstaje w wyniku:	wzajemnego zaburzenia opływu przez części sąsiadujące ze sobą	wzajemnego interferowania oporów szczelinowych powstających na płacie	powstawania wirów na końcach płata	interferencji falowej w przepływach poddźwiękowych
1815.	X	PL080-0453	Pociągnięcie drążka na siebie powoduje:	wzrost współczynnika obciążenia samolotu "n"	zmniejszenie współczynnika obciążenia samolotu "n"	wzrost współczynnika CZ , co powoduje spadek współczynnika obciążenia "n"	zmianę wartości współczynnika obciążenia 'n' z dodatniego na ujemny

1816.	X	PL080-0454	Podczas analizy stateczności samolotu niezbędne jest uwzględnienie:	równowagi sił i momentów działających na samolot	równowagi sił działających na samolot	równowagi momentów działających na samolot	tylko rozkładu mas na samolocie
1817.	X	PL080-0455	Podczas odchylenia samolotu moment giroskopowy zespołu napędowego:	powoduje pochylanie	powoduje dodatkowe odchylenie	nie powoduje istotnych zmian	powoduje przechylenie
1818.	X	PL080-0456	Podczas pochylania samolotu moment giroskopowy zespołu napędowego:	powoduje odchylenie	powoduje przechylenie	powoduje dodatkowe pochylanie	nie powoduje dodatkowych zmian
1819.	X	PL080-0457	Podczas podchodzenia do lądowania na samolocie z przestawianym skokiem śmigła:	po zmniejszeniu ciśnienia ładowania należy przestawić śmigło na mały skok	po zmniejszeniu ciśnienia ładowania należy przestawić śmigło na duży skok	po przestawieniu śmigła na mały skok należy zmniejszyć ciśnienie ładowania	po przestawieniu śmigła na mały skok należy zwiększyć ciśnienie ładowania
1820.	X	PL080-0458	Podczas próby silnika przed startem ( $\alpha=0$ ) posuw jest:	równy zero	większy od zera	mniejszy od zera	równy Y

1821.	X	PL080-0459	Podczas przechylania samolotu moment giroskopowy zespołu napędowego:	nie powoduje istotnych zmian	powoduje odchylenie	powoduje pochylanie	powoduje dodatkowe przechylanie
1822.	X	PL080-0460	Podczas ustalonego lotu prostoliniowego, obracające się śmigło stara się obrócić samolot w kierunku przeciwnym do kierunku obrotu śmigła momentem, który nazywamy:	momentem oporowym	momentem giroskopowym	momentem mimośrodowym	momentem napędowym
1823.	X	PL080-0461	Podczas wykonywania manewrów pilot funkcjonuje w pętli sprzężenia zwrotnego, reagując na otrzymywane sygnały. Jakie to są główne sygnały?	Sygnały toru lotu i sygnały położenia.	Drgania sterownic.	Wrażenia akustyczne.	Przeciążenia.
1824.	X	PL080-0462	Położenie środka parcia na profilu symetrycznym wraz ze wzrostem kąta natarcia:	jest stałe	przesuwa się do tyłu	przesuwa się do przodu	nie jest stałe i zależy od prędkości lotu
1825.	X	PL080-0464	Poślizg śmigła jest to:	różnica między skokiem geometrycznym i rzeczywistym	różnica między skokiem rzeczywistym i geometrycznym	różnica między skokiem geometrycznym i posuwem śmigła	różnica między skokiem rzeczywistym i posuwem śmigła

1826.	X	PL080-0467	Przeciągnięcie dynamiczne różni się od statycznego tym, że podczas przeciągnięcia dynamicznego:	następuje szybka zmiana kąta natarcia skrzydła	następuje powolna zmiana kąta natarcia skrzydła	samolot jest stateczny dynamicznie	samolot jest stateczny statycznie
1827.	X	PL080-0468	Przeciągnięciem samolotu nazywamy stan w którym:	lot odbywa się na nadkrytycznym kącie natarcia	lot odbywa się na krytycznym kącie natarcia	lot odbywa się na podkrytycznym kącie natarcia	samolot nie reaguje na wychylenia sterów z powodu zbyt małej prędkości
1828.	X	PL080-0470	Przyrost momentu pochylającego samolot $\Delta M$ powstały w wyniku wychylenia drążka wynosi $\Delta M = \Delta C_{m} \cdot I_{y} \cdot \delta$ , gdzie:	$I_H$ – odległość między środkiem ciężkości samolotu i środkiem aerodynamicznym usterzenia poziomego; $\Delta C_{m}$ – przyrost siły nośnej na usterzeniu wysokości	$I_H$ – odległość między środkiem aerodynamicznym skrzydła i środkiem aerodynamicznym usterzenia poziomego; $\Delta C_{m}$ – przyrost siły nośnej na usterzeniu wysokości	$I_H$ – odległość między środkiem aerodynamicznym skrzydła i środkiem aerodynamicznym usterzenia poziomego; $\Delta C_{m}$ – przyrost siły aerodynamicznej na usterzeniu wysokości	$I_H$ – odległość między środkiem ciężkości samolotu i środkiem aerodynamicznym usterzenia poziomego; $\Delta C_{m}$ – przyrost siły aerodynamicznej na usterzeniu wysokości
1829.	X	PL080-0471	Rozpatrując stateczność samolotu w układzie współrzędnych OXYZ zakładamy, że wszystkie trzy osie układu przechodzą przez:	środek ciężkości samolotu	środek aerodynamiczny płata	środek aerodynamiczny samolotu	środek równowagi obojętnej samolotu
1830.	X	PL080-0472	Samolot leci w poziomie na prędkości ekonomicznej. W celu ustaleniu lotu poziomego z prędkością minimalną należy:	#NAZWA?	#NAZWA?	#NAZWA?	#NAZWA?

1831.	X	PL080-0473	Samolot podczas lotu w fazie przeciągnięcia jest:	niestateczny statycznie poprzecznie i podłużnie	niestateczny statycznie tylko podłużnie	niestateczny statycznie tylko poprzecznie	stateczny statycznie poprzecznie i podłużnie
1832.	X	PL080-0474	Samolot w fazie autorotacji charakteryzuje się:	niestatecznością statyczną poprzeczną	zwiększoną statecznością statyczną poprzeczną	zmniejszoną statecznością statyczną poprzeczną	statecznością statyczną poprzeczną obojętną
1833.	X	PL080-0475	Samoloty stosowane w lotnictwie sportowym są zazwyczaj konstruowane tak, aby:	po wejściu w korkociąg, był to korkociąg stromy	po wejściu w korkociąg, był to korkociąg płaski	nie dało się ich wprowadzić w korkociąg	momentalnie, samoczynnie następowało wyprowadzenie z korkociągu
1834.	X	PL080-0477	Skok geometryczny śmigła to:	odległość jaką przebędzie samolot podczas jednego obrotu śmigła ustawionego na kącie natarcia $\alpha=0^\circ$	odległość jaką przebędzie samolot podczas jednego obrotu śmigła ustawionego na kącie natarcia $\alpha<0^\circ$	odległość jaką przebędzie samolot podczas jednego obrotu śmigła ustawionego na kącie natarcia $\alpha>0^\circ$	odległość jaką przebędzie samolot podczas jednego obrotu śmigła ustawionego na kącie natarcia $\alpha=\beta$
1835.	X	PL080-0478	Skok rzeczywisty śmigła to:	odległość jaką przebędzie samolot podczas jednego obrotu śmigła	odległość jaką przebędzie samolot podczas jednego obrotu śmigła ustawionego na kącie natarcia $\alpha=0^\circ$ , jeśli poślizg jest różny od zera	odległość jaką przebędzie samolot podczas jednego obrotu śmigła ustawionego na kącie natarcia $\alpha=\beta$	droga jaką przebędzie wybrany punkt na jednym z profili śmigła podczas jednego pełnego obrotu śmigła

