

L.p.	NUMER	PYTANIE	ODP1	ODP2	ODP3	ODP4
1	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	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	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	PL 100-0130	W jakich sytuacjach dowódca statku powietrznego może zobowiązać innych członków załogi do wykonywania czynności nie należących do ich normalnego	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.

		zakresu obowiązków?				
5	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	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	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	PL010-0001	Członkowie załogi mają zakaz wnoszenia na pokład statku powietrznego:	Broni palnej, broni gazowej i materiałów wybuchowych.	Broni palnej i materiałów wybuchowych.	Broni gazowej i materiałów wybuchowych.	Broni palnej i broni gazowej.
9	PL010-0002	Do czego jest zobowiązany dowódca statku powietrznego?	Do zapewnienia bezpieczeństwa statkowi powietrznemu i wykonywania lotu zgodnie z przepisami.	Do wykonywania lotu zgodnie z przepisami.	Do ubezpieczenia statku powietrznego.	Do zapewnienia bezpieczeństwa statkowi powietrznemu.

10	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	PL010-0004	Dostępność przestrzeni powietrznej może być czasowo ograniczona ze względu na:	Obronność państwa i bezpieczeństwo publiczne.	Warunki pogodowe.	Bezpieczeństwo publiczne.	Obronność państwa.
12	PL010-0005	Kiedy ustaje obowiązek pomocy, spoczywający na dowódcy statku powietrznego który spostrzegł 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	PL010-0006	Kiedy ustaje obowiązek pomocy, spoczywający na	Gdy dowódca wie, że ktoś inny udziela pomocy w podobnych lub lepszych	Tego rodzaju obowiązek nigdy nie ustaje.	Gdy zgodę wyrazi Prezes ULC.	Gdy zgodę wyrazi minister właściwy do spraw transportu.

		dowódcy statku powietrznego który zauważył katastrofę lub klęskę żywiołową?	warunkach, niż on sam mógłby udzielić.			
14	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	PL010-0009	W czasie lotów zabrania się dokonywania wszelkich zrzutów ze statku powietrznego z wyjątkiem zrzutów dokonywanych na potrzeby?	Poszukiwania i ratownictwa oraz służby zdrowia.	Służby zdrowia.	Ochrony granic.	Tylko poszukiwania i ratownictwa.
16	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 zapewniania 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	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	PL010-0013	Z wyjątkiem sytuacji, gdy jest to konieczne ze względu na start lub lądowanie lub gdy uzyskano zezwolenie właściwego organu, lot VFR nie jest wykonywany nad gęstą zabudową dużych miast, miasteczek, osiedli lub nad zgromadzeniem osób na wolnym powietrzu na wysokości względnej mniejszej niż 300 m (1 000 ft) nad najwyższą przeszkodą znajdującą się w promieniu:	600 m od statku powietrznego.	300 m od statku powietrznego.	500 m od statku powietrznego.	650 m od statku powietrznego.

19	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	PL010-0015	AMC jest to:	Ośrodek Zarządzania Przestrzenią Powietrzną.	Ośrodek Zarządzania Przepływem Ruchu Lotniczego.	Zarządzanie ruchem lotniczym.	Plan użytkowania przestrzeni powietrznej.
21	PL010-0016	ARP, wg ICAO, jest to:	Punkt odniesienia lotniska.	Najwyższe wzniesienie lotniska.	Współrzędne drogi startowej.	Wysokość elewacji progu pasa startowego.
22	PL010-0017	ATM jest to:	Zarządzanie ruchem lotniczym.	Ośrodek Zarządzania Przepływem Ruchu Lotniczego.	Plan użytkowania przestrzeni powietrznej.	Rejon kontrolowany lotniska.
23	PL010-0018	ATZ jest to:	Strefa ruchu lotniskowego.	Strefa identyfikacji obrony powietrznej.	Wojskowa strefa ruchu lotniskowego.	Obszar kontrolowany.
24	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	PL010-0020	Kto podlega badaniom lotniczo-lekarskim?	Członkowie personelu lotniczego i członkowie personelu pokładowego.	Członkowie personelu pokładowego.	Członkowie personelu lotniczego.	Pracownicy biurów w liniach lotniczych .
26	PL010-0021	CBA jest to:	Rejon lotów po obu stronach granicy państwa będący rejonem czasowo wydzielonym, ustanowionym ze względu	Trasa lotnicza umożliwiająca przeloty pomiędzy TSA i lub TRA.	Strefa identyfikacji obrony powietrznej.	Wojskowa strefa ruchu lotniskowego.

			na szczególne wymogi operacyjne.			
27	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	PL010-0023	CTR jest to:	Strefa kontrolowana lotniska.	Strefa identyfikacji obrony powietrznej.	Wojskowa strefa ruchu lotniskowego.	Rejon kontrolowany lotniska.
29	PL010-0026	Posiadacz licencji w przypadku rozpoczęcia regularnego przyjmowania leku:	Powinien zasięgnąć porady lotniczo-lekarskiej.	Powinien zawiesić licencję.	Nie powinien wykonywać czynności personelu lotniczego.	Utraci licencję.
30	PL010-0027	Kto jest członkiem personelu lotniczego?	Posiadacz PPL.	Personel pokładowy.	Posiadacz świadectwa dopuszczenia do pracy.	Posiadacz PPL i personel pokładowy.
31	PL010-0028	W przypadku wszystkich lotów w przestrzeni powietrznej klasy „C”:	Wszystkie loty statków powietrznych są wykonywane z zapewnieniem służb kontroli ruchu lotniczego, a także wymagana jest wobec nich ciągła łączność foniczna powietrze-ziemia.	Wszystkie loty statków powietrznych są wykonywane z zapewnieniem służb kontroli ruchu lotniczego.	Wymagana jest wobec nich ciągła łączność foniczna powietrze-ziemia.	Dozwolone są wyłącznie loty IFR.
32	PL010-0029	Członkowie załogi statku powietrznego mogą	Odpowiadające potrzebom wynikającym z istniejącej sytuacji i niezbędne do	Niezbędne do osiągnięcia podporządkowania	Tylko po wylądowaniu statku powietrznego.	Odpowiadające potrzebom

		stosować wyłącznie środki przymusu:	osiągnięcia podporządkowania poleceniom i decyzjom dowódcy.	poleceniom i decyzjom dowódcy.		wynikającym z istniejącej sytuacji.
33	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	PL010-0031	Czy dowódca statku powietrznego który otrzymał sygnał o niebezpieczeństwie grożącym innemu statkowi powietrznemu lub morskiemu 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	PL010-0032	Czy dowódca statku powietrznego który spostrzegł statek powietrzny lub morski, który uległ	Tak, ale tylko w zakresie, w jakim może to uczynić bez narażenia na niebezpieczeństwo powierzonego mu statku	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



		wypadkowi lub znalazł się w niebezpieczeństwie obowiązany jest udzielić znajdującym się w niebezpieczeństwie pomocy?	powietrznego, pasażerów, załogi lub innych osób.			objętego żadną zwierzchnością państwową.
36	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	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	PL010-0035	Czy egzamin państwowy	Tak.	Tak ale tylko w przypadku kiedy	Nie podlega opłacie.	Tak, ale tylko kiedy jest to egzamin poprawkowy.

		praktyczny podlega opłacie?		odbywa się poza Warszawą.		
39	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	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	PL010-0038	FSTD oznacza:	Szkoleniowe urządzenie symulacji lotu.	Zatwierdzona organizacja szkolenia lotniczego.	Standard lotniczy.	Gotowość do lotu.
42	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	PL010-0040	Czy Prezes ULC może upoważnić pracowników ULC do wydawania, odmawiania wydania, uznawania, zawieszania	Tak.	Tak ale tylko za zgodą ministra właściwego do spraw transportu.	Nie ma takiej możliwości.	Tak ale tylko w przypadku własnej choroby.

		uznania, przywracania uznania, odmawiania uznania, cofania uznania, cofania, zawieszania, przywracania i zmieniania licencji?				
44	PL010-0041	Gdzie musi być wyznaczony kierownik szkolenia?	W ATO.	W AWC.	W AOC.	W AHAC.
45	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 miesiące.
46	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	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.

		wezwać statek powietrzny do wylądowania na wskazanym lotnisku lub mogą wezwać do wykonania innych poleceń tych organów?				
47	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.	Mogą ale tylko po zatwierdzeniu udzielonym przez ministra właściwego do spraw transportu.	Tak, w każdym przypadku bez względu na konsekwencje.	Mogą ale tylko po zezwoleniu udzielonym przez Prezesa ULC.

48	PL010-0046	Czy w skład komisji którą powołuje Naczelny Lekarz Lotnictwa Cywilnego w celu zbadania zasadności odwołania od orzeczenia lotniczo-lekarskiego mogą wchodzić specjaliści biorący udział w badaniach na podstawie których wydano zaskarżone orzeczenie lotniczo-lekarskie?	Nie jest to możliwe.	Jest to możliwe po zgodzie Ministra Zdowia.	Jest to możliwe pod warunkiem złożenia uzasadnienia takiego stanu rzeczy przed Prezesem ULC.	Jest to możliwe.
49	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	PL010-0048	Przez kogo powinien zostać wpisany statek powietrzny do rejestru statków powietrznych?	Przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.	Przez Ministra Infrastruktury.	Przez Ministra Transportu.	Przez Ministra Komunikacji.

51	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.	Do zawieszenia licencji.
52	PL010-0050	Do kogo może odwołać się osoba zainteresowana od orzeczenia komisji lekarskiej centrum medycyny lotniczej?	Do Naczelnego Lekarza Lotnictwa Cywilnego.	Tylko do Prezesa ULC.	Wyłącznie do ministra właściwego do spraw transportu.	Do przewodniczącego danej komisji lekarskiej centrum medycyny lotniczej.
53	PL010-0051	Jaki jest termin na złożenie odwołania od orzeczenia lotniczo-lekarskiego?	14 dni .	7 dni .	30 dni .	60 dni.
54	PL010-0052	Do lotniska dolatuje statek powietrzny bez łączności. Aby wydać temu statkowi zezwolenia na lądowanie, informator AFIS	Ciągły sygnał zielony.	Serię błysków czerwonych.	Ciągły sygnał czerwony.	Serię błysków zielonych.

		nada sygnał świetlny:				
55	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.	Zezwala się lądować.	Należy lądować na tym lotnisku i kołować do płyty postojowej.	Płyta postojowa zajęta.
56	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:	Zezwala 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	PL010-0056	Dolna granica drogi lotniczej powinna być ustalona na wysokości nad terenem nie mniejszej niż:	200 m.	900 m.	600m.	FL55.
58	PL010-0057	Dolna granica strefy kontrolowanej lotniska powinna się znajdować:	Na powierzchni terenu.	Na elewacji lotniska.	Nie niżej niż 560 m AMSL.	Nie niżej niż 200 m AGL.

59	PL010-0058	Dolna granica TMA powinna znajdować się:	Nie niżej niż 200 m AGL.	Na powierzchni terenu.	Nie niżej niż 560 m AMSL.	Nie niżej niż 900 m AGL.
60	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	PL010-0061	Gdzie zostało ustanowione ICAO?	Na konferencji chicagowskiej.	Na konferencji warszawskiej.	Na konferencji paryskiej.	Na konferencji montrealskiej.
62	PL010-0062	Jaką licencję uważamy za ważną?	Licencję wydaną przez Prezesa ULC lub licencję wydaną przez właściwy organ obcego państwa i uznaną przez Prezesa ULC, chyba że uznanie nie jest wymagane.	Licencję w której znajduje się zdjęcie jej posiadacza.	Licencję wydaną przez Inspektorat Personelu Lotniczego ULC.	Licencję wydaną przez Ministra Transportu.
63	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.	Ma charakter fakultatywny .
64	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	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.	Status agencji rządowej Rządu Kanady.
66	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	PL010-0071	W skład przestrzeni powietrznej kontrolowanej wchodzi:	CTA.	ATZ.	CTA i TSA.	MATZ.
68	PL010-0072	W skład przestrzeni powietrznej niekontrolowanej wchodzi:	ATZ.	CTA.	CTA i TSA.	MATZ.
69	PL010-0073	Służba kontroli ruchu lotniczego jest zapewniana:	Całemu ruchowi lotniskowemu na lotniskach kontrolowanych.	Wszystkim lotom IFR w przestrzeni powietrznej klasy G.	Wszystkim lotom VFR w przestrzeni powietrznej klasy G.	Wszystkim lotom IFR w przestrzeni powietrznej klasy F.
70	PL010-0074	Służba informacji powietrznej zapewnia następujące informacje:	Informacje SIGMET i AIRMET.	Informację BVLOS.	Informację VLOS.	Tylko informację SIGMET.

71	PL010-0075	Kto publikuje Zintegrowany Pakiet Informacji Lotniczych w Polsce?	Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego.	Minister właściwy do spraw transportu.	Minister Komunikacji.	Prezez ULC.
72	PL010-0076	Wniosek o wydanie, przedłużenie lub wznowienie licencji pilota oraz towarzyszących uprawnień należy składać do:	Prezesa ULC.	Ministra właściwego do spraw transportu.	Ministra Komunikacji.	Instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego.
73	PL010-0077	Świadectwo kwalifikacji personelu lotniczego jest wydawane w formie?	Decyzji administracyjnej.	Zaświadczenia.	Potwierdzenia.	Pisemnego potwierdzenia.
74	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	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	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	PL010-0081	Jeżeli właściwy organ służby ruchu lotniczego lub organ kierowania lotami danego lotniska nie udzielił	Poza granicą strefy ruchu lotniskowego tego lotniska (ATZ).	W odległości min. 10 km.	W odległości min. 2 km.	W odległości min. 20 km.

		zezwolenia na przelot w pobliżu czynnego lotniska niekontrolowanego , na którym nie przewiduje się lądowania, należy w locie VFR omijać je:				
78	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	PL010-0083	Jeżeli z ograniczenia zamieszczonego w orzeczeniu lotniczo-lekarskim wynika, że członek personelu lotniczego powinien używać	Musi używać niebarwionych soczewek kontaktowych.	Członek personelu lotniczego musi posiadać dodatkowe okulary przeciwsłoneczne.	Członek personelu lotniczego musi posiadać aktualne badanie wzroku.	Nie może być dowódcą statku powietrznego .

		podczas wykonywania czynności lotniczych szkieleń korekcyjnych to:				
80	PL010-0084	W przypadku poddania się operacji chirurgicznej posiadacze licencji:	Powinni zasięgnąć porady lotniczo-lekarskiej.	Powinni zawiesić licencję.	Powinni utracić licencję.	Nie powinni wykonywać czynności personelu lotniczego.
81	PL010-0085	W przypadku gdy posiadacze licencji po raz pierwszy korzystają z soczewek korekcyjnych:	Powinni zasięgnąć porady lotniczo-lekarskiej.	Powinni zawiesić licencję.	Nie powinni wykonywać czynności personelu lotniczego.	Utracą licencję.
82	PL010-0087	Okres ważności uprawnień na klasę lub typ statku powietrznego wynosi:	1 rok.	Pół roku.	3 lata.	4 lata.
83	PL010-0088	Gdzie osoba ubiegająca się o wydanie uprawnienia na klasę lub typ statku powietrznego musi ukończyć szkolenie?	W ATO.	W ULC.	W AWC.	W MPO.
84	PL010-0089	Gdzie w przypadku wygaśnięcia uprawnień na klasę lub typ statku	W ATO.	W ULC.	W AWC.	W MPO.

		powietrznego, kandydat musi podjąć szkolenie odświeżające?				
85	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	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 zatwierdzona organizacja szkolenia.	Kiedy zgodę wyrazi Minister właściwy do spraw transportu.	Kiedy upłynie termin ważności licencji.
87	PL010-0093	Kiedy obowiązek pomocy, spoczywający na dowódcy statku powietrznego który otrzymał sygnał o niebezpieczeństwie grożącym innemu statkowi powietrznemu 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	PL010-0094	Kiedy obowiązek pomocy, spoczywający na dowódcy statku powietrznego który zauważył osobę znajdującą się na	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.

		morzu w niebezpieczeństwie utraty życia, ustaje?				
89	PL010-0096	Kiedy sprawdza się sprawność psychiczną i fizyczną członka personelu lotniczego?	W trakcie badań lotniczo-lekarskich.	W trakcie rozmowy w ATO.	W trakcie rozmowy kwalifikacyjnej prowadzonej przez organizację do której przynależy dany członek personelu lotniczego.	W trakcie rozmowy kwalifikacyjnej przeprowadzonej w Inspektoracie Personelu Lotniczego.
90	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.	W trakcie rozmowy w ATO.
91	PL010-0101	Czy licencja może być wydana osobie, w stosunku do której prokurator postanowił zastosować środek zapobiegawczy polegający na obowiązku powstrzymania się od prowadzenia wszelkiego rodzaju pojazdów mechanicznych?	Nie.	Tak za zgodą ministra właściwego do spraw transportu.	Tak pod warunkiem dodatkowej opłaty.	Tak ale tylko na 1 rok.

92	PL010-0102	Komu może być udzielona licencja?	Osobie, która spełnia wymogi w zakresie wieku.	Osobie, która nie ma pełnej zdolności do czynności prawnych.	Osobie, która ma orzeczenie lotniczo-lekarskie klasy 3.	Osobie, która odpowiada wymaganiom w zakresie sprawności psychicznej i fizycznej klasy 3.
93	PL010-0103	Komu może być udzielona licencja?	Osobie, która korzysta z pełni praw publicznych.	Osobie, która posiada ograniczoną zdolność do czynności prawnych.	Osobie, która ma orzeczenie lotniczo-lekarskie klasy 3.	Osobie, która odpowiada wymaganiom w zakresie sprawności psychicznej i fizycznej klasy 3.
94	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	PL010-0105	Komu może być udzielona licencja?	Osobie, która zdała egzamin teoretyczny i egzamin praktyczny.	Osobie, która ma orzeczenie lotniczo-lekarskie klasy 3.	Osobie, która nie spełnia wymagań i warunków dotyczących ukończenia szkolenia lotniczego.	Osobie, która nie spełnia wymogu wieku.
96	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 ma orzeczenie lotniczo-lekarskie klasy 3.



97	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	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 ma orzeczenie lotniczo-lekarskie klasy 3.
99	PL010-0109	Komu może być udzielona licencja?	Osobie, która ma orzeczenie lotniczo-lekarskie klasy 2 lub klasy 1.	Osobie która ma ograniczone prawa publiczne.	Osobie która nie posiada orzeczenia o braku przeciwwskazań do wykonywania funkcji członka personelu lotniczego.	Osobie, która ma orzeczenie lotniczo-lekarskie klasy 3.
100	PL010-0110	Komu może być udzielona licencja?	Osobie, która ma orzeczenie lotniczo-lekarskie klasy 2 lub klasy 1.	Osobie która ma ograniczone prawa publiczne.	Osobie która nie spełnia wymagań i warunków dotyczących ukończenia szkolenia lotniczego.	Osobie która nie spełnia wymogu wieku.
101	PL010-0111	Konwencja Tokijska z 1963 r. dotyczy:	Przestępstw i niektórych innych czynów	Ubezpieczeń lotniczych.	Ścigania sprawców uprowadzenia	Technicznych aspektów

			dokonywanych na pokładzie statków powietrznych.		statków powietrznych.	projektowania silników lotniczych.
102	PL010-0112	Kto dokonuje sprawdzenia wiadomości i umiejętności lotniczych jeżeli w wyniku badania incydentu lotniczego powstanie przypuszczenie, że członek personelu lotniczego nie posiada wymaganych wiadomości lub umiejętności?	Prezes ULC.	Minister Infrastruktury.	Minister właściwy do spraw transportu.	EASA.
103	PL010-0113	Kto dokonuje sprawdzenia wiadomości i umiejętności lotniczych jeżeli w wyniku badania wypadku lotniczego powstanie przypuszczenie, że członek personelu lotniczego nie posiada wymaganych	Prezes ULC.	Minister Infrastruktury.	Minister właściwy do spraw transportu.	EASA.

		wiadomości lub umiejętności?				
104	PL010-0114	Kto dokonuje sprawdzenia wiadomości i umiejętności lotniczych jeżeli w wyniku wykonywania czynności nadzoru lotniczego powstanie przypuszczenie, że członek personelu lotniczego nie posiada wymaganych wiadomości lub umiejętności?	Prezes ULC.	Minister Infrastruktury.	Minister właściwy do spraw transportu.	EASA.
105	PL010-0115	Kto dokonuje sprawdzenia wiadomości i umiejętności lotniczych przed wydaniem licencji?	Prezes ULC.	Minister Infrastruktury.	Minister właściwy do spraw transportu.	EASA.
106	PL010-0116	Kto dokonuje sprawdzenia wiadomości i umiejętności lotniczych przed wydaniem uprawnienia lotniczego	Prezes ULC.	Minister Infrastruktury.	Minister właściwy do spraw transportu.	EASA.

		wpisowanego do licencji?				
107	PL010-0117	Kto dokonuje sprawdzenia wiadomości i umiejętności lotniczych w celu przedłużenia ważności uprawnienia lotniczego?	Prezes ULC.	Minister Infrastruktury.	Minister właściwy do spraw transportu.	EASA.
108	PL010-0118	Kto dokonuje sprawdzenia wiadomości i umiejętności lotniczych w celu wznowienia ważności uprawnienia lotniczego?	Prezes ULC.	Minister Infrastruktury.	Minister właściwy do spraw transportu.	EASA.
109	PL010-0119	Kto jest członkiem personelu lotniczego?	Jest to osoba posiadająca ważną licencję i 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	PL010-0120	Kto jest członkiem personelu lotniczego?	Jest to osoba posiadająca ważne świadectwo kwalifikacji i jest wpisana do właściwego rejestru	Jest to osoba posiadająca umiejętność wykonywania lotu	Jest to właściciel lub użytkownik statku powietrznego.	Jest to osoba będąca w trakcie szkolenia lotniczego odbywającego się

			prowadzonego zgodnie z odrębnymi przepisami.	statkiem powietrznym.		zgodnie z przepisami wykonawczymi.
111	PL010-0121	Kto jest obowiązany do przejęcia 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	PL010-0122	Kto jest obowiązany do przejęcia 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	PL010-0123	Kto jest obowiązany do przejęcia 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	PL010-0124	Kto jest obowiązany przestrzegać warunków i ograniczeń ustalonych w świadectwie zdatności do lotu statku powietrznego i w dokumentach z nim związanych?	Użytkownik statku powietrznego, dowódca statku powietrznego oraz członkowie załogi statku powietrznego .	Tylko użytkownik statku powietrznego.	Tylko dowódca statku powietrznego.	Tylko członkowie załogi statku powietrznego.
115	PL010-0125	Kto jest uprawniony do wykonywania lotów?	Członkowie personelu lotniczego.	Osoby znajdujące się na pokładzie statku powietrznego.	Osoby znajdujące się w cockpicie statku powietrznego.	Członkowie personelu pokładowego.
116	PL010-0126	Kto jest uprawniony do wykonywania lotów?	Osoby uczestniczące w szkoleniu lotniczym prowadzonym zgodnie z przepisami wykonawczymi.	Osoby znajdujące się na pokładzie statku powietrznego.	Osoby znajdujące się w cockpicie statku powietrznego.	Członkowie personelu pokładowego.
117	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	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.

		miesiące, oraz sposób publikacji tych ograniczeń?				
118	PL010-0128	Kto może wezwać statek powietrzny do wylądowania na wskazanym lotnisku lub wykonania innych poleceń?	Cywilnych organów służb ruchu lotniczego oraz wojskowych organów służby ruchu lotniczego.	Tylko cywilnych organów służb ruchu lotniczego.	Tylko wojskowych organów służby ruchu lotniczego.	Prezez ULC.
119	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 Lotnictwa Cywilnego.
120	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 Lotnictwa Cywilnego.

121	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	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.	Naczelnny Lekarz Lotnictwa Cywilnego.	Osoba delegowana przez Prezesa ULC.	Osoba delegowana przez ministra właściwego do spraw transportu.
123	PL010-0133	Kto wydaje, odmawia wydania, uznaje, zawiesza uznanie, przywraca uznanie, odmawia uznania, cofa uznanie, cofa, zawiesza, przywraca i zmienia licencje?	Prezes ULC .	Minister właściwy do spraw transportu.	Minister Komunikacji.	Przewodniczący Lotniczej Komisji Egzaminacyjnej.
124	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	Przy zmniejszeniu widzialności w locie do 1500 m – z prędkościami, przy których będzie wystarczająco zapewniona możliwość zauważenia we właściwym czasie innego ruchu lub jakichkolwiek	Przy widzialności większej niż 5 km.	Przy pułapie chmur większym niż 300 m.	Przy widzialności mniejszej niż 1500 m – po spełnieniu określonych warunków.



		wyższe, może być wykonany:	przeszkód, aby uniknąć kolizji.			
125	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	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	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	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	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	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	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	5 km.	1500 m.	8 km.	Mniejsza niż 5 km, ale nie mniejsza niż 1500 m.

		widzialność w locie jest nie mniejsza niż:				
132	PL010-0153	Loty nocne VFR mogą być wykonywane o ile pułap chmur nie może wynosić mniej niż:	450 m (1500 ft).	300 m (1000 ft).	600 m (2000 ft).	900 m (3000 m).
133	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	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	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	PL010-0157	MATZ jest to:	Wojskowa strefa ruchu lotniskowego.	Strefa identyfikacji obrony powietrznej.	Wojskowy obszar kontrolowany.	Wojskowa strefa kontrolowana lotniska.

137	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	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	PL010-0160	Służba ustanowiona w celu przyczyniania się do bezpiecznego, uporządkowanego i szybkiego przepływu ruchu lotniczego poprzez zapewnianie wykorzystania w maksymalnym stopniu pojemności ATC to?	ATFM.	RNAV.	ALERFA.	ATIS.
140	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	PL010-0162	Jaka jest nazwa organu ustanowionego do zapewnienia służby	Ośrodek kontroli obszaru (ACC) .	Nawigacja obszarowa (RNAV).	Ruchoma służba lotnicza.	SSR.

		kontroli ruchu lotniczego w odniesieniu do lotów kontrolowanych w podległych mu obszarach kontrolowanych?				
142	PL010-0163	Od czego zależy korzystanie z uprawnień wynikających z licencji?	Od ważności uprawnień zawartych w licencji.	Od wieku członka personelu lotniczego.	Od opłaty lotniczej.	Od kwoty opłaty lotniczej.
143	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.	Pierwszeństwo mają cywilne statki powietrzne.
144	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.	Od wysokości opłaty lotniczej za licencję.
145	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.	Od wysokości opłaty lotniczej za licencję.
146	PL010-0172	Orzeczenie lotniczo-lekarskie wydane dla osoby poniżej 40 roku	60 miesięcy.	12 miesięcy.	24 miesiące.	18 miesięcy.

		życia w zakresie wymagań zdrowotnych dla Klasy 2 posiada ważność?				
147	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	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	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	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	PL010-0178	Płyta postojowa na lotnisku to:	Wyznaczona powierzchnia na lotnisku, która przeznaczona jest do zatrzymywania i postoju statków powietrznych w celu przyjmowania pasażerów na pokład, załadunku i wyładunku towarów i poczty oraz tankowania paliwa.	Część pola manewrowego .	Część pola wzlotów .	Część pola ruchu naziemnego.
152	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	PL010-0180	Polską przestrzeń powietrzną dostępną dla	Przestrzeń kontrolowaną i przestrzeń niekontrolowaną.	Przestrzeń wojskową i przestrzeń cywilną.	Przestrzeń operacyjną i przestrzeń niekontrolowaną.	Przestrzeń swobodną i przestrzeń kontrolowaną.

		żeglugi powietrznej dzielimy na:				
154	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	PL010-0183	Zakazów przekraczania prędkości naddźwiękowej nie stosuje się do:	Lotów próbnych w strefach D.	Lotów próbnych w strefach G .	Lotów próbnych, w strefach F.	Lotów próbnych, w strefach A.
156	PL010-0185	Służba informacji lotniczej jest zapewniana przez:	Wydzieloną 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	PL010-0186	Służba informacji powietrznej jest zapewniana przez:	Wszystkie organy służby ruchu lotniczego w odniesieniu do statków	Organ służby kontroli ruchu lotniczego w odniesieniu do	Organ wojskowej służby ruchu lotniczego w	Wydzieloną służbę ustanowioną w granicach



			powietrznych będących w ich kompetencji lub o których zainteresowany organ służby ruchu lotniczego został powiadomiony.	wszystkich statków powietrznych.	odniesieniu do wszystkich statków powietrznych.	określonego obszaru dla zapewniania danych i informacji lotniczych niezbędnych dla bezpieczeństwa, regularności i sprawności żeglugi powietrznej.
158	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.	Zezwała się lądować.	Lotnisko nie jest bezpieczne, nie lądować.	Zabrania się lądować.
159	PL010-0188	Swoboda lotów w polskiej przestrzeni powietrznej dla cywilnych statków powietrznych może być ograniczona na podstawie:	Wyraźnego upoważnienia Prawa lotniczego przy zachowaniu innych przepisów.	Decyzji Prezesa ULC.	Decyzji Prezydenta RP.	Decyzji Ministra Obrony Narodowej.

160	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	PL010-0190	TMA jest to;	Rejon kontrolowany lotniska.	Strefa identyfikacji obrony powietrznej.	Wojskowa strefa kontrolowana lotniska.	Strefa kontrolowana lotniska.
162	PL010-0191	TRA jest to:	Strefa czasowo rezerwowana.	Strefa czasowo wydzielona.	Trasa lotnicza umożliwiająca przeloty pomiędzy TSA i lub TRA.	Rejon kontrolowany lotniska.
163	PL010-0192	TSA jest to:	Strefa czasowo wydzielona.	Strefa czasowo rezerwowana.	Trasa lotnicza umożliwiająca przeloty pomiędzy TSA i lub TRA.	Rejon kontrolowany lotniska.
164	PL010-0193	W celu zapewnienia bezpieczeństwa lotu oraz bezpieczeństwa i porządku na pokładzie statku powietrznego, dowódca jest upoważniony:	Do zobowiązania, w razie konieczności innych członków załogi do wykonywania czynności nienależących do ich normalnego zakresu oraz wydawania poleceń wszystkim osobom znajdującym się na pokładzie statku powietrznego .	Tylko do zobowiązania, w razie konieczności innych członków załogi do wykonywania czynności nienależących do ich normalnego zakresu.	Tylko do wydawania poleceń wszystkim osobom znajdującym się na pokładzie statku powietrznego.	Do wydawania poleceń tylko członkom załogi statku powietrznego.
165	PL010-0194	W FIR EPWW, wyłączając przestrzeń, gdzie została dokonana delegacja służby do innych FIR - ów, występują następujące	Klasy C, D i G oraz przestrzeń powietrzna niesklasyfikowana.	Klasy A, B, C, E oraz G.	Klasy C, F oraz G.	Klasy B, C, G i przestrzeń powietrzna niesklasyfikowana.

		przestrzenie powietrzne:				
166	PL010-0195	W jaki sposób odbywa się zarządzanie ruchem lotniczym?	Przez zapewnienie odpowiednich do charakteru, natężenia i warunków ruchu lotniczego służb żeglugi powietrznej; przez zarządzania przestrzenią powietrzną oraz przez zarządzanie przepływem ruchu lotniczego .	Tylko przez zarządzania przestrzenią powietrzną.	Tylko przez zarządzanie przepływem ruchu lotniczego.	Tylko przez zapewnienie odpowiednich do charakteru, natężenia i warunków ruchu lotniczego służb żeglugi powietrznej.
167	PL010-0196	W jakich przypadkach licencja członka personelu lotniczego podlega wymianie?	Po uzyskaniu uprawnienia lotniczego wpisywanego do licencji.	Po upływie terminu 5 lat od dnia jej wydania.	Po upływie terminu 3 lat od dnia jej wydania.	Po uzyskaniu świadectwa kwalifikacji personelu lotniczego.
168	PL010-0197	W jakich przypadkach licencja członka personelu lotniczego podlega wymianie?	W razie zmiany danych osobowych wpisywanych do licencji.	Po upływie terminu 3 lat od dnia jej wydania.	Po uzyskaniu uprawnienia lotniczego wpisywanego do świadectwa kwalifikacji personelu lotniczego.	W razie braku opłaty lotniczej.
169	PL010-0198	W jakich przypadkach licencja członka personelu lotniczego podlega wymianie?	Po wznowieniu ważności uprawnienia lotniczego.	Po upływie terminu 5 lat od dnia jej wydania.	W razie konieczności dodatkowej opłaty lotniczej.	Po upływie terminu 3 lat od dnia jej wydania.

170	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	PL010-0200	W jakim celu jest ustanowiona służba ruchu lotniczego zwana alarmową?	W celu zawiadamiania 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 zapewniania załogom statków powietrznych niezbędnych danych meteorologicznych.
172	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 zapewniania załogom statków powietrznych niezbędnych danych meteorologicznych.	W celu zawiadamiania organów systemu poszukiwania i ratownictwa o statkach powietrznych potrzebujących pomocy i współdziałania z tymi organami.
173	PL010-0202	W jakim celu jest ustanowiona służba ruchu lotniczego	W celu zapobiegania zderzeniom statków	W celu udzielania wskazówek i informacji	W celu zapewniania załogom statków powietrznych	W celu zawiadamiania organów systemu

		zwana służbą kontroli ruchu lotniczego?	powietrznych podczas lotu.	użytecznych dla bezpiecznego i sprawnego wykonywania lotów.	niezbędnych danych meteorologicznych.	poszukiwania i ratownictwa o statkach powietrznych potrzebujących pomocy i współdziałania z tymi organami.
174	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.	W celu porozumienia się przewoźników lotniczych w Ameryce Północnej i Europie.
175	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	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	PL010-0207	W jakim celu ustanowiono służbę meteorologiczną?	W celu zapewnienia organom służb ruchu lotniczego, organom	W celu zbierania i publikowania informacji lub danych	W celu zapewnienia pomocy statkom	W celu optymalizacji natężenia ruchu lotniczego.

			systemu poszukiwania i ratownictwa oraz innym organom prowadzącym lub obsługującym żeglugę powietrzną niezbędnych danych meteorologicznych.	lotniczych mających zasadnicze znaczenie dla bezpieczeństwa i regularności żeglugi powietrznej.	powietrznym w niebezpieczeństwie.	
178	PL010-0208	W jakim celu ustanowiono służbę meteorologiczną?	W celu wydawania informacji dotyczących określonych zjawisk meteorologicznych występujących lub mogących wystąpić na określonej trasie, które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo lotów.	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	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.	W celu wydawania informacji dotyczących określonych zjawisk występujących lub mogących wystąpić na określonej trasie, które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo lotów.
180	PL010-0210	W jakim celu ustanowiono służbę poszukiwania i ratownictwa?	W celu przyścia z pomocą osobom znajdującym się w niebezpieczeństwie.	W celu zbierania i publikowania informacji lub danych lotniczych mających zasadnicze znaczenie dla bezpieczeństwa i	W celu zapewnienia załogom statków powietrznych niezbędnych danych meteorologicznych.	W celu optymalizacji natężenia ruchu lotniczego.

				regularności żeglugi powietrznej.		
181	PL010-0211	W jakim przypadku można cofnąć albo zawiesić licencję lub wynikające z niej niektóre uprawnienia?	W przypadku stwierdzenia że członek personelu lotniczego utracił kwalifikacje do wykonywania określonych czynności lotniczych.	W przypadku braku opłaty lotniczej.	W przypadku stwierdzenia że członek personelu lotniczego nie jest obywatelem polskim.	W przypadku stwierdzenia że członek personelu lotniczego nie jest obywatelem UE.
182	PL010-0212	W jakim przypadku można cofnąć albo zawiesić licencję lub wynikające z niej niektóre uprawnienia?	W przypadku niespełnienia obowiązujących wymagań operacyjnych.	W przypadku stwierdzenia że członek personelu lotniczego nie jest obywatelem polskim.	W przypadku braku opłaty lotniczej.	W przypadku stwierdzenia że członek personelu lotniczego nie jest obywatelem UE.
183	PL010-0213	W jakim przypadku można cofnąć albo zawiesić licencję lub wynikające z niej niektóre uprawnienia?	W przypadku udowodnienia nadużycia lub nielegalnego wykorzystania upoważnienia.	W przypadku stwierdzenia że członek personelu lotniczego nie jest obywatelem polskim.	W przypadku braku opłaty lotniczej.	W przypadku stwierdzenia że członek personelu lotniczego nie jest obywatelem UE.
184	PL010-0214	W jakim przypadku można cofnąć albo zawiesić licencję lub wynikające z niej niektóre uprawnienia?	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 braku opłaty lotniczej.	W przypadku stwierdzenia że członek personelu lotniczego nie jest obywatelem polskim.	W przypadku stwierdzenia że członek personelu lotniczego nie jest obywatelem UE.
185	PL010-0215	W jakim przypadku można cofnąć albo	W przypadku korzystania z praw wynikających z	W przypadku braku opłaty lotniczej.	W przypadku stwierdzenia że	W przypadku stwierdzenia że

		zawiesić licencję lub wynikające z niej niektóre uprawnienia?	posiadania licencji gdy pilot jest pod wpływem alkoholu.		członek personelu lotniczego nie jest obywatelem polskim.	członek personelu lotniczego nie jest obywatelem UE.
186	PL010-0216	W jakim przypadku można cofnąć albo zawiesić licencję lub wynikające z niej niektóre uprawnienia?	W przypadku korzystania z praw wynikających z posiadania licencji gdy pilot jest pod wpływem narkotyków.	W przypadku braku opłaty lotniczej.	W przypadku stwierdzenia że członek personelu lotniczego nie jest obywatelem polskim.	W przypadku stwierdzenia że członek personelu lotniczego nie jest obywatelem UE.
187	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	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	PL010-0219	Uprawnienie EIR jest ważne przez:	1 rok.	10 miesięcy.	6 miesięcy.	2 lata.
190	PL010-0220	W lotach VFR nie należy startować ani lądować na lotnisku niekontrolowanym, którego przestrzeń powietrzna ma	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.



		klasę G, jeżeli pułap chmur:				
191	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	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.	Serię błysków zielonych.
193	PL010-0223	W pobliżu lotniska przelatuje statek powietrzny bez łączności. Aby wydać temu statkowi polecenie udzielenia pierwszeństwo drogi innym statkom powietrznym i	Ciągły sygnał czerwony.	Serię błysków czerwonych.	Ciągły sygnał zielony.	Serię błysków zielonych.

		kontynuowania krążenia, informator AFIS nada sygnał świetlny:				
194	PL010-0224	W polskiej przestrzeni powietrznej działa:	FIS, AFIS oraz ACC.	Tylko AFIS.	Tylko ACC.	Tylko FIS.
195	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.	Powiadomić o tym Prezesa ULC.
196	PL010-0226	Od jakiego dnia liczy się pozytywny wynik egzaminów z wiedzy teoretycznej?	Od dnia, w którym kandydat zdał egzamin z wiedzy teoretycznej.	Od dnia kiedy zapłacono opłatę lotniczą.	Od dnia akceptacji wyniku egzaminu teoretycznego przez Ministra Transportu.	Od dnia upływu ważności uprawnień lotniczych.
197	PL010-0227	W przypadku niewznowienia lub nieprzedłużenia uprawnienia IR w ciągu 7 lat jego posiadacz musi:	Ponownie zaliczyć egzamin z wiedzy teoretycznej i egzamin praktyczny w zakresie IR.	Ponownie zaliczyć tylko egzamin z wiedzy teoretycznej w zakresie IR.	Ponownie zaliczyć tylko egzamin praktyczny w zakresie IR.	Złożyć wniosek o uprawnienie IR do Ministra Transportu.
198	PL010-0228	W przypadku niewznowienia lub nieprzedłużenia uprawnienia EIR w ciągu 7 lat jego posiadacz musi:	Ponownie zaliczyć tylko egzamin z wiedzy teoretycznej w zakresie EIR.	Złożyć wniosek o uprawnienie EIR do Ministra Transportu.	Ponownie zaliczyć tylko egzamin praktyczny w zakresie EIR.	Ponownie zaliczyć egzamin z wiedzy teoretycznej i egzamin praktyczny w zakresie EIR.