1836.	X	PL080-0481	Sprawność śmigła jest równa zero tylko wtedy, kiedy:	ciąg śmigła $T=0$ lub posuw śmigła $\lambda=0$	ciąg śmigła $T=0$ i posuw śmigła $\lambda=0$	ciąg śmigła $T=0$	posuw śmigła $\lambda=0$
1837.	X	PL080-0482	Stan równowagi, w której ciało się zwykle znajduje i do której powraca zawsze po wytrąceniu go ze stanu równowagi nazywamy:	równowagą stałą	równowagą chwiejną	równowagą obojętną	równowagą dynamiczną
1838.	X	PL080-0483	Stateczność dynamiczna boczna zależy głównie od:	- kąta wzniosu skrzydeł; - powierzchni usterzenia pionowego; - odległości środka aerodynamicznego usterzenia pionowego od środka ciężkości samolotu	- kąta wzniosu skrzydeł; - powierzchni usterzenia pionowego; - wielkości usterzenia poziomego	- powierzchni usterzenia pionowego; - wielkości usterzenia poziomego; - odległości środka aerodynamicznego usterzenia pionowego od środka ciężkości samolotu	- wielkości usterzenia poziomego; - odległości środka aerodynamicznego usterzenia pionowego od środka ciężkości samolotu; - kąta wzniosu skrzydeł
1839.	X	PL080-0484	Stateczność dynamiczna podłużna zależy głównie od:	- rozkładu mas na samolocie; - wielkości statecznika poziomego; - odległości środka aerodynamicznego usterzenia poziomego od środka ciężkości samolotu	- rozkładu mas na samolocie; - wielkości statecznika poziomego; - wielkości usterzenia pionowego	- wielkości statecznika poziomego; - wielkości usterzenia pionowego; - odległości środka aerodynamicznego usterzenia poziomego od środka ciężkości samolotu	- wielkości usterzenia pionowego; - odległości środka aerodynamicznego usterzenia poziomego od środka ciężkości samolotu; - rozkładu mas na samolocie
1840.	X	PL080-0485	Stateczność dynamiczna to:	zdolność do samoczynnego powrotu samolotu do położenia równowagi, gdy przestaną działać zakłócenia	zdolność do zachowania stanu równowagi i przeciwdziałania jego zmianom	zdolność do zmiany stanu ustalonego lotu pod wpływem wychylenia odpowiedniego steru	zdolność do utrzymania kontroli nad samolotem na który działają zewnętrzne obciążenia dynamiczne



1841.	X	PL080-0486	Stateczność statyczna kierunkowa zależy głównie od:	- wielkości usterzenia pionowego; - odległości usterzenia od środka ciężkości	- wielkości usterzenia pionowego; - powierzchni skrzydła	- odległości usterzenia od środka ciężkości; - ciężaru samolotu	- powierzchni skrzydła; - ciężaru samolotu
1842.	X	PL080-0487	Stateczność statyczna podłużna zależy głównie od:	- położenia środka ciężkości samolotu; - wielkości statecznika poziomego; - odległości środka aerodynamicznego usterzenia poziomego od środka ciężkości samolotu	- położenia środka ciężkości samolotu; - wielkości statecznika poziomego; - wielkości usterzenia pionowego	- wielkości statecznika poziomego; - wielkość usterzenia pionowego; - odległości środka aerodynamicznego usterzenia poziomego od środka ciężkości samolotu	- wielkość usterzenia pionowego; - odległości środka aerodynamicznego usterzenia poziomego od środka ciężkości samolotu; - położenia środka ciężkości samolotu
1843.	X	PL080-0488	Stateczność statyczna poprzeczna zależy głównie od:	- kąta wzniosu skrzydła; - wielkości usterzenia pionowego; - układu grzbietopłata lub dolnopłata	- kąta wzniosu skrzydła; - wielkości usterzenia pionowego; - położenia środka ciężkości samolotu	- wielkości usterzenia pionowego; - położenia środka ciężkości samolotu; - układu grzbietopłata lub dolnopłata	- położenia środka ciężkości samolotu; - układu grzbietopłata lub dolnopłata; - kąta wzniosu skrzydła
1844.	X	PL080-0489	Stateczność statyczna to:	zdolność do zachowania stanu równowagi i przeciwdziałania jego zmianom	zdolność do zmiany stanu ustalonego lotu pod wpływem wychylenia odpowiedniego steru	zdolność do utrzymania kontroli nad samolotem na który działają zewnętrzne obciążenia dynamiczne	zdolność do samoczynnego powrotu samolotu do położenia równowagi, gdy przestaną działać zakłócenia
1845.	X	PL080-0490	Sterowność to:	zdolność do zmiany stanu ustalonego lotu pod wpływem wychylenia odpowiedniego steru	zdolność do wykonywania obszernych ruchów drążkiem sterowym i orczykami	zdolność do samoczynnego powrotu samolotu do położenia równowagi, gdy przestaną działać zakłócenia	zdolność do zachowania stanu równowagi i przeciwdziałania jego zmianom

1846.	X	PL080-0495	Stosunek pracy wykonanej przez śmigło do mocy pobieranej przez śmigło od silnika nazywamy:	sprawnością śmigła	posuwem śmigła	poślizgiem śmigła	skokiem śmigła
1847.	X	PL080-0496	Stosunek prędkości lotu '&nu;' do prędkości obwodowej danego przekroju śmigła "u" nazywamy:	posuwem	poślizgiem geometrycznym	poślizgiem aerodynamicznym	skokiem śmigła
1848.	X	PL080-0497	Śmigło samolotu, w celu uzyskania jak największej sprawności, powinno:	być zwichrzone geometrycznie tak, aby kąt natarcia poszczególnych przekrojów w czasie lotu był podobny	być zwichrzone geometrycznie tak, aby kąt natarcia poszczególnych przekrojów wzrastał w miarę oddalania się od osi obrotu	być zwichrzone geometrycznie tak, aby kąt natarcia poszczególnych przekrojów malał w miarę oddalania się od osi obrotu	być zwichrzone geometrycznie tak, aby kąt natarcia poszczególnych przekrojów był zbliżony do krytycznego kąta natarcia
1849.	X	PL080-0498	W celu wyprowadzenia samolotu z fazy autorotacji należy w kolejności:	-wychylić ster kierunku w stronę przeciwną do kierunku przechylenia; -odepchnąć drążek sterowy	-wychylić ster kierunku w stronę przeciwną do kierunku przechylenia; -pociągnąć drążek sterowy	-wychylić lotki w stronę przeciwną do kierunku przechylenia; -pociągnąć drążek sterowy	-wychylić lotki w stronę przeciwną do kierunku przechylenia; -odepchnąć drążek sterowy
1850.	X	PL080-0499	W celu wyprowadzenia samolotu z fazy przeciągnięcia do lotu ustalonego należy:	zwiększyć siłę nośną na skrzydle poprzez oddanie drążka sterowego	zwiększyć siłę nośną na skrzydle poprzez pociągnięcie drążka sterowego	zmniejszyć siłę nośną na skrzydle poprzez pociągnięcie drążka sterowego	zmniejszyć siłę nośną na skrzydle poprzez oddanie drążka sterowego

1851.	X	PL080-0500	W celu wyprowadzenia samolotu z korkociągu należy w kolejności:	-wychylić ster kierunku w stronę przeciwną do kierunku przechylenia; -odepchnąć drążek sterowy; -po ustaniu obrotów rozpedzić samolot i wyprowadzić z lotu nurkowego	-wychylić ster kierunku w stronę przeciwną do kierunku przechylenia; -pociągnąć drążek sterowy; -po ustaniu obrotów rozpedzić samolot i wyprowadzić z lotu nurkowego	-wychylić lotki w stronę przeciwną do kierunku przechylenia; -pociągnąć drążek sterowy; -po ustaniu obrotów rozpedzić samolot i wyprowadzić z lotu nurkowego	-wychylić lotki w stronę przeciwną do kierunku przechylenia; -odepchnąć drążek sterowy; -po ustaniu obrotów rozpedzić samolot i wyprowadzić z lotu nurkowego
1852.	X	PL080-0501	W celu zmniejszenia pochylenia samolotu:	należy wychylić drążek sterowy na siebie	należy wychylić ster wysokości w dół	wektor przyrostu siły nośnej na usterzeniu poziomym musi mieć zwrot „w górę”	przyrost momentu pochylającego samolot musi mieć wartość dodatnią
1853.	X	PL080-0502	W celu zmniejszenia pochylenia samolotu:	przyrost momentu pochylającego samolot musi mieć wartość dojemną	należy wychylić ster wysokości w dół	wektor przyrostu siły nośnej na usterzeniu poziomym musi mieć zwrot „w górę”	należy wychylić drążek sterowy od siebie
1854.	X	PL080-0503	W celu zmniejszenia pochylenia samolotu:	należy wychylić ster wysokości w górę	przyrost momentu pochylającego samolot musi mieć wartość dodatnią	wektor przyrostu siły nośnej na usterzeniu poziomym musi mieć zwrot „w górę”	należy wychylić drążek sterowy od siebie
1855.	X	PL080-0504	W celu zmniejszenia pochylenia samolotu:	wektor przyrostu siły nośnej na usterzeniu poziomym musi mieć zwrot „w dół”	należy wychylić ster wysokości w dół	przyrost momentu pochylającego samolot musi mieć wartość dodatnią	należy wychylić drążek sterowy od siebie