199	PL010-0229	Osoba ubiegająca się o uprawnienie instruktora musi mieć ukończone co najmniej:	18 lat.	17 lat.	16 lat.	19 lat.
200	PL010-0230	W przypadku stwierdzenia jakich okoliczności, przy badaniu prowadzonym przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych, Prezes ULC może zawiesić licencję?	W przypadku gdy pilot był pod wpływem alkoholu.	W przypadku gdy pilot nie uiścił opłaty lotniczej.	W przypadku stwierdzenia że pilot nie jest obywatelem polskim.	W przypadku stwierdzenia że pilot nie jest obywatelem UE.
201	PL010-0231	W przypadku stwierdzenia jakich okoliczności, przy badaniu prowadzonym przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych, Prezes ULC może zawiesić licencję?	W przypadku gdy pilot był pod wpływem narkotyków.	W przypadku gdy pilot nie uiścił opłaty lotniczej.	W przypadku stwierdzenia że pilot nie jest obywatelem polskim.	W przypadku stwierdzenia że pilot nie jest obywatelem UE.
202	PL010-0232	W przypadku zawieszenia uprawnienia lotniczego wpisywanego do licencji, jej	Niezwłocznego zwrotu licencji Prezesowi ULC w celu dokonania wpisu o zawieszeniu uprawnienia lotniczego.	Nie ma żadnego obowiązku.	Niezwłocznie zniszczyć druk licencji.	Nie używać licencji.

		posiadacz ma obowiązek?				
203	PL010-0233	W razie przymusowego lądowania statku powietrznego, dowódca statku powietrznego?	Wykonuje w imieniu właściciela statku powietrznego, w imieniu użytkownika statku oraz w imieniu właścicieli przewożonych rzeczy wszelkie czynności, jakie uzna za konieczne do zabezpieczenia ich interesów.	Wykonuje tylko w imieniu właściciela statku powietrznego wszelkie czynności, jakie uzna za konieczne dla zabezpieczenia jego interesów.	Wykonuje tylko w imieniu użytkownika statku powietrznego wszelkie czynności, jakie uzna za konieczne dla zabezpieczenia jego interesów.	Wykonuje tylko w imieniu właściciela przewożonych rzeczy wszelkie czynności, jakie uzna za konieczne dla zabezpieczenia jego interesów.
204	PL010-0234	W razie uszkodzenia statku powietrznego, dowódca statku powietrznego?	Wykonuje w imieniu właściciela statku powietrznego, w imieniu użytkownika statku oraz w imieniu właścicieli przewożonych rzeczy wszelkie czynności, jakie uzna za konieczne do zabezpieczenia ich interesów.	Wykonuje tylko w imieniu właściciela statku powietrznego wszelkie czynności, jakie uzna za konieczne dla zabezpieczenia jego interesów.	Wykonuje tylko w imieniu użytkownika statku powietrznego wszelkie czynności, jakie uzna za konieczne dla zabezpieczenia jego interesów.	Wykonuje tylko w imieniu właściciela przewożonych rzeczy wszelkie czynności, jakie uzna za konieczne dla zabezpieczenia jego interesów.
205	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	PL010-0236	Według jakich przepisów odbywa	Zgodnie z przepisami międzynarodowymi.	Zgodnie z przepisami polskimi.	Zgodnie z przepisami kraju rejestracji	Zgodnie z przepisami kraju z którego

		się lot i manewrowanie statku powietrznego na obszarze niepodlegającym zwierzchnictwu żadnego państwa?			danego statku powietrznego.	nastąpił start danego statku powietrznego .
207	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	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	PL010-0239	Wykonywania jakich czynności lotniczych zabrania się?	Wykonywania czynności lotniczych przez osobę nieposiadającą licencji lub świadectwa kwalifikacji.	Wykonywania czynności lotniczych przez osobę posiadającą licencję.	Wykonywania czynności lotniczych przez osobę posiadającą świadectwo kwalifikacji.	Wykonywania przez członka personelu lotniczego czynności lotniczych zgodnych z warunkami określonymi w licencji lub w świadectwach kwalifikacji.
210	PL010-0243	Zgodnie z rozporządzeniem ministra	1000 m AMSL GND.	600 m AMSL GND.	1500 m AMSL GND.	2000 m AMSL GND.

		właściwego do spraw transportu w sprawie ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące lot w strefie R 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:				
211	PL010-0244	Zgodnie z rozporządzeniem ministra właściwego do spraw transportu w sprawie ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące lot w strefie R na śmigłowcu lub samolocie o napędzie tłokowym nad obszarami	500 m AMSL GND.	300 m AMSL GND.	600 m AMSL GND.	1000 m AMSL GND.

		miast o liczbie mieszkańców od 25000 do 50000 nie powinien być wykonywany na wysokości mniejszej niż:				
212	PL010-0245	Zgodnie z rozporządzeniem ministra właściwego do spraw transportu w sprawie ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące lot w strefie R nad obszarami miast o liczbie mieszkańców od 50 000 do 100 000 nie powinien być wykonywany na wysokości mniejszej niż:	1000 m AMSL GND.	600 m AMSL GND.	500 m AMSL GND.	1500 m AMSL GND.
213	PL010-0246	Zgodnie z rozporządzeniem ministra właściwego do spraw transportu w sprawie ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3	AMSL GND.	Od wierzchołka najwyższej przeszkody w promieniu 600 m od statku powietrznego.	Od wierzchołka najwyższej przeszkody na terenie tego miasta.	Od wierzchołka przeszkody, nad którą statek powietrzny aktualnie przelatuje.

		miesiące lot w strefie R nad obszarami miast o liczbie mieszkańców powyżej 25 000 nie powinien być wykonywany na wysokości mniejszej niż 500 m:				
214	PL010-0247	Zgodnie z rozporządzeniem ministra właściwego do spraw transportu w sprawie ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące lot w strefie R nad obszarami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 000 nie powinien być wykonywany na wysokości mniejszej niż:	1500 m AMSL GND.	1000 m AMSL GND.	500 m AMSL GND.	2000 m AMSL GND.
215	PL010-0248	Zgodnie z rozporządzeniem ministra właściwego do	1850 m AMSL GND.	1000 m AMSL GND.	1500 m AMSL GND.	500 m AMSL GND.



		<p>spraw transportu w sprawie ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące lot w strefie R nad obszarem miasta stołecznego Warszawy nie powinien być wykonywany na wysokości mniejszej niż:</p>				
216	PL010-0249	<p>Osoba która była świadkiem nieszczęśliwego wypadku statku powietrznego jest obowiązana niezwłocznie zawiadomić:</p>	<p>Najbliższy organ Policji lub administracji publicznej.</p>	<p>Prezesa ULC.</p>	<p>Ministra właściwego do spraw transportu.</p>	<p>Właściwą delegaturę ULC.</p>
217	PL010-0250	<p>Kto podlega badaniom lotniczo-lekarskim?</p>	<p>Osoby ubiegające się o wydanie licencji oraz świadectwa kwalifikacji członka personelu lotniczego.</p>	<p>Tylko osoby ubiegające się o wydanie licencji członka personelu lotniczego.</p>	<p>Tylko osoby ubiegające się o wydanie świadectwa kwalifikacji.</p>	<p>Wszyscy pracownicy ULC.</p>
218	PL010-0251	<p>Członek personelu lotniczego obowiązany jest niezwłocznie zasięgnąć porady lekarza orzecznika w celu</p>	<p>Pogorszenia się sprawności psychicznej lub fizycznej, w takim stopniu, że może mieć to wpływ na jego zdolność do bezpiecznego</p>	<p>Pogorszenia się sprawności psychicznej w stopniu nie mającym wpływu na jego zdolność do bezpiecznego</p>	<p>Doznania urazu nie związanego z ograniczeniem sprawności, umożliwiającego wykonywanie</p>	<p>Pogorszenia się sprawności fizycznej w stopniu nie mającym wpływu na jego zdolność do bezpiecznego</p>

		przeprowadzenia badań okolicznościowych i wykluczenia przeciwwskazań do wykonywania określonych czynności lotniczych w przypadku:	wykonywania czynności lotniczych.	wykonywania czynności lotniczych.	czynności członka personelu lotniczego.	wykonywania czynności lotniczych.
219	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	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	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.

		dla zdatności statku powietrznego do lotu?				
221	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	PL010-0255	Dowódca statku powietrznego ma prawo decydować:	O zastosowaniu niezbędnych środków, łącznie ze środkami przymusu w stosunku do osób zagrażających bezpieczeństwu lotu lub porządkowi na pokładzie statku powietrznego oraz do osób nie wykonujących jego poleceń.	Tylko o zastosowaniu niezbędnych środków, łącznie ze środkami przymusu w stosunku do osób nie wykonujących jego poleceń.	Tylko o zastosowaniu niezbędnych środków, łącznie ze środkami przymusu w stosunku do osób zagrażających porządkowi na pokładzie statku powietrznego.	Tylko o zastosowaniu niezbędnych środków, łącznie ze środkami przymusu w stosunku do osób zagrażających bezpieczeństwu lotu.
223	PL010-0256	Dowódca statku powietrznego ma prawo decydować:	O zastosowaniu niezbędnych środków, łącznie ze środkami przymusu w stosunku do osób nie wykonujących jego poleceń oraz zatrzymaniu osoby zagrażającej porządkowi	Tylko o zatrzymaniu osoby zagrażającej porządkowi na pokładzie statku powietrznego, do czasu przekazania jej właściwym organom.	Tylko o zatrzymaniu osoby zagrażającej bezpieczeństwu lotu, do czasu przekazania jej właściwym organom.	Tylko o zastosowaniu niezbędnych środków, łącznie ze środkami przymusu w stosunku do osób nie wykonujących jego poleceń.

			oraz bezpieczeństwu lotu na pokładzie statku powietrznego, do czasu przekazania jej właściwym organom.			
224	PL010-0291	Kiedy następuje skreślenie członka personelu lotniczego z rejestru personelu lotniczego?	W razie śmierci albo uznania za zmarłego.	W razie braku opłaty lotniczej.	W razie upływu terminu 5 lat od dnia upływu terminu ważności licencji.	W razie upływu terminu 3 lat od dnia upływu terminu ważności licencji.
225	PL010-0292	Kiedy następuje skreślenie członka personelu lotniczego z rejestru personelu?	W razie cofnięcia wszystkich licencji.	W razie upływu terminu 5 lat od dnia upływu terminu ważności licencji.	W razie braku opłaty lotniczej.	W razie upływu terminu 3 lat od dnia upływu terminu ważności świadectw kwalifikacji.
226	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	PL010-0294	Kiedy państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym oraz cywilne lotniskowe organy służb ruchu lotniczego mogą wezwać cywilny statek powietrzny do wylądowania na	Gdy istnieją uzasadnione obawy, aby sądzić, że statek powietrzny jest użyty do działań sprzecznych z prawem.	Gdy statek powietrzny jest zarejestrowany poza UE.	Gdy statek powietrzny wykonuje lot wbrew decyzjom Ministra Komunikacji.	W razie braku opłaty nawigacyjnej.

		wskazanym lotnisku lub do wykonania innych poleceń?				
228	PL010-0295	Kiedy państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym oraz cywilne lotniskowe organy służb ruchu lotniczego mogą wezwać cywilny 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 statek powietrzny jest zarejestrowany poza Polską.	W razie braku opłaty nawigacyjnej.	Gdy na pokładzie statku powietrznego znajduje się osoba obłożnie chora.
229	PL010-0296	Kiedy państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym oraz cywilne lotniskowe organy służb ruchu lotniczego mogą wezwać cywilny 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.	W razie braku opłaty lotniczej.	Gdy warunki meteorologiczne uległy pogorszeniu poniżej minimów dla danej klasy przestrzeni powietrznej.

230	PL010-0297	Kiedy państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym oraz cywilne lotniskowe organy służb ruchu lotniczego mogą wezwać cywilny 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.	W razie braku opłaty nawigacyjnej.	Gdy warunki meteorologiczne uległy pogorszeniu poniżej minimów dla danej klasy przestrzeni powietrznej.
231	PL010-0299	Kogo zaliczamy do personelu wchodzącego w skład załóg statków powietrznych, któremu wydaje się licencje?	Pilot szybowcowy.	Dyspozytor lotniczy.	Pilot paralotni.	Pilot motolotni.
232	PL010-0300	Kto może wnosić i używać na pokładzie statku powietrznego broń palną i gazową?	Funkcjonariusze Agencji Wywiadu podczas wykonywania czynności służbowych.	Funkcjonariusze Ministerstwa Infrastruktury podczas wykonywania czynności służbowych.	Straż Miejska podczas wykonywania czynności służbowych.	Inspektorzy ULC podczas wykonywania czynności służbowych.
233	PL010-0301	Kto może wnosić i używać na pokładzie statku powietrznego broń palną i gazową?	Funkcjonariusze Policji podczas wykonywania czynności służbowych.	Inspektorzy ULC podczas wykonywania czynności służbowych.	Straż Miejska podczas wykonywania czynności służbowych.	Funkcjonariusze Ministerstwa Infrastruktury podczas wykonywania

						czynności służbowych.
234	PL010-0303	Kto ponosi odpowiedzialność za szkody spowodowane ruchem statków powietrznych?	Osoba eksploatująca statek powietrzny jeżeli używała go w czasie spowodowania szkody.	Ubezpieczyciel.	Osoba eksploatująca statek powietrzny, nawet jeżeli nie używała go w czasie spowodowania szkody.	Właściciel statku powietrznego.
235	PL010-0304	Kto ponosi odpowiedzialność za szkody spowodowane ruchem statków powietrznych?	Osoba która bezprawnie eksploatuje statek powietrzny w czasie spowodowania szkody.	Ubezpieczyciel.	Osoba eksploatująca statek powietrzny, nawet jeżeli nie używała go w czasie spowodowania szkody.	Właściciel statku powietrznego.
236	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	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	PL010-0310	Mając na względzie przeciwdziałanie oddziaływaniu lotnictwa cywilnego na środowisko oraz wymagania wynikające z przepisów międzynarodowych, Minister właściwy do spraw	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.

		transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw środowiska może:				
239	PL010-0312	Na jaki okres czasu minister właściwy do spraw transportu 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	PL010-0313	Na jakich statkach powietrznych można przeprowadzić praktyczne szkolenie na ziemi i w locie?	Na statkach powietrznych mających wymagane znaki rozpoznawcze.	Na szkolnych samolotach ze znakiem rozpoznawczym INS.	Na statkach powietrznych bez ubezpieczenia.	Na statkach powietrznych nie wpisanych do polskiego lub obcego rejestru cywilnych statków powietrznych.
241	PL010-0315	Oprócz służb ruchu lotniczego statkom powietrznym wykonującym loty w polskiej przestrzeni powietrznej zapewnia się:	Służbę informacji lotniczej.	ATS.	Służbę kontroli zbliżania.	Służbę kontroli obszaru.
242	PL010-0316	Oprócz służb ruchu lotniczego statkom	Służbę meteorologiczną.	Służbę alarmową.	Służbę kontroli lotniska.	Służbę informacji powietrznej.



		powietrzny wykonującym loty w polskiej przestrzeni powietrznej zapewnia się:				
243	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	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	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	PL010-0320	Osoba która była świadkiem przymusowego	Służby bezpieczeństwa i porządku publicznego, mogące udzielić pomocy.	Prezesa ULC.	Ministra właściwego do spraw transportu.	Właściwą delegaturę ULC.

		lądowania statku powietrznego jest obowiązana niezwłocznie zawiadomić:				
247	PL010-0322	Osoba która odnalazła porzucony statek powietrzny lub jego szczątki jest obowiązana niezwłocznie zawiadomić:	Najbliższy organ Straży Miejskiej.	Prezesa ULC .	Firmę ubezpieczeniową.	Ministra Transportu.
248	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	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	PL010-0325	Osoba która odnalazła porzucony statek powietrzny lub jego	Jednostki ochrony przeciwpożarowej, mogące udzielić pomocy.	Prezesa ULC.	Ministra właściwego do spraw transportu.	Właściwą delegaturę ULC.

		szczętki jest obowiązana niezwłocznie zawiadomić:				
251	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	PL010-0329	W czasie lotów zabrania się dokonywania zrzutów ze statku powietrznego w celu:	Ochrony granic.	Poszukiwań i ratownictwa.	Sportu i obsługi imprez masowych.	Reklamy.
253	PL010-0330	W czasie lotów zabrania się dokonywania zrzutów ze statku powietrznego w celu:	Ochrony granic.	Gospodarki rolnej i leśnej.	Doświadczeń i szkoleń.	Służby zdrowia.
254	PL010-0337	W przypadku negatywnego wyniku sprawdzenia wiadomości lub umiejętności lotniczych dokonywanych w	Prezes ULC zawiesza ważność uprawnienia przez dokonanie odpowiedniego wpisu do licencji.	Prezes ULC zabiera licencję w której jest wpisane uprawnienie.	Prezes ULC dokonuje wykreślenia członka personelu lotniczego z rejestru członków personelu lotniczego.	Minister właściwy do spraw transportu zawiesza ważność uprawnienia przez dokonanie odpowiedniego wpisu do licencji.

		celu przedłużenia uprawnień lotniczych:				
255	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 uprawnienia.	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.
256	PL010-0339	W przypadku negatywnego wyniku sprawdzenia wiadomości lub umiejętności lotniczych dokonywanych w celu wznowienia 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.
257	PL010-0345	W przypadku utraty ważności poprzedniej licencji nową wydaje się po załączeniu do wniosku:	Dokumentów potwierdzających spełnienie wymagań dotyczących sprawności psychicznej i fizycznej; dokumentów potwierdzających spełnienie odpowiednich	Tylko dokumentów potwierdzających spełnienie wymagań dotyczących sprawności psychicznej i fizycznej.	Tylko dokumentów potwierdzających spełnienie odpowiednich wymagań dotyczących praktyki lotniczej.	Tylko dokumentów potwierdzających spełnienie odpowiednich wymagań dotyczących szkolenia lotniczego

			wymagań dotyczących praktyki lotniczej; oraz dokumentów potwierdzających spełnienie odpowiednich wymagań dotyczących szkolenia lotniczego teoretycznego i praktycznego.			teoretycznego i praktycznego.
258	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.	Tak, w zależności od typu statku powietrznego.
259	PL010-0347	Czy pracownikom Urzędu Lotnictwa Cywilnego, przysługuje prawo zabezpieczenia statku powietrznego używanego przez osoby nieuprawnione w celu niedopuszczenia do	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.

		dalszego jego użytkowania?				
260	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	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.	Loty szkoleniowe.
262	PL010-0350	Lot VFR na i powyżej FL 100 w przestrzeni powietrznej klasy C może być wykonany, jeżeli widzialność w locie	8 km.	1500 m.	5 km.	10 km.

		jest nie mniejsza niż:				
263	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	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	2000.	7000.	7600.	Każdy dowolny kod.

		go w modzie A na kod:				
265	PL010-0353	Przy wykonywaniu lotów międzynarodowych statek powietrzny jest obowiązany przestrzegać?	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; oraz poleceń organów państwa, nad którego terytorium lot się odbywa.	Tylko przepisów ruchu lotniczego właściwych dla obszaru, w którym ruch się odbywa.	Tylko poleceń otrzymanych od państwowego statku powietrznego państwa nad, którego terytorium lot się odbywa, nakazujących lądowania na wskazanym lotnisku lub inne postępowanie załogi.	Tylko poleceń organów państwa, nad którego terytorium lot się odbywa.
266	PL010-0354	Służba informacji powietrznej w przestrzeni klasy F:	Nie ma obowiązku zapewnienia separacji między statkami powietrznymi.	Ma obowiązek zapewnić separacje między statkami powietrznymi wykonującymi loty IFR i loty VFR.	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 IFR.
267	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	Nie mniejsza niż 1500 m.	Nie mniejsza niż 3 km.	Nie mniejsza niż 5 km.	Nieokreślona - z dala od chmur.



		odległość pozioma od chmur jest:				
268	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	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	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	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	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.	Lot SAR .
273	PL010-0362	Członek personelu lotniczego jest obowiązany powstrzymać się od wykonywania czynności lotniczych:	Kiedy znajduje się pod wpływem alkoholu; leków ograniczających sprawność psychiczną lub fizyczną; oraz odczuwa dolegliwość fizyczną lub psychiczną, która utrudnia mu wykonywanie tych czynności w sposób bezpieczny.	Tylko kiedy odczuwa dolegliwość fizyczną lub psychiczną, która utrudnia mu wykonywanie tych czynności w sposób bezpieczny.	Tylko kiedy znajduje się pod wpływem leków ograniczających sprawność psychiczną lub fizyczną.	Gdy nie ma opłaty lotniczej.
274	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	PL010-0364	Czy działalność ośrodka szkolenia	Tak.	Nie.	Tak, ale tylko w przypadku kiedy	Tak, ale tylko w przypadku kiedy

		lotniczego podlega certyfikacji?			ośrodek chce wykonywać szkolenia na statkach powietrznych o masie powyżej 5700 kg.	ośrodek chce wykonywać szkolenia na śmigłowcach.
276	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	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	PL010-0368	Czy organizacja szkoleniowa może dopuścić do szkolenia teoretycznego kandydata, który nie posiada wieku określonego w ustawie dla danej licencji?	Tak.	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	PL010-0369	Czy organizacja szkoleniowa może prowadzić szkolenie po tym jak minął okres ważności jej 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	PL010-0370	Czy organizacja szkoleniowa 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	PL010-0371	Czy ośrodek szkolenia lotniczego może dopuścić do szkolenia teoretycznego kandydata, który nie posiada wykształcenia określonego w ustawie dla danej licencji?	Tak.	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	PL010-0372	Czy CTO 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	PL010-0373	Czy CTO 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	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	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	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	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	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	PL010-0379	Czy pracownikom Urzędu Lotnictwa Cywilnego, przysługuje prawo zabezpieczenia statku powietrznego znajdującego się w nieodpowiednim	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.

		stanie technicznym w celu niedopuszczenia do dalszego jego używania?				
290	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	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	PL010-0382	Na jakiej podstawie działa instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej (ANSP)?	Na podstawie certyfikatu wydanego przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.	Na podstawie certyfikatu wydanego przez EASA.	Na podstawie licencji EASA.	Na podstawie licencji EUROCONTROL.
293	PL010-0383	Czym się charakteryzuje szkolenie	Nauczaniem umiejętności praktycznych – dla pilotów wszystkich specjalności.	Nauczaniem wiedzy lotniczej – dla wszystkich	Nauczaniem naziemnym	Odbyciem nadzorowanej praktyki lotniczej.

		praktyczne na ziemi i w locie?		specjalności członków personelu lotniczego.	kontrolerów ruchu lotniczego.	
294	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	PL010-0385	Dla jakich specjalności personelu lotniczego są wymagane licencje?	Mechanik lotniczy obsługi technicznej.	Skoczek spadochronowy.	Skoczek spadochronowy zawodowy.	Pilot lotni.
296	PL010-0386	Dla jakich specjalności personelu lotniczego są wymagane licencje?	Pilot lekkich statków powietrznych.	Pilot paralotni.	Informator lotniskowej służby informacji powietrznej.	Informator służby informacji powietrznej.
297	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.	Zezwala się lądować.	Należy dać pierwszeństwo drogi innym statkom powietrznym i kontynuować okrążenie.	Lotnisko nie jest bezpieczne, nie lądować.
298	PL010-0390	Do lotniska dolatuje statek powietrzny bez	Należy dać pierwszeństwo drogi innym statkom	Lotnisko nie jest bezpieczne, nie lądować.	Zezwala się lądować.	Należy lądować na tym lotnisku i



		<p>łącności. Pilot dostrzegł nadany z miejsca kierowania lotami w jego kierunku ciągły sygnał czerwony. Oznacza to, że:</p>	<p>powietrzny i kontynuować okrążenie.</p>			<p>kołować do płyty postojowej.</p>
299	PL010-0391	<p>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:</p>	<p>Przymusowe.</p>	<p>Techniczne.</p>	<p>Awaryjne.</p>	<p>Zwykłe.</p>
300	PL010-0392	<p>Dowódca statku powietrznego ma prawo decydować o:</p>	<p>Zastosowaniu niezbędnych środków, łącznie ze środkami przymusu w stosunku do osób nie wykonujących jego poleceń oraz w stosunku do osób zagrażających bezpieczeństwu lotu lub</p>	<p>Tylko o zastosowaniu niezbędnych środków, łącznie ze środkami przymusu w stosunku do osób nie wykonujących jego poleceń.</p>	<p>Tylko o zastosowaniu niezbędnych środków, łącznie ze środkami przymusu w stosunku do osób zagrażających bezpieczeństwu lotu lub porządkowi na</p>	<p>Tylko o zatrzymaniu osoby podejrzanej o popełnienie przestępstwa na statku powietrznym do czasu przekazania jej właściwym organom.</p>

			porządkowi na pokładzie statku powietrznego, a także zatrzymaniu osoby podejrzanej o popełnienie przestępstwa na statku powietrznym do czasu przekazania jej właściwym organom.		pokładzie statku powietrznego.	
301	PL010-0393	Dowódca statku powietrznego ma prawo decydować o:	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; oraz zastosowaniu niezbędnych środków, łącznie ze środkami przymusu w stosunku do osób nie wykonujących jego poleceń.	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	PL010-0394	Dowódca uprowadzanego statku powietrznego, jeżeli nie ma innej możliwości powiadomienia służby ruchu lotniczego o	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 FL 410).	Wykonywać regularne skręty o 180 stopni w lewo i prawo co 3 minuty.

		wymuszonej zmianie trasy lotu, powinien:				
303	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	3 minuty.	1 minuta.	5 minut.	10 minut.

		przewidywany czas, jeżeli różnica jest większa niż:				
304	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	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,	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.

		który z powyższych punktów będzie pierwszy, różni się o więcej niż trzy minuty od czasu, który został podany służbom ruchu lotniczego, powinien:				
306	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 przewiduje, 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	PL010-0400	Gdzie może być prowadzone szkolenie kandydatów do uzyskania licencji i uprawnień lotniczych wpisywanych do licencji?	W ośrodkach/organizacjach szkolenia lotniczego (CTO).	W każdej organizacji, która zgłosi taką chęć do Prezesa ULC.	W szkołach lotniczych.	W Urzędzie Lotnictwa Cywilnego.
308	PL010-0401	Gdzie może być prowadzone szkolenie kandydatów do uzyskania licencji kontrolera ruchu lotniczego?	W ośrodkach/organizacjach szkolenia lotniczego personelu służb ruchu lotniczego (CAPTO).	W każdej organizacji, która zgłosi taką chęć do Prezesa ULC.	W szkołach lotniczych.	W Urzędzie Lotnictwa Cywilnego.
309	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 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	PL010-0403	Aby korzystać z uprawnień wynikających z licencji PPL na samoloty w warunkach VFR w nocy, kandydat musi mieć ukończone szkolenie, które musi obejmować:	Co najmniej 3 godziny szkolenia w locie z instruktorem.	Co najmniej 2 godziny szkolenia w locie z instruktorem.	Co najmniej 4 godziny szkolenia w locie z instruktorem.	Co najmniej 5 godziny szkolenia w locie z instruktorem.
311	PL010-0404	Aby korzystać z uprawnień wynikających z licencji PPL na samoloty w warunkach VFR w nocy, kandydat musi mieć ukończone szkolenie, które musi obejmować co najmniej jeden lot nawigacyjny z instruktorem:	Na odległość co najmniej 50 km .	Na odległość co najmniej 30 km .	Na odległość co najmniej 35 km .	Na odległość co najmniej 25 km .
312	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	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	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	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	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	PL010-0410	Informator lotniskowej służby informacji powietrznej jest zobowiązany do zapewniania służby:	Informacji powietrznej.	Informacji lotniczej.	Kontroli ruchu lotniczego.	Kontroli ruchu lotniskowego.
318	PL010-0411	Jak długo od czasu EOBT jest ważny plan lotu?	30 min.	60 min.	Do końca doby.	24 godz.
319	PL010-0412	Jaki dokument oprócz licencji, powinien posiadać członek personelu lotniczego podczas wykonywania czynności lotniczych, do których uprawnia licencja?	Orzeczenie lotniczo-lekarskie oraz dokument tożsamości ze zdjęciem.	Tylko orzeczenie lotniczo-lekarskie.	Tylko dokument tożsamości ze zdjęciem.	Opłatę lotniczą.
320	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	PL010-0414	Jakie jednostki prędkości oznaczane są w	Węzły.	Kilometry na godzinę.	Liczba Macha.	Metry na sekundę.

		planie lotu literą "N"?				
322	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.	Dotyczące wykonywania lotów chmurowych .
323	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.	Dotyczące wykonywania lotów chmurowych .
324	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.	Dotyczące wykonywania lotów chmurowych .
325	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.	Dotyczące wykonywania lotów chmurowych .
326	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.	Dotyczące wykonywania lotów chmurowych .

327	PL010-0421	Jakie uprawnienia lotnicze mogą być wpisywane do licencji pilota samolotowego turystycznego?	Dotyczące holowania szybowców i holowania banerów.	Dotyczące wykonywania lotów AGRO.	Dotyczące wykonywania lotów gaśniczych.	Dotyczące wykonywania lotów chmurowych .
328	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.	Dotyczące wykonywania lotów chmurowych .
329	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.	Dotyczące wykonywania lotów chmurowych .
330	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.	Dotyczące wykonywania lotów chmurowych .
331	PL010-0425	Jakie ma uprawnienia 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	Jest uprawniony do wykonywania bez wynagrodzenia czynności dowódcy i drugiego pilota każdego samolotu	Jest uprawniony do zabrania lub pozostawienia pasażerów, bagażu lub poczty (przewożonych odpłatnie).

				używanego nieodpłatnie.	używanego odpłatnie.	
332	PL010-0426	Osoba ubiegająca się o licencję pilota w załodze wieloosobowej musi mieć ukończone:	18 lat.	17 lat.	16 lat.	19 lat.
333	PL010-0427	Osoba ubiegająca się o uprawnienie instruktora musi mieć ukończone co najmniej:	18 lat.	17 lat.	16 lat.	19 lat.
334	PL010-0428	Jakim przepisom 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	PL010-0429	Jeżeli 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	PL010-0430	Jeżeli lot VFR ma być wykonany w	10 min.	30 min.	60 min.	2 godz.

		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:				
337	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	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	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	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	60 min.	30 min.	10 min.	3 godz.

		rozpoczęciem lotu, niż:				
341	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	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	30 min.	60 min.	10 min.	3 godz.

		Załóg lub właściwego terytorialnie ośrodka FIS nie później przed rozpoczęciem lotu, niż:				
343	PL010-0438	Z wyjątkiem sytuacji, gdy jest to konieczne ze względu na start lub lądowanie loty VFR nie mogą być wykonywane w przestrzeni klasy A nad zgromadzeniem osób na wolnym powietrzu na wysokości względnej mniejszej niż:	300 m nad najwyższą przeszkodą.	250 nad najwyższą przeszkodą.	200 m above the highest obstacle.	350 m nad najwyższą przeszkodą.
344	PL010-0439	Z wyjątkiem sytuacji, gdy jest to konieczne ze względu na start lub lądowanie loty VFR nie mogą być wykonywane w przestrzeni klasy B nad zgromadzeniem osób na wolnym	300 m nad najwyższą przeszkodą.	250 nad najwyższą przeszkodą.	200 m above the highest obstacle.	350 m nad najwyższą przeszkodą.



		powietrzu na wysokości względnej mniejszej niż:				
345	PL010-0440	Z wyjątkiem sytuacji, gdy jest to konieczne ze względu na start lub lądowanie loty VFR nie mogą być wykonywane w przestrzeni klasy C nad zgromadzeniem osób na wolnym powietrzu na wysokości względnej mniejszej niż:	300 m nad najwyższą przeszkodą.	250 nad najwyższą przeszkodą.	200 m above the highest obstacle.	350 m nad najwyższą przeszkodą.
346	PL010-0441	Z wyjątkiem sytuacji, gdy jest to konieczne ze względu na start lub lądowanie loty VFR nie mogą być wykonywane w przestrzeni klasy D nad zgromadzeniem osób na wolnym powietrzu na wysokości	300 m nad najwyższą przeszkodą.	250 nad najwyższą przeszkodą.	200 m above the highest obstacle.	350 m nad najwyższą przeszkodą.

		względnej mniejszej niż:				
347	PL010-0442	Z wyjątkiem sytuacji, gdy jest to konieczne ze względu na start lub lądowanie loty VFR nie mogą być wykonywane w przestrzeni klasy E nad zgromadzeniem osób na wolnym powietrzu na wysokości względnej mniejszej niż:	300 m nad najwyższą przeszkodą.	250 nad najwyższą przeszkodą.	200 m above the highest obstacle.	350 m nad najwyższą przeszkodą.
348	PL010-0443	Z wyjątkiem sytuacji, gdy jest to konieczne ze względu na start lub lądowanie loty VFR nie mogą być wykonywane w przestrzeni klasy F nad zgromadzeniem osób na wolnym powietrzu na wysokości względnej mniejszej niż:	300 m nad najwyższą przeszkodą.	250 nad najwyższą przeszkodą.	200 nad najwyższą przeszkodą.	350 m nad najwyższą przeszkodą.

349	PL010-0444	Z wyjątkiem sytuacji, gdy jest to konieczne ze względu na start lub lądowanie loty VFR nie mogą być wykonywane w przestrzeni klasy G nad zgromadzeniem osób na wolnym powietrzu na wysokości względnej mniejszej niż:	300 m nad najwyższą przeszkodą.	250 nad najwyższą przeszkodą.	200 nad najwyższą przeszkodą.	350 m nad najwyższą przeszkodą.
350	PL010-0445	Z wyjątkiem sytuacji, gdy jest to konieczne ze względu na start lub lądowanie loty VFR nie mogą być wykonywane w przestrzeni klasy A nad miastami na wysokości względnej mniejszej niż:	300 m nad najwyższą przeszkodą.	250 nad najwyższą przeszkodą.	200 nad najwyższą przeszkodą.	350 m nad najwyższą przeszkodą.
351	PL010-0446	Z wyjątkiem sytuacji, gdy jest to konieczne ze względu na start lub lądowanie loty VFR nie mogą być	300 m nad najwyższą przeszkodą.	250 nad najwyższą przeszkodą.	200 nad najwyższą przeszkodą.	350 m nad najwyższą przeszkodą.

		wykonywane w przestrzeni klasy B nad miastami na wysokości względnej mniejszej niż:				
352	PL010-0447	Z wyjątkiem sytuacji, gdy jest to konieczne ze względu na start lub lądowanie loty VFR nie mogą być wykonywane w przestrzeni klasy C nad miastami na wysokości względnej mniejszej niż:	300 m nad najwyższą przeszkodą.	250 nad najwyższą przeszkodą.	200 nad najwyższą przeszkodą.	350 m nad najwyższą przeszkodą.
353	PL010-0448	Z wyjątkiem sytuacji, gdy jest to konieczne ze względu na start lub lądowanie loty VFR nie mogą być wykonywane w przestrzeni klasy D nad miastami na wysokości względnej mniejszej niż:	300 m nad najwyższą przeszkodą.	250 nad najwyższą przeszkodą.	200 nad najwyższą przeszkodą.	350 m nad najwyższą przeszkodą.
354	PL010-0449	Z wyjątkiem sytuacji, gdy jest to konieczne ze	300 m nad najwyższą przeszkodą.	250 nad najwyższą przeszkodą.	200 nad najwyższą przeszkodą.	350 m nad najwyższą przeszkodą.

		względu na start lub lądowanie loty VFR nie mogą być wykonywane w przestrzeni klasy E nad miastami na wysokości względnej mniejszej niż:				
355	PL010-0450	Z wyjątkiem sytuacji, gdy jest to konieczne ze względu na start lub lądowanie loty VFR nie mogą być wykonywane w przestrzeni klasy F nad miastami na wysokości względnej mniejszej niż:	300 m nad najwyższą przeszkodą.	250 nad najwyższą przeszkodą.	200 nad najwyższą przeszkodą.	350 m nad najwyższą przeszkodą.
356	PL010-0451	Z wyjątkiem sytuacji, gdy jest to konieczne ze względu na start lub lądowanie loty VFR nie mogą być wykonywane w przestrzeni klasy G nad miastami na wysokości względnej mniejszej niż:	300 m nad najwyższą przeszkodą.	250 nad najwyższą przeszkodą.	200 nad najwyższą przeszkodą.	350 m nad najwyższą przeszkodą.

357	PL010-0452	Z wyjątkiem sytuacji, gdy jest to konieczne ze względu na start lub lądowanie loty VFR nie mogą być wykonywane w przestrzeni klasy A nad lasami na wysokości względnej mniejszej niż:	300 m nad najwyższą przeszkodą.	250 nad najwyższą przeszkodą.	200 nad najwyższą przeszkodą.	350 m nad najwyższą przeszkodą.
358	PL010-0454	Jeżeli zdarzenie nastąpiło na obszarze konkretnego państwa, to według prawa jakiego państwa ocenia się roszczenia o wynagrodzenie szkód wyrządzonych w związku z użytkowaniem 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	PL010-0455	Jeżeli zdarzenie nastąpiło na obszarze	Według prawa państwa, na którego obszarze zdarzenie nastąpiło.	Według prawa państwa, w którym jest zarejestrowany	Według prawa państwa, w którym jest zarejestrowany	Według prawa państwa, którego sąd rozpoznaje spór.

		konkretnego państwa, to według prawa jakiego państwa ocenia się roszczenia o szkody powstałe w razie zderzenia statków powietrznych?		statek powietrzny ponoszący winę za zderzenie.	statek powietrzny nie ponoszący winy za zderzenie.	
360	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	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	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	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 użytkowaniem 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	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	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	PL010-0463	Ile można zaliczyć godzin na szkoleniowych urządzeniach symulacji lotu (FSTD) do uzyskania licencji pilota	5 godzin.	15 godzin .	10 godzin.	7 godzin.

		samolotowego turystycznego?				
367	PL010-0465	Kandydat do uzyskania licencji pilota samolotowego turystycznego powinien wykazać, że w trakcie szkolenia lotniczego:	Wykonał co najmniej 45 godzin lotu na samolotach .	Wykonał co najmniej 50 godzin lotu na samolotach .	Wykonał co najmniej 30 godzin lotu na samolotach .	Wykonał co najmniej 55 godzin lotu na samolotach.
368	PL010-0466	Kandydat to uzyskania licencji pilota samolotowego turystycznego powinien wykazać, że w trakcie szkolenia lotniczego:	Wykonał co najmniej 25 godzin lotu szkoleniowego z instruktorem.	Wykonał co najmniej 20 godzin lotu szkoleniowego z instruktorem.	Wykonał co najmniej 15 godzin lotu szkoleniowego z instruktorem.	Wykonał co najmniej 30 godzin lotu szkoleniowego z instruktorem.
369	PL010-0467	Kandydat do 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	PL010-0468	Kandydat to uzyskania licencji pilota samolotowego turystycznego powinien wykazać, że w trakcie szkolenia lotniczego:	Wykonał co najmniej 10 godzin lotu samodzielnego pod nadzorem.	Wykonał co najmniej 7 godzin lotu samodzielnego pod nadzorem.	Wykonał co najmniej 12 godzin lotu samodzielnego pod nadzorem.	Wykonał co najmniej 15 godzin lotu samodzielnego pod nadzorem.
371	PL010-0470	Kandydat do 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	PL010-0471	Kandydat do 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	PL010-0472	Kiedy najpóźniej przed EOBT należy złożyć plan lotu?	60 min.	15 min.	30 min.	120 min.

374	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 jednonominutowej zmianie.
375	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?	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; oraz gdy istnieją uzasadnione obawy, aby sądzić, że statek powietrzny jest użyty do działań sprzecznych z prawem.	Tylko gdy statek powietrzny przekroczył granicę państwową bez wymaganego zezwolenia lub niezgodnie z warunkami zezwolenia.	Tylko gdy statek powietrzny wykonuje lot wbrew zakazom ustalonym w danej przestrzeni powietrznej.	Tylko gdy istnieją uzasadnione obawy, aby sądzić, że statek powietrzny jest użyty do działań sprzecznych z prawem.
376	PL010-0475	Kiedy państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym oraz cywilne lotniskowe organy służby ruchu lotniczego i właściwe organy	Gdy statek powietrzny przekroczył granicę państwową bez wymaganego zezwolenia lub niezgodnie z warunkami zezwolenia.	Gdy warunki meteorologiczne uległy pogorszeniu poniżej minimów pilota.	Kiedy nie ma opłaty nawigacyjnej.	Gdy na pokładzie statku powietrznego znajduje się osoba obłożnie chora.

		wojskowe mogą wezwać statek powietrzny do wylądowania na wskazanym lotnisku lub do wykonania innych poleceń?				
377	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.	Kiedy nie ma opłaty nawigacyjnej.	Gdy warunki meteorologiczne uległy pogorszeniu poniżej minimów dla danej klasy przestrzeni powietrznej.
378	PL010-0477	Kiedy państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym oraz cywilne lotniskowe organy służby ruchu lotniczego i właściwe organy wojskowe mogą	Gdy istnieją uzasadnione obawy, aby sądzić, że statek powietrzny jest użyty do działań sprzecznych z prawem.	Gdy warunki meteorologiczne uległy pogorszeniu poniżej minimów pilota.	Kiedy nie ma opłaty nawigacyjnej.	Gdy warunki meteorologiczne uległy pogorszeniu poniżej minimów dla danej klasy przestrzeni powietrznej.

		wezwać statek powietrzny do wylądowania na wskazanym lotnisku lub do wykonania innych poleceń?				
379	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	PL010-0483	Kiedy Prezes ULC ma prawo uznać zezwolenie na lot statku powietrznego bez świadectwa zdatności do lotu wydane lub potwierdzone przez właściwy organ	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.

		innego państwa na równi z zezwoleniami na lot statku powietrznego bez świadectwa zdatności do lotu wydanymi w Rzeczypospolitej Polskiej?				
381	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	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	PL010-0486	Kogo zaliczamy do personelu wchodzącego w skład załóg statków powietrznych, któremu wydaje się licencje?	Pilot samolotowy turystyczny PPL(A).	Informator lotniskowej służby informacji powietrznej.	Skoczek spadochronowy.	Pilot wiatrakowcowy o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 560 kg.
384	PL010-0487	Kogo zaliczamy do personelu wchodzącego w skład załóg statków powietrznych, któremu wydaje się licencje?	Pilot samolotowy zawodowy CPL(A).	Informator lotniskowej służby informacji powietrznej.	Skoczek spadochronowy.	Pilot wiatrakowcowy o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 560 kg.

385	PL010-0491	Kogo zaliczamy do personelu wchodzącego w skład załóg statków powietrznych?	Dyspozytor lotniczy.	Pilot motolotni.	Skoczek spadochronowy zawodowy.	Pilot paralotni.
386	PL010-0492	Kogo zaliczamy do personelu wchodzącego w skład załóg statków powietrznych?	Kontroler ruchu lotniczego.	Informator służby informacji powietrznej.	Skoczek spadochronowy zawodowy.	Pilot motolotni.
387	PL010-0493	Kontroler ruchu lotniczego nie jest zobowiązany do zapewniania służby:	Informacji lotniczej.	Informacji powietrznej.	Kontroli ruchu lotniczego.	Alarmowej.
388	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	Prezes ULC.	Minister właściwy do spraw transportu.	Organizacja obsługująca dany statek powietrzny.	EUROCONTROL.



		ochrony środowiska wydanymi w Rzeczypospolitej Polskiej?				
389	PL010-0495	Kto ma prawo uznać zezwolenie na lot statku powietrznego bez świadectwa zdatności do lotu statku powietrznego wydane lub potwierdzone przez właściwy organ innego państwa, za ważne na równi z zezwoleniami na lot bez świadectwa zdatności do lotu statku powietrznego wydanymi w Rzeczypospolitej Polskiej?	Prezes ULC.	Minister właściwy do spraw transportu.	Organizacja obsługująca dany statek powietrzny.	EUROCONTROL.
390	PL010-0496	Kto ma prawo uznać, świadectwo zdatności do lotu statku powietrznego wydane lub potwierdzone przez	Prezes ULC.	Minister właściwy do spraw transportu.	Organizacja obsługująca dany statek powietrzny.	EUROCONTROL.

		właściwy organ innego państwa, za ważne na równi ze świadectwami zdatowności do lotu statku powietrznego wydanymi w Rzeczypospolitej Polskiej?				
391	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?	Funcjonariusze Biura Ochrony Rządu podczas wykonywania czynności służbowych.	Funcjonariusze Ministerstwa Infrastruktury podczas wykonywania czynności służbowych.	Straż Miejska podczas wykonywania czynności służbowych.	Inspektorzy ULC podczas wykonywania czynności służbowych.
392	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.	Ubezpieczyciel.

393	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.	Ubezpieczyciel.
394	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.	Ubezpieczyciel.
395	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.	Ubezpieczyciel.
396	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	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.	Ubezpieczyciel.
398	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.	Ubezpieczyciel.
399	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	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.	Ubezpieczyciel.

			powietrznego nastąpiło bez jej winy.			
400	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	PL010-0508	Kto stwierdza spełnienie przez kandydata wymagań, które pozwalają przeprowadzić szkolenie teoretycznego?	Ośrodek szkolenia lotniczego .	Prezes ULC.	Minister właściwy do spraw transportu.	EASA.
402	PL010-0509	Kto stwierdza spełnienie przez kandydata wymagań, które pozwalają przeprowadzić szkolenie praktyczne?	Zatwierdzona organizacja szkolenia lotniczego.	Prezes ULC.	Minister właściwy do spraw transportu.	Europejską Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego .
403	PL010-0510	Kto w ramach zwierzchnictwa nad przestrzenią powietrzną RP zarządza ruchem powietrznym w tej przestrzeni?	Polski organ zarządzania ruchem lotniczym.	EUROCONTROL.	ICAO.	ECAC.

404	PL010-0512	Kto jest odpowiedzialny za alarmowanie wojskowego organu odpowiedzialnego za poszukiwanie i ratownictwo cywilnych statków powietrznych?	Centrum Kontroli Obszaru (ACC) Warszawa.	Prezes ULC.	Ministerstwo Obrony.	Ministerstwo Komunikacji.
405	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.
406	PL010-0514	Z wyjątkiem sytuacji, gdy organ kontroli ruchu lotniczego udzieli specjalnego zezwolenia, w lotach VFR nie startuje się ani nie ląduje na lotnisku znajdującym się w strefie kontrolowanej gdy:	Pułap chmur jest niższy niż 450 m.	Pułap chmur jest niższy niż 500 m.	Pułap chmur jest niższy niż 550 m.	Pułap chmur jest niższy niż 600 m.
407	PL010-0515	Z wyjątkiem sytuacji, gdy organ kontroli ruchu lotniczego udzieli specjalnego zezwolenia, w	Widzialność przy ziemi jest mniejsza niż 5 km.	Widzialność przy ziemi jest mniejsza niż 4 km.	Widzialność przy ziemi jest mniejsza niż 6 km.	Widzialność przy ziemi jest mniejsza niż 7 km.

		lotach VFR nie startuje się ani nie ląduje na lotnisku znajdującym się w strefie kontrolowanej gdy:				
408	PL010-0519	Loty VFR mogą być wykonywane w nocy nad terenem innym niż obszar wyżynny lub górski na poziomie co najmniej 300 m (1 000 ft) nad najwyższą przeszkodą znajdującą się w promieniu:	8 km od przypuszczalnej pozycji statku powietrznego.	6 km od przypuszczalnej pozycji statku powietrznego.	7 km od przypuszczalnej pozycji statku powietrznego.	5 km od przypuszczalnej pozycji statku powietrznego.
409	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.
410	PL010-0521	Lot VFR na i powyżej FL 100 w przestrzeni powietrznej klasy C może być wykonany z	Prędkość poddźwiękowa.	250 kt TAS.	463 km/h TAS.	250 kt IAS.

		prędkością nie większą, niż:				
411	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.
412	PL010-0523	Loty VFR mogą być wykonywane w nocy nad terenem wyżynnym lub nad obszarami górskimi - na poziomie co najmniej 600 m (2 000 ft) nad najwyższą przeszkodą znajdującą się w promieniu:	8 km od przypuszczalnej pozycji statku powietrznego.	6 km od przypuszczalnej pozycji statku powietrznego.	7 km od przypuszczalnej pozycji statku powietrznego.	5 km od przypuszczalnej pozycji statku powietrznego.
413	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.
414	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.
415	PL010-0526	Meldunek „Na długiej prostej” jest	15 km.	8 km.	15 NM.	4 km.



		podawany, gdy statek powietrzny w locie VFR, wykonujący na lotnisku kontrolowanym podejście wprost z trasy, znajdzie się w odległości od punktu przyziemienia:				
416	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:	7 km.	15 km.	10 km.	4 km.
417	PL010-0528	Meldunek „Na prostej” jest podawany, gdy statek powietrzny znajdujący się w kręgu	7 km.	15 km.	10 km.	4 km.

		nadlotniskowym na lotnisku kontrolowanym znajdzie się w odległości od punktu przyziemienia:				
418	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.
419	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.
420	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	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

			300 m (1000 ft) nad wszystkimi obiektami znajdującymi się na wycinku koła o promieniu 46 km (25 NM), wychodzącym od pomocy radionawigacyjnej.			przeszkodami dla lotu IFR.
421	PL010-0532	Na jakich statkach powietrznych zatwierdzona organizacja szkolenia może wykonywać szkolenie?	Musi korzystać z odpowiedniej floty szkolnych statków powietrznych odpowiednich do prowadzonych kursów szkoleniowych.	Musi używać szkolnych statków powietrznych nie wpisanych do polskiego lub obcego rejestru cywilnych statków powietrznych.	Musi używać szkolnych statków powietrznych ze znakiem rozpoznawczym INS.	Zatwierdzona organizacja szkolenia może korzystać tylko ze szkoleniowych urzędzeń symulacji lotu .
422	PL010-0534	O ile może zostać zmniejszony czas 45 godzin lotu na samolotach jednosilnikowych tłokowych, kiedy kandydat do licencji pilota samolotowego turystycznego jest posiadaczem licencji pilota balonowego?	Nie ma takiej możliwości.	O 20 godzin pod warunkiem prowadzenia szkolenia według programu szkolenia zatwierdzonego dla tego typu kandydatów.	O 10 godzin.	O czas lotu wynoszący 10% czasu lotu wykonanego przez kandydata w charakterze dowódcy tego statku powietrznego, jednak nie więcej niż 10 godzin .
423	PL010-0535	O ile może zostać zmniejszony czas 45 godzin lotu na samolotach jednosilnikowych	O czas lotu wynoszący 10% czasu lotu wykonanego przez kandydata w charakterze dowódcy tego statku powietrznego,	O 20 godzin pod warunkiem prowadzenia szkolenia według programu szkolenia	O 10 godzin.	Nie ma takiej możliwości.

		tłokowych, kiedy kandydat do licencji pilota samolotowego turystycznego jest posiadaczem licencji pilota wiatrakowcowego zawodowego?	jednak nie więcej niż 10 godzin.	zatwierdzonego dla tego typu kandydatów.		
424	PL010-0536	O ile może zostać zmniejszony czas lotu na samolotach jednosilnikowych tłokowych, kiedy kandydat do licencji pilota samolotowego turystycznego jest posiadaczem UAVO?	Nie ma takiej możliwości.	O 20 godzin pod warunkiem prowadzenia szkolenia według programu szkolenia zatwierdzonego dla tego typu kandydatów.	O 10 godzin.	O czas lotu wynoszący 10% czasu lotu wykonanego przez kandydata w charakterze dowódcy tego statku powietrznego, jednak nie więcej niż 10 godzin.
425	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 godzin.	O 15 godzin.	Nie ma takiej możliwości.	O 20 godzin.
426	PL010-0538	O ile może zostać zmniejszony czas	O nie więcej niż 10 godzin.	O 15 godzin.	Nie ma takiej możliwości.	O 20 godzin.

		lotów do licencji pilota samolotowego turystycznego, kiedy kandydat jest posiadaczem licencji pilota śmigłowcowego?				
427	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.
428	PL010-0540	Oprócz służb ruchu lotniczego statkom powietrznym wykonującym loty w polskiej przestrzeni powietrznej zapewnia się:	Służbę meteorologiczną.	Służbę informacji powietrznej.	Służbę kontroli ruchu lotniczego.	Służbę alarmową.
429	PL010-0541	Oprócz służb ruchu lotniczego statkom powietrznym wykonującym loty w polskiej przestrzeni powietrznej zapewnia się:	Służbę poszukiwania i ratownictwa.	Służbę alarmową.	Służbę kontroli ruchu lotniczego.	Służbę informacji powietrznej.

430	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.
431	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.
432	PL010-0544	Ośrodek szkolenia lotniczego jest to:	Samodzielna organizacja lotnicza lub część składowa innego podmiotu szkoląca do licencji personelu lotniczego.	Organizacja lotnicza prowadząca szkolenia do świadectw kwalifikacji personelu lotniczego.	Fundacja prowadząca szkolenia lotnicze jako działalność statutową.	Samodzielna organizacja lotnicza lub część składowa innego podmiotu szkoląca do UAVO.
433	PL010-0545	Oznacz odpowiednią literą przepisy wykonywania lotów lub rodzaj planowanego lotu	I.	V.	X.	N.

		wg oznaczeń stosowanych w planach lotów - lot IFR:				
434	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.
435	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.
436	PL010-0548	Oznacz odpowiednią literą przepisy wykonywania lotów lub rodzaj planowanego lotu wg oznaczeń stosowanych w	N.	X.	S.	V.

		planach lotów - lot nierozkładowy lotnictwa komunikacyjnego:				
437	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.
438	PL010-0550	Oznacz odpowiednią literą przepisy wykonywania lotów lub rodzaj planowanego lotu wg oznaczeń stosowanych w planach lotów - lot VFR:	V.	N.	S.	I.
439	PL010-0552	Oznacz odpowiednią literą przepisy wykonywania lotów lub rodzaj planowanego lotu wg oznaczeń	Y.	X.	I.	Z.



		stosowanych w planach lotów – najpierw lot IFR, potem lot VFR:				
440	PL010-0553	Oznacz odpowiednią literą przepisy wykonywania lotów lub rodzaj planowanego lotu wg oznaczeń stosowanych w planach lotów – najpierw lot VFR, potem lot IFR:	Z.	Y.	V.	I.
441	PL010-0554	Pierwszeństwo w podejściu do lądowania powinien mieć statek powietrzny:	Mający uszkodzony zespół napędowy.	Mający status VIP.	Mający uszkodzone podwozie.	Mający status HUM.
442	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;.
443	PL010-0559	Podstawowym dokumentem zawierającym informacje lotnicze autoryzowane przez właściwe	AIP - Zbiór Informacji Lotniczych.	Dokumentacja JEPPESEN.	Podręcznik pilota.	Instrukcja wykonywania lotów / skoków.

		władze państwa jest:				
444	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.	Płaszczyzna izobaryczna odniesiona do wartości ciśnienia 1013,2 hPa oddzielona od innych takich płaszczyzn o stałą różnicę ciśnienia.	Płaszczyzna izobaryczna odniesiona do wartości ciśnienia 1013,2 hPa oddzielona od innych takich płaszczyzn o stałą różnicę wysokości.
445	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.	Płaszczyzna izobaryczna odniesiona do wartości ciśnienia 1013,2 hPa oddzielona od innych takich płaszczyzn o stałą różnicę ciśnienia.	Płaszczyzna izobaryczna odniesiona do wartości ciśnienia 1013,2 hPa oddzielona od innych takich płaszczyzn o stałą różnicę wysokości.
446	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 względną lub bezwzględną.
447	PL010-0563	Poziom przelotu (Cruising Level) jest to:	Poziom utrzymywany podczas znacznej części lotu.	Wyrażenie ogólne odnoszące się do pozycji statku powietrznego w locie	Płaszczyzna izobaryczna odniesiona do wartości ciśnienia	Płaszczyzna izobaryczna odniesiona do wartości ciśnienia

				w płaszczyźnie pionowej i oznaczające zarówno wysokość względną, wysokość bezwzględną lub poziom lotu..	1013,2 hPa oddzielona od innych takich płaszczyzn o stałą różnicę ciśnienia.	1013,2 hPa oddzielona od innych takich płaszczyzn o stałą różnicę wysokości.
448	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 lotu poniżej minimalnej wysokości lotu nad terenem zabudowanym.
449	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.
450	PL010-0566	Przez przypadkowo włączony nadajnik została zablokowana częstotliwość radiowa. Statek powietrzny kołuje po lotnisku. Aby zatrzymać ten statek w miejscu, w którym się	Ciągłe światło czerwone.	Seria błysków zielonych.	Seria błysków białych.	Seria błysków czerwonych.

		znajduje, kierujący lotami powinien użyć sygnału świetlnego:				
451	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.
452	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	Seria błysków białych.	Ciągłe światło czerwone.	Seria błysków zielonych.	Seria błysków czerwonych.

		lotami powinien użyć sygnału świetlnego:				
453	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.
454	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.

455	PL010-0571	Przy wykonywaniu lotów międzynarodowych statek powietrzny jest obowiązany przestrzegać?	Przepisów ruchu lotniczego właściwych dla obszaru, w którym ruch się odbywa oraz zakazu przekraczania granic jakiegokolwiek państwa bez wymaganego zezwolenia (razem oba warunki).	Tylko przepisów ruchu lotniczego właściwych dla obszaru, w którym ruch się odbywa.	Tylko zakazu przekraczania granic jakiegokolwiek państwa bez wymaganego zezwolenia.	Tylko prawa kraju, w którym statek powietrzny został zarejestrowany.
456	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.
457	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.
458	PL010-0574	Rada Ministrów w drodze rozporządzenia wprowadza zakazy i ograniczenia w ruchu lotniczym, niezbędne ze względu na:	Ważny interes polityki zagranicznej RP.	Gospodarkę rolną.	Poszukiwanie i ratownictwo.	Gospodarkę leśną.
459	PL010-0575	Rada Ministrów w drodze rozporządzenia wprowadza zakazy i	Zobowiązania RP wynikające z wiążących uchwał Rady Bezpieczeństwa ONZ.	Poszukiwanie i ratownictwo.	Służbę zdrowia.	Reklamę.

		ograniczenia w ruchu lotniczym, niezbędne ze względu na:				
460	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.
461	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.
462	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.
463	PL010-0580	Służba kontroli ruchu lotniczego ma obowiązek zapewnić w przestrzeni klasy D	IFR od IFR.	IFR od VFR.	VFR od IFR.	Nie zapewnia żadnemu z lotów.

		separacje między statkami powietrznymi wykonującymi loty:				
464	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.
465	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	Dowódcy statków powietrznych oraz użytkownicy statków powietrznych lub ich wyznaczeni przedstawiciele.	Służby portowe /Dyżurny Operacyjny Lotniska/.	Kontrola ruchu lotniczego w przestrzeni odpowiedzialności tego lotniska.	Wojskowa służba ruchu lotniczego w rejonie tego lotniska.



		powietrznych lub ich upoważnionym przedstawicielom oraz dowódcom innych zainteresowanych statków powietrznych 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:				
466	PL010-0583	Statek powietrzny podchodzący do lądowania na lotnisku docelowym ma uszkodzone podwozie, wykonuje więc lądowanie:	Awaryjne.	Techniczne.	Przymusowe.	Zwykłe.
467	PL010-0584	Statek powietrzny porusza się po lotnisku. Przez	Należy wracać do punktu wyjściowego na lotnisku.	Należy zatrzymać się.	Zezwala się kołować.	Należy kołować poza polem wzlotów będącym w użytku.

		przypadkowo włączony nadajnik została zablokowana częstotliwość radiowa. Pilot dostrzegł nadaną z miejsca kierowania lotami w jego kierunku serię błysków białych. Oznacza to, że:				
468	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 wlotów będącym w użytku.	Płyta postojowa zajęta.	Należy wracać do punktu wyjściowego na lotnisku.	Należy kołować do płyty postojowej.
469	PL010-0586	Statek powietrzny porusza się po lotnisku. Przez przypadkowo włączony nadajnik	Zezwala się kołować.	Należy wracać do punktu wyjściowego na lotnisku.	Należy zatrzymać się.	Zezwala się startować.

		została zablokowana częstotliwość radiowa. Pilot dostrzegł nadaną z miejsca kierowania lotami w jego kierunku serię błysków zielonych. Oznacza to, że:				
470	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 wzlotów będącym w użytku.	Należy wracać do punktu wyjściowego na lotnisku.	Zezwala się kołować ze zwiększoną ostrożnością.
471	PL010-0588	Statek powietrzny porusza się po lotnisku. Przez przypadkowo włączony nadajnik została zablokowana częstotliwość	Zezwala się startować.	Płyta postojowa zajęta.	Należy wracać do punktu wyjściowego na lotnisku.	Należy kołować poza polem wzlotów będącym w użytku.

		radiowa. Pilot dostrzeżł nadany z miejsca kierowania lotami w jego kierunku ciągły sygnał zielony. Oznacza to, że:				
472	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.
473	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.
474	PL010-0591	Strefa identyfikacji obrony powietrznej (ADIZ) jest to przestrzeń powietrzna, która rozciąga się wzdłuż	15 km.	2,5 km.	10 km.	6 km.

		granicy państwowej w głąb kraju do odległości:				
475	PL010-0592	Szkolenie lotnicze w organizacji szkolenia lotniczego jest prowadzone:	Zgodnie z zatwierdzonymi przez Prezesa ULC i wprowadzonymi w życie instrukcjami oraz dokumentami regulaminowymi.	Do UAVO .	Stosownie do zezwolenia ministra właściwego do spraw transportu.	Dla pilota paralotni.
476	PL010-0593	Szkolenie lotnicze w organizacji szkolenia lotniczego jest prowadzone:	Przy wykorzystaniu odpowiednich do rodzaju szkolenia statków powietrznych oraz urządzeń treningowych.	Do INS(SL).	Stosownie do zezwolenia ministra właściwego do spraw transportu.	Dla pilota lotni.
477	PL010-0594	Szkolenie lotnicze w w zatwierdzonej organizacji szkolenia jest prowadzone:	Z lotnisk lub miejsc operacji lotniczych wyposażonych w odpowiednie zaplecze.	Stosownie do zezwolenia Ministra Transportu.	Do UAVO.	Do licencji mechanika pokładowego.
478	PL010-0595	Szkolenie lotnicze w zatwierdzonej organizacji szkolenia jest prowadzone:	Stosownie do instrukcji szkolenia i instrukcji operacyjnych .	Stosownie do zezwolenia ministra właściwego do spraw transportu.	Do FDL.	Do licencji radiooperatora pokładowego.
479	PL010-0596	Teren, nad którym jest wykonywany lot VFR, wznosi się do wysokości 300 m AMSL (elewacja terenu). Lot ten na wys. 1350 m AMSL może być wykonany z	250 kt IAS.	250 kt TAS.	463 km/h TAS.	250 km/h IAS.

		prędkością nie większą, niż:				
480	PL010-0597	Teren, nad którym jest wykonywany lot VFR, wznosi się do wysokości 300 m 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.
481	PL010-0598	Teren, nad którym jest wykonywany lot VFR, wznosi się do wysokości 300 m 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.
482	PL010-0599	W czasie lotów zabrania się dokonywania wszelkich zrzutów ze statku powietrznego z wyjątkiem zrzutów dokonywanych na potrzeby?	Doświadczalnych i szkoleniowych oraz sportu i obsługi imprez masowych.	Tylko doświadczalnych i szkoleniowych.	Tylko sportu i obsługi imprez masowych.	Ochrony granic.

483	PL010-0600	W czasie lotów zabrania się dokonywania wszelkich zrzutów ze statku powietrznego z wyjątkiem zrzutów dokonywanych na potrzeby?	Gospodarki rolnej i leśnej oraz reklamy.	Ochrony granic.	Tylko reklamy.	Tylko gospodarki rolnej i leśnej.
484	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.
485	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.
486	PL010-0603	Czy wydanie nowej licencji podlega opłacie lotniczej?	Zawsze tak.	Nie.	W zależności od decyzji Prezesa ULC .	Nie zawsze.
487	PL010-0604	Na jakiej podstawie działa zatwierdzona organizacja szkolenia?	Na podstawie certyfikatu wydanego przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.	Na podstawie certyfikatu wydanego przez EASA.	Na podstawie licencji EASA.	Na podstawie licencji EUROCONTROL.
488	PL010-0610	W planach lotu wysokość bezwzględna w	A.	M.	Z.	S.

		setkach stóp oznacza się literą:				
489	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.
490	PL010-0612	W przestrzeni klasy G lecą naprzeciw siebie samolot i śmigłowiec. Aby uniknąć zderzenia dowódcy 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.
491	PL010-0613	W przestrzeni powietrznej nad wodami otwartymi Morza Bałtyckiego mogą być wyznaczone strefy:	Niebezpieczne.	Zakazane.	Ograniczone.	RCA.
492	PL010-0614	W przypadku akcji przechwytywania dowódca przechwytywanego statku powietrznego	7700.	7500.	7600.	7000.



		powinien włączyć kod transpondera:				
493	PL010-0615	W przypadku bezprawnej ingerencji (HIJACK) pilot nastawia transponder w modzie „A” na kod:	7500.	7600.	7700.	7000.
494	PL010-0616	W przypadku negatywnego wyniku sprawdzenia umiejętności lotniczych dokonywanych w celu przedłużenia uprawnień lotniczych:	Prezes ULC zawiesza ważność uprawnienia .	EASA zabiera licencję w której jest wpisane uprawnienie.	Prezes ULC dokonuje wykreślenie członka personelu lotniczego z rejestru członków personelu lotniczego.	Minister Transportu zawiesza ważność uprawnienia.
495	PL010-0617	Kandydat, który nie zaliczy wszystkich sekcji kontroli umiejętności przed datą upływu ważności uprawnienia na klasę lub typ:	Nie może korzystać z tego uprawnienia do czasu zaliczenia kontroli umiejętności.	Powinien zwrócić licencję Prezesowi ULC .	Powinien zasięgnąć porady lotniczo-lekarskiej.	Powinien zwrócić licencję ministrowi właściwemu do spraw transportu .
496	PL010-0624	W przypadku stwierdzenia utraty łączności radiowej (RADIOCOM FAILURE) pilot nastawia	7600.	7500.	7700.	7000.

		transponder w modzie „A” na kod:				
497	PL010-0625	W stanie bezpośredniego zagrożenia (EMERGENCY) pilot nastawia transponder w modzie „A” na kod:	7700.	7600.	7500.	7000.
498	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.
499	PL010-0627	W strefie kontrolowanej lotniska objętej klasą C dowódca statku powietrznego wykonującego lot VFR jest odpowiedzialny za separację z innymi	VFR.	IFR.	VFR - specjalny.	IFR w warunkach VMC.

		statkami powietrznymi wykonującymi lot:				
500	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.
501	PL010-0629	Według prawa jakiego państwa ocenia się roszczenia o wynagrodzenie szkód wyrządzonych w związku z użytkowaniem statku powietrznego osobom i 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.
502	PL010-0630	Według prawa jakiego państwa ocenia się	Według prawa państwa przynależności statków powietrznych, bez względu	Według prawa państwa, na którego	Według prawa państwa, którego sąd rozpoznaje spór.	Według prawa państwa, z którego startował statek

		roszczenia o szkody powstałe w razie zderzenia statków powietrznych, jeżeli statki powietrzne, mają tę samą przynależność państwową?	na miejsce zdarzenia, chyba że strony skorzystają z możliwości wyboru innego prawa.	obszarze zdarzenie nastąpiło.		powietrzny nie ponoszący winy za zderzenie.
503	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.
504	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	7000.	2000.	7500.	Każdy inny dowolny kod w modzie A.

		jest radar wtórny, pilot powinien włączyć transponder ustawiając go w modzie A na kod:				
505	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.
506	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.
507	PL010-0639	Z jakich części składa się szkolenie lotnicze do uzyskania licencji lub uprawnienia lotniczego?	Szkolenie teoretyczne i praktyczne.	Tylko szkolenie teoretyczne.	Tylko szkolenie praktyczne.	Tylko szkolenie językowe.
508	PL010-0640	Z jakich części składa się szkolenie lotnicze?	Szkolenie teoretyczne i praktyczne.	Tylko szkolenie teoretyczne.	Tylko szkolenie językowe .	Tylko szkolenie praktyczne.
509	PL010-1337	Jeżeli nie podano inaczej w zezwoleniu kontroli	wysokości bezwzględnej 600 m	wysokości bezwzględnej 1250 m	wysokości bezwzględnej 1450 m	wysokości bezwzględnej 1550 m

		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				
510	PL010-1531	Płyta postojowa znajduje się na:	Lotnisku lądowym.	Lądowisku.	Lotnisku lądowo-wodnym.	Lotnisku wodnym.
511	PL010-1532	Kto określa Akceptowalne Sposoby Spełnienia Wymagań (AMC)?	EASA.	EUROCONTROL.	ICAO.	ECAC.
512	PL010-1533	Loty nocne VFR nie mogą być wykonywane jeśli:	Pułap chmur wynosi mniej niż 450 m.	Pułap chmur wynosi mniej niż FL 150.	Pułap chmur wynosi mniej niż 195.	Pułap chmur wynosi mniej niż FL 200.
513	PL010-1534	Loty VFR nie mogą być wykonywane:	Powyżej FL 195.	Powyżej FL 150.	Powyżej 450 m.	Powyżej FL 200.
514	PL010-1535	Wyrażenie ogólne obejmujące odpowiednio służbę informacji powietrznej, służbę alarmową, służbę doradczą ruchu lotniczego, służbę	Służba ruchu lotniczego.	Służba łączności, nawigacji i dozorowania .	Służba meteorologiczna.	Służby informacji lotniczej .

		kontroli ruchu lotniczego (służba kontroli obszaru, służba kontroli zbliżania lub służba kontroli lotniska) to:				
515	PL010-1536	Oprócz służb łączności, nawigacji i dozoru statkom powietrznym wykonującym loty w polskiej przestrzeni powietrznej zapewnia się:	Służby informacji powietrznej.	Służby nawigacji.	Służby dozoru.	COM.
516	PL010-1537	Oprócz służb ruchu lotniczego statkom powietrznym wykonującym loty w polskiej przestrzeni powietrznej zapewnia się:	Służbę łączności, nawigacji i dozoru.	APP.	TWR.	Służbę alarmową.
517	PL010-1538	Oprócz służb ruchu lotniczego statkom powietrznym wykonującym loty w polskiej przestrzeni powietrznej zapewnia się:	Służbę informacji lotniczej.	Służbę kontroli ruchu lotniczego.	TWR.	Służbę alarmową.

518	PL010-1539	Orzeczenie lotniczo-lekarskie Klasy 2 wydane dla osoby w 30 roku życia posiada ważność:	60 miesięcy.	12 miesięcy.	24 miesiące.	6 miesięcy.
519	PL010-1540	Orzeczenie lotniczo-lekarskie Klasy I wydane dla osoby powyżej 60 roku życia posiada ważność:	6 miesięcy.	12 miesięcy.	24 miesiące.	18 miesięcy.
520	PL010-1541	Kto musi opracować instrukcje szkolenia i operacyjne wytyczne, zawierające informacje w jaki sposób należy spełnić wymagania szkoleniowe?	ATO.	AOC.	EASA.	AWC.
521	PL010-1542	Ile wynosi okres ważności uprawnień na klasę i typ statku powietrznego?	1 rok .	6 miesięcy.	3 lata.	5 lat.
522	PL010-1543	Z ilu liter składa się wskaźnik lokalizacji?	4.	3.	2.	5.
523	PL010-1544	Kto jest centralnym organem administracji	Prezes ULC.	Minister Komunikacji.	Minister Lotnictwa.	Prezes Rady Ministrów.



		rządowej właściwym w sprawach lotnictwa cywilnego w Polsce?				
524	PL010-1545	Z jakich części składa się egzamin państwowy w celu uzyskania licencji?	Egzaminu teoretycznego i praktycznego.	Tylko egzaminu praktycznego.	Tylko egzaminu teoretycznego .	Tylko egzaminu językowego.
525	PL010-1547	Co oznacza EASA?	Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego.	Zrzeszenie Władz Lotniczych.	Europejską Konferencję Lotnictwa Cywilnego.	Europejską Organizację do Spraw Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej .
526	PL010-1548	Licencja pilota lekkich statków powietrznych to:	LAPL.	BPL.	FNL.	FRL.
527	PL010-1549	Zaświadczenie o ukończeniu szkolenia teoretycznego wydane przez ATO zachowuje ważność przez:	12 miesięcy.	6 miesięcy.	10 miesięcy.	24 miesiące.
528	PL010-1550	Kto prowadzi rejestr podmiotów szkolących?	Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego.	Minister Infrastruktury.	Minister właściwy do spraw transportu.	Minister Komunikacji.
529	PL010-1551	Kiedy sprawdza się sprawność psychiczną i fizyczną członka personelu pokładowego?	W trakcie badań lotniczo-lekarskich.	W trakcie rozmowy w ATO.	W trakcie rozmowy kwalifikacyjnej prowadzonej przez organizację do której przynależy dany członek personelu lotniczego.	W trakcie rozmowy w AOC.

530	PL010-1552	W trakcie korzystania z uprawnień wynikających z licencji pilot musi mieć przy sobie:	Ważną licencję, dokument identyfikacyjny ze zdjęciem oraz orzeczenie lekarskie.	Ważną licencję oraz dokument identyfikacyjny ze zdjęciem.	Ważną licencję oraz orzeczenie lekarskie.	Dokument identyfikacyjny ze zdjęciem oraz orzeczenie lekarskie.
531	PL010-1553	Meldunki o przylocie nadawane przez pilota dowódcę statku powietrznego zawierają następujące elementy informacji:	Znak rozpoznawczy statku powietrznego i lotnisko odlotu lub miejsce operacji lotniczej.	Warunki pogodowe podczas lotu.	Znak rozpoznawczy statku powietrznego.	Numer polisy ubezpieczeniowej statku powietrznego.
532	PL010-1554	Kto usuwa statki powietrzne z rejestru statków powietrznych?	Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego.	Minister Infrastruktury.	Minister właściwy do spraw transportu.	Minister Komunikacji.
533	PL010-1555	Odległość, z której pilot statku powietrznego, znajdującego się w osi drogi startowej, może zobaczyć oznakowanie tej drogi lub światła ją obrysowujące, lub zidentyfikować jej oś to:	RVR.	IR.	VFR.	FPL.
534	PL010-1556	Który Załącznik do Konwencji o Międzynarodowym	Załącznik 11.	Załącznik 2.	Załącznik 1.	Załącznik 12.