1856.	X	PL080-0505	W celu zwiększenia pochylenia samolotu:	należy wychylić drążek sterowy od siebie	przyrost momentu pochylającego samolot musi mieć wartość do ujemną	należy wychylić ster wysokości do góry	wektor przyrostu siły nośnej na usterzeniu poziomym musi mieć zwrot „w dół”
1857.	X	PL080-0506	W celu zwiększenia pochylenia samolotu:	należy wychylić ster wysokości w dół	należy wychylić drążek sterowy na siebie	przyrost momentu pochylającego samolot musi mieć wartość do ujemną	wektor przyrostu siły nośnej na usterzeniu poziomym musi mieć zwrot „w dół”
1858.	X	PL080-0507	W celu zwiększenia pochylenia samolotu:	wektor przyrostu siły nośnej na usterzeniu poziomym musi mieć zwrot „w górę”	należy wychylić drążek sterowy na siebie	należy wychylić ster wysokości do góry	przyrost momentu pochylającego samolot musi mieć wartość do ujemną
1859.	X	PL080-0508	W celu zwiększenia pochylenia samolotu:	wszystkie odpowiedzi są poprawne	przyrost momentu pochylającego samolot musi mieć wartość dodatnią	wektor przyrostu siły nośnej na usterzeniu poziomym musi mieć zwrot „do góry”	należy wychylić drążek sterowy od siebie
1860.	X	PL080-0509	W jakim dokumencie zawarte są informacje o osiąгах statku powietrznego (śmigłowca, samolotu etc)?	W instrukcji użytkowania w locie.	W technicznym opisie obsługi.	W biuletynach bezpieczeństwa IKCSP.	W rozporządzeniach Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

1861.	X	PL080-0510	W przypadku, gdy kąt natarcia śmigła jest równy kątowi nastawienia łopaty śmigła ( $\alpha = \beta$ ), prawdą jest, że:	- posuw śmigła $\lambda = 0$ ; -skok rzeczywisty śmigła $H_r = 0$	- posuw śmigła $\lambda = 0$ ; -skok rzeczywisty i geometryczny śmigła są sobie równe $H_r = H$	- posuw śmigła $\lambda = 0$ ; - poślizg śmigła $S = 0$	- prędkość samolotu $v = 0$ ; - poślizg śmigła $S = 0$
1862.	X	PL080-0511	W spokojnym powietrzu, optymalny kąt toru lotu ślizgowego z wyłączonym silnikiem ' $\psi$ ', podczas wzrostu ciężaru samolotu:	pozostaje niezmienny	wzrasta	maleje	zmienia się i można go odczytać wykreślając bieżunową samolotu
1863.	X	PL080-0512	W ustalonym locie poziomym prostoliniowym współczynnik obciążenia samolotu $n$ wynosi:	$n = 1$	$n = 0$	$0 < n < 1$	$n > 1$
1864.	X	PL080-0513	W ustalonym zakręcie współczynnik obciążenia samolotu $n$ wynosi:	$n > 1$	$n = 1$	$n = 0$	$0 < n < 1$
1865.	X	PL080-0514	W wyniku niewielkiego zwiększania kąta natarcia $\alpha = \alpha$ ; optymalne :	procentowe zwiększenie $C_x$ będzie większe od procentowego zwiększenia $C_z$	procentowe zwiększenie $C_z$ będzie większe od procentowego zwiększenia $C_x$	procentowe zwiększenie $C_x$ będzie takie same jak procentowe zwiększenia $C_z$	doskonałość profilu nieznacznie wzrośnie

1866.	X	PL080-0515	W wyniku niewielkiego zwiększania kąta natarcia $\alpha = \alpha$ ; optymalne :	stosunek $C_z/C_x$ zmaleje	stosunek $C_z/C_x$ wzrośnie	stosunek $C_z/C_x$ nie zmieni się	doskonałość profilu nieznacznie wzrośnie
1867.	X	PL080-0516	W wyniku niewielkiego zwiększania kąta natarcia $\alpha = \alpha$ ; optymalne :	doskonałość profilu zmaleje	doskonałość profilu wzrośnie	doskonałość profilu nie zmieni się	stosunek $C_z/C_x$ wzrośnie
1868.	X	PL080-0519	Wychylenie lotek w lewo podczas lotu w fazie przeciągnięcia spowoduje:	przechylenie się samolotu w prawo i rozpoczęcie autorotacji	przechylenie się samolotu w lewo	przechylenie się samolotu w prawo do chwili powrotu drążka do neutrum	przechylenie się samolotu w lewo; do chwili powrotu drążka do neutrum
1869.	X	PL080-0520	Wychyleniu kłap towarzyszy zwykle:	- wzrost $C_z$ ; - wzrost $C_x$ ; - spadek doskonałości samolotu	- wzrost $C_z$ ; - wzrost $C_x$ ; - wzrost doskonałości samolotu	- wzrost $C_z$ ; - wzrost $C_x$ ; - nie zmieniona doskonałość samolotu	#NAZWA?
1870.	X	PL080-0522	Wykres zależności $C_z = f(C_x)$ wykonany na podstawie pomiarów w czasie lotu nazywamy:	biegunową samolotu	biegunową prędkości samolotu	biegunową profilu	biegunową skrzydła

1871.	X	PL080-0524	Z jaka właściwością związany jest spadek prędkości powietrza w warstwie przyściennej profilu lotniczego	lepkością powietrza	gęstością powietrza	bezwładnością powietrza	chwiejnością powietrza
1872.	X	PL080-0526	Zaleca się, aby zmiana mocy z przelotowej na nominalną (śmigło o przestawianym skoku) odbywała się w następujący sposób:	zmniejszenie skoku śmigła, a później zwiększenie ciśnienia ładowania	zmniejszenie ciśnienia ładowania, a później zwiększenie skoku śmigła	zwiększenie skoku śmigła, a później zmniejszenie ciśnienia ładowania	zwiększenie ciśnienia ładowania, a później zmniejszenie skoku śmigła
1873.	X	PL080-0527	Zaleca się, aby zmiana mocy ze startowej na nominalną (śmigło o przestawianym skoku) odbywała się w następujący sposób:	zmniejszenie ciśnienia ładowania, a później zwiększenie skoku śmigła	zwiększenie skoku śmigła, a później zmniejszenie ciśnienia ładowania	zwiększenie ciśnienia ładowania, a później zmniejszenie skoku śmigła	zmniejszenie skoku śmigła, a później zwiększenie ciśnienia ładowania
1874.	X	PL080-0528	Zapas stateczności statycznej podłużnej samolotu to:	odległość pomiędzy środkiem ciężkości samolotu i środkiem równowagi obojętnej	odległość pomiędzy środkiem ciężkości samolotu i środkiem aerodynamicznym płata	odległość pomiędzy środkiem równowagi obojętnej i środkiem aerodynamicznym płata	odległość pomiędzy środkiem aerodynamicznym usterzenia i środkiem aerodynamicznym płata
1875.	X	PL080-0529	Zdolność do samoczynnego powrotu samolotu do położenia równowagi, gdy przestaną działać zakłócenia, które tę równowagę naruszyły nazywamy:	statecznością dynamiczną	statecznością statyczną	stabilnością statyczną	sterownością dynamiczną