		Lotnictwie Cywilnym określa Służby ruchu lotniczego?				
535	PL010-1557	Który Załącznik do Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym określa Licencjonowanie personelu?	Załącznik 1.	Załącznik 2.	Załącznik 11.	Załącznik 12.
536	PL010-1558	Który Załącznik do Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym określa Przepisy ruchu lotniczego?	Załącznik 2.	Załącznik 1.	Załącznik 11.	Załącznik 12.
537	PL010-1559	Boczne granice strefy kontrolowanej lotniska od środka danego lotniska lub środków lotnisk w kierunkach, z których mogą być wykonywane podejścia do lądowania sięgają co najmniej?	9,3 km (5 NM).	7,4km (4 NM).	45 km (25 NM).	11,1 km (6NM).
538	PL010-1560	Gdzie osoba ubiegająca się o licencję SPL, BPL	W ATO.	W AHAC.	W CTO.	W POA.

		lub PPL musi ukończyć szkolenie lotnicze?				
539	PL010-1562	Przed odbyciem swojego pierwszego samodzielnego lotu uczeń-pilot musi mieć ukończone co najmniej?	16 lat w przypadku samolotów.	15 lat w przypadku samolotów.	14 lat w przypadku szybowców.	17 lat w przypadku samolotów.
540	PL010-1563	W jakim przypadku można cofnąć albo zawiesić licencję lub wynikające z niej niektóre uprawnienia?	W przypadku sfalszowania dziennika pokładowego oraz licencji.	W przypadku braku opłaty lotniczej.	W przypadku stwierdzenia że członek personelu lotniczego nie jest obywatelem polskim.	W przypadku stwierdzenia że członek personelu lotniczego nie jest obywatelem UE.
541	PL010-1564	W jakim przypadku można cofnąć albo zawiesić licencję lub wynikające z niej niektóre uprawnienia?	W przypadku uzyskania licencji pilota poprzez sfalszowanie przedłożonych dokumentów dowodowych.	W przypadku braku opłaty lotniczej.	W przypadku stwierdzenia że członek personelu lotniczego nie jest obywatelem polskim.	W przypadku stwierdzenia że członek personelu lotniczego nie jest obywatelem UE.
542	PL010-1565	Uprawnienie do wykonywania lotów według wskazań przyrządów na trasie to:	EIR.	IFR.	VFR.	EIRT.
543	PL010-1566	Kandydat ubiegający się o uzyskanie licencji pilota turystycznego (PPL) powinien wykazać	Prawo lotnicze.	Prawo cywilne.	Prawo karne.	Prawo pracy.

		podczas egzaminu teoretycznego, że posiada wiedzę w zakresie przedmiotu:				
544	PL010-1567	Kandydat ubiegający się o uzyskanie licencji pilota turystycznego (PPL) powinien wykazać podczas egzaminu teoretycznego, że posiada wiedzę w zakresie przedmiotu:	Osiągi i planowanie lotów.	Wiedza ogólna o lotnictwie.	Trasa lotu.	Wiedza z medycyny lotniczej.
545	PL010-1568	Kandydat ubiegający się o uzyskanie licencji pilota turystycznego (PPL) powinien wykazać podczas egzaminu teoretycznego, że posiada wiedzę w zakresie przedmiotu:	Człowiek – możliwości i ograniczenia.	Funkcje życiowe człowieka.	Trasa lotu.	Psychologia człowieka.
546	PL010-1569	Kandydat ubiegający się o uzyskanie licencji pilota turystycznego (PPL) powinien wykazać	Meteorologia.	Funkcje życiowe człowieka.	Trasa lotu.	Psychologia człowieka.

		podczas egzaminu teoretycznego, że posiada wiedzę w zakresie przedmiotu:				
547	PL010-1570	Kandydat ubiegający się o uzyskanie licencji pilota turystycznego (PPL) powinien wykazać podczas egzaminu teoretycznego, że posiada wiedzę w zakresie przedmiotu:	Nawigacja.	Prawo karne.	Prawo cywilne.	Psychologia człowieka.
548	PL010-1571	Kandydat ubiegający się o uzyskanie licencji pilota turystycznego (PPL) powinien wykazać podczas egzaminu teoretycznego, że posiada wiedzę w zakresie przedmiotu:	Procedury operacyjne.	Funkcje życiowe człowieka.	Trasa lotu.	Pedagogika.
549	PL010-1572	Kandydat ubiegający się o uzyskanie licencji pilota turystycznego (PPL) powinien wykazać	Zasady lotu.	Aerodynamika.	Trasa lotu.	Pedagogika.

		podczas egzaminu teoretycznego, że posiada wiedzę w zakresie przedmiotu:				
550	PL010-1573	Kandydat ubiegający się o uzyskanie licencji pilota turystycznego (PPL) powinien wykazać podczas egzaminu teoretycznego, że posiada wiedzę w zakresie przedmiotu:	Łączność.	Funkcje życiowe człowieka.	Trasa lotu.	Psychologia człowieka.
551	PL010-1574	Kandydat ubiegający się o uzyskanie licencji pilota turystycznego (PPL) nie musi wykazać podczas egzaminu teoretycznego, że posiada wiedzę w zakresie przedmiotu:	Psychologia człowieka.	Zasady lotu.	Procedury operacyjne.	Łączność.
552	PL010-1575	Kto może wnosić i używać na pokładzie statku powietrznego broń palną i gazową?	Funkcjonariusze Straży Granicznej podczas wykonywania czynności służbowych.	Inspektorzy ULC podczas wykonywania czynności służbowych.	Straż Miejska podczas wykonywania czynności służbowych.	Funkcjonariusze Ministerstwa Infrastruktury podczas wykonywania

						czynności służbowych.
553	PL010-1576	Z wyjątkiem sytuacji, gdy jest to konieczne ze względu na start lub lądowanie loty VFR nie mogą być wykonywane w przestrzeni klasy B nad lasami na wysokości względnej mniejszej niż:	300 m nad najwyższą przeszkodą.	250 nad najwyższą przeszkodą.	200 nad najwyższą przeszkodą.	350 m nad najwyższą przeszkodą.
554	PL010-1577	Z wyjątkiem sytuacji, gdy jest to konieczne ze względu na start lub lądowanie loty VFR nie mogą być wykonywane w przestrzeni klasy C nad lasami na wysokości względnej mniejszej niż:	300 m nad najwyższą przeszkodą.	250 nad najwyższą przeszkodą.	200 nad najwyższą przeszkodą.	350 m nad najwyższą przeszkodą.
555	PL010-1578	Z wyjątkiem sytuacji, gdy jest to konieczne ze względu na start lub lądowanie loty VFR nie mogą być wykonywane w	300 m nad najwyższą przeszkodą.	250 nad najwyższą przeszkodą.	200 nad najwyższą przeszkodą.	350 m nad najwyższą przeszkodą.



		przestrzeni klasy D nad lasami na wysokości względnej mniejszej niż:				
556	PL010-1579	Z wyjątkiem sytuacji, gdy jest to konieczne ze względu na start lub lądowanie loty VFR nie mogą być wykonywane w przestrzeni klasy E nad lasami na wysokości względnej mniejszej niż:	300 m nad najwyższą przeszkodą.	250 nad najwyższą przeszkodą.	200 nad najwyższą przeszkodą.	350 m nad najwyższą przeszkodą.
557	PL010-1580	Z wyjątkiem sytuacji, gdy jest to konieczne ze względu na start lub lądowanie loty VFR nie mogą być wykonywane w przestrzeni klasy F nad lasami na wysokości względnej mniejszej niż:	300 m nad najwyższą przeszkodą.	250 nad najwyższą przeszkodą.	200 nad najwyższą przeszkodą.	350 m nad najwyższą przeszkodą.
558	PL010-1581	Z wyjątkiem sytuacji, gdy jest to konieczne ze względu na start	300 m nad najwyższą przeszkodą.	250 nad najwyższą przeszkodą.	200 nad najwyższą przeszkodą.	350 m nad najwyższą przeszkodą.

		lub lądowanie loty VFR nie mogą być wykonywane w przestrzeni klasy G nad lasami na wysokości względnej mniejszej niż:				
559	PL020-0001	Usterzenie ogonowe:	Zapewnia stateczność i sterowność podłużną oraz kierunkową	Zapewnia sterowność kierunkową	Zapewnia sterowność podłużną	Zapewnia stateczność podłużną
560	PL020-0003	Co mierzy prędkościomierz jako lotniczy przyrząd pokładowy:	prędkość lotu samolotu względem otaczających mas powietrza	ciśnienie lotniska	kurs samolotu	wysokość lotu
561	PL020-0004	Elementem pomiarowym (czułym) prędkościomierza jest:	różnicowa puszka membranowa	rurka Burdona	puszka aneroidowa	przepona gumowa
562	PL020-0005	Elementem pomiarowym (czułym) wysokościomierza jest:	puszka próżniowa aneroidowa	przepona gumowa	rurka Burdona	różnicowa puszka membranowa
563	PL020-0006	Hamowanie kołami podwozia jest:	Hydrauliczne lub pneumatyczne	Pneumatyczno-elektryczne	Pneumatyczne	Elektryczne
564	PL020-0007	Jakie ciśnienia doprowadzone są do prędkościomierza:	statyczne i całkowite	dynamiczne i statyczne	dynamiczne i całkowite	całkowite

565	PL020-0008	Jakie ciśnienie doprowadzane jest do wysokościomierza:	statyczne	dynamiczne i statyczne	całkowite i dynamiczne	całkowite
566	PL020-0009	Jakie parametry odczytujemy z wysokościomierza:	ciśnienie lotniska i wysokość lotu	ciśnienie lotniska	wysokość lotu	wysokość lotniska
567	PL020-0010	Kadłub konstrukcji półskorupowej składa się:	Wręgi, podłużnice, pokrycie	Dźwigary, wręgi, pokrycie	Wręgi, podłużnice, dźwigary	Pokrycie, podłużnice, dźwigary
568	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
569	PL020-0012	Klapka odciążająca służy do:	Zmniejszania sił działających na elementach sterowania sterami i lotkami	Wyważenia samolotu	Ułatwienia wychylenia klap	Zwiększenia stateczności samolotu
570	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
571	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
572	PL020-0015	Lotki służą do:	Sterowania przechyleniami samolotu względem jego osi podłużnej	Utrzymanie stateczności samolotu	Sterowalności podłużnej	Sterowalności kierunkowej
573	PL020-0018	Przeznaczenie klap skrzydłowych:	Zasadniczym przeznaczeniem klap jest	Służą głównie jako hamulec aerodynamiczny	Służą głównie do polepszenia efektywności lotek	Służą do sterowania przechyleniem w osi podłużnej samolotu

			zwiększenie współczynnika siły nośnej skrzydła			
574	PL020-0019	Radiostacja w czasie nadawania ma możliwość:	Samopodstuchu.	Zmiany rodzaju modulacji.	Zmiany ilości kanałów.	Wybrania częstotliwości powyżej 137MHz.
575	PL020-0020	Radiostacje lotnicze pracują:	Systemem simpleks.	Systemem dupleks.	Systemem ogólnym .	Inne.
576	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
577	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
578	PL020-0026	Co wskazuje amperomierz wychylony w prawo od zera:	prawidłową pracę prądnicy lub alternatora	prawidłową pracę prędkościomierza	prawidłową pracę sztucznego horyzontu	prawidłową pracę obrotomierz
579	PL020-0027	Agregaty silnikowe napędzane są	Od silnika poprzez skrzynkę napędów	Bezpośrednio od silnika	Od silnika poprzez reduktor główny	Od silników elektrycznych
580	PL020-0028	Alternator zbudowany jest z:	prądnicy prądu przemiennego z układem prostowniczym	przetwornicy trójfazowej	przetwornicy jednofazowej	prądnicy prądu stałego
581	PL020-0029	Automatyczny układ przeciwpoślizgowy 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	Stosowane jest na kołach podwozia przedniego i zabezpiecza przed poślizgiem w czasie skrętu kołami	Zabudowane na podwoziu głównym i odhamowuje koła przed przyziemieniem

				wszystkie koła przy powstaniu poślizgu		
582	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.
583	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
584	PL020-0032	Ciśnienie oleju mierzone jest	Na wejściu do silnika	W pompie oleju	W regulatorze ciśnienia oleju	We wtryskiwaczu
585	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
586	PL020-0034	Co możemy odczytać z wysokościomierza:	wysokość lotu i ciśnienie lotniska	prędkość lotu	kurs lotu	przechylenie samolotu
587	PL020-0035	Co nazywamy pojemnością ogniwa:	ilość elektronów jaką można pobrać z ogniwa	ilość jonów	ilość ciepła	ilość cząsteczek
588	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
589	PL020-0038	Co określa busola magnetyczna:	kurs magnetyczny samolotu	prędkość lotu	prędkość kątową	ciśnienie lotniska
590	PL020-0041	Co stanowi nadajnik temperatury oleju	drut oporowy	element magnetyczny	dioda	drut półprzewodnikowy

		w układzie trójwskazówkowy o kontrolera parametrów silnika:				
591	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 określonej przez nadzór lotniczy	Wartość współczynnika bezpieczeństwa określona jest przepisami lotniczymi dotyczącymi budowy i jest mniejsza od 1
592	PL020-0043	Co wskazuje przyrząd zwany wariometrem:	prędkość pionową samolotu tzn. prędkość wznoszenia i opadania	wysokość lotu	kurs geograficzny	kurs samolotu
593	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
594	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	Zaczekać z pracami przy samolocie do czasu odparowania paliwa
595	PL020-0047	Czym zabezpieczane są obwody elektryczne na samolocie:	bezpiecznikami	izolacją	przełącznikami	kablami

596	PL020-0048	Czynnikami wykonawczym w instalacji hamowania kołami podwozia głównego jest głównie:	Płyn hydrauliczny lub powietrze	Układ elektryczny	Mechaniczny układ	Układ mechaniczno-elektryczny
597	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.
598	PL020-0050	Do chowania i wypuszczania podwozia, głównie stosowane są instalacje:	Hydrauliczna, pneumatyczna i elektryczna	Tylko pneumatyczna	Tylko hydrauliczna	Mechaniczny układ
599	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
600	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
601	PL020-0053	Do czego służy sztuczny horyzont:	do określenia położenia samolotu względem linii horyzontalnej oraz pochyleń i przechyłu samolotu	do określania prędkości samolotu	do określania wysokości lotu samolotu	do określenia ciśnienia lotniska
602	PL020-0054	Do czego służy termometr	pomiaru temperatury cylindrów silnika	pomiaru ciśnienia oleju	pomiaru ciśnienia ładowania	pomiaru ciśnienia paliwa

		temperatury cylindrów:				
603	PL020-0055	Do pracy radiokompasu potrzebna jest :	Antena stała i antena ramowa tzw. ramka.	Tylko antena stała.	Tylko antena ramowa.	Nie potrzebne są anteny.
604	PL020-0056	Do pracy radiowysokościomierza wykorzystano :	Zjawisko odbicia fal radiowych od powierzchni ziemi.	Modulację amplitudy.	Zjawisko interferencji.	Modulację fazy.
605	PL020-0057	Do prawidłowego spalania mieszanki w cylindrach niezbędna jest odpowiednia ilość	tlenu	wodoru	węgla	azotu
606	PL020-0058	Do rozładowania elektrostatycznego samolotu w czasie lotu przeznaczone są rozładowywacze które przykręcone są do:	końcówek skrzydeł i steru kierunku	klapy	lotek	klapy i lotek
607	PL020-0059	Dopuszczalny czas pracy silnika na przelotowym zakresie wynosi	Jest nieograniczony	100 godz.	1 czasokresu międzyprawczego	90 procent czasokresu międzyprawczego
608	PL020-0060	Dopuszczalny czas pracy silnika na zakresie startowym zazwyczaj wynosi	5 min.	60 min.	30 min.	Nieograniczony
609	PL020-0061	Drobne wgniecenia na krawędzi natarcia łopaty śmigła są dopuszczalne	Na końcówce łopaty	U nasady łopaty	Powyżej 1 promienia śmigła	Nie dopuszczalne



610	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
611	PL020-0063	Element łączący łopaty i mocujący śmigło na wale nazywa się	Piastą śmigła	łącznikiem	obsadą	obudową
612	PL020-0064	Element tłumiący drgania silnika przekazywane na płatowiec zwany jest	lord	amortyzator	tłumik	Sworzeń tłumiący
613	PL020-0065	Elementem otwierającym bezpośrednio zawory jest	Dźwignia zaworowa	krzywka	trzonek	popychacz
614	PL020-0066	Elementem przenoszącym moment obrotowy silnika jest	Wał korbowy	Wał rozrządu	korbowód	Sworzeń tłoka
615	PL020-0067	Elementem uszczelniającym współpracujący tłok i cylinder jest	Pierścień	uszczelka	simmering	Nie występuje
616	PL020-0068	Elementem utrzymującym zawory w położeniu zamkniętym jest	Sprężyna zaworowa	Trzonek zaworu	Krzywka rozrządu	Zamek zaworu
617	PL020-0069	Elementy skrzydła, na których zainstalowana jest	Krawędź natarcia	Górna powierzchnia skrzydła	Krawędź sptywu	Końcówki skrzydła

		instalacja przeciw oblodzeniowa:				
618	PL020-0070	Ewentualne opiłki powstające w czasie pracy silnika można wykryć w	Filtrze oleju	Misce olejowej	Zbiorniku oleju	Pompie olejowej
619	PL020-0071	Gaźnik jest przeznaczony do	Przygotowania mieszanki palnej	Wtrysk paliwa do układu dolotowego	Wtrysk paliwa do cylindrów	Podgrzanie paliwa
620	PL020-0072	Gdzie pilot może znaleźć informacje dotyczące ograniczeń eksploatacyjnych silnika	Instrukcja Użytkownika Statku Powietrznego	Świadectwie Zdatości	Instrukcji Obsługi Statku Powietrznego	Książce Silnika
621	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
622	PL020-0076	Ile kolorów mają światła pozycyjne:	3	2	4	1
623	PL020-0077	Ile przewodowa jest instalacja prądu stałego na samolocie:	jednoprzewodowa	trójprzewodowa	czteroprzewodowa	pięcioprzewodowa
624	PL020-0078	Ile stopni swobody ma sztuczny horyzont:	trzy	dwa	cztery	jeden
625	PL020-0079	Ile stopni swobody ma zakrętomierz:	dwa	trzy	cztery	jeden
626	PL020-0080	Ilość oleju w silniku kontrolowana jest	Miarki bagnetowej	Wskaźnika w kabinie	Zasady naczyń połączonych	Zdalnego pomiaru

		zazwyczaj z wykorzystaniem				
627	PL020-0081	Informacji dotyczącej mocy zespołu napędowego ze śmigłem stałym dostarcza pomiar	Prędkości obrotowej	Temperatury głowic	Ciśnienia paliwa	Ciśnienia ładowania
628	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.
629	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
630	PL020-0084	Jak nazywamy element pomiarowy (czuły) wysokościomierza:	puszka próżniowa aneroidowa	różnicowa puszka membranowa	rurka Burdona	przepona gumowa
631	PL020-0085	Jaka jest wartość częstotliwości w sieci prądu przemiennego na samolocie:	400 Hz	50 Hz	200 Hz	600 Hz
632	PL020-0086	Jaka powinna być minimalna wartość napięcia akumulatora na samolocie ,	24 V lub 12 V	40 V	15 V	30 V

		sprawdzanego pod obciążeniem:				
633	PL020-0087	Jaką energię przetwarzamy podczas ładowania akumulatora:	elektryczną w chemiczną	chemiczną w elektryczną	elektryczną w ciepłą	cieplą w chemiczną
634	PL020-0088	Jaką energię przetwarzamy podczas rozładowania akumulatora:	chemiczną w elektryczną	cieplą w chemiczną	elektryczną w ciepłą	elektryczną w chemiczną
635	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
636	PL020-0092	Jaki przyrząd lotniczy przeznaczony jest do pomiaru prędkości kątowej zespołu napędowego:	obrotomierz	prędkościomierz	paliwomierz	wysokościomierz
637	PL020-0093	Jaki przyrząd lotniczy służy do odległościowego pomiaru paliwa w zbiornikach:	paliwomierz	obrotomierz	wariometr	manometr ciśnienia
638	PL020-0094	Jaki przyrząd określa położenie przestrzenne	sztuczny horyzont	wskaźnik radiowysokościomierza	prędkościomierz	obrotomierz

		samolotu podczas lotu:				
639	PL020-0095	Jaki rodzaj środka odladzającego jest stosowany w instalacji przeciw oblodzeniowej w czasie lotu:	Powietrze pobierane od sprężarki silnika	Gazy spalinowe	Specjalny gaz	Płyn odladzający
640	PL020-0096	Jakie ciśnienie odbierane jest na samolocie	statyczne i całkowite	dynamiczne i statyczne	całkowite i dynamiczne	całkowite
641	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
642	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
643	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
644	PL020-0100	Jakie przyrządy przeznaczone są do określenia stanu pracy silnika lotniczego:	manometry, termometry i obrotomierz	prędkościomierz	wysokościomierz	busola lotnicza

645	PL020-0101	Jakie wskazania pokazuje woltomierz prądu stałego:	wartość napięcia w sieci	wartość prądu	wartość częstotliwości	wartość oporności
646	PL020-0102	Jakiego typu są sygnalizatory oblodzenia:	Mechaniczne i elektroniczne	Tylko elektroniczne	Tylko mechaniczne	Nie ma sygnalizatorów
647	PL020-0103	Jakość smarowania silnika kontrolowana jest poprzez pomiar	Temperatury i ciśnienia oleju	Temperatury głowicy cylindrów	Prędkości obrotowej silnika	Ciśnienia ładowania
648	PL020-0104	Jednostkowe zużycie paliwa wyrażone jest w	g/kW h	g/h	g/kW	l/h
649	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.
650	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
651	PL020-0107	Kadłub konstrukcji półskorupowej składa się z części:	Wręgi, podłużnice, pokrycie	Dźwigary, wręgi, pokrycie	Pokrycie, podłużnice, dźwigary	Wręgi, podłużnice, dźwigary
652	PL020-0108	Kadłub konstrukcji skorupowej składa się z części:	Wręgi i pokrycia	Wręgi, podłużnice, wypełniacz ulowy	Podłużnice, pokrycie, dźwigary	Podłużnice, wręgi, pokrycie

653	PL020-0109	Kiedy sprawdza się sprawność układu zapłonowego	W czasie próby silnika	Po wymianie oleju	W czasie lotu	Podczas przeglądu przedlotowego
654	PL020-0110	Klapka odciążająca służy do:	Zmniejszenia sił działających na elementach sterowania sterami i lotkami	Wyważenia samolotu	Ułatwia wychylenie klap	Ułatwia wychylenie spoilerów
655	PL020-0111	Klapy służą:	Wychylenie 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
656	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
657	PL020-0114	Lotki służą do:	Sterowanie przechyleniem samolotu względem jego osi podłużnej	Utrzymania stateczności samolotu	Sterowności podłużnej	Sterowności kierunkowej
658	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
659	PL020-0116	Mechanizm sterowania zaworami to	rozzząd	sterownik	rozdzielacz	regulator
660	PL020-0117	Moc przekazywana na wał śmigła zwana jest mocą	efektywną	niezbędną	nominalną	indykowaną

661	PL020-0118	Moc silnika wraz ze wzrostem wysokości	maleje	Pozostaje bez zmian	rośnie	Rośnie a potem maleje
662	PL020-0119	Moc silnika wysokościowego wraz ze wzrostem wysokości	Rośnie do wysokości obliczeniowej a potem maleje	Maleje	Pozostaje bez zmian	rośnie
663	PL020-0120	Moc tracona na pokonanie oporów mechanicznych wraz ze wzrostem temperatury oleju	Maleje, a potem rośnie	maleje	rośnie	Pozostaje bez zmian
664	PL020-0121	Moment zapłonu odniesiony do kąta obrotu wału silnika nazywamy kątem	Wyprzedzenia zapłonu	Opóźnienia zapłonu	Inicjacji zapłonu	zapłonu
665	PL020-0122	Na czym polega sprawdzenie pracy układu zapłonowego	określenie spadku prędkości obrotowej silnika dla każdego układu	Określenie maksymalnej prędkości obrotowej silnika dla każdego układu zapłonowego	Pomiar czasu przejścia silnika z obrotów biegu jałowego do maksymalnych	Pomiar wibracji silnika podczas pracy silnika na zakresie startowym
666	PL020-0123	Na jakie napięcie znamionowe buduje się prądnice prądu stałego lub alternatory:	28V lub 12 V	35V	10 V	40 V
667	PL020-0124	Nagły brak wskazań ciśnienia oleju (bez wzrostu temperatury oleju) jest zazwyczaj spowodowany	Uszkodzeniem układu pomiarowego	Uszkodzeniem akumulatora	Brakiem oleju	Uszkodzeniem chłodnicy oleju



668	PL020-0125	Najmniejsze natężenie ziemskiego pola magnetycznego jest na:	równiku magnetycznym	biegunie magnetycznym północnym	biegunie magnetycznym południowym	biegunie geograficznym
669	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.
670	PL020-0127	Niezbędny wydatek powietrza chłodzącego zapewniany jest poprzez zastosowanie odpowiednio ukształtowanych owiewek cylindrów zwanych	deflektorami	sterownicami	dyszami	zasłonkami
671	PL020-0128	Obecność wody w paliwie jest	niedopuszczalna	Dopuszczalna w ilości ok.5 ml./l	Dopuszczalna w formie emulsji	Dopuszczalna w wysokich temperaturach
672	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
673	PL020-0130	Odbiornik GPS pozwala na:	Podanie aktualnej pozycji samolotu	Określenia kąta natarcia.	Wykrywania frontów burzowych.	Utrzymania łączności.
674	PL020-0132	Oddzielacze powietrza z oleju	Statyczne i dynamiczne	Odśrodkowe i dynamiczne	Bezwałnościowe i statyczne	Z filtrem i bez filtra

		silnikowego ze względu na sposób ich działania dzielimy na				
675	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.
676	PL020-0134	Odpowiednia kolejność pracy cylindrów ma na celu	Równomierne obciążenie wału korbowego	Równomierne smarowanie silnika	Zmniejszenie zużycia paliwa	Pełniejsze spalanie mieszanki
677	PL020-0135	Odpowiednia kolejność zapłonu ma na celu	Zmniejszenie pulsacji momentu obrotowego	Równomierne smarowanie silnika	Zmniejszenie zużycia paliwa	Pełniejsze spalanie mieszanki
678	PL020-0136	Ogrzewanie wlotu do gaźnika ma na celu	Zabezpieczenie przed oblodzeniem	Ogrzanie powietrza w kabinie	Podniesienie temperatury paliwa	Podgrzanie oleju przed uruchomieniem
679	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
680	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
681	PL020-0142	Opracowanie, zatwierdzanie, wprowadzanie zmian w Instrukcji Użytkowanie 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
682	PL020-0143	Optymalna temperatura oleju	90-100	30-40	50-70	140-160

		w silniku to (<sup>°</sup>C)				
683	PL020-0144	Oświetlenie zewnętrzne samolotu składa się z:	lampy antykolizyjnej, świateł pozycyjnych i reflektora	lampek oświetlenia tablicy przyrządów	lampki oświetlenia mapy	lampek w kabinie pasażerskiej
684	PL020-0145	Panele z elementami kontrolnymi i sterującymi radiostacji umieszczone są:	W kokpicie.	W przedziałach elektronicznych.	W kabinie pasażerskiej.	W specjalnych lukach.
685	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
686	PL020-0147	Parametrem kryterialnym do oceny pracy silnikowej instalacji paliwowej jest	Ciśnienie paliwa	Zużycie paliwa	Ciśnienie oleju	Prędkość obrotowa
687	PL020-0149	Podaj kolejność cykli pracy silnika czterosuwowego	Ssanie Sprężanie Rozprężanie Wydech	Sprężanie Ssanie Rozprężanie Wydech	Ssanie Rozprężanie Wydech Sprężanie	Ssanie Sprężanie Rozprężanie Praca
688	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

689	PL020-0151	Podstuch 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.
690	PL020-0152	Podstawowym rodzajem pracy radiokompasu jest:	Pozycja ADF, z rosyjska Kompas.	Antena	Ramka.	WŁ.
691	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
692	PL020-0154	Pokrycie skrzydła pracujące:	Sztywne, przenoszące obciążenie	Stosowane dla zwiększenia trwałości samolotu	Stosowane w celach estetycznych	Stosowane tylko w samolotach o małych prędkościach.
693	PL020-0155	Pokrycie skrzydła tzw. niepracujące:	Elastyczne nie przenoszące obciążeń	Jako element konstrukcyjny dla zmniejszenia masy samolotu i przenoszący obciążenia	łączy zespoły skrzydła jako ułatwienie konstrukcyjne i technologiczne	Stosowane w samolotach o dużych prędkościach
694	PL020-0156	Pomocnicze pompy podające paliwo	elektrycznie	od silnika	ręcznie	eżektorowo

		zazwyczaj napędzane są				
695	PL020-0157	Pompa olejowa napędzana jest	Od silnika	elektrycznie	eżektorowo	hydraulicznie
696	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
697	PL020-0159	Poziom oleju „między kreskami” na miarce bagnetowej oznacza	Prawidłową ilość oleju	Nieprawidłową ilość oleju	Należy dołączyć do górnej kreski	Należy obniżyć poziom oleju do dolnej kreski
698	PL020-0160	Pozycja SBYw transponderze służy do:	Przygotowania transpondera do pracy.	Uaktywnienia pracy transpondera.	Podawania wysokości lotu.	Identyfikacji .
699	PL020-0161	Praca odbiornika GPS oparta jest na:	Dobrze odpowiedniej ilości satelitów.	Wybraniu odpowiednich radiolatarni prowadzących.	Wykorzystaniu zjawiska Dopplera.	Wykorzystaniu zjawiska interferencji.
700	PL020-0163	Prądnicami prądu stałego, nazywamy maszyny elektryczne które służą do przetwarzania energii:	mechaniczną w elektryczną	elektryczną w chemiczną	chemiczną w elektryczną	elektryczną w ciepłą
701	PL020-0164	Prądnice prądu stałego instalowane na samolotach zbudowane są jako:	samowzbudne – boczniowe	szeregowe	obcowzbudne	dwustopniowe
702	PL020-0165	Prędkość przyrządową określamy jako:	prędkość wskazywana przez prędkościomierz	pozioma prędkość lotu samolotu względem ziemi	prędkość samolotu względem morza	prędkość kątowna

703	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
704	PL020-0167	Próby 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
705	PL020-0168	Przed pokręceniem śmigłem należy upewnić się że wyłączone są	iskrowniki	akumulator	alternator	radiostacja
706	PL020-0169	Przepustnica gaźnika sterowana jest przy pomocy	Dźwigni (ciągną) sterowania silnikiem	Regulatora prędkości obrotowej silnika	Regulatora skoku śmigła	Różnicy ciśnień
707	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
708	PL020-0171	Przycisk IDENT w transponderze używany jest:	Na życzenie kontroli ruchu lotniczego.	W celu stabilizacji częstotliwości.	W celu wyłączenia.	W celu poprawienia propagacji.
709	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
710	PL020-0173	Przydzielone pasmo częstotliwości w zakresie UKF dla łączności radiowej	118,00 – 136,975 MHz	105,00 – 131,00 MHz	95,00 – 101,00 MHz	76,00 – 98,00 MHz

		w lotnictwie cywilnym to:				
711	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.
712	PL020-0175	Radiokompas posiada:	Dwie anteny	Trzy anteny.	Cztery anteny.	Nie posiada żadnej anteny.
713	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.
714	PL020-0178	Radiostacja UKF zasilana jest :	Napięciem stałym.	Napięciem zmiennym 115V	Napięciem zmiennym 36V	Napięciem stałym i zmiennym.
715	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.
716	PL020-0180	Radiowysokościomierz informuje o zadanej wysokości za pomocą:	Sygnalizacji świetlnej i dźwiękowej.	Syreny.	Sygnału akustycznego 300Hz.	Brak informacji.
717	PL020-0181	Radiowysokościomierz małych wysokości służy do:	Określenia rzeczywistej wysokości lotu statku powietrznego nad powierzchnią ziemi.	Określenia dużych wysokości.	Wykrywania przeszkód terenowych.	Wykrywania wibracji.
718	PL020-0182	Radiowysokościomierz posiada możliwość :	Ustawienia zadanej wysokości.	Automatycznego odejścia na drugi krąg.	Automatycznego podejścia do lądowania.	Określenia warunków terenowych.

719	PL020-0183	Reduktor przeznaczony jest do	Zredukowania prędkości obrotowej wału śmigła	Mocowania silnika	Regulowania prędkości obrotowej silnika	Zabezpieczenie przed rozkręceniem silnika
720	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
721	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
722	PL020-0186	Siła gazowa działająca na tłok zależy od	średnicy cylindra	Temperatury silnika	skoku tłoka	ilości zaworów
723	PL020-0187	Siły i momenty powstające w silniku przenoszone są na płatowiec przez	łożo silnika	Ścianę ogniową	Ostony silnika	przekładnia
724	PL020-0188	Skok śmigła (łopat) na zakresie jałowej pracy silnika jest	minimalny	maksymalny	średni	zmienny
725	PL020-0189	Skrzydło samolotu służy do/jest:	Wytworzenia siły nośnej	Elementem konstrukcyjnym do zabudowy zespołów samolotu	Zapewnia stateczność samolotu	Głównym nośnikiem paliwa
726	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	Wychylnie ich polepszenie sterowność podłużną
727	PL020-0191	Słuchawki i mikrofony załogi w większości statków powietrznych z	Przez skrzynki ASP.(Audio Selector Panel) z rosyjska SPU.	Słuchawki bezpośrednio do odbiornika.	Mikrofony bezpośrednio do nadajnika.	Różnie w zależności od egzemplarza samolotu.



		radiostacją połączono:				
728	PL020-0192	Spalanie stukowe w silniku powoduje	Zaburzenia pracy silnika	Wzrost mocy silnika	Zmniejszenie zużycia paliwa	Spadek temperatury silnika
729	PL020-0193	Sprawdzenie pracy transpondera na ziemi możemy wykonać za pomocą:	Wbudowanego układu samokontroli (Self-Test).	Generatora akustycznego.	Miernika uniwersalnego.	Specjalnej sondy.
730	PL020-0194	Sprężarki doładowujące to zazwyczaj sprężarki	odśrodkowe	osiowe	tłokowe	Osiowo-odśrodkowe
731	PL020-0195	Stan cieplny silnika kontrolowany jest poprzez pomiar	Temperatury głowic	Temperatury gazów wylotowych	Temperatury mieszanki palnej	Temperatury powietrza za sprężarką doładowującą
732	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.
733	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
734	PL020-0198	Sterowanie nożne (orczyk) służy:	Do sterowania sterem kierunku	Do sterowania sterem kierunku i wysokości	Do sterowania lotkami	Do sterowania sterem wysokości
735	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
736	PL020-0200	Stopy aluminium używane są w	Jest to zasadniczy materiał na konstrukcje zespołów	Używany jako podstawowy materiał	Konstrukcję podwozia	Konstrukcję zespołów silników odpornych

		budowie samolotów na:	płatowca bez głównych elementów siłowych i wytrzymałościowych	na konstrukcje okuć i sworzni połączeniowych skrzydło – kadłub		na wysoką temperaturę
737	PL020-0201	Stosunek objętości całkowitej cylindra do objętości komory spalania nazywamy	Stopniem sprężania	sprężaniem	Współczynnikiem sprężu	Współczynnikiem nadciśnienia
738	PL020-0204	Śmigło w którym kąt nastawienia łopat jest regulowany przez pilota zwany jest śmigłem	przestawialnym	samoprzestawialnym	nastawialnym	Regulowanym
739	PL020-0205	Śmigło zabudowane na wale skierowanym przeciwnie do lotu samolotu to śmigło	pchające	ciągnące	odrzucające	odwrotne
740	PL020-0206	Śmigło zabudowane na wale skierowanym zgodnie z lotem samolotu to śmigło	ciągnące	pchające	odrzucające	Normalne
741	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
742	PL020-0208	Tarcza krzywkowa jako element rozrządu stosowany jest w silnikach	gwiazdowych	Szeregowych	bokser	widlastych

743	PL020-0209	Temperatura głowic cylindrów mierzona jest	W gniazdach świec	Za zaworem wylotowym	Między głowicą, a tuleją cylindra	Między zaworem ,a głowicą
744	PL020-0210	Temperatura oleju mierzona jest	Na wyjściu z silnika	Na wejściu do silnika	W zbiorniku	Za pompą olejową
745	PL020-0211	Tłumik shimmi przeznaczony jest do tłumienia drgań:	Podwozia przedniego	Podwozia głównego	Śmigła i silnika	Steru kierunku
746	PL020-0212	Transponder służy do:	Identyfikacji statku powietrznego i podania wysokości do kontroli ruchu.	Prowadzenia dalekiej nawigacji.	Wykrywania frontów atmosferycznych.	Wykrywania wibracji.
747	PL020-0213	Urządzenie oddzielające powietrze, pary oleju i spaliny z odprowadzanego oleju z silnika zwane jest	odpieniaczem	Filtrem	ekranem	odpowietrznik
748	PL020-0214	Urządzeniem wytwarzającym energię elektryczną zapłonu nazywamy	Iskrownikiem	generatorem	zapłonnikiem	wytwornicą
749	PL020-0215	W amortyzatorach podwozia olejowo-pneumatycznych jako składnik pneumatyczny stosowany jest:	Azot lub powietrze	Tlen	Dwutlenek węgla	Dowolny gaz
750	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.

751	PL020-0217	W celu ułatwienia pracy załodze zastosowano radiokompasy z możliwością :	Zapamiętania kilku częstotliwości.	Zastosowano bank danych.	Uproszczono metody obliczeń.	Zastosowano przeliczniki nawigacyjne.
752	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
753	PL020-0219	W jakich jednostkach mierzymy pojemność ogniwa:	w amperogodzinach	w amperach	w woltach	w godzinach
754	PL020-0220	W jakich warunkach obsługowych do zasilania wykorzystuje się lotniskowe źródło zasilania	normalnych	połowych	specjalnych	wymuszonych
755	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
756	PL020-0222	W niskociśnieniowym silniku wtryskowym mieszanka wytwarzana jest w	Układzie dolotowym	cyindrach	gaźniku	Pompie wtryskowej
757	PL020-0223	W silniku chłodzonym powietrzem	Zaworu wylotowego	Zaworu wlotowego	Dolna część cylindra	Miska olejowa

		najbardziej uźebrowane są okolice				
758	PL020-0224	W silniku chłodzonym powietrzem znaczna ilość ciepła odprowadzana jest także przez	Instalację olejową	Instalację paliwową	Instalację hydrauliczną	Płyn chłodzący
759	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
760	PL020-0226	W wysokociśnieniowym silniku wtryskowym mieszanka wytwarzana jest w	cylindrach	gaźniku	Układzie dolotowym	Sprężarce doładowującej
761	PL020-0227	Wałek rozrządu sprzęgnięty jest bezpośrednio z	Wałem korbowym	Tarcza krzywkową	reduktorem	Regulatorem obrotów
762	PL020-0228	Wartość napięcia prądu przemiennego jednofazowego:	115V	200V	300V	30V
763	PL020-0229	Wartość napięcia prądu przemiennego trójfazowego:	3 x 36V	115V	250V	100V

764	PL020-0230	Ważność świadectwa zdatności do lotu samolotu:	Jest ograniczona do określonego terminu	Wydawane jest bez żadnych ograniczeń	Upływa, gdy zachodzi konieczność wymiany zespołu napędowego	Upływa, gdy wykonywane są techniczne czynności okresowe
765	PL020-0231	Właściwa praca Transpondera sygnalizowana jest:	Miganiem lampki kontrolnej.	Dzwonieniem dzwonka.	Uruchomieniem brzęczyka.	Sygnałem akustycznym 150Hz.
766	PL020-0232	Wskazania przyrządu żyroskopowego zwanego zakrętomierzem pokazuje:	kierunek oraz prędkość kątową zakrętu samolotu	wysokość lotu nad danym terenem	ciśnienie lotniska	kurs magnetyczny
767	PL020-0233	Wybieranie łączności między statkami powietrznymi, między służbami naziemnymi ,między członkami załogi oraz podstuch pomocy radionawigacyjnych dokonujemy przez :	Skrzynki połączeniowe ASP Audio Selektor Panel czyli z rosyjska SPU.	Skrzynki SGU.	Bezpośrednio z radiostacji.	Bezpośrednio z pomocy radionawigacyjnych.
768	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
769	PL020-0235	Z jakiego zapasowego źródła zasilania gdy jest	akumulatora	prądnicy prądu przemiennego	przetwornicy	silnika

		awaria prądnicy prądu stałego				
770	PL020-0236	Zabrania się włączać transponder z ustawionymi:	Kodami ratunkowymi.	Kodami zalecanymi dla IFR.	Kodami zalecanymi dla VFR.	Wszystkie odpowiedzi są poprawne
771	PL020-0237	Zadanie zmniejszenia sił tarcia i zużycia elementów silnika spełnia	Instalacja olejowa	Instalacja paliwowa	Chłodnica powietrzno-olejowa	Regulator ciśnienia oleju
772	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
773	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
774	PL020-0240	Zakres pracy radiowysokościomierzy to:	0-1200m	15-350m.	50-450m	Powyżej 2000m.
775	PL020-0241	Zakrętomiernik jako przyrząd żyroskopowy	mierzy prędkość precesji przechylenia	ma oś główną poziomą	mierzy odchylenie kierunku linii magnetycznych od	mierzy ciśnienie lotniska

		charakteryzuje się tym że:			płaszczyzny horyzontu	
776	PL020-0242	Zapłon mieszanki w silniku czterosuwowym następuje między	Sprężaniem i rozprężaniem	Rozprężaniem i wydechem	Ssaniem i sprężaniem	Wydechem i ssaniem
777	PL020-0243	Zasadnicza pompa podająca paliwo jest napędzana	Od silnika	elektrycznie	eżektorowo	przepływowo
778	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
779	PL020-0246	Zaznaczyć źródła prądu przemiennego:	prądnica prądu przemiennego lub przetwornica	akumulator	prądnica prądu stałego	silnik prądu stałego
780	PL020-0247	Zaznaczyć źródła prądu stałego:	prądnica prądu stałego lub alternator	przetwornica	prądnica prądu przemiennego	silnik prądu przemiennego
781	PL020-0248	Zbyt mały luz zaworowy może spowodować	Erozję i wypalenie zaworu	Złamanie trzonka zaworu	Wyciek oleju z cylindra	Nie ma znaczenia
782	PL020-0249	Ze wzrostem prędkości obrotowej silnika moment obrotowy	Rośnie, a potem maleje	rośnie	Pozostaje bez zmian	maleje
783	PL020-0250	Ze wzrostem stopnia sprężania stosowane paliwo powinno mieć	Większą liczbę oktanową	Mniejszą liczbę oktanową	Większą liczbę cetanową	Niższą temperaturę
784	PL020-0251	Zestaw urządzeń łączności składa się z:	Radiostacji UKF,ASP (Audio Selektor Panel z rosyjska	Radiostacji KF i SGU.	Radiostacji średniofalowej i mikrofonów.	Słuchawek i zespołów kontrolnych.



			SPU) oraz słuchawek i mikrofonów.			
785	PL020-0252	Zjawisko kawitacji wpływa na pracę instalacji paliwowej	negatywnie	pozytywnie	Nie ma wpływu	Zależy od jakości paliwa
786	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
787	PL020-0254	Zużycie jednostkowe paliwa w trakcie zubażania mieszanki	Maleje a potem rośnie	Pozostaje bez zmian	Rośnie a potem maleje	rośnie
788	PL020-0255	Żyromagnetyczna busola odległościowa jest przeznaczona do:	określenia kursu żyromagnetycznego przy zmianie położenia samolotu wokół osi pionowej	kursu geograficznego	prędkości lotu	przechylenia samolotu
789	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.
790	PL030-0002	Błąd temperaturowy wysokościomierza pojawia się, gdy:	Gradient zmiany temperatury jest inny niż standardowy – czyli warunki różnią się od tych zdefiniowanych	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.

			Międzynarodową Atmosferą Wzorcową.			
791	PL030-0003	Ciężar elementu 55 kg, ramię 2.3 m. Moment = [kgm]	126.5	23.9	6957	0.0418
792	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.
793	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).
794	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.
795	PL030-0010	Ważenie statku powietrznego (SP): odczyt na wadze	1.88 m	2.92	3.2	1.68

		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?				
796	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
797	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)
798	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	Odczytujemy wysokość z wysokościomierza nastawionego na aktualne QNH, a	Zawsze odczytując wysokość wskazywaną przez wysokościomierz

				następnie korygujemy ją, ze względu odczytaną temperaturę otoczenia.	następnie skorygujemy ją ze względu odczytaną temperaturę otoczenia.	nastawiony na aktualne QNH.
799	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.
800	PL030-0028	„Wpływ ziemi” to zjawisko polegające na:.	Redukcji oporu indukowanego oraz kąta natarcia potrzebnego do lotu poziomego (przy danej prędkości) co jest spowodowane bliskością ziemi.	Znacznym skróceniu fazy wytrzymania przy lądowaniu.	Osiąganiu 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.
801	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 prędkość.	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.
802	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	To prędkość, przy której osiąga się najlepszy stosunek siły nośnej do ciągu.

					kontynuowania startu.	
803	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.
804	PL030-0038	Czy wysoka wilgotność przyczynia się do spadku osiągnięć samolotu?:	Tak.	Fałsz – chłodzi silnik i przez to poprawia osiągi.	Wilgotność powietrza nie ma wpływu na osiągi.	Wszystkie podane odpowiedzi są nieprawdziwe.
805	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.
806	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.
807	PL030-0045	Jak wpłynie na długość rozbiegu samolotu (na danym lotnisku) wysoka	Zwiększenie długości rozbiegu.	Zmniejszenie długości rozbiegu.	Temperatura otoczenia nie ma wpływu na długość rozbiegu.	wszystkie podane odpowiedzi są nieprawdziwe.

		temperatura otoczenia w porównaniu z przypadkiem, gdy temperatura otoczenia jest niska:.				
808	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 - większenie długości rozbiegu.	Zmniejszenie długości rozbiegu.	Elewacja lotniska nie ma wpływu na długość rozbiegu.	wszystkie podane odpowiedzi są nieprawdziwe.
809	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.
810	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.
811	PL030-0049	Jakie będą efekty zmiany	Spadek temperatury otoczenia spowoduje	Wzrost temperatury otoczenia spowoduje	Spadek temperatury otoczenia spowoduje	Wzrost temperatury otoczenia spowoduje

		temperatury otoczenia na osiągi samolotu jeśli wszystkie inne parametry pozostaną niezmiennione:.	wzrost gradientu wznoszenia.	spadek wymaganego dystansu do startu.	wzrost wymaganego dystansu do startu.	spadek wymaganego dystansu do startu i lądowania.
812	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.
813	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.
814	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	Ze względu na konieczność mniejszego wychylenia steru wysokości – spada wymagana siła nośna na płacie – zmniejsza	Ze względu na konieczność większego wychylenia steru wysokości – spada wymagana siła nośna na płacie – zwiększa

				zwiększenia siły nosniej na płacie co zmniejsza opór indukowany i ma negatywny wpływ na osiągi.	się prędkość przeciągnięcia.	się prędkość przeciągnięcia.
815	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.
816	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.
817	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.
818	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.
819	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.
820	PL030-0064	Które, z podanych kombinacji warunków pogodowych panujących na lotnisku podczas startu, przyczynią	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, małą wilgotność.



		się największego spadku osiągnięć samolotu:.				
821	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.
822	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.
823	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).
824	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.

825	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.
826	PL030-0079	Oдноśnie 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.	Wzrasta istotnie prędkość przeciągnięcia.
827	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.
828	PL030-0085	Podczas wykonywania prawidłowego zakrętu z przechyleniem 60 stopni:..	Prędkość przeciągnięcia wzrosnie o około 40%.	Prędkość przeciągnięcia spadnie o około 20%.	Prędkość przeciągnięcia wzrosnie o około 60%.	Prędkość przeciągnięcia nie zmienia się w zakręcie.
829	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 prędkość przeciągnięcia.
830	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.

831	PL030-0088	Przy starcie z pasa nachylonego - pod górę – przyspieszenie podczas rozbiegu samolotu będzie ... ,a długość rozbiegu ... ..	Mniejsze, wzrośnie.	Mniejsze, zmniejszy się.	Nie ma różnicy, nie ma wpływu na długość rozbiegu.	Większe, zmniejszy się.
832	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.
833	PL030-0090	Pułap 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.
834	PL030-0091	Rozbieg z pasa o jakiej nawierzchni będzie najdłuższy:.	Wysoka trawa.	Niska trawa.	Beton.	Asfalt.
835	PL030-0094	Samolot musi być wyważony ze względu na zachowanie stateczności:.	podłużnej.	poprzecznej.	stacycznej poprzecznej.	dynamicznej poprzecznej i podłużnej.
836	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.

837	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.
838	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.
839	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.
840	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.
841	PL030-0111	Ważenie samolotu: przednie kółko 1000kg, lewe i prawe koła główne po 5000kg. Odległość między kółkiem przednim i głównymi wynosi	0.91 m	0.75 m	9.1 m	0.81 m

		10 m. Ile przed kołami głównego podwozia znajduje się środek masy:				
842	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 pochyleniem jest największa.
843	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 kryształ węglanu wapnia /otoconia/	odbiorze wibracji przez wyspecjalizowane zakończenia nerwowe
844	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
845	PL040-0007	Akomodacja jest spowodowana:	zmianą kształtu soczewki	zmianami w rogówce	zmianami w ciele szklistym	zmianami na dnie oka
846	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

847	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
848	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
849	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
850	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
851	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
852	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
853	PL040-0015	Asertywność relacjach międzyludzkich to:	zachowanie, w którym potrafimy wyrazić siebie z pełną wiarą we własne możliwości, nie	nastawienie na unikanie konfliktów i postawy uległe	stanowcza i władcza postawa w kontaktach z ludźmi	umiejętność instrumentalnego manipulowania ludźmi

			zachowując się biernie , uległe, czy manipulująco			
854	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 somniałnicznego	najprostszy sposób wykonywania rutynowych czynności	wyćwiczone czynności poznawcze i ruchowe odbywające się z udziałem woli człowieka w sytuacji stresowej lecz objęte niepamięcią wsteczną
855	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
856	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
857	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 wynosi ok. 20% całkowitego ciśnienia atmosferycznego
858	PL040-0022	Ból zatok obocznych nosa z powodu uwięzienia 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

859	PL040-0023	Centralny układ nerwowy składa się z:	mózgowia i rdzenia kręgowego	tylko mózgu	tylko rdzenia kręgowego	narządów zmysłów
860	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 (nagłej 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
861	PL040-0025	Choroba dekompresyjna jest powodowana przez:	obniżenie ciśnienia otaczającego	wzrost ciśnienia otaczającego	niedobór azotu w powietrzu pęcherzykowym	spadek ciśnienia parcjalnego tlenu
862	PL040-0028	Choroba powietrzna :	jest synonimem choroby lokomocyjnej w samolocie	jest wywołana brakiem powietrza	jest wywołana nadmiarem powietrza	jest spowodowana spadkiem ciśnienia atmosferycznego
863	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
864	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
865	PL040-0031	Choroba powietrzną jest reakcją organizmu na niewielkie zmienne przyspieszenie	podrażnienie błędnika /narządu przedsionkowego/	podrażnienie ślimaka /narządu słuchu /	narządu wzroku	niedotlenienie mózgu



		podczas lotu i jest zależna od :				
866	PL040-0032	Choroba wysokościowa jest:	związana z niedoborem tlenu	związana z powstaniem w ustroju pęcherzyków azotu / zmiany ciśnienia /	związana z zaburzeniami błędnika	synonim choroby dekompresyjnej
867	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
868	PL040-0035	Chwilowe osłabienie słuchu spowodowane jest przez:	wpływ różnicy ciśnień	wpływ przyśpieszenia	wpływ drgań statku powietrznego	wpływ różnicy temperatur
869	PL040-0036	Chwilowy, niedostateczny przepływ krwi przez mózg powoduje:	omdlenie	długotrwałą utratę przytomności	śmierć	mdłości
870	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
871	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)
872	PL040-0040	Ciśnienie parcjalne tlenu w pęcherzyku płucnym w stosunku do	niższe	wyższe	takie samo	wyższe lub niższe zależności od temperatury powietrza

		ciśnienia parcjalego tlenu w powietrzu na danej wysokości jest:				
873	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
874	PL040-0042	Co oznacza pojęcie „stres lotu”?	ważny aspekt początkowego szkolenia lotniczego: ogół sytuacji występujących w 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
875	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
876	PL040-0044	Człowiek gorzej toleruje przeciążenia wzdłuż długiej osi ciała :	ujemne	dotądnie	toleruje je tak samo	nie toleruje prawie zupełnie ani jednych ani drugich

877	PL040-0045	Człowiek lepiej toleruje przeciążenia wzdłuż długiej osi ciała :	dodatnie	ujemne	toleruje je tak samo	nie toleruje prawie zupełnie ani jednych ani drugich
878	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 + /
879	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
880	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
881	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 zaleczonego dawkowania	odmówić przyjmowania ich całkowicie
882	PL040-0050	Czynny pilot podczas wizyty u lekarza, który proponuje mu leki	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

		uspokajające, powinien:				
883	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
884	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
885	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
886	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
887	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

888	PL040-0056	Do głównych zadań układu krążenia należy:	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
889	PL040-0057	Do jakiej ostrości wzroku może pilot wykonywać loty bez szkielek korekcyjnych :	0,7	0,9	0,8	0,6
890	PL040-0059	Do objawów choroby dekompresyjnej należą:	bóle stawów, bóle zamostkowe, uczucie mrowienia, świąd skóry	dolegliwości ze strony ucha środkowego	bóle głowy, mroczone przed oczami, nudności, wymioty	bóle okolicy lędźwiowo-krzyżowej promieniujące do kończyn dolnych
891	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
892	PL040-0062	Dolegliwości ze strony ucha środkowego występuje najczęściej podczas:	zniżania samolotu	startu	lotu poziomego	wznoszenia z dużą prędkością
893	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

894	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
895	PL040-0065	Fałszywy 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
896	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
897	PL040-0067	Fizjologiczna częstość oddechów na minutę u człowieka wynosi:	14-16	8-10	5-7	20-30
898	PL040-0068	Fizjologiczny proces utraty zdolności okomodacyjnych oka to :	starcowzroczność	skurcz okomodacji	krótkowzroczność	nadwzroczność
899	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
900	PL040-0070	Funkcje integracyjne człowieka w	intelektualne, emocjonalno-	złożone procesy myślowe analizy i syntezy	antycypacji, czyli przewidywania biegu wydarzeń	decyzyjne w sytuacji wyboru – gdy występuje możliwość

		układzie sterowania pilot – statek powietrzny obejmują podstawowe procesy :	motywacyjne, orientacji i wykonawcze			pojawienia się więcej niż jednej reakcji w danym zadaniu
901	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
902	PL040-0072	Główną przyczyną upośledzenia słuchu w lotnictwie jest:	ultradźwięki, hałas	ultradźwięki, wysoka temperatura	światło, wibracja	obniżone ciśnienie, światło
903	PL040-0073	Hiperwentylację definiuje się jako:	wentylację z liczbą większą niż 30 na minutę	wentylacje objętościową oddechową większą niż 800 ml	uzyskanie saturacji większej niż 95%	uzyskanie stężenia dwutlenku węgla mniejszego niż 35 mm Hg
904	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
905	PL040-0075	Jaka jest najczęstsza	niedrożność dróg oddechowych	tamponada osierdzia	wstrząs krwotoczny	uraz kręgosłupa

		przyczyna pourazowej śmierci „do uniknięcia” u dorosłego pacjenta po doznanym urazie?				
906	PL040-0076	Jaka tkanka nerwowa jest najbardziej wrażliwa na niedotlenienie wysokościowe:	istota szara mózgu	istota biała mózgu	synapsy i neurony	rdzeń kręgowy
907	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
908	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
909	PL040-0079	Jakie jest najpoważniejsze wczesne powikłanie porażenia prądem elektrycznym:	zaburzenia rytmu serca	uraz kręgosłupa szyjnego	wstrząs hipowolemiczny	niewydolność nerek
910	PL040-0081	Jaskra to schorzenie powodujące :	wzmożone ciśnienie śródgałkowe	wzmożenie ciśnienia śródczaszkowego	wyrównanie ciśnienia w uchu środkowym	bóle oczu przy zmianie ciśnienia atmosferycznego
911	PL040-0084	Komunikacja niewerbalna czyli	podlegająca kontroli komunikacja bezsłowna oparta na przekazie	wygląd zewnętrzny człowieka i jego komunikatywność	siła, barwa i tembr głosu oraz intonacja	głęboko ukryte, niewypowiedziane



		tw. „mowa ciała” to:	informacje zawarte w gestach, pozach, mimice i innych zewnętrznie obserwowalnych formach zachowań ludzkich		w przekazie werbalnym	myśli i pragnienia człowieka
912	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
913	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
914	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 błądy	poszkodowany jest nieprzytomny
915	PL040-0088	Krwawienie z przedramienia może być chwilowo zatamowane przez :	doraźny ucisk na tętnicę ramienną np. palcami rąk w połowie długości	doraźny ucisk na tętnicę promieniową (uciśnięcie nadgarstka)	doraźny ucisk na tętnicę udową	doraźny ucisk na tętnicę szyjną (uciśnięcie bocznej części szyi)

			ramienia po jego stronie wewnętrznej			
916	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
917	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
918	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
919	PL040-0092	Które z poniższych jest najczęstszą przyczyną zatrzymania krążenia u pacjenta	niedotlenienie	uraz mózgu	stłuczenie serca	komorowe zaburzenia rytmu

		po doznanym urazie?				
920	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
921	PL040-0094	Który element lotu wiąże się z największym obciążeniem psychicznym dla pilota?	lądowanie	start	lot akrobacyjny	lot IFR
922	PL040-0095	Który odcinek kręgosłupa jest najbardziej narażony na obrażenia w wypadku samochodowym w przypadku uderzenia od tyłu?	szyjny	piersiowy	łędźwiowy	krzyżowo-ogonowy
923	PL040-0096	Który z kierunków działania przyspieszenia jest najgorzej tolerowany:	Gz –działanie wzdłuż kręgosłupa w kierunku głowy	+Gxdziałanie wzdłuż kręgosłupa w kierunkupleców, mostka	+Gzdziałanie wzdłuż kręgosłupa w kierunku kończyn dolnych	+Gydziałanie wzdłuż kręgosłupa w kierunku kończyn górnych
924	PL040-0097	Który z kierunków przelotu jest najbardziej	zachód – wschód	północ – południe	wschód – zachód	południe – północ

		niekorzystny z punktu widzenia chronobiologii:				
925	PL040-0098	Latanie 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
926	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
927	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
928	PL040-0101	Leki uspokajające (anksjolityki) mogą być dopuszczone u pilotów :	nigdy	zawsze	jedynie w przypadku pilotów akrobacyjnych	jedynie w przypadku pilotów liniowych
929	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
930	PL040-0103	Leki, które są przeciwwskazane w przy operowaniu maszynami (np.	są zawsze zakazane w lotnictwie	nie są przeciwwskazane w lotnictwie sportowym	nie są przeciwwskazane u pilotów liniowych	są zakazane jedynie u pilotów liniowych

		prowadzeniu samochodu) :				
931	PL040-0104	Łączenie spożycia alkoholu etylowego oraz jego oddziaływania z wykonywaniem lotów stanowi bardzo ryzykowną figurę zwana „śmiertelna pętla” 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
932	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
933	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
934	PL040-0110	Model kolejnych faz psychologicznej reakcji na stres to:	mobilizacja – rozstrojenie – destrukcja	destrukcja – rozstrojenie – mobilizacja	rozstrojenie – destrukcja mobilizacja	rozstrojenie- stabilność emocjonalna – mobilizacja
935	PL040-0111	Na układ optyczny oka składają się :	rogówka, komora przednia, soczewka, ciało szkliste	rogówka, soczewka, nerw wzrokowy	rogówka, spojówka, siatkówka	twardówka, rogówka, soczewka
936	PL040-0113	Nagły ból zęba podczas lotu może być spowodowany	pęcherzykiem powietrza pod wypełnieniem	pęcherzykiem powietrza pod wypełnieniem	pęcherzykiem powietrza pod wypełnieniem i	lotem bez zmiany wysokości

			(plombą) i występuje przy wznoszeniu	(plombą) i występuje przy zmniejszaniu wysokości	występuje zarówno przy wznoszeniu i zmniejszaniu wysokości	
937	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
938	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
939	PL040-0116	Najbardziej uchwytym miernikiem napięcia psychicznego pilota jest:	częstość skurczów serca	spadek ciśnienia tętniczego krwi	spadek poziomu adrenaliny w surowicy krwi	zwięźnienie źrenic
940	PL040-0117	Najodpowiedniejszą z wymienionych poniżej metodą zapobiegania lotniczej chorobie lokomocyjnej u pilotów jest :	trening desensytyzacyjny	podawanie leków antycholinolinoalergicznych /Scopolamina/	podawanie leków antyhistaminowych /Meclizyna, Dimenhydrant/	zastosowanie nadciśnienia oddechowego
941	PL040-0118	Najważniejszym czynnikiem wpływającym na nieprzystosowanie	indywidualne różnice w wydolności funkcjonalnej wynikające z cech struktury osobowości	zbyt racjonalne i trafne szacowanie ryzyka	niezaspokojenie potrzeb wyższych związanych z poziomem aspiracji	zaburzenia zachowania związane z funkcjonowaniem społecznym

		zdrowotne pilotów jest :				
942	PL040-0119	Najważniejszym i najbardziej złożonym systemem percepcyjnym człowieka jest:	wzrok	słuch	powonienie	analiza organoleptyczna
943	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
944	PL040-0121	Najwcześniej odczuwalnymi 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
945	PL040-0122	Narkotyki z grupy kanabinoli to:	marihuana i haszysz	grzyby halucynogenne	pejotl	opium i heroina
946	PL040-0123	Narząd słuchu składa się:	z ucha zewnętrznego, środkowego i wewnętrznego	jedynie z ucha wewnętrznego	jedynie z ucha środkowego	jedynie z kanałów półkolistych

947	PL040-0124	Narządami związanymi z równowagą ciała człowieka są:	narząd wzroku, narząd przedsionkowy (błędnik) oraz mięśnie szkieletowe	narząd wzroku	narząd przedsionkowy /błędnik /	ucho środkowe
948	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 wewnętrzne (z organizmu)
949	PL040-0126	Neurotyczność to:	stała cecha osobowości charakteryzująca się dużą chwiejnością nastroju, drażliwością, pobudliwością, tendencją do intensywnego i długotrwałego przeżywania negatywnych emocji	stała cecha osobowości związana z zaniżoną samooceną	cecha ludzi powolnych, flegmatycznych, działających z rozwagą	określenie rodzaju wrodzonego typu temperamentu człowieka
950	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
951	PL040-0128	Niedotlenienie na dużej wysokości we wczesnej fazie może objawiać się:	nadmierną wesołością i brakiem koordynacji ruchów	utratą przytomności	agresją	zwolnioną częstością oddechu
952	PL040-0129	Niedotlenienie organizmu w pierwszej kolejności upośledza sprawność układu:	nerwowego	oddechowego	sercowo-naczyniowego	mięśniowo-szkieletowego



953	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
954	PL040-0131	Niedrożny przewód słuchowy przy zmniejszaniu wysokości może oprócz bólu ucha powodować	zawroty głowy	ból zęba	ból oka	ból brzucha
955	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
956	PL040-0133	Nieżyt górnych dróg oddechowych /potocznie „katar”/ utrudnia:	wyrównywanie ciśnienia w uchu środkowym	dobrze widzenie	rozdzielanie barw	prawidłową koordynację ruchów
957	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
958	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

959	PL040-0137	Objawy deficytu snu w zakresie sprawności psychofizycznej to:	ogólne pogorszenie sprawności psychicznej, zaburzenia uwagi i logicznegorozumowania, 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
960	PL040-0138	Objawy niedotlenienia organizmu w warunkach obniżonego ciśnienia cząsteczkowego są nazywane:	głodem tlenowym	chorobą lokomocyjną	chorobą kesonową	tachykardią
961	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
962	PL040-0140	Objawy wzrokowe podczas narastania przeciążenia Gz + zależą od :	niedotlenienia ośrodkowego układu nerwowego	spadku wysycenia krwi tlenem	wzrostu CO2	spadku ciśnienia śródgałkowego
963	PL040-0141	Objawy zespołu odstawienego (popularnego "kaca") mogą być równie groźne podczas lotu jak	teza jest prawdziwa	teza jest fałszywa	teza jest prawdziwa jedynie podczas lotów z użyciem aparatury tlenowej	teza jest fałszywa podczas lotów powyżej 4000 m

		sam stan upojenia alkoholowego :				
964	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
965	PL040-0143	Obwodowy układ nerwowy składa się z:	nerwów obwodowych czaszkowych i rdzeniowych	rdzenia kręgowego	mózgu	mózgu i rdzenia kręgowego
966	PL040-0145	Oddychanie wewnętrzne jest wymianą gazów pomiędzy krwią, a komórkami ustroju i polega na dyfuzji przez błonę komórkową :	tlenu /O <sub>2</sub> / z krwi do komórki	dwutlenku węgla /CO <sub>2</sub> / z krwi do komórki	procesem dyfuzji objęty jest tylko tlen /O <sub>2</sub> /	procesem dyfuzji objęty jest tylko dwutlenek węgla /CO <sub>2</sub> /
967	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 /O <sub>2</sub> / do krwi, a z krwi do atmosfery dwutlenku węgla /CO <sub>2</sub> /	dwutlenku węgla /CO <sub>2</sub> / do krwi, a z krwi do atmosfery tlenu /O <sub>2</sub> /	dyfuzja dotyczy tylko tlenu /O <sub>2</sub> /	dyfuzja dotyczy tylko dwutlenku węgla /CO <sub>2</sub> /
968	PL040-0147	Oddychanie zewnętrzne jest wymianą gazową między:	płucami a otaczającą atmosferą	jamą nosową a otaczającą atmosferą	tchawicą a otaczającą atmosferą	krtańnią a otaczającą atmosferą

969	PL040-0148	Odporność na stres jest:	cechą osobowości, podlegającą modyfikacji	cechą nabytą we wczesnym dzieciństwie	cechą wrodzoną	efektem wysokiego poziomu motywacji
970	PL040-0149	Odruchem warunkowym jest:	naciśnięcie na hamulec przy czerwonym świetle	zwięźenie źrenicy na światło	zwiększona potliwość w sytuacji stresowej	cofnięcie ręki przy zetknięciu z gorącą blachą
971	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
972	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
973	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
974	PL040-0153	Osobowość to:	względnie stała i trwała organizacja cech temperamentu, intelektu, charakteru, oraz konstytucji fizycznej człowieka determinująca	system postaw i wartości człowieka	struktura psychicznych dyspozycji do określonych zachowań i gotowości	grupa skorelowanych cech danej osoby ulegająca płynnym i znacznym zmianom w ciągu całego życia i

			specyficzny sposób przystosowania się jednostki do otoczenia		reagowania na bodźce środowiskowe	nabywania doświadczeń
975	PL040-0154	Ostrość wzroku badamy przy pomocy:	tablic Snellena	testu barwnego Ishihara	lampy szczelinowej	wziernika okulistycznego /oftalmoskopu/
976	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 nieodporny w procesach oddychania kręgowców	nie ma żadnego wpływu na żywe organizmy
977	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
978	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
979	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
980	PL040-0159	Pilot nie powinien przed lotem spożywać	ponieważ gazy uwięzione w jelitach mogą	ponieważ gazy uwięzione w jelitach powodują ból	ponieważ gazy uwięzione w jelitach mogą powodować	ponieważ gazy uwięzione w jelitach zmniejszają

		pokarmów powodujących zwiększone wytwarzanie gazów w jelitach oraz napojów gazowanych	powodować ból brzucha podczas wznoszenia	brzucha niezależnie wysokości	ból brzucha przy zmniejszaniu wysokości	tolerancję na niedotlenienie
981	PL040-0160	Pilot odniósł obrażenia łokcia. Podczas badania nasuwa się podejrzenie zwichnięcia. Czuć 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
982	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
983	PL040-0162	Po kilkunastu sekundach obserwacji stacjonarnego światła na ciemnym tle powierzchni ziemi, pilot odnosi wrażenie jego poruszania.	autokinezą	psychokinezą	oczopląsem	„kurzą ślepotą”

		Złudzenie takie nazywamy:				
984	PL040-0163	Pod wpływem niedotlenienia wysokościowego następuje adaptacja do zmiany czynników środowiska :	tak	nie	zależy od indywidualnych możliwości organizmu	zależy od pojemności wyrzutowej serca
985	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
986	PL040-0165	Podczas "nurkowania" samolotu, szybowca :	krw. napływa do głowy	krw. odpływa od głowy	krw. napływa do kończyn dolnych	krw. napływa do trzew (jamy brzusznej)
987	PL040-0166	Podczas lotów wysokościowych zmarznięty pilot w	mniejszą wrażliwość na dotyk, zmniejszoną zdolność wykonywania	obniżenie napięcia mięśniowego	przyspieszenie akcji serca i zwolnienie akcji oddechowej	zmniejszenie przemiany materii

		skostniałych kończynach ma:	precyzyjnych ruchów, obniżenie siły mięśniowej			
988	PL040-0167	Podczas pobytu na dużej wysokości rytm oddechowy płuc:	rośnie	maleje	utrzymuje się na stałym poziomie	na przemian rośnie i maleje
989	PL040-0168	Podczas ściągania drążka "na siebie":	krew odpływa od głowy	krew napływa do głowy	krew odpływa od kończyn dolnych	krew napływa do trzew (jamy brzusznej)
990	PL040-0169	Podczas wdechu i wydechu ciśnienie powietrza pęcherzykowatego jest sumą ciśnień parcjalnych 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
991	PL040-0171	Podczas wykonywania „ pętli„ działa na pilota przyspieszenie o kierunku :	+Gz	-Gz	+Gx	- Gx
992	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



993	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
994	PL040-0174	Podczas wznoszenia się na dużą wysokość częstość skurczów serca:	rośnie	maleje	utrzymuje się na stałym poziomie	na przemian rośnie i maleje
995	PL040-0175	Podejmowanie 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 przewyższenia zjawiska „bloku umysłowego”	redukcja rozwiązania złożonych problemów do prostszych częściowych operacji	głównie oparte na bieżącej analizie informacji zdrowotnych związanych z daną podjętą reakcją
996	PL040-0176	Podstawową funkcją narządów otolitowych jest :	pomiar przyspieszeń liniowych	pomiar prędkości liniowych	pomiar przyspieszeń kątowych	pomiar prędkości kątowych
997	PL040-0177	Podstawową funkcją ozonu w atmosferze jest:	filtrowanie szkodliwego promieniowania UV	filtrowanie szkodliwego promieniowania mikrofalowego	filtrowanie szkodliwego promieniowania widzialnego	filtrowanie szkodliwego promieniowania rentgenowskiego
998	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
999	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

100 0	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
100 1	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
100 2	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
100 3	PL040-0185	Pożądanym 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
100 4	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
100 5	PL040-0187	Prawidłowo zaopatrzone	opatrunek uciskowy na ranie	opaska uciskowa poniżej rany i	opaska uciskowa powyżej rany	zwykły opatrunek na ranie

		krwawienie z kończyny to:		opatrunek uciskowy na ranie		
100 6	PL040-0189	Problematyka psychologii lotniczej najbliższa jest psychologii:	pracy	wychowawczej	społecznej	sportowej
100 7	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
100 8	PL040-0191	Promienie światła wpadają do wnętrza oka przez:	źrenicę	tęczówkę	siatkówkę	twardówkę
100 9	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
101 0	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
101 1	PL040-0194	Przed rozpoczęciem sztucznego oddychania należy:	udrożnić górne drogi oddechowe uszkodzonego (usunąć wszystkie zanieczyszczenia z jamy ustnej, nosowej i gardła)	uderzyć uszkodzonego w mostek	wykonać kilkanaście głębokich wdechów	wypić kieliszek silnego alkoholu dla dezynfekcji jamy ustnej

101 2	PL040-0195	Przekrwione oczy, napady śmiechu lub płaczu, spowolnienie psychoruchowe MOŻE być objawem zażycia:	kannabinoli (marihuana, haszysz)	amfetaminy	kokainy	morfiny
101 3	PL040-0196	Przerzutność uwagi to:	zdolność do szybkiego przenoszenia uwagi jednego obserwowanego przedmiot u lub procesu na drugi	selekcja do dalszego przetwarzania pewnej części wejścia sensorycznego	ilość informacji, które kanały percepcyjne mogą przyjąć i przestać	rodzaj skupienia uwagi w którym odbierany przez zmysły materiał selekcjonują hipotezy percepcyjne
101 4	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
101 5	PL040-0198	Przy krwawieniu z żyły :	krwawienie zazwyczaj wypływa leniwym strumieniem i ma ciemnoczerwone zabarwienie	krwawienie zazwyczaj wypływa leniwym strumieniem i ma jasnoczerwone zabarwienie	krwawienie zazwyczaj wypływa intensywnym tętniącym strumieniem i ma ciemnoczerwone zabarwienie	krwawienie wypływa intensywnym strumieniem niezależnie od jej zabarwienia
101 6	PL040-0199	Przy przekroczeniu optimum prędkości przetwarzania i odbioru określonej	mogą wystąpić defekty w procesie orientacji człowieka w postaci przepuszczania i zniekształcenia sygnałów,	następuje pełna, optymalna adaptacja możliwości odbioru i przetwarzania informacji u	następuje zjawisko wizualizacji podobnych zdarzeń z przeszłości	następuje zawsze całkowite zahamowanie przebiegu procesów

		ilości informacji przez człowieka	zmniejszenie zakresu ich rozróżniania i rozpoznawania	człowieka bez zakłóceń		myślowych u człowieka
101 7	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
101 8	PL040-0201	Przy wystąpieniu bólu ucha przy zmniejszaniu wysokości należy:	wyrównać poziom lotu i spróbować manewrów udrażniających przewód słuchowy (ziewanie, przełykanie śliny, itp.)	szybko zmniejszając wysokość przełykać ślinę	szybko zmniejszać wysokość z zatrzymanym oddechem	niezależnie od wysokości nie robić nic czekając na ustąpienie dolegliwości
101 9	PL040-0202	Przy złamaniu kręgosłupa u poszkodowanego 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 poszkodowanymi bardzo ostrożnie, ograniczyć ich poruszanie się i przenosić 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
102 0	PL040-0203	Przy znacznym przyspieszaniu podczas startu samolotu pilot ulega złudzeniu :	podnoszenia „nosa” samolotu w górę	opadania samolotu „nosem” w dół	rotacji bocznej	autorotacji
102 1	PL040-0204	Przyczyną dolegliwości w	azotu	tlenu	dwutlenku węgla	pary wodnej

		chorobie dekompresyjnej są pęcherzyki którego gazu :				
102 2	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
102 3	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
102 4	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
102 5	PL040-0208	Przyjmowanie leków psychiatrycznych jest przeciwwskazaniem do wykonywania obowiązków pilota:	zawsze	nigdy	jedynie dla pilota zawodowego	jedynie dla skoczka spadochronowego
102 6	PL040-0209	Przyspieszenia wyzwalające przeciążenia o kierunku głowa – kończyny dolne określane są jako:	+ Gz	- Gz	+Gy	- Gy

102 7	PL040-0210	Przyspieszenie ziemskie wynosi:	9,81 m/s <sup>2</sup> i działa pionowo ku dołowi	9,81 m/s <sup>2</sup> i działa pionowo ku górze	10,81 m/s <sup>2</sup> i działa pionowo ku dołowi	10,81 m/s <sup>2</sup> i działa pionowo ku górze
102 8	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
102 9	PL040-0212	Psychologiczne procesy orientacji pilota lecącego na małych wysokościach są :	złożone, odbywają się w deficycie czasu przy konieczności dużej przezręczności 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
103 0	PL040-0213	Punkt na siatkówce, w którym nerw wzrokowy opuszcza gałkę oczną:	nie odbiera wrażeń wzrokowych, tworząc w obszarze widzenia strefę nieobserwowaną (tzw. plamkę ślepą)	stanowi obszar wzmożonej koncentracji komórek odbierających wrażenia wzrokowe, tworząc obszar wybitnie ostrego widzenia	stanowi obszar takiej samej wrażliwości na bodźce wzrokowe	stanowi obszar zagęszczenia pręcików i czopków
103 1	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

103 2	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
103 3	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
103 4	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
103 5	PL040-0218	Ruch ciała człowieka w przestrzeni w głównej mierze odbierają:	trzy przewody półkoliste błędnika	dwa przewody półkoliste błędnika	jeden przewód półkolisty błędnika	ślimak
103 6	PL040-0219	Siatkówka	jest najbardziej wewnętrzną, światłowrażliwą błoną oka	jest najbardziej zewnętrzną błoną oka	jest innym określeniem soczewki	nie występuje w gałce ocznej