1876.	X	PL080-0530	Zwichrzenie aerodynamiczne płata charakteryzuje się tym, że:	na końcówkach płata stosuje się profile, na których oderwanie strug dla $\alpha$ ; kryt jest mniej intensywne	cięciwy profili geometrycznych w kolejnych przekrojach nie leżą w jednej płaszczyźnie	kończówki płata wygięte są w dół, jeżeli prędkość napływu strug $\epsilon=0$	kończówki płata wygięte są w górę podczas lotu
1877.	X	PL080-0531	Zwichrzenie geometryczne płata charakteryzuje się tym, że:	cięciwy profili geometrycznych w kolejnych przekrojach nie leżą w jednej płaszczyźnie	kończówki płata wygięte są w dół, jeżeli prędkość napływu strug $\epsilon=0$	kończówki płata wygięte są w górę podczas lotu	na końcówkach płata stosuje się profile, na których oderwanie strug dla $\alpha$ ; kryt jest mniej intensywne
1878.	X	PL080-0532	Zwiększenie obciążenia jednostkowego powierzchni powoduje:	#NAZWA?	#NAZWA?	#NAZWA?	#NAZWA?
1879.	X	PL090-0001	Kolejność czynności podczas nadawania korespondencji to:	Przygotowanie treści , wciśnięcie przycisku nadawania i (po chwili) rozpoczęcie transmisji, zakończenie transmisji i (po chwili) zwolnienie przycisku nadawania	Sprawdzenie mikrofonu i nadawanie treści natychmiast aż do zakończenia meldunku	Włączenie mikrofonu, ustawienie wzmocnienia i wyłączenie podsłuchu własnego nadawania, przekazanie treści	Weryfikacja treści komunikatu i bezzwłoczne rozpoczęcie transmisji do czasu przerwy w nadawaniu
1880.	X	PL090-0002	Pilot zmienia ustawienie częstotliwości radiostacji gdy:	Otrzymał polecenie organu kontroli ruchu lotniczego lub służby informacji powietrznej.	Uzna, że powinien zmienić częstotliwość odpowiednią do trasy	Występują zakłócenia na częstotliwości podstawowej	Nie ma odpowiedzi na pierwsze wywołanie.



1881.	X	PL090-0003	Gdy na pierwsze wywołanie stacji naziemnej przez pilota nie ma odpowiedzi od tej stacji to należy:	Ponowić wywołanie nie wcześniej niż po 10 sekundach i jeśli wtedy brak odpowiedzi upewnić się czy wybrano właściwą częstotliwość.	Poczekać na wywołanie przez stację naziemną	Zmienić częstotliwość	Wywołać inny statek powietrzny na tej samej częstotliwości
1882.	X	PL090-0004	Literę "O" wymawia się jako:	Oscar	Ontario	Oklahoma	Ohio
1883.	X	PL090-0005	Literę „F” wymawia się jako:	Foxtrot	Fox	Frank	Florida
1884.	X	PL090-0006	Literę „R” wymawia się jako:	Romeo	Radio	Roger	Rover
1885.	X	PL090-0007	Literowanie stosuje się wyłącznie gdy:	Nie opóźnia to znacznie tempa prowadzonej korespondencji i jest istotne ze względu na zrozumienie treści nazw lub skrótów	Chcemy umożliwić zapisanie treści depeszy	Nie jest istotne tempo nadawania w małym natężeniu ruchu lotniczego	W korespondencji występują więcej niż dwie nazwy punktów meldunkowych

1886.	X	PL090-0008	Łączność radiotelefoniczna w lotnictwie służy do:	Wzajemnego komunikowania się personelu latającego i naziemnego	Przekazywania poleceń pilotom przez kontrolera wieży	Przekazywania wyłącznie informacji handlowych pilotom przez uprawnione osoby	Komunikowania się kontrolera wieży z obsługą naziemną lotniska
1887.	X	PL090-0009	Mówiąc do mikrofonu należy:	Utrzymywać stałe natężenie głosu i właściwą odległość ust od mikrofonu	Trzymać mikrofon w polu widzenia	Mówić głośno i szybko	Mieć przed oczami tekst korespondencji
1888.	X	PL090-0010	Procedura sprawdzenia łączności polega na:	Nawiązaniu dwustronnej łączności na określonej częstotliwości i wymianie raportów o czytelności transmisji	Wywołaniu stacji naziemnej z powietrza i uzyskaniu odpowiedzi na wywołanie	Włączeniu radiostacji i wywołaniu dowolnej stacji radiowej	Wywołaniu stacji naziemnej na wszystkich opublikowanych częstotliwościach
1889.	X	PL090-0011	Przed rozpoczęciem każdego nadawania należy:	Upewnić się czy częstotliwość nie jest zajęta przez inną transmisję	Przeprowadzić łączność sprawdzającą	Ustawić częstotliwość zapasową	Włączyć podsłuch własnego nadawania
1890.	X	PL090-0012	Przerwanie innej korespondencji jest dozwolone jedynie gdy:	Stacja lotnicza znajduje się w niebezpieczeństwie lub sytuacji naglącej	Nie jest dozwolone do czasu zakończenia korespondencji	Wymaga szczególnej autoryzacji ULC	Status lotu daje taki przywilej

1891.	X	PL090-0013	System pracy sieci radiotelefonicznej w lotnictwie to:	System Simplex	System Duplex (dupleks)	System Pódupleks	System konferencyjny
1892.	X	PL090-0014	Transmisje niedozwolone to:	Transmisje zbędne, anonimowe, o charakterze prywatnym, zakłócające prowadzenie innej korespondencji	Transmisje rozwlekłe, przerywane, zawierające treści nie związane z wykonywanym zadaniem lotniczym	Transmisje nadawane zbyt szybko, bez użycia standardowej frazeologii	Transmisje pomiędzy pilotami bez powiadomienia służb naziemnych
1893.	X	PL090-0015	Treść korespondencji od stacji naziemnej zawierająca zezwolenia, instrukcje, parametry lotu i inne ważne informacje winna być:	Potwierdzona przez pilota poprzez powtórzenie całości korespondencji i podanie swojego znaku wywoławczego	Powinna być potwierdzona sformulowaniem „Roger” lub „Zrozumiałem”	Nie wymaga potwierdzenia	Pilot decyduje o sposobie potwierdzenia odebrania korespondencji
1894.	X	PL090-0016	Wywołanie w niebezpieczeństwie powinno zawierać co najmniej:	Trzykrotne wywołanie MAYDAY, trzykrotne podanie swojego znaku wywoławczego, rodzaj niebezpieczeństwa, pozycję i parametry lotu, zamiary dowódcy statku powietrznego, rodzaj oczekiwanej pomocy na częstotliwości, na której prowadzono korespondencję lub jeśli niemożliwe, na 121,500 MHz	Słowo MAYDAY, swój znak wywoławczy i rodzaj zagrożenia nadane na częstotliwości radiowej przydzielonej dla danej trasy	Słowo MADAY nadane trzykrotnie na częstotliwości 121,500 MHz	Znak wywoławczy, określenie zagrożenia, pozycję samolotu, zamiary dowódcy na dostępnej częstotliwości radiowej
1895.	X	PL090-0017	Znak wywoławczy SP-AHN można skrócić do:	SHN	HN	AHN	SN

1896.	X	PL090-0018	Nadawanie „ na ślepo” to:	Procedura specjalna w przypadku braku odbioru ze stacji, z którą chcemy się skomunikować polegająca na dwukrotnym przekazaniu treści depechy na częstotliwości podstawowej i zapasowej z użyciem słów „Nadaję na ślepo”	Nadawanie komunikatów nie wymagających potwierdzenia odbioru	Nadawanie komunikatów do wszystkich zainteresowanych ( rozgłaszanie)	Procedura wykonania lotu w warunkach IMC wraz z utratą łączności
1897.	X	PL090-0022	Znak wywoławczy „Gdańsk Zbliżanie” oznacza:	Organ kontroli zbliżania Gdańsk	Kontrolę podejścia w Gdańsku	Służbę zbliżania statków powietrznych w Gdańsku	System podejścia do lądowania w Gdańsku
1898.	X	PL099-0001	Badanie wypadków i incydentów lotniczych ma na celu:	Wyjaśnienie okoliczności i przyczyn oraz wypracowanie zaleceń profilaktycznych.	Wyjaśnienie okoliczności i przyczyn oraz wypracowanie zaleceń profilaktycznych oraz wskazanie winnych zdarzenia	Wyjaśnienie okoliczności i przyczyn oraz wypracowanie zaleceń profilaktycznych, wskazanie winnych zdarzenia oraz rozpowszechnianie informacji dotyczącej zdarzeń.	Wyjaśnienie okoliczności i przyczyn zdarzenia.
1899.	X	PL099-0002	Bezpośrednio po zajęciu miejsca w kabinie pilot statku powietrznego sprawdza:	Czy wszystkie przełączniki, dźwignie i urządzenia kontroli i sterowania znajdują się w położeniu określonym instrukcją użytkownika w locie.	Czy wszystkie przełączniki, dźwignie i urządzenia kontroli i sterowania znajdują się w położeniu neutralnym.	Czystość i porządek w kabinie.	Czy wszystkie przełączniki, dźwignie i urządzenia kontroli i sterowania znajdują się w położeniu wyjściowym.
1900.	X	PL099-0003	Bezpośrednio przed wejściem do kabiny statku powietrznego pilot sprawdza:	Stan techniczny statku powietrznego wykonując przegląd przedlotowy.	Warunki meteorologiczne do planowanego lotu.	Zgodność listy pasażerów.	Czy otrzymał zgodę na lot.