103 7	PL040-0220	Specyficzna metoda oceny stosowanej w psychologii to :	ocena testowa	wywiad	metoda statystyczna	metoda opisu
103 8	PL040-0221	Spostrzeganie głębi to:	spostrzeganie obiektów w przestrzeni trójwymiarowej wymagające interpretacji odległości między podmiotem a spostrzeganym obiektem	spostrzeganie 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
103 9	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, sptyczenie uczuciowości
104 0	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
104 1	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
104 2	PL040-0225	Strefa krytyczna dla pilota oddychającego bez	6-7 tys. m	3-4 tys. m	4-5 tys. m	8-9 tys. m

		aparatu tlenowego wynosi:				
104 3	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
104 4	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
104 5	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
104 6	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
104 7	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
104 8	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	prawdziwe i ma znaczenie dla pilotów	prawdziwe ale nie ma znaczenia dla pilotów	fałszywe	nieistotne dla pilota

		ciężnienie parcjalne tlenu we krwi jest:				
104 9	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
105 0	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
105 1	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
105 2	PL040-0237	Tak zwany poziom szkodliwy oddziaływania hałasu na narząd słuchu wynosi:	około 90 dB	około 45 dB	około 72 dB	około 80 dB

105 3	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
105 4	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
105 5	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
105 6	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
105 7	PL040-0243	Trwałe zaburzenie widzenia barw, może być :	wrodzona	po usunięciu soczewki	po przeszczepieniu rogówki	po zapaleniu tęczówki
105 8	PL040-0245	U człowieka najsilniejszym „dawcą czasu” /synchronizatorem rytmów okołodobowych/ jest :	naprzemienność nocy i dnia	intensywność iluminacji	czynnik socjalny	dobowe wahania temperatury zewnętrznej otoczenia
105 9	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

106 0	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
106 1	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
106 2	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
106 3	PL040-0250	Uczucie silnego bólu głowy sprawiający wrażenie rozsadzania głowy jest spowodowany przez :	przeciążenie ujemne /Gz -/	spadek temperatury	hałas	przeciążenie dodatnie / Gz+ /
106 4	PL040-0251	Udział czynnika ludzkiego w wypadkach lotniczych określa się na około :	90%	60%	30%	45%

106 5	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
106 6	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
106 7	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
106 8	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
106 9	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
107 0	PL040-0257	Układ przedsionkowy / błędnik błoniasty / w uchu wewnętrznym umożliwia człowiekowi:	orientację ciała w przestrzeni	odbieranie bodźców dźwiękowych	prawidłowe napięcie mięśni	rozpoznawanie zapachów

107 1	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
107 2	PL040-0260	Uraz ciśnieniowy ucha zwany barotraumą spowodowany jest:	brakiem możliwości wyrównania ciśnień –jama bębnekowa – atmosfera	niedotlenieniem wysokościowym	obniżeniem ciśnienia atmosferycznego	spadkiem temperatury powietrza
107 3	PL040-0261	Uraz nerwu wzrokowego powoduje:	ślepotę	zapadnięcie gałki ocznej	zapalenie brzegów powiek	zapalenie gruczołu łzowego
107 4	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
107 5	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
107 6	PL040-0264	Uwagę dowolną człowieka charakteryzuje:	typ podzielności, trwałość, zakres, przetrzutność, 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
107 7	PL040-0265	W czasie badania tolerancji ustroju na niedobór tlenu	poprawia tolerancję niedotlenienia	poprawia tolerancję niedotlenienia wysokościowego,	nie poprawia tolerancji	nie ma wpływu na tolerancję niedotlenienia

		w otaczającym środowisku głębokie oddychanie :		jeżeli wzrośnie również liczba oddechów	niedotlenia wysokościowego	
107 8	PL040-0266	W czasie lotu na dużą wysokość ciśnienie krwi:	rośnie	maleje	utrzymuje się na stałym poziomie	zmienia się cyklicznie
107 9	PL040-0268	W krótkowzroczności promienie po przejściu przez ośrodki optyczne załamują się :	przed siatkówką	na siatkówce	za siatkówką	na rogówce
108 0	PL040-0269	W którym narządzie działanie alkoholu etylowego utrzymuje się najdłużej?	w narządzie równowagi	w sercu	w wątrobie	w płucach
108 1	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
108 2	PL040-0271	W przypadku gdy uszkodzony 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 samoistnego oddechu	należy ułożyć uszkodzonego w pozycji bocznej bezpiecznej
108 3	PL040-0272	W przypadku gdy uszkodzony oddycha	należy poszukać tętna na dużych tętnicach, ponieważ brak tętna przy	należy od razu przystąpić do masażu serca	należy położyć uszkodzonego w pozycji bocznej	należy wykonywać od razu masaż serca i sztuczne oddychanie



		samodzielnie, ale nie ma wyczuwalnego tętna:	zachowanym przez dłuższy czas oddechu jest wysoce nieprawdopodobne, a jeśli tętno jest zatrzymane wkrótce ustanie również oddech		bezpiecznej nawet mimo zachowanej świadomości	
108 4	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
108 5	PL040-0274	W przypadku podejrzenia u poszkodowanego złamania kręgosłupa należy:	przenieść poszkodowanego jedynie na noszach lub poziomo przy udziale większej liczby ratowników i w miarę możliwości założyć poszkodowanemu kołnierz Shantza	przenieść poszkodowanego wygodnie niezależnie od pozycji, gdyż zasadnicze uszkodzenia już się dokonały	przenieść poszkodowanego jedynie w pozycji pionowej, ale z założonym kołnierzem Schantza	nie przenieść poszkodowanego nawet w przypadku zagrożenia np. pożarem
108 6	PL040-0275	W przypadku podejrzenia u nieprzytomnego złamania kręgosłupa w bezpiecznym otoczeniu zachowanym własnym	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

		oddechem i tętnem, należy:				
108 7	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
108 8	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
108 9	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 błędnika oraz wzrokowym	wrażeniom błędnika
109 0	PL040-0279	W przypadku wystąpienia hiperwentylacji (przyspieszonego	starać się uspokoić oddech, a w razie niepowodzenia oddychać do worka papierowego	przyspieszać oddech do momentu kiedy mięśnie oddechowe zmęczą się i nie będą	nie zwracać uwagi na tempo oddechu	przełykać ślinę

		oddychania bez potrzeby wynikającej z metabolizmu ustroju) należy:		w stanie dalej przyspieszać		
109 1	PL040-0280	W przypadku wystąpienia nagłego bólu zęba podczas lotu należy:	obniżyć pułap	zwiększać powoli wysokość lotu	zwiększać szybko wysokość lotu	przełykać ślinę
109 2	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
109 3	PL040-0282	W przypadku występowania przeciążeń dodatnich wzdłuż długiej osi ciała:	rew znacznie silniej odpywa od głowy	rew znacznie silniej napływa do głowy	rew nie zmienia siły napływu do głowy	występują silne zaburzenia oddychania
109 4	PL040-0283	W przypadku występowania przeciążeń ujemnych działających wzdłuż osi długiej ciała:	rew znacznie silniej napływa do głowy	rew znacznie silniej odpywa od głowy	rew nie zmienia siły napływu do głowy	występują silne wrażenia słuchowe
109 5	PL040-0284	W przypadku zatrucia droga 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

109 6	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
109 7	PL040-0286	W przypadku, kiedy uszkodzony 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
109 8	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 przyspieszania zwane złudzeniem Coriolisa	silny ból głowy	zatkanie uszu	silny ból zęba
109 9	PL040-0290	W utrzymaniu prawidłowej postawy ciała i sprawnej orientacji w przestrzeni, nadrzędna rolę odgrywa :	błędnik	narząd słuchu	narząd wzroku	zmysł dotyku

110 0	PL040-0292	W wypadku, w którym poszkodowanych zostało więcej osób, w pierwszej kolejności należy udzielić pomocy :	najciężej poszkodowanym	najlżej poszkodowanym	najbliższym znajdującym się przy ratowniku	osobom ze zwichnięciami
110 1	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
110 2	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
110 3	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
110 4	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

110 5	PL040-0298	Widzenie stereoskopowe to:	zdolność widzenia przestrzennego	dwojenie obrazu	awitaminoza	pogorszenie widzenia
110 6	PL040-0299	Wnikanie tlenu węgla do ustroju odbywa się głównie poprzez:	układ oddechowy	przewód pokarmowy	skórę i błony śluzowe	układ moczowy
110 7	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
110 8	PL040-0302	Wrażliwość reakcji człowieka na bodźce jest:	uwarunkowana indywidualnymi wrodzonymi progami percepcyjnymi	zmienna i nieograniczona	szywno określona przez siłę bodźca	silnie uwarunkowana sytuacyjnie
110 9	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
111 0	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
111 1	PL040-0305	Wybierz odpowiedź, w której wymieniono	uczucie braku powietrza, uczucie zmęczenia,	uczucie braku powietrza, uczucie zmęczenia, nudności,	uczucie braku powietrza, uczucie zmęczenia, nudności,	nudności, wymioty, zawroty głowy, utrata słuchu

		najwięcej objawów mogących pojawić się z powodu niedotlenienia organizmu	nudności, wymioty, zawroty głowy	wymioty, widzenie lunetowate	wymioty, zawroty głowy, widzenie w kolorze czerwonym	
111 2	PL040-0306	Wybierz prawdziwe stwierdzenie dotyczące hiperwentylacji	oznacza nadmierną częstość oddechów powyżej metabolicznego zapotrzebowania ustroju	nie występuje u pilotów	zawsze występuje u pilotów podczas obniżania wysokości	jest konieczna przy wznoszeniu
111 3	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
111 4	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
111 5	PL040-0309	Wymiana gazowa u człowieka odbywa się w:	pęcherzykach płucnych	oskrzelach	krtani	tętnicach
111 6	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

111 7	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
111 8	PL040-0312	Wysokość powyżej której nie wolno latać bez sprawnej aparatury tlenowej na pokładzie wynosi :	4 tys. m.	3 tys. m.	5 tys. m.	6 tys. m.
111 9	PL040-0313	Wystąpienie nagłego bólu ucha podczas zniżania może być spowodowane:	niedrożną trąbką słuchową	drożną trąbką słuchową	przebitą błoną bębenkową	niedrożnym przewodem słuchowym zewnętrznym
112 0	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 ciśnienia w uchu środkowym i jamie nosowo-gardłowej	jest bezpośrednio związane z zapaleniem ucha środkowego	jest związane z chorobami nerwu słuchowego
112 1	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
112 2	PL040-0317	Z ilu jam składa się serce?	4	3	2	5
112 3	PL040-0318	Zaburzenia uwagi to:	patologiczne zmniejszenie zakresu uwagi, jej koncentracji, trwałości,	zdolność do bardzo szybkiego przenoszenia uwagi z	niezdolność do zmiany zachowania aktualnego pod	ograniczenie pola widzenia przy utrzymaniu uwagi



			podzielności doprowadzające do ogólnego zmniejszenia zdolności odbierania bodźców zewnętrznych	jednego elementu na drugi	wpływem minionych doświadczeń	dowolnej na tym samym poziomie
112 4	PL040-0319	Zaczerwienienie skóry, obrzęk, uczucie pieczenia i pęcherze są objawami oparzenia stopnia :	II	I	III	IV
112 5	PL040-0320	Zaćmą nazywamy schorzenie powodujące:	zmętnienie soczewki	zamglenie rogówki	męty w ciele szklistym	zmiany zwyrodnieniowe na dnie oka
112 6	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
112 7	PL040-0322	Zażycie amfetaminy powoduje:	nienaturalne, silne aktywizowane 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
112 8	PL040-0323	Zażycie marihuany lub haszyszu powoduje:	podniesienie nastroju, zaburzenia koncentracji i uwagi, osłabienie pamięci oraz orientacji, obniżenie krytycyzmu, lęk i urojenia prześladowcze,	zubożenie emocjonalne, stępienie, sztywność, spływanie uczuć, zachowania aspołeczne, unikanie kontaktów z ludźmi,	nie ma charakterystycznych objawów zewnętrznych	po niekontrolowanej euforii i pobudzenia: zanik woli i chęci działania, krótkotrwała depresja połączona z lękami i bezsennością

			poszerzenie źrenic i zaczerwienienie spojówek	nieuzasadniona wrogość, poczucie małej wartości		
112 9	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
113 0	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 jednomyślności
113 1	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
113 2	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 CO <sub>2</sub>	zmniejsza się procentowa zawartość tlenu
113 3	PL040-0328	Zespół stresu pourazowego to:	zespół opóźnionych reakcji stresowych w postaci dolegliwości natury psychicznej nawracających	określenie rozdrażnienia typu neurastenicznego polegającego na	określenie fazy rekonwalescencji w terapii chorób psychicznych po	określenie zespołu objawów związanych z brakiem poczucia kontroli nad

			wielokrotnie nawet po upływie długiego czasu, związanych z ekspozycją na zdarzenie szczególnie przerażające lub katastroficzne	zwiększonej pobudliwości na bodźce zmysłowe /światło, hałas, dotyk/ odbierane z subiektywnym poczuciem dyskomfortu lub bólu	ustąpieniu objawów ostrych danego schorzenia	jedzeniem w chwilach smutku i przygnębienia
113 4	PL040-0329	Zez to :	wada układu mięśniowego oczu	zaburzenie pracy mięśni rzęskowych	kręcz karku	zwichnięcie soczewki
113 5	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 swiędu skóry
113 6	PL040-0331	Zjedzenie tłustego posiłku powoduje szybsze pozbycie się alkoholu z krwi :	fałsz, zwalnia jedynie jego wchłanianie się z żołądka	fałsz przyspiesza jedynie jego wchłanianie z żołądka	prawda	prawda lub fałsz w zależności od rodzaju wypitego alkoholu
113 7	PL040-0332	Złamanie kończyny dolnej może być doraźnie zaopatrzone przy użyciu bandażu i np.:	deski, parasolki lub narty unieruchamiając dwa sąsiednie stawy	właściwie umocowanych plastrów w miejscu złamania	bandażowania okolicy złamania	jałowej gazy
113 8	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

113 9	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
114 0	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
114 1	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
114 2	PL040-0337	Złudzenie autokinezy polega na :	fałszywym 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
114 3	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
114 4	PL040-0339	Zmęczenie wzroku pilota w lotach dziennych na małej wysokości wynika z :	konieczności stałego przenoszenia wzroku z szybko przesuwających się obiektów naziemnych na przyrządy pokładowe	niepełnej adaptacji	ubytków w polu widzenia	małej prędkości kątowej
114 5	PL040-0340	Zmiana ciśnienia atmosferycznego między otoczeniem a uchem środkowym	trąbkę słuchową Eustachiusza	kanały półkoliste	młoteczek i kowadełko	ślimak

		wyrównywane jest przez:				
114 6	PL040-0341	Znacznie rozszerzone źrenice oraz pobudzenie psychoruchowe MOGĄ być objawem zażycia:	amfetaminy	kannabinoli (marihuana, haszysz)	morfiny	heroiny
114 7	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
114 8	PL050-0003	Burze występują głównie na frontach:	Chłodnych II rodzaju	Chłodnych I rodzaju	Ciepłych	Okluzji ciepłej
114 9	PL050-0007	Chmury Ac lub Sc Castellanus występujące o poranku zapowiadają:	Popołudniowe burze	Opady ciągłe w godzinach wieczornych	Pogodę bez opadów	Nocne mgły
115 0	PL050-0008	Chmury Ci unc zapowiadają:	Zbliżanie frontu ciepłego	Zbliżanie frontu chłodnego	ładną pogodę	Pogodę burzową
115 1	PL050-0010	Chmury Cs zapowiadają zbliżanie:	Frontu ciepłego	Frontu chłodnego I rodzaju	Frontu chłodnego II rodzaju	Słonecznej pogody
115 2	PL050-0011	Chmury Cu są oznaką występowania równowagi:	Chwiejnej	Stałej	Obojętnej	Nieustalonej
115 3	PL050-0012	Chmury Cu zaliczamy do:	Grupy chmur o budowie pionowej	Piętra średniego	Piętra wysokiego	Piętra niskiego

115 4	PL050-0013	Chmury o budowie warstwowej to:	St, Cs	Ci, Cc	Sc, Ac	Cu, Cb
115 5	PL050-0014	Chmury pięknej pogody to:	Cu hum	St fra	Cb	Cs
115 6	PL050-0015	Chmury piętra średniego to:	Ac, As	Cc, Ci	St, Sc	Cb, Cu
115 7	PL050-0016	Chmury St fra są to chmury:	Postrzępione	Soczewkowate	Wypiętrzone	ładnej pogody
115 8	PL050-0017	Chmury warstwowe to:	Ns As	Cu Ci	Sc Ac	Cb Cu
115 9	PL050-0018	Chwilowy wzrost prędkości wiatru występuje przy przechodzeniu chmur:	Cb	Ci	St	Sc
116 0	PL050-0019	Ciśnienie na wysokości 1,5 km wynosi około:	850 hPa	1050 hPa	700 hPa	500 hPa
116 1	PL050-0020	Ciśnienie przed frontem ciepłym:	Spada	Rośnie	Nie zmienia się	Wykazuje nieregularny wzrost
116 2	PL050-0022	Ciśnienie w warstwie przyziemnej zmienia się o 1 hPa przy zmianie wysokości o:	około 8 m	100 m	20m	2m
116 3	PL050-0023	Ciśnienie wraz z wysokością:	Maleje o około 1 hPa/8 m	Maleje o 1 hPa/100 m	Nie zmienia się	Maleje liniowo
116 4	PL050-0025	Ciśnienie za frontem chłodnym:	Rośnie	Spada	Nie zmienia się	Maleje nieregularnie
116 5	PL050-0026	Cu hum to chmura:	Pięknej pogody	Wypiętrzona	Średnio rozbudowana	Postrzępiona

116 6	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
116 7	PL050-0028	Długotrwała jest mgła:	Adwekcyjna	Radiacyjna	Konwekcyjna	Z wyparowania
116 8	PL050-0031	Front chłodny przyspieszony przemieszcza się z prędkością:	Około 60 - 80 km/h	90 – 100 km/h	5 – 10 km/h	20 – 40 km/h
116 9	PL050-0032	Front ciepły przemieszcza się z prędkością:	20 – 40 km/h	10 – 15 km/h	5 – 10 km/h	40 – 45 km/h
117 0	PL050-0033	Front okluzji powstaje:	Z połączenia frontu chłodnego z ciepłym	Z rozmycia frontu ciepłego	Z rozmycia frontu chłodnego	Ze zbliżania wyżu do niżu
117 1	PL050-0034	Gdy temperatura powietrza obniża się do temperatury punktu rosy to:	Widzialność zmniejsza się	Widzialność nie zmienia się	Widzialność rośnie	Pogoda się poprawia
117 2	PL050-0035	Inwersja z osiadania powstaje w:	Wyżach	Niżach	Zatokach niżowych	Siodłach barycznych
117 3	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
117 4	PL050-0037	Izobary to linie jednakowego ciśnienia na poziomie:	Morza	Ziemi	1km	2 m
117 5	PL050-0039	Izobary to linie łączące punkty o jednakowym:	Ciśnieniu zredukowanym do średniego poziomu morza	Ciśnieniu na poziomie ziemi	Spadku ciśnienia	Wzroście ciśnienia

117 6	PL050-0040	Kierunek wiatru względem izobar jest:	Odchylony pod kątem około 30° ze skretem ku ciśnieniu niższemu	Równoległy do izobar	Prostopadły do izobar	Niezwiązany z izobarami
117 7	PL050-0043	Mgła adwekcyjna powstaje:	Przy napływie ciepłego powietrza	Przy napływie chłodnego powietrza	Wskutek wypromieniowania ciepła	Przy napływie powietrza kontynentalnego
117 8	PL050-0045	Mgła powstaje w wyniku:	Kondensacji pary wodnej	Wzrostu zapylenia	Wzrostu zmętnienia	Zadymienie
117 9	PL050-0046	Mgła radiacyjna powstaje:	W godzinach nocnych	Przed południem	Po południu	W dowolnej porze doby
118 0	PL050-0048	Mgły w niżu powstają:	Po przejściu frontu ciepłego	Przed frontem ciepłym	Po przejściu frontu chłodnego	Nie powstają
118 1	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
118 2	PL050-0050	Na wysokości około 1,5 km ciśnienie wynosi:	850 hPa	700 hPa	500 hPa	925 hPa
118 3	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
118 4	PL050-0053	Najbardziej gwałtowne zmiany pogody występują:	Przy przechodzeniu frontu chłodnego II rodzaju	Przy przechodzeniu klina wyżowego	W siodłach barycznych	Przy przechodzeniu frontu ciepłego
118 5	PL050-0054	Najdłużej utrzymuje się mgła:	Adwekcyjna	Radiacyjna	Z wyparowania	Wieczorna
118 6	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



118 7	PL050-0056	Najgroźniejsze oblodzenie występuje w chmurach:	Cb, Ns	St, Sc	Ac, Cc	Ci, Cs
118 8	PL050-0057	Najniższa warstwa atmosfery to:	Troposfera	Stratosfera	Tropopauza	Stratopauza
118 9	PL050-0059	Najniższe podstawy ma chmura:	St	Cu	Sc	As
119 0	PL050-0063	Najwięcej mgieł występuje:	Późną jesienią i podczas ciepłej zimy	Wiosną	Latem	Podczas mroźnej zimy
119 1	PL050-0064	Największa turbulencja występuje:	Podczas przechodzenia frontu chłodnego II rodzaju	Po przejściu frontu chłodnego I rodzaju	Przed frontem ciepłym	Po ustąpieniu mgły
119 2	PL050-0065	Nocna inwersja przyziemna temperatury powstaje z powodu:	Wypromieniowania ciepła z podłoża	Wyparowania	Napływu chłodnego powietrza	Napływu ciepłego powietrza
119 3	PL050-0067	O mgłę mówimy, gdy widzialność jest mniejsza od:	1000 m	100 m	500 m	3000 m
119 4	PL050-0068	Okluzja o charakterze frontu chłodnego występuje w Polsce głównie w:	Ciepłej porze roku	Chłodnej porze roku	W pierwszym kwartale roku	Wiosną
119 5	PL050-0069	Opady gradu występują z chmur:	Cb	Ns	St	Ac
119 6	PL050-0071	Opady marznące powodują powstanie na powierzchni ziemi:	Gołoledzi	Szronu	Rosy	Mokrej nawierzchni

119 7	PL050-0072	Opady mżawki występują z chmur:	St	Ns	Cs	Cb
119 8	PL050-0073	Oznaką termiki są chmury:	Cu, Cb	Sc, Ac	St, Ns	Ci, Cs
119 9	PL050-0074	Oznaką turbulencji na małych wysokościach są:	Nagłe nasilenia i zmiany prędkości wiatru	Wiatry spokojne bez porywów	Wiatry słabe	Cisze
120 0	PL050-0076	Podczas termiki z chmurami:	Turbulencja występuje	Turbulencja nie występuje	Turbulencja występuje tylko ponad chmurami	Turbulencja występuje tylko poza chmurami
120 1	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
120 2	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
120 3	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
120 4	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 $0,5^{\circ}\text{C}/100\text{ m}$
120 5	PL050-0082	Prędkość wiatru jest większa w:	Niżu	Obszarze bezgradientowym	Siodle barycznym	Wyżu
120 6	PL050-0084	Prędkość wiatru, w dolnej atmosferze,	Wzrasta	Maleje	Nie zmienia się	Nie wykazuje żadnego związku

		wraz z wysokością najczęściej:				
120 7	PL050-0085	Przed ciepłym frontem ciśnienie:	maleje	nie zmienia się	wzrasta	początkowo spada a następnie wzrasta
120 8	PL050-0086	Przy froncie ciepłym występują głównie chmury:	Warstwowe	Kłębiaste	Kłębiasto - warstwowe	Tylko pierzaste
120 9	PL050-0087	Przy froncie ciepłym występują:	długotrwałe opady ciągłe	krótkotrwałe opady przelotne	opady nie występują	opady chwilowe
121 0	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
121 1	PL050-0089	Przyziemna inwersja temperatury z wypromieniowania powstaje:	W godzinach nocnych	W godzinach popołudniowych	W godzinach przedpołudniowych	W południe
121 2	PL050-0090	Rozkład temperatury z wysokością w troposferze jest mierzony za pomocą:	Radiosond	Balonów na uwięzi	Termometru	Radaru
121 3	PL050-0091	Równowaga chwiejna występuje, gdy gradient rzeczywisty jest:	Większy od adiabatyicznego	Mniejszy od adiabatyicznego	Równy adiabatyicznemu	Niezależny od gradientu adiabatyicznego
121 4	PL050-0092	Spadek ciśnienia oznacza zbliżanie się:	nizu	wyżu	wału wyżowego	siodła barycznego

121 5	PL050-0093	Spokojny wólszg powietrza występuje przy froncie:	Ciełym	Chłdnym II rodzaju	Okluzji chłdnej	Wtórny chłdnym
121 6	PL050-0094	Strefa opadów związanych z frontem ciepłym występuje:	Przed frontem w odległosci 300-400 km	Za frontem	Wzdłuż linii frontu	Przed frontem w odległosci 50-100 km
121 7	PL050-0095	Symbol graficzny ,, oznacza:	Opad mżawki	Opad deszczu przelotnego	Opad śniegu	Opad gradu
121 8	PL050-0096	Temperatura powietrza na stacjach meteorologicznych jest mierzona na wysokości:	2 m	10 m	5 cm	100 m
121 9	PL050-0097	Temperatura punktu rosy jest to temperatura:	W której powietrze osiąga stan nasycenia	W której powstaje rosa	W której występują przymrozki	Zamarza woda
122 0	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
122 1	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
122 2	PL050-0102	Temperatura, przy której skrapla się para wodna to:	Temperatura punktu rosy	Temperatura parowania	$0^{\circ}\text{C}$	Temperatura powietrza suchego
122 3	PL050-0103	Termika powstaje:	W ciągu słonecznego dnia	Podczas mglistego poranka	W godzinach przedwieczornych	W godzinach nocnych

122 4	PL050-0104	Tropopauza jest najwyższa:	Nad równikiem	Nad biegunem	W umiarkowanych szerokościach geograficznych	Nad Polską
122 5	PL050-0105	Tropopauza w umiarkowanych szerokościach geograficznych jest w pobliżu powierzchni izobarycznej:	250 hPa	500 hPa	100 hPa	700 hPa
122 6	PL050-0106	Uskok wiatru towarzyszy chmurze:	Cb	St	Ns	Cu
122 7	PL050-0107	Warstwa od ziemi do wysokości około 11 km to:	troposfera	tropopauza	stratosfera	warstwa tarcia
122 8	PL050-0108	Wiatr dolny jest mierzony na wysokości:	10 m	2 m	100 m	Przy gruncie
122 9	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
123 0	PL050-0113	Wiatr w niżu na półkuli północnej wieje:	Przeciwnie do ruchu wskazówek zegara ze skrzyśem ku środkowi niżu	Przeciwnie do ruchu wskazówek zegara wzdłuż izobar	Od ciśnienia wyższego do niższego	Od ciśnienia niższego do wyższego
123 1	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
123 2	PL050-0115	Wiatr z kierunku zachodniego to w stopniach:	270	360	90	315

123 3	PL050-0116	Wiatry górne dla FL050 są wyznaczone z mapy:	850 hPa	700 hPa	900 hPa	Dolnej
123 4	PL050-0117	Wiatry górne i temperatura na wyższych wysokościach są mierzone:	W pomiarach radiosondażowych	W pomiarach aktynometrycznych	W pomiarach radarowych	W kłatkach meteorologicznych i wiatromierzach
123 5	PL050-0118	Widzialność poprawia się przy napływie powietrza:	Chłodnego	Ciepłego i wilgotnego	Upalnego	Zapylonego
123 6	PL050-0119	Wilgotność względna powietrza jest wyrażana w:	Procentach	Stopniach C	Gramach pary wodnej	Gramach wody/m <sup>3</sup>
123 7	PL050-0120	Wycinek ciepły niżej to obszar:	Między frontem ciepłym a chłodnym	Przed frontem ciepłym	Przed frontem okluzji	Za frontem chłodnym
123 8	PL050-0121	Wypiętrzone chmury Cu to:	Congestus	Mediocris	Humilis	Fractus
123 9	PL050-0122	Wysokość izotermy 0°C jest wyznaczona z pomiarów:	Radiosondażowych	Aktynometrycznych	Radarowych	Temperatury w kłatkach meteorologicznych
124 0	PL050-0123	Wzrost ciśnienia oznacza zbliżanie:	Wyżu	Niżu	Siodła barycznego	Zatoki niskiego ciśnienia
124 1	PL050-0124	Z okluzją ciepłą związane są układy chmur towarzyszące frontowi:	Ciepłemu	Chłodnemu I rodzaju	Chłodnemu II rodzaju	Zokludowanemu o charakterze frontu chłodnego
124 2	PL050-0125	Za frontem chłodnym w	PPm	PAm	PZm	PAk

		okresie lata napływają masy:				
124 3	PL050-0126	Zbliżanie frontu ciepłego zapowiadają chmury wysokie o wyglądzie:	Haczykowanym	Poplątanych włókien	Skłębionych włókien	Nieokreślonym
124 4	PL050-0127	Zjawisko „Bryza” powstaje:	W rejonie brzegu morskiego	Na obszarach górzystych i pagórkowatych	W rejonie Górnego Śląska	W rejonie Jury Częstochowskiej
124 5	PL050-0128	Zjawisko halo występujące na chmurach warstwowych zapowiada zbliżanie:	Frontu ciepłego	Frontu chłodnego II rodzaju	Frontu chłodnego I rodzaju	Słonecznej pogody
124 6	PL050-0129	Źródłem mas powietrza arktycznego jest:	Arktyka	Północno-wschodnia część Atlantyku	Północna Afryka	Północna Kanada
124 7	PL050-0137	Opady ciągłe występują z chmur:	St, Ns, As	Cu, Cb	Ac, Cc, Cs	Sc, Ci
124 8	PL050-0138	Opady ciągłe występują z chmur:	Ns	Ac	Cb	Sc
124 9	PL050-0139	Opady ciągłe występują:	Przed frontem ciepłym	Po przejściu frontu ciepłego	Przy froncie chłodnym przyspieszonych	Przed frontem chłodnym opóźnionym
125 0	PL050-0144	Podstawy chmur St nie przekraczają:	300 m	100 m	1000 m	2000 m
125 1	PL050-0145	Przy ruchach falowych powstają chmury:	Lenticularis	Castellanus	Uncinus	Fractus

125 2	PL050-0149	Szlaki chmur Cu są charakterystyczne dla termiki:	Naniesionej	Wypracowanej z chmurami Cu	Wypracowanej bezchmurnej	Wieczornej
125 3	PL050-0151	Temperatura na wysokości 500 m może być wyższa od przyziemnej, gdy występuje:	Inwersja	Izoterma	Spadek temperatury mniejszy od $0,2^{\circ}/100m$	Spadek temperatury $0,65^{\circ}/100m$
125 4	PL050-0153	Termika naniesiona powstaje przy napływie:	Powietrza arktycznego lub polarno-morskiego	Powietrza polarno-kontynentalnego	Powietrza zwrotnikowo-kontynentalnego	Powietrza równikowego
125 5	PL050-0154	Termika naniesiona powstaje:	Po przejściu frontu chłodnego	Przed frontem chłodnym	Przed frontem ciepłym	Po przejściu frontu ciepłego
125 6	PL050-0155	Termika wypracowana powstaje:	W wyżach	W niżach	W zatokach niżowych	W brzdach niskiego ciśnienia
125 7	PL050-0156	Ciągły opad deszczu ze śniegiem wskazuje na występowanie:	Oblodzenia	Turbulencji	Zjawiska halo	Dobrej widzialności
125 8	PL050-0158	Depesza TAF zawiera:	Prognozę pogody dla lotniska	Prognozę pogody dla rejonu lotniska	Prognozę pogody dla trasy lotniczej	Ostrzeżenie o zjawiskach groźnych
125 9	PL050-0159	EMBD odnosi się do chmur:	Cb	Ns	Cc	Sc
126 0	PL050-0160	Izohipsy są to linie:	Jednakowej wysokości powierzchni izobarycznej	Jednakowej grubości warstwy	Jednakowego ciśnienia	Jednakowej prędkości wiatru
126 1	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
126 2	PL050-0162	JET-STREAM osiąga maksymalnie:	Ok. 500 km/h	400 – 450 km/h	600 – 700 km/h	650 – 700 km/h



126 3	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
126 4	PL050-0164	Mapa dla FL 180 to powierzchnia izobaryczna:	500 hPa	700 hPa	850 hPa	100 hPa
126 5	PL050-0165	METAR podaje:	Obserwacje regularne	Obserwacje specjalne	Prognozy pogody	Ostrzeżenia
126 6	PL050-0166	NOSIG oznacza:	Nie są prognozowane żadne istotne miany	Brak depezy TAF	Brak depezy METAR	Brak ostrzeżenia
126 7	PL050-0167	Opady ciągłe występują z chmur:	Warstwowych	Kłębiastych	Warstwowo - kłębiastych	Pierzastych
126 8	PL050-0171	Opady ciągłe występują:	Przed frontem ciepłym	Po przejściu frontu ciepłego	Przy froncie chłodnym przyspieszonych	Przed frontem chłodnym opóźnionym
126 9	PL050-0172	Opady ciągłe występują:	Przed frontem ciepłym	Po przejściu frontu ciepłego	Przy froncie chłodnym przyspieszonym	Za frontem chłodnym przyspieszonym
127 0	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
127 1	PL050-0175	Podczas mgły widzialność nie przekracza:	1000 m	100 m	3000 m	500 m
127 2	PL050-0176	Podstawy chmur St nie przekraczają:	300 m	1000 m	2000 m	6000 m
127 3	PL050-0178	Przy deszczu ciągłym umiarkowanym grupa chmurowa ma postać:	OVC010	BKN013CB	SCT100	FEW010

127 4	PL050-0180	RVR należy podawać, gdy widzialność jest:	mniejsza równa 1500 m	mniejsza równa 2000 m	mniejsza równa 3000 m	mniejsza równa 1000 m
127 5	PL050-0181	SIGMET należy opracowywać o następujących burzach:	FRA TS	ISOL TS	OCAL TS	RISK TS
127 6	PL050-0182	SIGMET to:	Ostrzeżenie dla przestrzeni powietrznej lub trasy	Ostrzeżenie dla lotniska	Ostrzeżenie dla stacji radarowej	Ostrzeżenie dla stacji meteo
127 7	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
127 8	PL050-0185	TEMPO oznacza zmiany:	Krótkotrwałe trwające krócej niż 1 godz.	Krótkotrwałe trwające krócej niż pół godz.	Stopniowe	Zmiany w okresie ważności prognozy
127 9	PL050-0186	W grupie OVC070 zaszyfrowane są chmury:	As	Ac	Sc	St
128 0	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
128 1	PL050-0188	Wiatr wieje względem izohips:	Równoległe	Prostopadłe	Pod kątem 30°	Pod kątem 60°
128 2	PL060-0001	762 metry to po przeliczeniu:	2 500 stóp	25000 stóp	2 300 stóp	232.3 stóp
128 3	PL060-0002	Ciśnienie panujące na progu drogi	QFE	QNE	QNH	STD

		startowej w użyciu oznaczamy jako:				
128 4	PL060-0003	Deklinacja magnetyczna to:	kąt zawarty między północnym kierunkiem południka geograficznego a północnym kierunkiem południka magnetycznego.	kąt zawarty między kierunkiem wektora magnetycznego Ziemi a płaszczyzną styczną do jej powierzchni	kąt zawarty między południkiem magnetycznym a południkiem busoli, mierzony zgodnie z półwolkowym systemem pomiaru kierunku	linia łącząca punkty o jednakowej wartości inklinacji
128 5	PL060-0004	Dewiacja busoli to:	kąt zawarty pomiędzy północnym kierunkiem południka magnetycznego a północnym kierunkiem południka busoli, mierzony zgodnie z półwolkowym 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
128 6	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
128 7	PL060-0006	Do określenia trójwymiarowej pozycji obiektu według GPS potrzeba:	odbioru sygnału czterech satelitów,	odbioru sygnału dwóch satelitów,	dwa odbiorników,	trzech odbiorników.
128 8	PL060-0007	Zjawisko zmienności pola	Busolę magnetyczną	Chyłomierz poprzeczny	VOR/ILS	Wariometr

		magnetycznego Ziemi jest wykorzystywane przez:				
128 9	PL060-0008	Godzina 0100 czasu lokalnego latem w Polsce odpowiada godzinie:	2300 UTC dnia poprzedniego	2400 UTC dnia poprzedniego	0100 UTC	0200 UTC
129 0	PL060-0009	Godzina 0300 czasu lokalnego latem w Polsce odpowiada godzinie:	0100 UTC	0400 UTC	0200 UTC	1500 UTC
129 1	PL060-0010	Godzina 0300 czasu lokalnego zimą w Polsce odpowiada godzinie:	0200 UTC	0400 UTC	0100 UTC	1500 UTC
129 2	PL060-0011	Godzina 1300 czasu lokalnego zimą w Polsce odpowiada godzinie:	1200 UTC	1400 UTC	0100 UTC	1100 UTC
129 3	PL060-0012	Godzina 2300 czasu lokalnego latem w Polsce odpowiada godzinie:	2100 UTC	0100 UTC dnia następnego	2200 UTC	1100 UTC
129 4	PL060-0013	Odcinek 105 km odpowiada na mapie lotniczej w skali 1:500 000:	21 cm	42 cm	25 cm	10.5 cm
129 5	PL060-0014	Jaka jest wartość inklinacji na Północnym Biegunie Magnetycznym?	90 stopni	0 stopni	60 stopni	45 stopni

129 6	PL060-0015	Inklinacja magnetyczna to:	Kąt zawarty pomiędzy płaszczyzną horyzontu a kierunkiem wektora natężenia pola magnetycznego Ziemi.	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
129 7	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
129 8	PL060-0017	Jaka jest wartość inklinacji na Południowym Biegunie Magnetycznym?	- 90 stopni	0 stopni	- 60 stopni	- 45 stopni
129 9	PL060-0018	Jaki kierunek określamy jako NE?	045°	095°	135°	345°
130 0	PL060-0019	Jaki kierunek określamy jako NW?	315°	295°	335°	205°
130 1	PL060-0020	Jaki kierunek określamy jako SE?	135°	095°	315°	045°
130 2	PL060-0021	Jaki kierunek określamy jako SW?	225°	295°	335°	205°
130 3	PL060-0022	Jeden stopień łuku kąta wielkiego	60 Mm	1 Mm	60 km	100 km