1901.	X	PL099-0004	Częstotliwość 121,500 jest przeznaczona do:	lotniczej łączności radiotelefonicznej w niebezpieczeństwie	łączności w niebezpieczeństwie dla telegrafii do odbioru słuchowego	łączności z lądem w akcjach poszukiwawczo - ratowniczych (SAR)	łączności z tratwami ratunkowymi
1902.	X	PL099-0005	Częstotliwość pomocnicza dla kanału 121.5 MHz to:	123.1 MHz	101,5 MHz	500 kHz	2128 kHz
1903.	X	PL099-0006	Członek załogi statku powietrznego nie może spożywać alkoholu w okresie minimum:	24 godzin przed lotem	12 godzin przed lotem	36 godzin przed lotem	48 godzin przed lotem
1904.	X	PL099-0007	Czy funkcjonariusz Policji może zażądać od pilota/załogi poddania się badaniu na obecność alkoholu we krwi po zaistnieniu wypadku lotniczego?	Tak	Nie	Tylko w obecności członków PKBWL	Tylko w obecności lekarza.
1905.	X	PL099-0008	Czy można wykonywać loty na statku powietrznym z napędem nad parkami narodowymi?	Tak, ale pod warunkiem wykonywania lotu na wysokości określonej przez państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym	Tak, ale pod warunkiem wykonywania lotu na odpowiedniej wysokości.	Zabrania się.	Tak, po otrzymaniu zgody od właściwego organu ruchu lotniczego.

1906.	X	PL099-0009	Czy użytkownik może przystąpić do badania incydentu lotniczego?	Tak, ale po decyzji PKBWL i pod jej nadzorem	Tak	Nie	Tak, jeśli posiada do tego odpowiednie kwalifikacje
1907.	X	PL099-0010	Czy użytkownik może przystąpić do badania wypadku lotniczego?	Nie	Tak	Tak, ale pod nadzorem PKBWL	Tak, ale po wyrażeniu zgody przez Prezesa ULC
1908.	X	PL099-0011	Czy zderzenie statku powietrznego w locie z ptakiem jest incydemem lotniczym?	Tak, bez względu na konsekwencje	Nie, jeśli statek powietrzny nie został uszkodzony	Tak, jeśli statek powietrzny został uszkodzony	Tak, jeśli z tej przyczyny lot został przerwany
1909.	X	PL099-0012	Do łączności między statkami morskimi a statkami powietrznymi, uczestniczącymi w akcjach poszukiwawczo - ratowniczych (SAR), przeznaczona jest częstotliwość:	156,3 MHz	121,5 MHz	128,825 MHz	123,450 MHz
1910.	X	PL099-0013	Do prowadzenia lotniczej korespondencji radiowej niezbędne jest posiadanie:	świadectwa radiooperatora w służbie lotniczej	licencji członka personelu lotniczego	nie jest wymagane posiadanie żadnego dokumentu	obywatelstwa Rzeczypospolitej Polskiej

1911.	X	PL099-0014	Do zestawu pierwszej pomocy powinien być dołączony:	podręcznik pierwszej pomocy i zestaw sygnałów zgodny z Aneksiem 12 ICAO („ground-air visual signal code for use by survivors”)	tylko podręcznik pierwszej pomocy	podręcznik pierwszej pomocy i pełny tekst Aneksu 6 ICAO	Aneks 12 ICAO
1912.	X	PL099-0015	Dowódca statku powietrznego powiadamia o nieprawidłowości pracy urządzeń naziemnych i nawigacyjnych:	Właściwą stację naziemną, tak szybko jak to jest możliwe.	Właściwą stację naziemną, telefonicznie po lądowaniu.	Właściwą stację naziemną, pisemnie po lądowaniu	Przełożonego lub najbliższy organ ruchu lotniczego
1913.	X	PL099-0016	Dyrektywy Operacyjne, wydawane przez Prezesa ULC, zabraniające, ograniczające lub poddające działalność lotniczą określonym warunkom w interesie bezpieczeństwa lotów, są publikowane w:	Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego	Dzienniku Ustaw	miesięczniku „Przegląd Lotniczy”	na stronach internetowych organizacji lotniczych
1914.	X	PL099-0017	Gdy w czasie lotu rzeczywista ilość paliwa użytecznego w zbiornikach samolotu jest mniejsza od ostatecznej rezerwy paliwa, dowódca statku powietrznego powinien:	zgłosić sytuację awaryjną	zamówić paliwo na lotnisku lądowania	natychmiast lądować w terenie przygodnym	porozumieć się z przewoźnikiem lub dysponentem statku powietrznego
1915.	X	PL099-0018	Lądowanie na spadochronie ratowniczym powinno odbywać się:	Z wiatrem	Pod wiatr	Bokiem do wiatru	Ustawienie ciała nie ma żadnego znaczenia

1916.	X	PL099-0019	Spadochron ratowniczy otwierany jest za pomocą:	Uchwytu wyzwajającego	Liny otwierającej	Automatu spadochronowego	Ładunku pirotechnicznego
1917.	X	PL099-0021	Jeżeli statek powietrzny jest wyposażony w nadajnik ratunkowy ELT, oznacza to:	że posiada lotniczy nadajnik ratowniczy SARSAT	że ma możliwość podejścia według MLS	że ma możliwość podejścia według TLS	że może korzystać z przestrzeni RVSM
1918.	X	PL099-0022	Komu składa pisemny raport załoga statku powietrznego o fakcie niebezpiecznego zbliżenia w powietrzu?	Osobie wskazanej w instrukcji operacyjnej	PKBWL	Prezesowi ULC	Nie składa pisemnego raportu.
1919.	X	PL099-0023	Komunikat MAYDAY nadaje się w przypadku:	bezpośredniego zagrożenia życia załogi i pasażerów	konieczności zapewnienia pomocy medycznej	ogólnego niebezpieczeństwa dla ruchu lotniczego, zaobserwowania groźnych zjawisk itp.	utruty łączności
1920.	X	PL099-0024	Po lądowaniu, jeśli czasza ciągnie pilota po ziemi powinien on:	Zgasić czaszę za pomocą ściągnięcia dolnych linek	Zgasić czaszę za pomocą ściągnięcia górnych linek	Złapać się czegokolwiek	Nic nie robić, czasza opadnie sama



1921.	X	PL099-0025	Kontrola ruchu lotniczego obowiązana jest prowadzić nasłuch korespondencji radiowej w niebezpieczeństwie na częstotliwości:	121,5 MHz	500 kHz	156.3 MHz	2182 kHz
1922.	X	PL099-0026	Okres ważności ułożenia spadochronu ratowniczego wynosi	120 dni jeżeli jego instrukcja nie stanowi inaczej	30 dni	120 dni	180 dni
1923.	X	PL099-0027	Plomba na spadochronie zawiera datę :	Ważności ułożenia spadochronu	ułożenia spadochronu	Produkcji spadochronu	wietrzenia spadochronu
1924.	X	PL099-0028	Dopasowanie uprzęży spadochronu ratowniczego w tym dociągnięcie taśm udowych i piersiowej wykonujemy:	Najpóźniej przed startem statku powietrznego natomiast zapięcie taśm uprzęży przed zajęciem miejsca i zapięciem pasów	Bezpośrednio przed skokiem natomiast zapięcie taśm uprzęży po zajęciu miejsca w statku powietrznym i zapięciu pasów	Po zaistnieniu sytuacji w której konieczne jest wykonanie skoku ratowniczego	Po opuszczeniu statku powietrznego
1925.	X	PL099-0029	Czy zawsze przed założeniem spadochronu ratowniczego konieczne jest przeprowadzenie kontroli?	Tak – sprawdzamy kartę spadochronu, plombę, właściwe zapięcie ściągaczy, położenie zawleczek zamykających oraz uchwytu	Nie – nie ma obowiązku kontroli jeżeli jest to kolejny lot a spadochron w statku powietrznym zostawili poprzedni piloci	Nie – nie ma obowiązku kontroli jeżeli spadochron pobrany jest bezpośrednio z magazynu lub od układacza	Tak-sprawdzamy ważność ułożenia spadochronu w metryce

1926.	X	PL099-0030	Czy wskazane jest przed lotem zapoznanie się z właściwościami spadochronu który jest do dyspozycji?	Tak- szczególnie istotne informacje to minimalna wysokość skoku przy różnych prędkościach i różnych konfiguracjach lotu, maksymalne prędkości użycia i dopuszczalny ciężar pilota	Nie jest to konieczne - z każdym spadochronem można wyskoczyć z tej samej wysokości a na prędkość lotu nie mamy wpływu podczas sytuacji przymusowej	Nie jest to konieczne – wszystkie spadochrony zawsze otwierają się z wysokości nie mniejszej niż 100 m i mają zapewnić bezpieczeństwo dla każdego przeciętnego pilota w całym zakresie prędkości statku powietrznego	Tak – właściwości spadochronu mogą być inne przy różnej wilgotności powietrza
1927.	X	PL099-0031	Czy wysokość skoku ratowniczego jest zależna od prędkości lotu poziomego	Tak- spadochrony zawsze napęniają się zawsze na podobnym odcinku, niezależnie od prędkości. Przy większej prędkości poziomej napęnienie następuje w krótszym czasie - ma to bezpośredni związek z mniejszą utratą wysokości	Nie – spadochrony napęniają się zawsze na tym samym odcinku. Prędkość pozioma podczas otwarcia ma jedynie wpływ na czas otwarcia i przeciążenie	Nie –aby spadochron zaczął się poprawnie napęniać pilot i tak musi przejść do spadania pionowego	Tak – podczas większej prędkości pilot spada wolniej i spadochron zdąży otworzyć się wyżej
1928.	X	PL099-0032	Który z wymienionych Aneksów Konwencji Chicagowskiej dotyczy badania wypadków i incydentów lotniczych	Aneks 13	Aneks 11	Aneks 12	Aneks 14
1929.	X	PL099-0033	Lotniskowe pojazdy pożarnicze są malowane na kolor:	zielonożółty lub czerwony	pomarańczowy	biały	wyłącznie czerwony
1930.	X	PL099-0034	Na użytkowanie samolotu poza ograniczeniami wyznaczonymi w głównym wykazie wyposażenia minimalnego (Master Minimum Equipment List - MMEL) może zezwolić:	nie można zezwolić	Prezes ULC	dowódca statku powietrznego	Minister Infrastruktury

1931.	X	PL099-0035	O napotkanych w locie potencjalnych zagrożeniach bezpieczeństwa oraz zdarzeniach takich, jak nieprawidłowa praca urządzeń naziemnych lub nawigacyjnych, niezwykle zjawiska pogody, dowódca statku powietrznego powinien powiadomić:	właściwą stację naziemną tak szybko, jak jest to praktycznie możliwe	organ kontroli ruchu lotniczego, po wylądowaniu	władze lokalne	Urząd Lotnictwa Cywilnego
1932.	X	PL099-0036	O przerwaniu zadania w powietrzu decyduje:	Dowódca załogi	Załoga statku powietrznego	Służba ruchu lotniczego	Dowódca załogi w porozumieniu z załogą i kontrolerem ruchu lotniczego
1933.	X	PL099-0037	O wyborze miejsca do lądowania awaryjnego w terenie decyduje:	Dowódca załogi	Załoga statku powietrznego	Służba ruchu lotniczego	Dowódca załogi w porozumieniu z załogą i kontrolerem ruchu lotniczego
1934.	X	PL099-0038	Obecność materiałów promieniotwórczych na pokładzie cywilnego statku powietrznego jest dozwolona pod warunkiem:	że substancje te są niezbędne do działania istotnych systemów statku powietrznego	obecność substancji promieniotwórczych na pokładzie statku powietrznego jest bezwzględnie zabroniona	udzielenia stosownego zezwolenia przez Ministerstwo Ochrony Środowiska	właściwego opakowania i wyraźnego oznakowania substancji promieniotwórczej
1935.	X	PL099-0039	Obowiązek bezpiecznej eksploatacji statku powietrznego nałożony jest na użytkownika statku powietrznego w:	Prawie lotniczym	PL - 2	JAR-ach	PL - 6

1936.	X	PL099-0040	Obowiązek zapewnienia, aby nikt nie ukrył osób lub ładunku na pokładzie statku powietrznego spoczywa na:	przewoźniku	dowódcy statku powietrznego	zarządcy lotniska	Straży Granicznej
1937.	X	PL099-0041	Osoba naruszająca obowiązki w zakresie bezpiecznej eksploatacji statku powietrznego podlega karze:	grzywny	Pozbawienia wolności do lat 5	Pozbawienia wolności do 1 roku	Grzywny, karze ograniczenia wolności lub pozbawienia wolności do roku
1938.	X	PL099-0042	Osobę zatrzymaną na pokładzie statku powietrznego podejrzaną o dokonanie przestępstwa przekazuje się:	Organom Policji lub Straży Granicznej	Służbie Więziennej	Straży Ochrony Lotniska	Funkcjonariuszom ABW.
1939.	X	PL099-0043	Ostateczna decyzja co do zezwolenia na wstęp do kabiny pilotów należy do:	dowódcy statku powietrznego	inspektora ULC, odpowiedzialnego za certyfikację, licencjonowanie lub nadzór bieżący	przedstawiciela przewoźnika	zarządcy lotniska
1940.	X	PL099-0044	Paliwo lotnicze, przypadkowo rozlane przy tankowaniu, powinno zostać:	niezwłocznie zneutralizowane i usunięte	zostawione na podłożu do odparowania	zebrane, przefiltrowane i zużyte do celów gospodarczych	zlane do kanalizacji

1941.	X	PL099-0045	Pierwszą czynnością załogi statku powietrznego po lądowaniu awaryjnym w terenie przygodnym i wystąpieniu pożaru jest:	Ugaszenie pożaru	Ratowanie rannych	Telefon do straży pożarnej	Oddalenie się na bezpieczną odległość
1942.	X	PL099-0046	Pierwszą czynnością załogi statku powietrznego po lądowaniu awaryjnym w terenie przygodnym jest:	Ratowanie życia załogi i pasażerów	Ratowanie mienia i wyposażenia statku powietrznego	Powiadomienie przełożonego i/lub władzy lotniczej	Powiadomienie Policji
1943.	X	PL099-0047	Pilot nie może przystąpić do wykonania lotu w znanych lub spodziewanych warunkach oblodzenia, jeżeli:	samolot nie będzie certyfikowany i wyposażony do zwalczania takich warunków	nie ustanowiono procedury odladzania i przeciwdziałania oblodzeniu samolotu na ziemi	temperatura powietrza jest niższa niż 7°C	pada deszcz
1944.	X	PL099-0048	Pilot statku powietrznego może palić tytoń w czasie lotu pod warunkiem:	palenie tytoniu nie jest dozwolone	utrzymania dobrej wentylacji kabiny	może palić tylko jedna osoba na raz	załoga jest jednoosobowa
1945.	X	PL099-0049	Podczas lądowania na spadochronie pilot obserwuje:	Horyzont	Ziemię	Czaszę	Zamyka oczy

1946.	X	PL099-0050	Po naruszeniu przepisów lotniczych w celu opanowania sytuacji zagrażającej bezpieczeństwu statku powietrznego dowódca statku powietrznego jest zobowiązany o tym powiadomić właściwy organ państwa, którego przepisy zostały naruszone i jeżeli przepisy tego wymagają złożyć organowi, który otrzymał zawiadomienie:	Pisemne sprawozdanie o zdarzeniu w ciągu 10 dni	Pisemne sprawozdanie o zdarzeniu w ciągu 14 dni	Ustne – telefoniczne sprawozdanie po lądowaniu w miejscu docelowym	Nie składa dodatkowych wyjaśnień.
1947.	X	PL099-0051	Po zderzeniu z ptakiem dowódca statku powietrznego składa meldunek:	pisemny.	ustny.	nie składa.	składa meldunek ustny, jeśli statek powietrzny uległ jakimkolwiek uszkodzeniu.
1948.	X	PL099-0052	Podatność na zatrucie tlenkiem węgla z niesprawnej instalacji grzewczej:	rośnie z wysokością lotu	maleje z wysokością lotu	rośnie z wilgotnością względną	rośnie z temperaturą punktu rosy
1949.	X	PL099-0053	Podczas ręcznego przekręcania śmigła należy stać:	przed płaszczyzną obrotu śmigła	z boku, w płaszczyźnie obrotu śmigła	za śmigłem	obojętnie
1950.	X	PL099-0054	Wyposażenie w spadochrony ratownicze zawsze obowiązuje przy wykonywaniu lotów:	Akrobacyjnych	Szkolnych	Przy przelotach na akwenami wodnymi	Z prędkością pow. 250 km/h