		Ziemi odpowiada odległości:				
130 4	PL060-0023	Jedna mila morska [1 Mm] to:	1852m	1620m	1820m	1013m
130 5	PL060-0024	Jedna minuta łuku koła wielkiego Ziemi odpowiada odległości:	1 NM	1 km	60 km	2 km
130 6	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
130 7	PL060-0026	Jeżeli na wysokościomierzu ustawisz ciśnienie QNH, to będzie on wskazywał:	wysokość bezwzględną	wysokość rzeczywistą	wysokość względną	poziom lotu
130 8	PL060-0027	Jeżeli deklinacja magnetyczna i dewiacja busoli jest dodatnia, to kurs busoli jest:	mniejszy od kursu rzeczywistego	większy od kursu rzeczywistego	równy kursowi magnetycznemu	równy kursowi rzeczywistemu
130 9	PL060-0028	Jeżeli deklinacja magnetyczna i dewiacja busoli jest ujemna, to kurs busoli jest:	większy od kursu rzeczywistego	mniejszy od kursu rzeczywistego	równy kursowi magnetycznemu	równy kursowi rzeczywistemu
131 0	PL060-0029	Jeżeli wektor wiatru jest prostopadły do	maksymalny	równy zero	dodatn lub ujemny, lecz nie jest maksymalny	pomijalnie mały

		nakazanej linii drogi, to kąt znoszenia jest:				
131 1	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
131 2	PL060-0031	kąt zawarty pomiędzy płaszczyzną horyzontu a kierunkiem wektora natężenie pola magnetycznego Ziemi to:	inklinacja	deklinacja	dewiacja	izogona
131 3	PL060-0032	Kąt środkowy zawarty między płaszczyzną równika a prostą łączącą środek Ziemi z równoleżnikiem pozycji samolotu to:	szerokość geograficzna	południk ziemski	równik	długość geograficzna

131 4	PL060-0033	Kąt zawarty pomiędzy północnym kierunkiem południka geograficznego a północnym kierunkiem południka magnetycznego to:	deklinacja	inklinacja	kurs geograficzny	kurs magnetyczny
131 5	PL060-0034	Kąt zawarty pomiędzy północnym kierunkiem południka magnetycznego a północnym kierunkiem południka busoli, mierzony zgodnie z półwłokowym systemem pomiaru kierunku to:	dewiacja	deklinacja	kurs magnetyczny	kurs busoli
131 6	PL060-0035	Kąt znoszenia to:	Kąt zawarty pomiędzy nakazaną linią drogi a kursem statku powietrznego.	Kąt zawarty między północnym kierunkiem 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”
131 7	PL060-0036	Kierunek 045 stopni określamy jako	NE	SE	SW	NW
131 8	PL060-0037	Kierunek 135 stopni określamy jako	SE	NE	SW	NW



131 9	PL060-0038	Kierunek 225 stopni określamy jako:	SW	SE	NE	NW
132 0	PL060-0039	Kierunek 315 stopni określamy jako	NW	SE	SW	NE
132 1	PL060-0040	Kody specjalne modu A transpondera to:	7500 - Porwanie; 7600 - Utrata łączności; 7700 – Sytuacja awaryjna	7500 - Sytuacje awaryjne; 7600 - Utrata łączności; 7700 - Porwanie	7500 - Porwanie; 7600 - Stucacje awaryjne; 7700 - Utrata łączności	żadna z odpowiedzi nie jest prawdziwa
132 2	PL060-0049	Krótszy łuk koła wielkiego wyznaczający najkrótszą odległość między dwoma punktami na powierzchni Ziemi to:	ortodroma	loksodroma	krzywa łącząca te punkty i składająca się z szeregu odcinków loksodromicznych	izohipsa
132 3	PL060-0050	Kurs statku powietrznego to kąt mierzony w prawo od 0 do 360° 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
132 4	PL060-0051	Latem w Polsce Uniwersalny Czas Skoordinowany (UTC) obliczymy poprzez:	odjęcie od czasu lokalnego dwóch godzin	dodanie do czasu lokalnego jednej godziny	dodanie to czasu lokalnego dwóch godzin	odjęcie od czasu lokalnego jednej godziny
132 5	PL060-0052	Linia łącząca punkty o jednakowej wartości deklinacji to:	izogona	deklinacja	dewiacja	inklinacja
132 6	PL060-0053	Linia na powierzchni Ziemi przecinająca	loksodroma	ortodroma	izogona	izobara

		południki pod tym samym kątem to:				
132 7	PL060-0054	Łuk koła wielkiego łączący oba bieguny geograficzne Ziemi, będący przecięciem powierzchni Ziemi płaszczyzną przechodzącą przez oś obrotu Ziemi, to:	Południk ziemski	Równik	długość geograficzna	szerokość geograficzna
132 8	PL060-0055	Łuk koła wielkiego powstały w wyniku przecięcia powierzchni kuli ziemskiej płaszczyzną prostopadłą do osi Ziemi przechodzącą przez jej środek, to:	Równik	Południk ziemski	długość geograficzna	szerokość geograficzna
132 9	PL060-0056	Mając dane: kurs rzeczywisty 200 stopni, deklinacja 10 stopni W, dewiacja -4 stopni, podaj kurs busoli	214 stopni	186 stopni	206 stopni	194 stopni
133 0	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

133 1	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
133 2	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
133 3	PL060-0061	Na mapie lotniczej w skali 1:500 000 odległość między dwoma punktami wynosi 27 cm. Jaki jest faktyczny dystans pomiędzy nimi?	73 Mm	54 Mm	108 Mm	135 Mm
133 4	PL060-0062	Nastawienie skali wysokościomierza znajdującego się na ziemi tak, aby wskazywał wzniesienie tego miejsca oznaczamy jako:	QNH	QNE	QFE	QDM
133 5	PL060-0064	KDR = 259°, KDM = 255°, dewiacja = +2°. Wartości	4°E, 253°	2°W, 255°	4°W, 251°	2°E, 249°

		deklinacji magnetycznej i Kursu Busoli wynoszą odpowiednio:				
133 6	PL060-0065	KDR = 358°, deklinacja magnetyczna = 5°W, dewiacja = +4°. Wartości KDM i Kursu Busoli wynoszą odpowiednio:	003°, 359°	359°, 003°	007°, 010°	360°, 359°
133 7	PL060-0066	Odległość pomiędzy 10° a 11° długości geograficznej zachodniej na równiku wynosi:	111 km	60 km	60 mil lądowych	111 mil morskich
133 8	PL060-0067	Odległość pomiędzy 29° a 30° długości geograficznej wschodniej na równiku wynosi:	111 km	60 km	60 mil lądowych	111 mil morskich
133 9	PL060-0068	Odległość pomiędzy 45o a 46° szerokości geograficznej północnej wynosi:	111 km	60 km	60 mil lądowych	111 mil morskich
134 0	PL060-0069	Pod określeniem "węzeł" [w] rozumiemy:	NM/h	Milę lądową/h	km/h	m/h

134 1	PL060-0070	Podaj przybliżoną długość równika Ziemi:	21 600 Mm	21 600 km	12 714 Mm	6 865 Mm
134 2	PL060-0071	Południk ziemski to:	Łuk koła wielkiego łączący oba bieguny geograficzne Ziemi, będący przecięciem powierzchni Ziemi płaszczyzną przechodzącą przez oś obrotu Ziemi, to:	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
134 3	PL060-0072	Prędkość 15 m/s przeliczona na węzły to:	29 w	25 w	24 w	34 w
134 4	PL060-0073	Prędkość 180 km/godz przeliczona na m/s to:	50 m/s	30 m/s	60 m/s	90 m/s
134 5	PL060-0074	Prędkość 20 m/s przeliczona na km/godz to:	72 km/h	24 km/h	88 km/h	100 km/h
134 6	PL060-0075	Prędkość podróżna to:	Prędkość przemieszczania się samolotu względem ziemi	CAS z uwzględnieniem wiatru	IAS z uwzględnieniem wiatru	liczba Macha
134 7	PL060-0076	Przy pomiarze kąta drogi na mapie lotniczej ICAO najmniejszy błąd pomiaru uzyskuje się, gdy:	kątomierz przykłada się przy południku najbliższym środka 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
134 8	PL060-0078	Punkty A i B są oddalone od siebie	1 : 250 000	1 : 300 000	1 : 400 000	1 : 500 000

		o 15 km. Na mapie odcinek między nimi ma długość 6 cm. Jaka jest skala tej mapy?				
134 9	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
135 0	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
135 1	PL060-0081	QFE jest to:	ciśnienie atmosferyczne mierzone na poziomie lotniska lub na progu drogi startowej	ciśnieniemierzone na średnim poziomie morza	ciśnienie standard	fabryczna nastawa wysokościomierza
135 2	PL060-0082	QNH jest to:	Nastawienie skali wysokościomierza znajdującego się na ziemi tak, aby wskazywał wzniesienie tego miejsca.	ciśnienie atmosferyczne na poziomie lotniska lub na progu drogi startowej	ciśnienie standard	fabryczna nastawa wysokościomierza
135 3	PL060-0083	Równik ziemski to:	Łuk koła wielkiego powstały w wyniku przecięcia powierzchni kuli ziemskiej płaszczyzną prostopadłą do osi Ziemi	łuk łączący oba bieguny geograficzne Ziemi, będący przecięciem powierzchni Ziemi	Kąt dwuścienny, zawarty między płaszczyzną południka zerowego a płaszczyzną	Kąt zawarty między płaszczyzną równika a pionem (promieniem) danego punktu

			przechodzącą przez jej środek.	płaszczyznę przechodzącą przez oś obrotu Ziemi	południka przechodzącego przez dany punkt na powierzchni Ziemi	
135 4	PL060-0084	Równik ziemski przecina wszystkie południki pod kątem:	90°	60°	45°	180°
135 5	PL060-0085	Szerokość geograficzna to:	Kąt środkowy zawarty między płaszczyzną równika a prostą łączącą środek Ziemi z równoleżnikiem pozycji samolotu.	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
135 6	PL060-0086	Jaką odległość pokonał samolot w czasie 18 minut przy średniej prędkości podróży 100 węzłów?	55 km	36 km	9 km	69 km
135 7	PL060-0087	Wariometr pokazuje wartość 500 ft/min. W przeliczeniu na m/sek to:	2.5 m/s	3.5 m/s	5.0 m/s	15 m/s
135 8	PL060-0088	Wariometr pokazuje wartość 750 ft/min. W	3.8 m/s	2.5 m/s	5.0 m/s	7.5 m/s

		przeliczeniu na m/sek to:				
135 9	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
136 0	PL060-0090	Rzeczywista wysokość 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
136 1	PL060-0091	Wysokość względna to:	Jest to wysokość względem punktu odniesienia innego niż poziom morza, np.: 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
136 2	PL060-0092	Z poniższej listy wybierz obiekt orientacyjny liniowy:	Tory kolejowe	Ostry zakręt rzeki	Wysoki maszt radiowy	Most
136 3	PL060-0093	Z poniższej listy wybierz obiekt orientacyjny powierzchniowy:	Duże miasto	Wieś	Brzeg morza	Skrzyżowanie głównych dróg
136 4	PL060-0094	Z poniższej listy wybierz obiekt orientacyjny punktowy:	Most	Duże miasto	Tory kolejowe	Masyw leśny



136 5	PL060-0095	Zimą w Polsce obliczamy czas UTC poprzez:	Odjęcie od czasu lokalnego jednej godziny	Dodanie do czasu lokalnego jednej godziny	Dodanie do czasu lokalnego dwóch godzin	Odjęcie od czasu lokalnego dwóch godzin
136 6	PL060-0096	Deklinacja = 2°E, Dewiacja = -3°, KB = 127°. Wartości NKDM i NKDG wynoszą odpowiednio:	124°, 126°	126°, 128°	124°, 124°	126°, 124°
136 7	PL060-0097	Deklinacja = 3°E, NKDM = 188°, KB = 190°. Wartości NKDG i Dewiacji wynoszą odpowiednio	191°, -2°	185°, -2°	194°, +4°	189°, -3°
136 8	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 %
136 9	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
137 0	PL060-0103	ADF jest to:	radiokompas	radionamiernik VHF	pokładowe urządzenie odzewowe.	transponder radaru wtórnego
137 1	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

137 2	PL060-0110	Ciśnienie standardowe oznaczamy jako:	QNE	QFE	QNH	QDM
137 3	PL060-0111	Ciśnienie standardowe wyrażone w calach słupa rtęci wynosi:	29.92 inHg	32.10 inHg	28.50 inHg	10.13 inHg
137 4	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.
137 5	PL060-0115	Dokąd doleci statek powietrzny, który wystartował z lotniska EPWA z kursem 300 stopni lecąc w warunkach bezwietrznych po loksodromie:	Lotem spiralnym 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
137 6	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
137 7	PL060-0120	Gdzie w samolocie montuje się detektor pola magnetycznego dla busoli magnetycznej ?	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
137 8	PL060-0122	Odcinek 2 km odpowiada na	20 cm	40 cm	5 cm	10.5 cm

		mapie lotniczej w skali 1:10 000:				
137 9	PL060-0125	Jaką prędkość obserwujemy na wskaźniku DME?	podróżną	przyrządową	rzeczywistą	liczbę Macha.
138 0	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
138 1	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
138 2	PL060-0129	Jedna mila morska [1 Nm] to (w zaokrągleniu):	6000 stóp	5000 stóp	4500 stóp	8000 stóp
138 3	PL060-0130	Jednemu hPa zmiany ciśnienia przy ziemi odpowiada (w zaokrągleniu) zmiana wysokości:	30 stóp	40 stóp	10 stóp	50 stóp
138 4	PL060-0133	Kąt zawarty pomiędzy nakazaną linią drogi a kursem statku	kątem znoszenia	kątowym bocznym odchyleniem	kątową poprawką dopełniającą	kątem wiatru

		powietrznego, nazywamy:				
138 5	PL060-0134	Kąt zawarty między osią podłużną samolotu a kierunkiem do radiolatarni NDB to:	KKR	QDR	QDM	QFE
138 6	PL060-0135	Kąt zawarty pomiędzy nakazaną linią drogi a kursem statku powietrznego, to:	kąt znoszenia	kąt wiatru	kąt drogi	kąt kursowy radiolatarni
138 7	PL060-0136	Jakim skrótem określamy namiar magnetyczny:	QDR	QDM	KKR	QFE
138 8	PL060-0137	Jakim skrótem określamy kurs magnetyczny:	QDM	QDR	Radial	QFE
138 9	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
139 0	PL060-0140	Liczba możliwych kodów modu A transpondera wynosi:	4096	10 000	9999	7700
139 1	PL060-0149	Model Ziemi dla systemu GPS to:	WGS84.	WGPS.	GPS84.	NAVSTAR.
139 2	PL060-0151	Na mapie lotniczej w skali 1:10 000 odcinek 2 cm odpowiada rzeczywistej	200 m	50 m	100 m	20 m

		odległości w terenie:				
139 3	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
139 4	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
139 5	PL060-0155	Na wskaźniku odległości DME odczytujemy odległość od stacji naziemnej:	ukośną	pionową	poziomą	żadna z odpowiedzi nie jest prawdziwa
139 6	PL060-0156	Na wskaźniku VOR pełne wychylenie CDI oznacza odchylenie co najmniej ... stopni od zadanego radiału.	10	5	2	12
139 7	PL060-0158	Nadajniki VOR zorientowane są wobec:	Pólnocy Magnetycznej	Pólnocy Geograficznej	Pólnocy Busoli	żadna z odpowiedzi nie jest prawdziwa

139 8	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
139 9	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 w określ odległość od NDB o godzinie 0840.	40 Mm	32 Mm	48 Mm	38 Mm
140 0	PL060-0163	Objętość 20 US gal odpowiada:	76 l	92 l	20 l	53 l
140 1	PL060-0164	Objętość 27 US gal odpowiada:	102 l	92 l	15 l	53 l
140 2	PL060-0165	Objętość 34 l odpowiada:	9 US gal	12 US gal	18 US gal	13 US gal
140 3	PL060-0166	Objętość 65 l odpowiada:	17 US gal	12 US gal	20 US gal	13 US gal

140 4	PL060-0167	Odbiornik DME podaje dane w jednostkach:	Mm, w, min	km, km/h, min	w zależności od nastawy	żadna z odpowiedzi nie jest prawdziwa
140 5	PL060-0168	Odczyt wskazań 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).
140 6	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.
140 7	PL060-0173	Pilot aktywuje mod IDENT w transponderze:	na polecenie kontrolera radarowego	przy zmianie częstotliwości radiowej	podczas korespondencji radiowej	zawsze po ustawieniu nowego kodu (squawk)
140 8	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.	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

		W czasie bezpośredniego przygotowania nawigacyjnego do lotu pilot uwzględnia:				
140 9	PL060-0175	Pilot planuje przelot z lotniska w Zamościu (N50°42'00" 6,5" E023°12'00" 15,3") na lotnisko w Jeleniej Górze (N50°53'00" 57,8" E015°47'00" 7,8") tak, żeby wylądować przed zachodem słońca. W czasie bezpośredniego przygotowania nawigacyjnego do lotu pilot uwzględnia:	zachód słońca w Jeleniej Górze następuje około 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
141 0	PL060-0176	Pilot uzyskał z TWR przed startem następującą informację o wietrze przy powierzchni Ziemi: 260 stopni/34kt. Jaka jest składowa	23 w	17 w	29 w	34 w



		poprzeczna wiatru do pasa 30?				
141 1	PL060-0185	Prędkość podróżna statku powietrznego wynosi 90 węzłów. W czasie 18 minut zostanie przebyta odległość	27 Mm	18 Mm	33 Mm	45 Mm
141 2	PL060-0186	Prędkość TAS (True Air Speed) z uwzględnieniem wiatru to:	prędkość podróżna	liczba Macha	prędkość wskazywana IAS	prędkość poprawiona CAS
141 3	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 w	17 w	29 w	20 w
141 4	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	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

		bezwietrznych znajduje się:				
141 5	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
141 6	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
141 7	PL060-0197	Radar pierwotny funkcjonuje najczęściej na zasadzie:	techniki impulsowej	porównywania fazy	transpondera zapytującego	ciągłej emisji fali nośnej
141 8	PL060-0198	Namiar magnetyczny w kodzie Q jest określany jako:	QDR	QDM	QUJ	QTE
141 9	PL060-0199	Radiokompas może odbierać częstotliwości w zakresie:	od 150 kHz do 1750 kHz	od 200 kHz do 600 kHz	od 188 MHz do 413 MHz	powyżej 500 MHz

142 0	PL060-0201	Radiolatarnia NDB emituje fale radiowe:	bezkierunkowo,	w określonych sektorach	kierunkowo	co 10 stopni
142 1	PL060-0204	Odpowiednikami radiolatarni w systemie GPS są:	satelity GPS	odbiorniki GPS	stacje kontrolne	radiostacje VHF
142 2	PL060-0205	Radiolatarnie NDB pracują w paśmie częstotliwości:	190-1750 kHz	200-1750 MHz	200-600 kHz	200-800 kHz
142 3	PL060-0206	Radionamiernik VDF jest umieszczony na:	Ziemi	pokładzie statku powietrznego	satelicie systemu GPS	żadna z odpowiedzi nie jest prawdziwa
142 4	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
142 5	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
142 6	PL060-0211	Samolot po przelocie 25 km znajduje się 5 km na lewo od zaplanowanej trasy. O ile należy zmienić kurs samolotu w	25 stopni w prawo	5 stopni w lewo	12 stopni w prawo	15 stopni w lewo

		celu osiągnięcia zaplanowanej linii drogi po następnych 25 km?				
142 7	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
142 8	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
142 9	PL060-0214	Samolot po przelocie 40 NM znajduje się 2 NM na prawo od zaplanowanej trasy. O ile należy zmienić kurs samolotu w	6 stopni w lewo	3 stopni w prawo	12 stopni w prawo	9 stopni w lewo

		celu osiągnięcia zaplanowanej linii drogi po następnych 40 NM?				
143 0	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
143 1	PL060-0221	Skrót "RVR" oznacza:	widzialność na drodze startowej	prosimy o wektorowanie radarowe	meldunek o widzialności drogi startowej	nowe zezwolenie na przelot inną trasą
143 2	PL060-0222	Skrót "SSR" oznacza:	wtórny radar dozоровania	radar poszukiwawczy i dozorujący	wytrzymałość nawierzchni drogi startowej	standardowy meldunek o opadach i zaleganiu śniegu
143 3	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 Mm	15 Mm	18 Mm	37 Mm
143 4	PL060-0229	Statek powietrzny lecący w warunkach	Na zachód od VOR-a JED.	Na wschód od VOR-a JED.	Nad VOR-em JED.	żadna z odpowiedzi nie jest prawdziwa

		bezwietrznych z kursem 320 przecina radial 195 od VOR-a JED. Statek powietrzny znajdzie się:				
143 5	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
143 6	PL060-0231	Statek powietrzny planuje zniżanie ze stałą prędkością podrózną. W czasie 5 minut pilot planuje zniżanie z poziomu FL 100 do poziomu FL050. Z jaką prędkością opadania na wariometrze statek powietrzny powinien się zniżyć?	1000 ft/min	2000 ft/min	1500 ft/min	500 ft/min
143 7	PL060-0232	Statek powietrzny porusza się z	15°	12°	30°	40°

		prędkością 120 km/h. Prędkość wiatru wynosi 30 km/h. Maksymalna wartość kąta znoszenia w tych warunkach wynosi:				
143 8	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°
143 9	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
144 0	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
144 1	PL060-0236	Statek powietrzny startuje z lotniska o elewacji 1500 ft	15 Mm	18 Mm	20 Mm	12 Mm

		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?				
144 2	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 Mm	18 Mm	21 Mm	12.5 Mm
144 3	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.
144 4	PL060-0244	Średnia prędkość podróżna statku powietrznego	45 km	18 km	27 km	35 km



		wynosi 150 km/h. W czasie 18 minut zostanie przebyta odległość				
144 5	PL060-0245	Tabele wschodów i zachodów słońca znajdują się w AIP Polska w rozdziale:	GEN	ENR	AD	RAC
144 6	PL060-0246	Urządzeniem pokładowym współpracującym z radiolatarnią NDB jest:	radiokompas	radiostacja średniofalowa	radionamiernik VHF	transponder
144 7	PL060-0247	Urządzeniem pokładowym współpracującym z radionamiernikiem VDF jest:	radiostacja komunikacyjna VHF	radar wtórny	radiodalmierz DME	radiokompas ADF
144 8	PL060-0248	VOR jest radionawigacyjnym systemem:	kątowym	odległościowo- kątowym,	odległościowym,	hiperbolicznym
144 9	PL060-0249	VOR podaje kąt namiaru na samolot:	względem południka magnetycznego VOR,	względem osi podłużnej statku powietrznego,	względem południka geograficznego samolotu	względem południka busoli
145 0	PL060-0251	W jakim celu stosuje się mod IDENT?	jako mod służący do identyfikacji statku powietrznego	jako impuls kodu alarmowego	jako impuls służący do tłumienia zakłóceń	żadna z odpowiedzi nie jest prawdziwa
145 1	PL060-0252	W jakim modzie wysyłane jest zapytanie o wysokość?	w modzie ""C""	w modzie ""3/A""	w modzie ""D""	w modzie "B"
145 2	PL060-0254	W sytuacji utraty łączości pilot	7600	7000	7500	7700

		włącza transponder w modzie A na kod:				
145 3	PL060-0255	W sytuacji niebezpieczeństwa pilot włącza transponder w modzie A na kod:	7700	7000	7500	7600
145 4	PL060-0256	W sytuacji uprowadzenia pilot włącza transponder w modzie A na kod:	7500	7000	7600	7700
145 5	PL060-0257	Wartość ciśnienia standardowego wynosi:	760 mmHg	750 mmHg	1000 mmHg	1013 mmHg
145 6	PL060-0258	Wartość ciśnienia standardowego wynosi:	1013 hPa	760 hPa	1000 hPa	750 hPa
145 7	PL060-0261	Współpraca części pokładowej DME z radiolatarnią naziemną wymaga:	dwóch częstotliwości radiowych	jednej częstotliwości radiowej	trzech częstotliwości radiowych	czterech częstotliwości radiowych
145 8	PL060-0265	Zakładając, że powietrze jest nieściśliwe i sposób umieszczenia nadajników ciśnienia na samolocie nie powoduje błędów wskazań prędkościomierza, to prędkość	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)

		rzeczywista TAS jest równa:				
145 9	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
146 0	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
146 1	PL060-0273	Zjawisko załamania fali na brzegu (morze/ląd):	można zminimalizować jego wpływ przez branie namiarów na stacje, których sygnał dochodząc 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
146 2	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 Mm	18 Mm	60 Mm	13 Mm

146 3	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
146 4	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
146 5	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
146 6	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
146 7	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
146 8	PL070-0005	Czy użytkownik może przystąpić do	Tak, ale po decyzji PKBWL i pod jej nadzorem	Tak	Nie	Tak, jeśli posiada do tego odpowiednie kwalifikacje

		badania incydentu lotniczego?				
146 9	PL070-0006	Kto powiadamia prokuraturę o wypadku lotniczym?	PKBWL	Prezes ULC	Użytkownik statku powietrznego	Pilot
147 0	PL070-0007	Kto w kraju wydaje decyzje dotyczące wniosków wynikających z nieprzestrzegania przepisów lotniczych?	Prezes ULC	PKBWL	Minister Infrastruktury	Urząd Lotnictwa Cywilnego
147 1	PL070-0008	Kto w kraju wydaje decyzje dotyczące wniosków i powypadkowych zaleceń profilaktycznych?	Prezes ULC	Minister Infrastruktury	Minister Spraw Wewnętrznych	PKBWL
147 2	PL070-0009	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
147 3	PL070-0010	Użytkownik statku powietrznego, organ ruchu lotniczego, zarządzający lotniskiem są zobowiązani powiadomić PKBWL	72 godziny	48 godzin	24 godziny	96 godzin

		o zdarzeniu lotniczym w nieprzekraczalnym czasie:				
147 4	PL070-0011	Incydentem 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.
147 5	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.
147 6	PL070-0013	Który z wymienionych Aneksów Konwencji Chicagowskiej dotyczy badania wypadków i incydentów lotniczych	Aneks 13	Aneks 11	Aneks 12	Aneks 14
147 7	PL070-0014	Pierwszą czynnością załogi statku powietrznego po lądowaniu awaryjnym w terenie	Ugaszenie pożaru	Ratowanie rannych	Telefon do straży pożarnej	Oddalenie się na bezpieczną odległość

		przygodnym i wystąpieniu pożaru jest:				
147 8	PL070-0015	Po zderzeniu z ptakiem dowódca statku powietrznego składa meldunek:	pisemny.	ustny.	nie składa.	składa, meldunek ustny, jeśli statek powietrzny uległ jakimkolwiek uszkodzeniu.
147 9	PL070-0016	Usterki techniczne statku powietrznego odnotowuje się w:	pokładowym dzienniku technicznym statku powietrznego.	książce obsługi.	zeszycie prac obsługowych.	dokumentacji technicznej statku powietrznego
148 0	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.
148 1	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.
148 2	PL070-0019	W przypadku konieczności opuszczenia statku powietrznego w powietrzu (np. z przyczyn technicznych), wyposażonego w radiostację	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

		pokładową pilot jest zobowiązany:				
148 3	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 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.
148 4	PL070-0022	Statek powietrzny służby poszukiwania i ratownictwa lotniczego jest oznakowany następująco:	Napisem SAR	Napisem SOS	Krzyżem maltańskim	Czerwonym krzyżem na białym tle.
148 5	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.
148 6	PL070-0024	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
148 7	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	Wyjaśnienie okoliczności i przyczyn oraz wypracowanie zaleceń	Wyjaśnienie okoliczności i przyczyn zdarzenia.



				profilaktycznych oraz wskazanie winnych zdarzenia	profilaktycznych, wskazanie winnych zdarzenia oraz rozpowszechnianie informacji dotyczącej zdarzeń.	
148 8	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
148 9	PL070-0027	Raport o zdarzeniu w locie jest ważny jeśli złoży go:	jeden z członków załogi.	Wszyscy członkowie załogi.	Pilot.	użytkownik bez wiedzy załogi.
149 0	PL070-0028	PKBWL przedstawia wyniki badania wypadku lotniczego:	Ministrowi Infrastruktury	Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego	Opinii publicznej	Stronom zainteresowanym.
149 1	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.
149 2	PL070-0030	Po naruszeniu przepisów lotniczych w celu opanowania sytuacji zagrażającej bezpieczeństwu statku	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.

		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:				
149 3	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.
149 4	PL070-0032	Obowiązek bezpiecznej eksploatacji statku powietrznego nałożony jest na użytkownika statku powietrznego w:	Prawie lotniczym	PL - 2	JAR-ach	PL - 6
149 5	PL070-0033	Osoba naruszająca obowiązki w zakresie bezpiecznej eksploatacji statku	grzywny	Pozbawienia wolności do lat 5	Pozbawienia wolności do roku	Grzywny, karze ograniczenia wolności lub pozbawienia wolności do roku

		powietrznego podlega karze:				
149 6	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.
149 7	PL070-0036	Za bezpieczeństwo lotu od startu do lądowania odpowiada:	Dowódca załogi	Załoga statku powietrznego	Kontroler Ruchu Lotniczego	Inspektor bezpieczeństwa lotów
149 8	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
149 9	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
150 0	PL070-0039	Czy funkcjonariusz Policji może zażądać od pilota/załogi poddania się badaniu na obecność alkoholu we krwi po zaistnieniu	Tak	Nie	Tylko w obecności członków PKBWL	Tylko w obecności lekarza.

		wypadku lotniczego?				
150 1	PL070-0040	Krajowa Konferencja Bezpieczeństwa Lotów lotnictwa Cywilnego organizowana jest:	Przez ULC	Przez PKBWL	Przez ULC wraz z PKBWL	Przez MI
150 2	PL070-0041	Krajowa Konferencja Bezpieczeństwa Lotów Lotnictwa Cywilnego organizowana jest:	Raz do roku	Dwa razy w roku	Raz na dwa lata	W razie potrzeb.
150 3	PL070-0042	Za właściwą ilość paliwa zatankowanego do lotu odpowiada:	Dowódca załogi	Obsługa techniczna	Obsługa lotniskowa	Drugi pilot
150 4	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
150 5	PL070-0044	Lotniskowe pojazdy pożarnicze są malowane na kolor:	zielonożółty lub czerwony	pomarańczowy	biały	wyłącznie czerwony
150 6	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
150 7	PL070-0046	W razie przypadkowego	niezwłocznie wyłączyć ELT i powiadomić o tym fakcie	wyłączyć ELT	zgłosić fakt mechanikowi gdy będzie to możliwe	powiadomić policję

		uruchomienia ELT należy:	właściwe RCC lub służbę informacji lotniczej			
1508	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
1509	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
1510	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

151 1	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
151 2	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
151 3	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
151 4	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
151 5	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”
151 6	PL070-0055	Komunikat MAYDAY nadaje się w przypadku:	bezpośredniego zagrożenia życia załogi i pasażerów	konieczności zapewnienia pomocy medycznej	ogólnego niebezpieczeństwa dla ruchu lotniczego,	utraty łączności

					zaobserwowania groźnych zjawisk itp.	
151 7	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
151 8	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
151 9	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
152 0	PL070-0060	Zabrudzenie skóry rąk płynem z instalacji hydraulicznej należy usunąć:	wodą z mydłem lub detergentem	benzyną lotniczą	alkoholem	benzyną ekstrakcyjną
152 1	PL070-0061	Pożar instalacji elektrycznej statku	gaśnicą śniegową lub BCE	pianą gaśniczą	piaskiem	wodą

		powietrznego powinien być gaszony:				
152 2	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
152 3	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
152 4	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
152 5	PL070-0065	Podczas ręcznego przekręcania śmigła należy stać:	przed płaszczyzną obrotu śmigła	z boku, w płaszczyźnie obrotu śmigła	za śmigłem	obojętnie
152 6	PL070-0066	Pilot statku powietrznego może palić tytoń w czasie	palenie tytoniu nie jest dozwolone	utrzymania dobrej wentylacji kabiny	może palić tylko jedna osoba na raz	załoga jest jednoosobowa



		lotu pod warunkiem:				
152 7	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
152 8	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
152 9	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

153 0	PL070-0070	Ostateczną 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
153 1	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
153 2	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 najbliżej statku, co do którego istnieje takie podejrzenie	rządowe statki powietrzne	wszystkie statki powietrzne w sektorze odpowiedzialności danej służby ruchu lotniczego
153 3	PL070-0073	Dyrektywy Operacyjne, wydawane przez Prezesa ULC, zabraniające, ograniczające lub poddające	Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego	Dzienniku Ustaw	miesięczniku „Przegląd Lotniczy”	na stronach internetowych organizacji lotniczych

		działalność lotniczą określonym warunkom w interesie bezpieczeństwa lotów, są publikowane w:				
153 4	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
153 5	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
153 6	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 zająć drogę startową 27	można kołować poprzez wszystkie drogi kołowania i startowe po drodze i startować z drogi startowej 27
153 7	PL070-0077	napotkanych w locie potencjalnych zagrożeniach bezpieczeństwa oraz zdarzeniach	właściwą stacją naziemną tak szybko, jak jest to praktycznie możliwe	organ kontroli ruchu lotniczego, po wylądowaniu	władze lokalne	Urząd Lotnictwa Cywilnego

		takich, jak nieprawidłowa praca urządzeń naziemnych lub nawigacyjnych, niezwykle zjawiska pogody, dowódca statku powietrznego powinien powiadomić:				
153 8	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
153 9	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 skrętnej skrzydła	- zastosować klapkę dociążającą; - zastosować wyważenia masowe lotek
154 0	PL080-0004	Aby zapobiec zjawisku flatteru giętno-skrętnemu należy:	- zwiększyć sztywność skrętnej 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 skrętnej skrzydła	- zastosować klapkę dociążającą; - zastosować wyważenia masowe lotek
154 1	PL080-0005	Aby zapobiec zjawisku odwrotnego działania lotek należy	zwiększyć sztywność skrętnej skrzydła	zastosować kompensację aerodynamiczną	zastosować klapkę odciążającą	zastosować klapkę dociążającą

154 2	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
154 3	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
154 4	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
154 5	PL080-0009	Buffeting to inaczej:	trzepotanie usterzeń	drżania giętno-skrętne	flutter lotkowy	flutter usterzenia
154 6	PL080-0010	Ciało porusza się po okręgu z prędkością ' $\epsilon$ '. Jeżeli zwiększymy dwukrotnie prędkość ciała to:	-prędkość kątowa ' $\omega$ ;' wzrośnie dwukrotnie - przyspieszenie dośrodkowe "ar" wzrośnie czterokrotnie	-prędkość kątowa ' $\omega$ ;' wzrośnie dwukrotnie - przyspieszenie dośrodkowe "ar" wzrośnie dwukrotnie	-prędkość kątowa ' $\omega$ ;' wzrośnie czterokrotnie - przyspieszenie dośrodkowe "ar" wzrośnie czterokrotnie	-prędkość kątowa ' $\omega$ ;' wzrośnie czterokrotnie - przyspieszenie dośrodkowe "ar" wzrośnie dwukrotnie
154 7	PL080-0011	Ciało porusza się po okręgu z prędkością ' $\epsilon$ '. Jeżeli zwiększymy dwukrotnie promień okręgu to:	-prędkość kątowa ' $\omega$ ;' zmaleje dwukrotnie -droga przebyta przez ciało w czasie okresu 'T' wzrośnie dwukrotnie - przyspieszenie	-prędkość kątowa ' $\omega$ ;' zmaleje dwukrotnie -droga przebyta przez ciało w czasie okresu 'T' zmaleje dwukrotnie - przyspieszenie	-prędkość kątowa ' $\omega$ ;' zmaleje dwukrotnie -droga przebyta przez ciało w czasie okresu 'T' wzrośnie dwukrotnie -przyspieszenie	-prędkość kątowa ' $\omega$ ;' zmaleje dwukrotnie -droga przebyta przez ciało w czasie okresu "T" wzrośnie dwukrotnie -przyspieszenie

			dośrodkowe 'ar' zmaleje dwukrotnie	dośrodkowe 'ar' zmaleje dwukrotnie	dośrodkowe 'ar' wzrośnie dwukrotnie	dośrodkowe 'ar' nie zmieni się
154 8	PL080-0012	Ciało porusza się ze stałą prędkością '&epsilon;' po okręgu o promieniu 'R'. Wypadkowy wektor przyśpieszenia 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 przyśpieszenie	stycznie do okręgu
154 9	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
155 0	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.
155 1	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.
155 2	PL080-0017	Co to jest „ciśnienie spiętrzeniowe”?	różnica ciśnienia dynamicznego i ciśnienia statycznego	najwyższe zmierzone ciśnienie	najniższe zmierzone ciśnienie	suma ciśnienia dynamicznego i statycznego

155 3	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
155 4	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.
155 5	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.
155 6	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.
155 7	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

155 8	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.
155 9	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.
156 0	PL080-0025	Co to jest gęstość powietrza?	Ilość masy powietrza zawartej w 1 m <sup>3</sup> objętości.	Przeciwieństwo lepkości atmosferycznej.	Liczba molekuł tlenu i azotu w 1 cm <sup>3</sup> objętości.	Ciężar 1 m <sup>3</sup> powietrza.
156 1	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.
156 2	PL080-0027	Co to jest wysokość ciśnieniowa nad poziomem lotniska?	Wysokość odczytywana na wysokościomierzu ciśnieniowym stawionym 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.
156 3	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	Wysokość wskazywana radiowysokościomierzem.



					poziomie lotniska QFE	
156 4	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
156 5	PL080-0030	Co to jest wysokość standardowa?	Wysokość odczytywana na wysokościomierzu ciśnieniowym ustawionym na standardową wartość na poziomie morza (QNH), tj. $p_0 = 1013,25 \text{ hPa} = 760 \text{ mm Hg}$ .	Wysokość odczytywana na standardowym wysokościomierzu radiowym	Wysokość elewacji lotniska.	Wysokość gęstościowa skorygowana o wpływ temperatury otoczenia.
156 6	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 $g = 9,81 \text{ m/s}^2$ zaś $R$ stałą gazową powietrza $R = 29,2746 \text{ m/K}$ .	Tak, związek ma postać Prawa Pałki $p = \rho \cdot g \cdot h$ [Pa], gdzie $g$ oznacza przyspieszenie ziemskie $g = 9,81 \text{ m/s}^2$ zaś $R$ stałą gazową powietrza $R = 29,2746 \text{ m/K}$ .	Związek ma postać krakowiana $f$ [ $\rho$ , $g$ , $p$ , $\rho$ , $T$ ]	Nie ma takiego związku.
156 7	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-stałopłat – tak, obiekt-wiropłat – nie.