1951.	X	PL099-0055	Podstawową międzynarodową częstotliwością do łączności telegraficznej ręcznej w niebezpieczeństwie jest:	500 kHz	121,5 MHz	2182 kHz	122,7 MHz
1952.	X	PL099-0056	Odpięcie się od instalacji pokładowej:	jest pierwszą czynnością w celu opuszczenia pokładu	nie jest konieczne – po skoku sama się rozłączy	zawsze najpierw pasy – one nas najmocniej trzymają	następuje po zrzuceniu drzwi – jeżeli nie da się ich zrzucić po co ją odpinać
1953.	X	PL099-0057	Pomiędzy przyjęciem środków psychotropowych przez pilota statku powietrznego a rozpoczęciem lotu powinno upłynąć:	pilot nie może przyjmować środków psychotropowych	6 godzin	12 godzin	24 godziny
1954.	X	PL099-0058	Potwierdzeniem przyjęcia i zrozumienia przez pilota samolotu sygnału wizualnego, podawanego z miejsca wypadku nocą jest:	kilkakrotne włączenie i wyłączenie świateł lądowania lub nawigacyjnych	kilkakrotne przechylenie samolotu na boki	wystrzelenie zielonej rakiety	zrzucenie meldunku potwierdzającego
1955.	X	PL099-0059	Potwierdzeniem przyjęcia i zrozumienia sygnału wizualnego, podawanego z miejsca wypadku, przez pilota samolotu jest:	kilkakrotne przechylenie samolotu na boki	wystrzelenie zielonej rakiety	włączenie smugaczy	zrzucenie meldunku potwierdzającego

1956.	X	PL099-0060	Prędkość opadania na spadochronie wynosi	około 3-7 m/s	około 6-9 m/s	około 8 m/s	nie uzyska certyfikatu spadochron który opada z prędkością większą niż 4 m/s
1957.	X	PL099-0061	Pożar instalacji elektrycznej statku powietrznego powinien być gaszony:	gaśnicą śniegową lub BCE	pianą gaśniczą	piaskiem	wodą
1958.	X	PL099-0062	Przed przystąpieniem do startu dowódca statku powietrznego musi upewnić się na podstawie dostępnych mu informacji, że warunki meteorologiczne na lotnisku startu oraz stan planowanej do startu drogi startowej:	nie wpłyną ujemnie na bezpieczeństwo startu i odlotu	odpowiadają danym z AIP	są zgodne z podawanymi przez odpowiednie służby	jeśli organ kontroli ruchu lotniczego udziela zgody, dowódca statku powietrznego wykonuje start
1959.	X	PL099-0063	Przekazanie (retranslacja) wywołania MAYDAY winna być poprzedzona zwrotem:	MAYDAY RELAY	SOS	PAN RELAY	SECURITE
1960.	X	PL099-0064	Przepisy dotyczące sygnałów, stosowanych w akcjach poszukiwawczo - ratowniczych znajdują się w:	Aneksie 12 ICAO	Aneksie 6 ICAO	Aneksie 2 ICAO	AIP Polska, rozdz. ENR1 „Przepisy i Procedury Ogólne”



1961.	X	PL099-0065	Przy dekompresji kabiny, połączonej z koniecznością użycia masek tlenowych, pilot lecący powinien założyć maskę tlenową w pierwszej kolejności:	sobie	pasażerom, o ile ci nie mogą sami założyć masek tlenowych	dowódcy statku powietrznego, o ile ten nie może sam założyć maski tlenowej	osobom nieprzytomnym, niepełnosprawnym i/lub dzieciom
1962.	X	PL099-0066	Przy wykonywaniu symulowanego lotu bez widoczności pilot bezpieczeństwa powinien zajmować miejsce:	przy drugim zestawie urządzeń sterowych statku powietrznego	w miejscu zapewniającym najlepszą widoczność	w miejscu zapewniającym najlepszy nadzór nad czynnościami pilota prowadzącego statek powietrzny	w zasięgu wzroku pilota prowadzącego statek powietrzny
1963.	X	PL099-0067	Raport o zdarzeniu w locie jest ważny jeśli:	Złoży go jeden członek załogi.	Wszyscy członkowie załogi.	Pilot.	Zostanie zatwierdzony przez użytkownika.
1964.	X	PL099-0069	Statek powietrzny służby poszukiwania i ratownictwa lotniczego jest oznakowany następująco:	Napisem SAR	Napisem SOS	Krzyżem maltańskim	Czerwonym krzyżem na białym tle.
1965.	X	PL099-0070	Statek powietrzny, wymagający asysty statku morskigo i nie mogący nawiązać z nim łączności radiowej, powinien:	okrzyżać statek morski co najmniej raz i przeciąć przedłużenie jego linii drogi na możliwie małej wysokości	przelecieć za rufą statku na małej wysokości	przelecieć wzdłuż lewej burty statku	cyklicznie zwiększać i zmniejszać wysokość lotu

1966.	X	PL099-0071	Sygnal wizualny w kształcie litery X, podawany z miejsca wypadku lotniczego, oznacza:	żądanie pomocy medycznej	żądanie udzielenia informacji o własnej pozycji	żądanie zidentyfikowania statku powietrznego	odpowiedź negatywna
1967.	X	PL099-0072	Symulowanie sytuacji nienormalnych lub awaryjnych, wymagających zastosowania części lub wszystkich procedur awaryjnych, są dozwolone w czasie lotów zarobkowego przewozu lotniczego pod warunkiem:	nie są dozwolone	że dowódca statku powietrznego dopilnuje bezpieczeństwa wykonywania lotu	że opracowano odpowiednie procedury postępowania i są one przestrzegane	że przeprowadzane symulacje nie naruszają Instrukcji Użytkowania statku powietrznego
1968.	X	PL099-0073	Szczegółowe czynności dyspozytora lotniczego w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa nadzorowanej przez dyspozytora operacji lotniczej, są opisane w:	Instrukcji Operacyjnej	AIP	ustawie „Prawo Lotnicze	rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 3 września 2003, Dz.U. 165 poz. 1602
1969.	X	PL099-0074	Transmisja radiowa dla radionamierzenia ma priorytet wyższy niż wywołanie PAN-PAN:	nie	tak	tak, pod warunkiem że korespondencja odbywa się w języku angielskim	mają równy priorytet
1970.	X	PL099-0075	Unieruchamianie lub wyłączanie w czasie lotu pokładowych rejestratorów rozmów w kabinie (Cockpit Voice Recorder - CVR) jest dozwolone, gdy:	dowódca statku powietrznego jest przekonany, że zapis powinien być zachowany jako materiał do dochodzenia w razie zdarzenia lub wypadku	dowódca statku powietrznego uzna to za stosowne	zapis zawiera treści naruszające dobre imię osób obecnych na pokładzie statku powietrznego	świadomość zapisu rozmów powoduje dyskomfort członków załogi

1971.	X	PL099-0076	Uprawniony do usunięcia z pokładu statku powietrznego każdej osoby lub każdej części ładunku, która w jego opinii może stwarzać potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa samolotu lub osób na nim się znajdujących jest:	dowódca statku powietrznego	przedstawiciel przewoźnika	każdy członek załogi lotniczej	zarządca lotniska
1972.	X	PL099-0077	Usterki techniczne statku powietrznego odnotowuje się w:	pokładowym dzienniku technicznym statku powietrznego.	książce obsługi.	zeszytcie prac obsługowych.	dokumentacji technicznej statku powietrznego
1973.	X	PL099-0078	Użycie środków odurzających na pokładzie statku powietrznego jest dozwolone pod warunkiem:	że jest niezbędne dla ratowania zdrowia lub życia	odbywa się poza kabiną załogi	odbywa się w wydzielonej części kabiny pasażerskiej	jest bezwzględnie zabronione
1974.	X	PL099-0079	Użytkownik statku powietrznego, organ ruchu lotniczego, zarządzający lotniskiem są zobowiązani powiadomić PKBWL o zdarzeniu lotniczym w nieprzekraczalnym czasie:	72 godziny	48 godzin	24 godziny	96 godzin
1975.	X	PL099-0080	W celu opanowania sytuacji zagrażającej bezpieczeństwu statku powietrznego:	Można naruszyć przepisy lotnicze	Nie można naruszać przepisów lotniczych	Można naruszyć przepisy lotnicze po konsultacji z członkami załogi	Wszystkie pozostałe odpowiedzi są nieprawidłowe.

1976.	X	PL099-0081	W instalacji elektrycznej samolotu za napięcie niebezpieczne dla życia uważa się:	110 V / 400 Hz	36 V / 400 Hz	27 V	każde
1977.	X	PL099-0082	W jakich sytuacjach dowódca statku powietrznego może zobowiązać innych członków załogi do wykonywania czynności nie należących do ich normalnego zakresu obowiązków?	Kiedy należy zapewnić bezpieczeństwo lotu oraz bezpieczeństwo i porządek na pokładzie statku powietrznego..	Kiedy z różnych powodów nie może wykonywać swoich obowiązków.	W sytuacjach zagrażających bezpieczeństwu lotu.	W sytuacjach szczególnych.
1978.	X	PL099-0083	W przypadku bezprawnej ingerencji na pokładzie statku powietrznego, pierwszym obowiązkiem członków załogi jest:	powiadomić o tym fakcie służby ruchu lotniczego	podjąć próbę siłowego odzyskania kontroli nad sytuacją	upewnić się czy instalacja tlenowa jest sprawna	wykonywać polecenia napastników
1979.	X	PL099-0084	W przypadku konieczności opuszczenia statku powietrznego w powietrzu (np. z przyczyn technicznych), wyposażonego w radiostację pokładową pilot jest zobowiązany:	Zameldować do najbliższego organu ruchu lotniczego lub stanowiska kierowania lotami o miejscu opuszczenia	Nadać sygnał SOS i opuścić statek powietrzny	Opuścić statek powietrzny niezwłocznie.	Wszystkie pozostałe odpowiedzi są nieprawidłowe
1980.	X	PL099-0085	W przypadku obecności uzbrojonych funkcjonariuszy bezpieczeństwa na pokładzie przewożącego pasażerów statku powietrznego, o tym fakcie powinien być poinformowany:	dowódca statku powietrznego	przedstawiciel przewoźnika w porcie docelowym	Minister Obrony Narodowej	wszyscy obecni na pokładzie statku powietrznego

1981.	X	PL099-0086	W przypadku podejrzenia bezprawnej ingerencji na pokładzie statku powietrznego służba ruchu lotniczego powiadamia o tym poprzez sieć łączności lotniczej VHF:	nie informuje o podejrzeniu za pośrednictwem łączności radiowej	powiadamia statki powietrzne znajdujące się najbliższej statku, co do którego istnieje takie podejrzenie	rządowe statki powietrzne	wszystkie statki powietrzne w sektorze odpowiedzialności danej służby ruchu lotniczego
1982.	X	PL099-0087	W przypadku stwierdzenia przez załogę/dowódcę statku powietrznego zagrożenia bezpieczeństwa innego statku powietrznego należy:	Udzielić poszkodowanym lub znajdującym się w niebezpieczeństwie pomocy w zakresie, w jakim może to uczynić bez narażania na niebezpieczeństwo powierzonego mu statku powietrznego, pasażerów, załogi.	Użyć wszelkich środków do udzielenia pomocy naruszając nawet przepisy lotnicze.	Powiadomić odpowiednie służby lotnicze.	Powiadomić odpowiednie służby lotnicze i działać według ich poleceń.
1983.	X	PL099-0088	W przypadku zaistnienia krytycznego niebezpieczeństwa dla życia załogi i pasażerów statku powietrznego należy w pierwszym rzędzie:	nadać wywołanie w niebezpieczeństwie wszystkimi dostępnymi środkami	poinformować pasażerów	zabezpieczyć przedmioty wartościowe	zadbać o bezpieczeństwo dowódcy statku powietrznego
1984.	X	PL099-0089	W razie przypadkowego uruchomienia ELT należy:	niezwłocznie wyłączyć ELT i powiadomić o tym fakcie właściwe RCC lub służbę informacji lotniczej	wyłączyć ELT	zgłosić fakt mechanikowi gdy będzie to możliwe	powiadomić policję
1985.	X	PL099-0090	W razie wypadku lotniczego użytkownik samolotu, na którym zabudowany jest rejestrator pokładowy, ma zabezpieczyć, tak dalece jak to jest możliwe, oryginalne zapisy tego rejestratora w stanie, w jakim je uzyskano, przez okres:	60 dni lub do czasu otrzymania innych poleceń od władzy prowadzącej dochodzenie	30 dni	60 dni lub do czasu otrzymania innych poleceń od władzy prowadzącej dochodzenie	120 dni

1986.	X	PL099-0091	W trakcie wykonywania lotu pilot statku powietrznego powinien mieć zapięte pasy w czasie:	podczas startu i lądowania oraz zawsze, kiedy dowódca uzna to za konieczne	przez cały czas trwania lotu	w czasie startu i lądowania	występowania turbulencji
1987.	X	PL099-0092	Za bezpieczeństwo lotu od startu do lądowania odpowiada:	Dowódca załogi	Załoga statku powietrznego	Kontroler Ruchu Lotniczego	Inspektor bezpieczeństwa lotów
1988.	X	PL099-0093	Za kompletność i dostępność całego pokładowego wyposażenia awaryjnego odpowiada:	dowódca statku powietrznego	przewoźnik lub dysponent statku powietrznego	obsługa techniczna w miejscu startu	pion bezpieczeństwa lotniczego ULC
1989.	X	PL099-0094	Za sprawdzenie przed lotem ważności dopuszczenia do użytku wysokościomierza jest odpowiedzialny:	dowódca statku powietrznego	inspektor kontroli cywilnych statków powietrznych	właściciel statku powietrznego	kierownik obsługi startowej
1990.	X	PL099-0095	Za właściwą ilość paliwa zatankowanego do lotu odpowiada:	Dowódca załogi	Obsługa techniczna	Obsługa lotniskowa	Drugi pilot

1991.	X	PL099-0096	Za zapewnienie, aby wszyscy członkowie załogi lotniczej mogli porozumiewać się we wspólnym języku jest odpowiedzialny:	przewoźnik lub dysponent statku powietrznego	dowódca statku powietrznego	Urząd Lotnictwa Cywilnego	Departament Kadr Ministerstwa Infrastruktury
1992.	X	PL099-0097	Zabrudzenie skóry rąk płynem z instalacji hydraulicznej należy usunąć:	wodą z mydłem lub detergentem	benzyną lotniczą	alkoholem	benzyną ekstrakcyjną
1993.	X	PL099-0098	Załoga statku powietrznego ma obowiązek zapinania wszystkich pasów bezpieczeństwa i uprząży:	Do startu i lądowania oraz w sytuacjach, kiedy dowódca statku powietrznego uzna to za konieczne.	Na polecenie dowódcy załogi statku powietrznego.	Do startu i do lądowania.	Tylko do lądowania.
1994.	X	PL099-0099	Zestawy pierwszej pomocy powinny być umieszczone:	tak, by były łatwo dostępne dla wszystkich członków załogi i pasażerów	w kabinie załogi	w części kadłuba najmniej narażonej na uszkodzenie	w zamkniętej kasetce w dyspozycji dowódcy statku powietrznego
1995.	X	PL099-0100	Zrzut np. wiązanki kwiatów ze statku powietrznego podczas dowolnej uroczystości jest:	Zabroniony	Dozwolony, za zgodą władz lotniczych.	Dozwolony.	Dozwolony, jeśli zachowane są warunki bezpieczeństwa.

1996.	X	PL099-0101	Zrzut obiektów lub substancji z pokładu statku powietrznego jest dozwolony w przypadku:	podjęcia działań, zapewniających zabezpieczenie życia osób i mienia w rejonie zrzutu	tylko w niebezpieczeństwie	uzyskania pisemnej zgody władz terenowych	uzyskania zgody władz lotniczych
-------	---	------------	---	--	----------------------------	---	----------------------------------