156 8	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
156 9	PL080-0035	Czym się różni 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.
157 0	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.
157 1	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.
157 2	PL080-0038	Dla płata o jakim profilu nie powstaje opór indukowany na zerowym kącie natarcia?	dwuwypukłym symetrycznym	płasko-wypukłym	wklęsło-wypukłym	dwuwypukłym niesymetrycznym

157 3	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
157 4	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
157 5	PL080-0041	Dla skrzydła o obrysie prostokątnym prawdą jest, że:	ciężwa geometryczna nie zmienia się wzdłuż rozpiętości	ciężwa geometryczna maleje wzdłuż rozpiętości	ciężwa geometryczna zwiększa się wzdłuż rozpiętości	ciężwa geometryczna wzdłuż rozpiętości najpierw rośnie, potem maleje
157 6	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
157 7	PL080-0043	Dla ustalonego lotu nurkowego prawdziwe jest równanie:	$P_x=Q$	$P_z=Q$	$Q=Q$	$P_z=P_x$

157 8	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”
157 9	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
158 0	PL080-0047	Do urządzeń przeszkadzających odrywaniu się strug powietrza na grzbiecie skrzydła możemy zaliczyć:	sloty (skrzela)	klapę wysklepiającą	klapę krokodylową	poszerzacz
158 1	PL080-0048	Do urządzeń wysklepiających profil mały wysklepiony na mocno wysklepiony możemy zaliczyć:	klapę przednią	winglet	sloty (skrzela)	poszerzacz
158 2	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
158 3	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

158 4	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
158 5	PL080-0052	Flutter jest to nazwa zjawiska związanego z:	powstawaniem drgań samowzbudnych	powstawaniem siły nośnej	powstawaniem siły oporu	odwrotnym działaniem usterzeń
158 6	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
158 7	PL080-0054	Grubość profilu to:	największa odległość między górnym i dolnym obrysem profilu, prostopadła do jego cięciwy	średnia odległość między 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
158 8	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
158 9	PL080-0056	Istnienie na płatowcu niezbędnych powierzchni sterowych powoduje powstawanie głównie:	oporu szczelinowego	oporu indukcyjnego	oporu falowego	oporu tarcia

159 0	PL080-0057	Jak inaczej nazywamy flettner?	klapka odciążająca	klapka dociążająca	klapka wyważająca	trymer
159 1	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
159 2	PL080-0059	Jak nazywa się klapka wyważająca, której położenie można zmieniać podczas lotu niezależnie?	trymer	flettner	klapka dociążająca	klapka odciążająca
159 3	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
159 4	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

159 5	PL080-0062	Jak się nazywa prędkość statku powietrznego (śmigłowca, samolotu, szybowca etc) oznaczana $V_{NE}$ ?	Maksymalna prędkość dopuszczalna	Prędkość przelotowa.	Prędkość ekonomiczna.	Prędkość optymalna.
159 6	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).
159 7	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 Celsjusza (°C)	Pond (Po), atmosfera (at), stopień Fahrenheita (°F)	Kilogram-siła (kG), atmosfera (at), Kelwin (K)
159 8	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>
159 9	PL080-0066	Jak zmieni się promień zakrętu prawidłowego, jeżeli przy stałym przechyleniu zwiększymy prędkość dwukrotnie?	wzrośnie czterokrotnie	wzrośnie dwukrotnie	wzrośnie ośmiokrotnie	nie zmieni się

160 0	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 $\sigma$ ;
160 1	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
160 2	PL080-0072	Jaka wzorcowa wielkość ciśnienia powietrza na poziomie morza wyrażona w starych jednostkach „milimetrów słupa rtęci” odpowiada $p_0 = 1013,25$ hPa?	760 mm Hg.	800 mm Hg	750 mm Hg	860 mm Hg
160 3	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
160 4	PL080-0074	Jaką nazwę nosi stosunek gęstości	Gęstość powietrza względna.	Stała Laplace’a	Współczynnik $M$ & $S$	Współczynnik Piccarda.



		powietrza na dowolnej wysokości do wzorcowej (standardowej) gęstości na poziomie morza $\sigma = \rho / \rho_0$ ?				
160 5	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
160 6	PL080-0076	Jaką wielkość ma wzorcowe (standardowe) ciśnienie statyczne na poziomie morza?	$p_0 = 101325 \text{ N/m}^2 = 1013,25 \text{ hPa}$	$p_0 = 100000 \text{ N/m}^2 = 1000,00 \text{ hPa}$	$p_0 = 111325 \text{ N/m}^2 = 1113,25 \text{ hPa}$	$p_0 = 100025 \text{ N/m}^2 = 1000,25 \text{ hPa}$
160 7	PL080-0077	Jaką wielkość, wyrażoną w Kelwinach (K) ma wzorcowa (standardowa)	$T_0 = 288 \text{ K.}$	$T_0 = 258 \text{ K.}$	$T_0 = 277 \text{ K.}$	$T_0 = 301 \text{ K.}$

		temperatura powietrza na poziomie morza?				
1608	PL080-0078	Jaką wielkość, wyrażoną w kg/m <sup>3</sup> , ma wzorcowa (standardowa) gęstość powietrza $\rho_o$ na poziomie morza?	$\rho_o = 1,2255 \text{ kg/m}^3$ .	$\rho_o = 1,0000 \text{ kg/m}^3$ .	$\rho_o = 1,0255 \text{ kg/m}^3$ .	$\rho_o = 1,2000 \text{ kg/m}^3$ .
1609	PL080-0079	Jaką wielkość, wyrażoną w stopniach Celsjusza (?C) ma wzorcowa (standardowa) temperatura powietrza na poziomie morza?	$t = +15 \text{ }^\circ\text{C}$	$t = +10 \text{ }^\circ\text{C}$	$t = +20 \text{ }^\circ\text{C}$	$t = +16,5 \text{ }^\circ\text{C}$
1610	PL080-0080	Jaki istnieje związek między wielkością temperatury powietrza $t$ wyrażonej w stopniach Celsjusza ( $^\circ\text{C}$ ) i temperatury $T$ wyrażonej w Kelwinach (K)?	$T = t + 273$ .	$T = t + 233$	$T = t + 283$	$T = t + 373$
1611	PL080-0082	Jakie główne cechy ma gruby profil w porównaniu z cieńszym przy	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

		takiej samej prędkości opływu?				
161 2	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.
161 3	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)
161 4	PL080-0085	Jakie wielkości musimy znać w celu obliczenia przeciążenia "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
161 5	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 osiągow przelotowych i przez to ekonomii użytkowania statku powietrznego.
161 6	PL080-0087	Jakim przyrządem mierzona jest wysokość rzeczywista, czyli oddalenie statku powietrznego od powierzchni ziemi?	Wysokościomierzem radiowym (radarowym).	Wysokościomierzem ciśnieniowym.	Dalmierzem optycznym.	Przyrządem DME.
161 7	PL080-0088	Jedną z miar stateczności	Czas jaki upływa od odchylenia od równowagi	Czas połowy okresu wahań fugoidalnych	Czas połowy okresu drgań flatterowych	Czas połowy okresu własnych drgań

		dynamicznej obiektu (samolotu, śmigłowca, szybowca, lotni etc) jest „czas połówkowy”. Co to jest za wielkość?	o jakąś wielkość do chwili zmalenia tego odchylenia do połowy (50%).	wywołanych odchyleniem.	wywołanych wytrąceniem z równowagi.	konstrukcji (struktury) obiektu.
161 8	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
161 9	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
162 0	PL080-0091	Jeżeli dodamy do siebie opory wszystkich części płatowca (tj.	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

		skrzydeł, kadłuba, usterzenia, itd.), to otrzymana suma ta będzie:				tunelu aerodynamicznego
162 1	PL080-0092	Jeżeli dwukrotnie zwiększymy prędkość przepływu, to siła nośna:	wzrośnie czterokrotnie	wzrośnie dwukrotnie	zmaleje dwukrotnie	zmaleje czterokrotnie
162 2	PL080-0093	Jeżeli dwukrotnie zwiększymy prędkość przepływu, to siła oporu:	wzrośnie czterokrotnie	wzrośnie dwukrotnie	zmaleje czterokrotnie	zmaleje dwukrotnie
162 3	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 zmienią się, bo nie zależą od temperatury	doskonałość skrzydła wzrośnie
162 4	PL080-0095	Jeżeli zwiększymy powierzchnię statecznika poziomego to:	stateczność statyczna podłużna wzrośnie	stateczność statyczna podłużna zmaleje	sterowność podłużna wzrośnie	sterowność podłużna nie zmieni się
162 5	PL080-0096	Każde ciało ma swój własny, stały i niezmienny współczynnik oporu kształtu $C_{x\text{ksz}}$	fałsz, współczynnik oporu kształtu zależy również od ustawienia ciała	zawsze prawda	fałsz, współczynnik oporu kształtu nie zależy od kształtu ciała	prawda tylko dla profili lotniczych

162 6	PL080-0098	Kąt natarcia płata o profilu wklęsło-wypukłym, dla którego nie powstaje opór indukowany ma wartość:	ujemną	dodatnią	zerową	krytyczną
162 7	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
162 8	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
162 9	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.
163 0	PL080-0102	Klapy stosuje się w celu:	zwiększenia CZ <sub>max</sub>	zmniejszenia siły oporu na małych prędkościach	poprawienia sterowności w pełnym zakresie kątów natarcia	poprawienia stateczności w pełnym zakresie kątów natarcia

163 1	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
163 2	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 klapki wyważającej
163 3	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
163 4	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
163 5	PL080-0107	Którą oś układu współrzędnych nazywamy osią pionową?	oś OZ?	oś OX?	oś OY?	takiej nazwy nie używa się
163 6	PL080-0108	Którą oś układu współrzędnych nazywamy osią podłużną?	oś OX?	oś OY?	oś OZ?	takiej nazwy nie używa się
163 7	PL080-0109	Którą oś układu współrzędnych nazywamy osią poprzeczną?	oś OY?	oś OZ?	oś OX?	takiej nazwy nie używa się
163 8	PL080-0110	Które urządzenia nie są zaliczane do	zwiększające CZmax poprzez zmniejszenie	przeszkadzające odrywaniu się strug powietrza na	wysklepiające profil mało wysklepiony na mocno wysklepiony	powiększające powierzchnię skrzydła

		mechanizacji skrzydła?	przepływu indukowanego, np. winglety	grzbiecie skrzydła na małych kątach natarcia		
163 9	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]
164 0	PL080-0116	Linia krzywa przedstawiająca kształt skrzydeł widzianych z góry to:	obrys skrzydła	obrys profilu	szkieletowa skrzydła	szkieletowa profilu
164 1	PL080-0117	Linia łącząca noski profili płata lotniczego to:	geometryczna krawędź natarcia	geometryczna krawędź spływu	geometryczna cięciwa aerodynamiczna	szkieletowa płata
164 2	PL080-0118	Linia łącząca ostrza (spływy) profili płata lotniczego to:	geometryczna krawędź spływu	geometryczna krawędź natarcia	geometryczna cięciwa aerodynamiczna	szkieletowa płata
164 3	PL080-0119	Linia łącząca środki okręgów wpisanych w obrys profilu lotniczego nosi nazwę:	szkieletowa	strzałka ugięcia	cięciwa profilu	grubość profilu
164 4	PL080-0121	Lot odbywa się na kącie natarcia, dla którego współczynnik siły oporu 'Cx' ma wartość minimalną: $\alpha = \alpha_{min}$ . W wyniku niewielkiego	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 płatowca nie zmieni się



		zwiększenia kąta natarcia:				
164 5	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
164 6	PL080-0123	Lotki zaprojektowane są w celu obracania płatowca względem:	ośi OX›	ośi OY›	ośi OZ›	ośi OZ› i ośi OY›
164 7	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
164 8	PL080-0125	Maksymalna doskonałość profilu:	jest stałą charakterystyczną dla profilu i odpowiada wartości $(C_z/C_x)_{max}$	zmienia się w zależności od kąta natarcia	zawsze rośnie przy zwiększaniu kąta natarcia	zawsze rośnie przy zmniejszaniu kąta natarcia
164 9	PL080-0126	Maksymalna prędkość lotu w atmosferze, w której dochodzi do gwałtownych zmian prędkości pionowej otaczającego powietrza oznaczana jest:	$V_{RA}$	$V_{NE}$	$V_{NO}$	$V_A$
165 0	PL080-0127	Maksymalna prędkość, przy	$V_A$	$V_{RA}$	$V_{NE}$	$V_{NO}$

		której można jeszcze użyć pełnych wychyleń sterów bez przekroczenia maksymalnego przeciążenia oznaczana jest:				
165 1	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
165 2	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
165 3	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
165 4	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

165 5	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
165 6	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
165 7	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
165 8	PL080-0136	Na jakiej wysokości nad poziomem morza względna	0 m.	100 m	-10 m	17,5 m

		gęstość powietrza jest w atmosferze wzorcowej równa $\sigma = 1$ ?				
165 9	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
166 0	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
166 1	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
166 2	PL080-0141	Największa odległość między górnym i dolnym obrysem profilu	grubość profilu	wysokość profilu	grubość względna profilu	wysokość względna profilu

		(prostopadła do cięciwy) to:				
166 3	PL080-0142	Największa prędkość, z jaką można wykonywać lot w powietrzu spokojnym oznaczana jest:	$V_{NE}$	$V_{NO}$	$V_A$	$V_{RA}$
166 4	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
166 5	PL080-0144	Niestateczność holendrowania to jeden z rodzajów niestateczności:	dynamicznej bocznej	statycznej kierunkowej	dynamicznej poprzecznej	dynamicznej kierunkowej
166 6	PL080-0145	Niestateczność spiralna to jeden z rodzajów niestateczności:	dynamicznej bocznej	statycznej podłużnej	dynamicznej poprzecznej	dynamicznej kierunkowej
166 7	PL080-0146	Niewielkie zwiększenie 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 ' $C_x$ '
166 8	PL080-0147	Oblodzenie powierzchni nośnych powoduje:	zwiększenie prędkości minimalnej	zwiększenie siły nośnej	zmniejszenie prędkości opadania	zmniejszenie siły oporu

166 9	PL080-0148	Obrót płatowca względem osi OX realizowany jest za pomocą:	lotek	usterzenia wysokości	usterzenia kierunku	klap
167 0	PL080-0149	Obrót płatowca względem osi OY realizowany jest za pomocą:	usterzenia wysokości	usterzenia kierunku	klap	lotek
167 1	PL080-0150	Obrót płatowca względem osi OZ realizowany jest za pomocą:	usterzenia kierunku	klap	lotek	usterzenia wysokości
167 2	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
167 3	PL080-0153	Opór indukowany wzrasta, gdy:	maleje wydłużenie płata	wzrasta rozpiętość skrzydła	maleje ciężka profilu	maleje grubość profilu
167 4	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
167 5	PL080-0155	Opór kształtu zależy tylko od kształtu opływającego ciała.	fałsz, opór kształtu zależy również od ustawienia ciała	zawsze prawda	fałsz, opór kształtu nie zależy od kształtu ciała	prawda tylko dla profili lotniczych
167 6	PL080-0157	Opór tarczy profilu lotniczego na użytkowych kątach natarcia jest	laminarnego	burzliwego	turbulentnego	Lilienthala

		najmniejszy w przypadku opływu:				
167 7	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
167 8	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
167 9	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
168 0	PL080-0161	Po przekroczeniu krytycznej prędkości rozbieżności skrętnej skrzydła następuje:	ukręcenie skrzydła	flutter	buffeting	odwrotne działanie lotek
168 1	PL080-0162	Po wychyleniu lotki w górę podczas	moment skręcający skrzydło, który powoduje	moment skręcający skrzydło, który	dodatkowa siła nośna, która	dodatkowa siła nośna, która

		lotu z dużą prędkością powstaje:	wzrost kąta natarcia skrzydła	powoduje zmniejszenie kąta natarcia skrzydła	powoduje tylko ugięcie skrzydła, bez wpływu na skręcenie	powoduje tylko przechylenie, bez wpływu na skręcenie i ugięcie skrzydła
168 2	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
168 3	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
168 4	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
168 5	PL080-0166	Poszerzacze 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
168 6	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 ciężkości geometrycznej i wydłużenia skrzydła $S=l \cdot C_s r$
168 7	PL080-0168	Powodem wyślizgu 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



168 8	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
168 9	PL080-0170	Prędkość brutalnego sterowania 'V <sub>A</sub> ' 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 użytkownika szybowca zgodnie z jego przeznaczeniem
169 0	PL080-0172	Prędkość lotu w burzliwej atmosferze 'V <sub>RA</sub> ' 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 użytkownika szybowca zgodnie z jego przeznaczeniem	maksymalna prędkość, przy której można jeszcze użyć pełnych wychyleń sterów bez przekroczenia maksymalnego przeciążenia
169 1	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
169 2	PL080-0177	Prosta łącząca środek krzywizny noska profilu z ostrzem (spływem) profilu to:	cięciwa geometryczna profilu	cięciwa aerodynamiczna profilu	średnia cięciwa aerodynamiczna	średnia grubość profilu
169 3	PL080-0178	Przeciągnięcie dynamiczne różni się od statycznego tym, że podczas	następuje szybka zmiana kąta natarcia skrzydła	następuje powolna zmiana kąta natarcia skrzydła	szybowiec pozostaje stateczny dynamicznie	szybowiec pozostaje stateczny statycznie

		przeciągnięcia dynamicznego:				
169 4	PL080-0179	Przeciągnięcie statyczne charakteryzuje się:	powolną zmianą kąta natarcia skrzydła	gwałtowną zmianą kąta natarcia skrzydła	zachowywaniem statyczności statycznej	zwiększeniem statyczności statycznej
169 5	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
169 6	PL080-0182	Przesunięcie środka ciężkości do przodu:	zmniejsza szansę korkociągu płaskiego	zwiększa szansę korkociągu płaskiego	ułatwia wprowadzenie w korkociąg	utrudnia wyprowadzenie z korkociągu
169 7	PL080-0183	Przesunięcie środka ciężkości do tyłu:	ułatwia wprowadzenie w korkociąg	utrudnia wprowadzenie w korkociąg	zmniejsza szansę korkociągu płaskiego	ułatwia wyprowadzenie z korkociągu
169 8	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
169 9	PL080-0185	Przy wzroście przechylenia w zakręcie prawidłowym przeciążenie:	wzrasta	maleje	nie zmienia się	przeciążenie nie zależy od przechylenia, tylko od prędkości
170 0	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

170 1	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
170 2	PL080-0188	Punkt na obrysie profilu, który jest położony najdalej w kierunku przeciwnym do kierunku lotu to:	ostrze (spływ) profilu	nosek profilu	tył profilu	czoło profilu
170 3	PL080-0189	Punkt na obrysie profilu, który jest wysunięty najdalej w stronę napływających strug powietrza to:	nosek profilu	ostrze (spływ) profilu	strzałka profilu	czoło profilu
170 4	PL080-0191	Punkt, w którym linia działania wypadkowej siły aerodynamicznej przecina cięciwę profilu to:	środek parcia	środek aerodynamiczny	środek profilu	środek geometryczny
170 5	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

170 6	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
170 7	PL080-0194	Różnicowe wychylenie lotek stosuje się w celu:	zniwelowania momentu oporowego lotek	zwiększenia momentu przechylającego	zmniejszenia momentu zawiasowego lotek	zmniejszenia sił niezbędnych do wychylenia lotek
170 8	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 $Ox$ , $Oy$ , $Oz$
170 9	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
171 0	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
171 1	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

171 2	PL080-0202	Sloty stosuje się w celu:	zwiększenia CZmax	zmniejszenia siły oporu na małych prędkościach	poprawienia sterowności w pełnym zakresie kątów natarcia	poprawienia stateczności w pełnym zakresie kątów natarcia
171 3	PL080-0203	Statecznik pionowy odpowiada głównie za stateczność:	kierunkową	podłużną	poprzączną	pionową
171 4	PL080-0204	Statecznik poziomy odpowiada głównie za stateczność:	podłużną	poprzączną	poziomą	kierunkową
171 5	PL080-0205	Stateczność dynamiczna boczna dotyczy:	odchylania i przechylania	tylko pochylania	tylko przechylania	tylko odchylania
171 6	PL080-0206	Stateczność dynamiczna podłużna dotyczy:	pochylania	przechylania	odchylania	odchylania i przechylania
171 7	PL080-0207	Stateczność dynamiczną boczną można nazwać inaczej:	statecznością holendrowania	statecznością kierunkową	statecznością poprzączną	statecznością dynamiczną podłużną
171 8	PL080-0208	Stateczność statyczna kierunkowa dotyczy:	odchylania	odchylania i przechylania	pochylania	przechylania
171 9	PL080-0209	Stateczność statyczna podłużna dotyczy:	pochylania	przechylania	odchylania	odchylania i przechylania
172 0	PL080-0210	Stateczność statyczna poprzączna dotyczy:	przechylania	odchylania	odchylania i przechylania	pochylania

172 1	PL080-0211	Stosunek drogi S przebytej w czasie t do czasu t to:	prędkość średnia	przyspieszenie średnie	prędkość chwilowa	przyspieszenie chwilowe
172 2	PL080-0212	Stosunek powierzchni nośnej skrzydła do jego rozpiętości S/b, jest to:	średnia cięciwa geometryczna	wydłużenie skrzydła	zbieżność skrzydła	skos skrzydła
172 3	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
172 4	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
172 5	PL080-0215	Szkieletowa profilu to:	linia łącząca środki okręgów wpisanych w obrys profilu lotniczego	linia prosta łącząca nosek profilu z ostrzem (spływem) profilu lotniczego	linia łącząca noski profili płata lotniczego	linia łącząca ostrza profili płata lotniczego
172 6	PL080-0216	Średnie przyśpieszenie kątowe 'ε;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
172 7	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	równoodległy od noska i ostrza (spływu) profilu	który w dużym przedziale zmian kąta natarcia pokrywa się z geometrycznym środkiem profilu

				przecina cięciwę profilu		
172 8	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
172 9	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 (spływu) profilu	który w dużym przedziale zmian kąta natarcia pokrywa się z geometrycznym środkiem profilu
173 0	PL080-0220	Tłumienie zmian parametrów lotu ma wpływ na:	równowagę dynamiczną	równowagę statyczną stałą	równowagę statyczną chwiejną	równowagę statyczną obojętną
173 1	PL080-0221	Trzepotanie usterzeń to inaczej:	buffeting	drżania giętno-skrętne	flutter lotkowy	flutter usterzenia
173 2	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
173 3	PL080-0223	Usterzenie kierunku zaprojektowane jest w celu obracania płatowca względem:	ośi OZ	ośi OX	ośi OY	ośi OX i ośi OY
173 4	PL080-0224	Usterzenie wysokości	ośi OY	ośi OZ	ośi OX	ośi OZ i ośi OX

		zaprojektowane jest w celu obracania płatowca względem:				
173 5	PL080-0225	W celu zlikwidowania momentu oporowego lotek z reguły stosuje się:	różnicowe wychylenie lotek	dotatkowe wychylenia klapo- lotek	wychylenie lotek o dokładnie ten sam kąt	jak najmniejsze wychylenia lotek
173 6	PL080-0226	W codziennym życiu spotykamy się ze stanem równowagi:	- stałej ; - obojętnej; - chwijnej	- stałej ; - chwiejnej; - ruchomej	- stałej ; - obojętnej; - ruchomej	- nieobojętnej; - obojętnej; - chwijnej
173 7	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
173 8	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.
173 9	PL080-0229	W której grupie znajduje się urządzenie, które nie służy do zmniejszania sił, jakie pilot musi	- wyważenie masowe; - klapka wyważająca	- fletner; - trymer	- wyważenie aerodynamiczne; - wyważenie sprężynowe	- wzmacniacz hydrauliczny; - klapka odciążająca



		wywierać na drążek sterowy?				
174 0	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
174 1	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 $\alpha < 0$ przesuwa się wzdłuż cięciwy do przodu, a dla $\alpha > 0$ przesuwa się wzdłuż cięciwy do tyłu	nie przesuwa się wzdłuż cięciwy
174 2	PL080-0232	W profilach samostatecznych, przy wzroście kąta natarcia wypadkowa siła aerodynamiczna:	przesuwa się wzdłuż cięciwy do tyłu	dla $\alpha < 0$ przesuwa się wzdłuż cięciwy do przodu, a dla $\alpha > 0$ przesuwa się wzdłuż cięciwy do tyłu	nie przesuwa się wzdłuż cięciwy	przesuwa się wzdłuż cięciwy do przodu
174 3	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
174 4	PL080-0234	W profilach symetrycznych, przy wzroście kąta natarcia wypadkowa siła aerodynamiczna:	nie przesuwa się wzdłuż cięciwy	przesuwa się wzdłuż cięciwy do przodu	przesuwa się wzdłuż cięciwy do tyłu	dla $\alpha < 0$ przesuwa się wzdłuż cięciwy do przodu, a dla $\alpha > 0$ przesuwa się wzdłuż cięciwy do tyłu

174 5	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
174 6	PL080-0237	W układzie współrzędnych opisującym ruch statku powietrznego podczas lotu oś OX? nazywamy:	osią podłużną	osią poprzeczną	osią pionową	osią poziomą
174 7	PL080-0238	W układzie współrzędnych opisującym ruch statku powietrznego podczas lotu oś OY? nazywamy:	osią poprzeczną	osią pionową	osią poziomą	osią podłużną
174 8	PL080-0239	W układzie współrzędnych opisującym ruch statku powietrznego podczas lotu oś OZ? nazywamy:	osią pionową	osią poziomą	osią podłużną	osią poprzeczną
174 9	PL080-0240	W ustalonym locie pilot wychyla drążek sterowy w prawo. Zakładając,	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 obu lotkach wzrosną o tą samą wartość	siły oporu na obu lotkach zmaleją o tą samą wartość

		że lotki wychyła się o ten sam kąt, prawdziwe będzie stwierdzenie:		siły oporu na drugiej lotce		
175 0	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
175 1	PL080-0242	W wyniku zastosowania na końcówkach skrzydeł tak zwanych wingletów maleje opór:	indukowany	interferencyjny	kształtu	szczelinowy
175 2	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
175 3	PL080-0245	Wartość współczynnika siły nośnej $C_z$ dla krytycznego kąta natarcia $\alpha$ ; $k_r$ przyjmuje wartość maksymalną.	zawsze prawda	zawsze fałsz	prawda tylko dla profili symetrycznych	fałsz tylko dla profili symetrycznych
175 4	PL080-0246	Wartość współczynnika siły oporu $C_x$ dla krytycznego kąta natarcia $\alpha$ ; $k_r$ przyjmuje	zawsze fałsz	zawsze prawda	prawda tylko dla profili symetrycznych	fałsz tylko dla profili symetrycznych

		wartość maksymalną.				
175 5	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
175 6	PL080-0250	Wraz ze wzrostem wysokości gęstość powietrza:	zawsze maleje	zawsze rośnie	nie zmienia się	maleje - jeżeli temperatura maleje, a rośnie – jeżeli temperatura wzrasta
175 7	PL080-0251	Współczynnik przeciążenia "n" w locie nurkowym wynosi:	$n=0$	$n<0$	$n>0$	$n=1$
175 8	PL080-0252	Współczynnik przeciążenia w zakręcie zależy od:	Kąta przechylenia i prędkości lotu	Prędkości lotu	Wielkości oporu	Oporu indukowanego
175 9	PL080-0253	Wychylenie którego urządzenia nie jest sprzężone mechanicznie z wychyleniami powierzchni sterowej?	klapki wyważającej	flettnera	klapki dociążającej	klapka odciążającej
176 0	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
176 1	PL080-0256	Wykres zależności $C_z = f(C_x)$ dla	symetryczny względem osi "Cx"	symetryczny względem osi "Cz"	symetryczny względem środka	nie posiada żadnej symetrii

		profilu symetrycznego jest:			układu współrzędnych	
176 2	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
176 3	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
176 4	PL080-0259	Wykresy jakich zależności dla profilu symetrycznego przechodzą przez środek układu współrzędnych?	$C_z = f(\alpha)$ , $C_m = f(\alpha)$	$C_z = f(\alpha)$ , $C_x = f(\alpha)$	$C_x = f(\alpha)$ , $C_m = f(\alpha)$	$C_z = f(\alpha)$ , $C_z = f(C_x)$
176 5	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 $C_z = f(C_x)$
176 6	PL080-0261	Wznios skrzydeł stosowany jest w celu:	zwiększenia stateczności poprzecznej szybowca	zwiększenia doskonałości szybowca	poprawienia sterowności poprzecznej szybowca	zmniejszenia oporu indukowanego szybowca
176 7	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

176 8	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”..
176 9	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
177 0	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
177 1	PL080-0269	Zdolność do zmiany stanu ustalonego lotu pod wpływem wychylenia odpowiedniego steru nazywamy	sterownością	statecznością statyczną	statecznością dynamiczną	stabilnością
177 2	PL080-0270	Zewnętrzna kompensacja aerodynamiczna steru odbywa się poprzez zastosowanie:	dotychczasowej powierzchni sterowej przed osią obrotu steru	klapki dociążającej	klapki odciążającej	flettnera

177 3	PL080-0271	Zjawisko odwrotnego działania lotek polega na:	skręceniu skrzydła spowodowanym wychyleniem lotki	powstawaniu drgań samowzbudnych	powstawaniu buffetingu	krzyżowym połączeniu napędu lotek
177 4	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
177 5	PL080-0273	Zwichrzenie aerodynamiczne skrzydła charakteryzuje się tym, że:	na końcówkach skrzydeł stosuje się profile, na których oderwanie strug dla $\alpha$ ; kryt jest mniej intensywne	cięciwy profilów 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
177 6	PL080-0274	Zwichrzenie geometryczne skrzydła charakteryzuje się tym, że:	cięciwy 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
177 7	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
177 8	PL080-0276	Zwiększanie kąta natarcia $\alpha$ ; $\alpha >$ ; $\alpha$ ; kr powoduje:	zwiększanie "Cx" oraz zmniejszanie "Cz"	zwiększanie "Cz" oraz zmniejszanie "Cx"	zwiększanie "Cx" oraz "Cz"	zmniejszanie "Cx" oraz "Cz"
177 9	PL080-0282	Co to za zasada?: „W tunelu przez który przepływa powietrze iloczyn pola przekroju i prędkości	zasada ciągłości ruchu	zasada Bernouli'ego	prawo Bernouli'ego	zasada zachowania pędu

		powietrza jest stały $S \cdot v = \text{const}$ "				
178 0	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
178 1	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.
178 2	PL080-0286	Dla opisanie ruchów statku powietrznego (samolotu, śmigłowca, szybowca etc) w przestrzeni stosowany jest układ osi	x	y	z	nie ma oznaczenia



		współrzędnych x-y-z. Jakie oznaczenie nosi oś podłużna?				
178 3	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.
178 4	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
178 5	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.

178 6	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.
178 7	PL080-0292	Jak zachowuje się szkodliwy opór przy wzroście prędkości lotu?	Wzrasta z kwadratem prędkości.	Pozostaje stały.	Maleje proporcjonalnie do odwrotności prędkości.	Waha się.
178 8	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.
178 9	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.
179 0	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.
179 1	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

179 2	PL080-0307	Lot odbywa się na kącie natarcia, dla którego współczynnik siły oporu Cx ma wartość minimalną: $\alpha = \alpha_{\min}$ . W wyniku niewielkiego zwiększenia kąta natarcia:	stosunek Cz/Cx wzrośnie	stosunek Cz/Cx zmaleje	stosunek Cz/Cx nie zmieni się	doskonałość płatowca nie zmieni się
179 3	PL080-0308	Lot odbywa się na kącie natarcia, dla którego współczynnik siły oporu Cx ma wartość minimalną: $\alpha = \alpha_{\min}$ . W wyniku niewielkiego zwiększenia kąta natarcia:	doskonałość płatowca wzrośnie	doskonałość płatowca zmaleje	doskonałość płatowca nie zmieni się	stosunek Cz/Cx zmaleje
179 4	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
179 5	PL080-0373	Aby wyprowadzić samolot z wyslizgu 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

179 6	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
179 7	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 Bernouli’ego	prawo Bernouli’ego	zasada zachowania pędu
179 8	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 Bernouli’ego	zasada ciągłości ruchu	zasada zachowania energii przepływu	zasada zachowania ciśnienia przepływu zamkniętego
179 9	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.

180 0	PL080-0381	Czy sprawność "h" śmigła nieprzystawialnego może przyjmować wartość zerową? Jeżeli tak, to w jakim przypadku?	- śmigło się obraca, a samolot ma prędkość $\neq 0$ ; - na prędkości lotu $\neq 0$ ; tak dużej, że śmigło nie daje już ciągu	tylko wtedy, gdy śmigło się obraca, a samolot ma prędkość $\neq 0$	tylko na prędkości lotu $\neq 0$ ; tak dużej, że śmigło nie daje już ciągu	h nie może przyjmować wartości zerowej
180 1	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
180 2	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.
180 3	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.
180 4	PL080-0390	Jak zachowuje się szkodliwy opór przy wzroście prędkości lotu?	Wzrasta z kwadratem prędkości.	Pozostaje stały.	Maleje proporcjonalnie do odwrotności prędkości.	Waha się.

180 5	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.
180 6	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.
180 7	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.
180 8	PL080-0396	Jak zmienia się prędkość minimalna i prędkość maksymalna lotu poziomego wraz ze wzrostem wysokości lotu?	&epsilon;min rośnie&epsilon;max maleje	&epsilon;min rośnie&epsilon;max maleje	&epsilon;min maleje&epsilon;max maleje	&epsilon;min maleje&epsilon;max rośnie
180 9	PL080-0402	Jakie zmiany położenia będą odpowiedzialne za wywoływanie momentu giroskopowego zespołu napędowego?	- pochylanie; - odchylenie	- pochylanie; - przechylenie	- odchylenie; - przechylenie	- rozpędzanie; - hamowanie

181 0	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
181 1	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
181 2	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
181 3	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
181 4	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

181 5	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
181 6	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
181 7	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
181 8	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
181 9	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 $\lambda=1$
182 0	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 $\nu=0$



182 1	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 $\lambda=0$
182 2	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 $\alpha=0^\circ$
182 3	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 posuw $\lambda=1$
182 4	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
182 5	PL080-0424	Które rozwiązanie konstrukcyjne nie służy do kompensacji zaśmigłowego	kompensacja aerodynamiczna steru kierunku	stała klapka wyważająca na sterze kierunku	odchylenie płaszczyzny usterzenia kierunku z płaszczyzny samolotu	zastosowanie profilu niesymetrycznego na usterzeniu kierunku

		momentu kierunkowego?				
182 6	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 džul [J]	- iloczyn ilości wykonanej pracy i czasu jej wykonywania- jednostka džul [J]
182 7	PL080-0426	Który opis wielkości fizycznej charakteryzuje wykonaną pracę?	- iloczyn siły i drogi- jednostka džul [J]	- iloraz siły i drogi- jednostka džul [J]	- iloczyn siły i drogi- jednostka wat [W]	- iloraz siły i drogi- jednostka wat [W]
182 8	PL080-0427	Lot odbywa się na kącie natarcia, dla którego współczynnik siły oporu Cx ma wartość minimalną: $\alpha; = \alpha; Cx$ min. W wyniku niewielkiego zwiększenia kąta natarcia:	stosunek Cz/Cx wzrośnie	stosunek Cz/Cx zmaleje	stosunek Cz/Cx nie zmieni się	doskonałość płatowca nie zmieni się
182 9	PL080-0428	Lot odbywa się na kącie natarcia, dla którego współczynnik siły oporu Cx ma wartość minimalną: $\alpha; = \alpha; Cx$ min. W wyniku niewielkiego zwiększenia kąta natarcia:	doskonałość płatowca wzrośnie	doskonałość płatowca zmaleje	doskonałość płatowca nie zmieni się	stosunek Cz/Cx zmaleje

183 0	PL080-0429	Miarą stateczności statycznej jest pochodna $M_x = dM/dx$ , zwana „pochodną momentu $M$ względem zmiennej $x$ ”. Jaki znak pochodnej określa niestateczność?	Dodatni (+)	Ujemny (-)	Znak nie ma znaczenia.	Zależy od zmiennej $x$ .
183 1	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
183 2	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
183 3	PL080-0433	Moment giroskopowy od zespołu napędowego zanika, gdy ustaje:	prędkość kątowa zmian	przyśpieszenie kątowe zmian	przyśpieszenie dośrodkowe zmian	przyśpieszenie odśrodkowe zmian
183 4	PL080-0434	Moment odchylający samolot wywołany działaniem na usterzeniu siły aerodynamicznej wytworzonej przez niesymetryczny	kierunkowym momentem zaśmigłowym	momentem oporowym	momentem giroskopowym	momentem mimośrodowym

		opływ zaśmigłowy nazywamy:				
183 5	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
183 6	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
183 7	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”
183 8	PL080-0439	Największą doskonałość podczas lotu ślizgowego w powietrzu spokojnym ma samolot lecący z prędkością:	optymalną	minimalną	Mc Credy’ego	ekonomiczną
183 9	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
184 0	PL080-0445	Objawem przejścia samolotu do lotu w fazie przeciągnięcia jest zazwyczaj:	-występowanie drgań samolotu lub sterów; - samoczynne zwiększanie pochylenia	-występowanie drgań samolotu lub sterów; -samoczynne zwiększanie	-zmniejszanie prędkości opadania; - samoczynne zwiększanie	-samoczynne zwiększanie pochylenia; -

				prędkości postępowej	prędkości postępowej	zmniejszanie prędkości opadania
184 1	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
184 2	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
184 3	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
184 4	PL080-0455	Podczas odchylenia samolotu moment giroskopowy zespołu napędowego:	powoduje pochylanie	powoduje dodatkowe odchylenie	nie powoduje istotnych zmian	powoduje przechylenie
184 5	PL080-0456	Podczas pochylania samolotu moment giroskopowy zespołu napędowego:	powoduje odchylenie	powoduje przechylenie	powoduje dodatkowe pochylanie	nie powoduje dodatkowych zmian
184 6	PL080-0457	Podczas podchodzenia do lądowania na samolocie z	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

		przestawianym skokiem śmigła:				
184 7	PL080-0458	Podczas próby silnika przed startem (&nu;=0) posuw jest:	równy zero	większy od zera	mniejszy od zera	równy Y
184 8	PL080-0459	Podczas przechylenia samolotu moment giroskopowy zespołu napędowego:	nie powoduje istotnych zmian	powoduje odchylenie	powoduje pochylanie	powoduje dodatkowe przechylenie
184 9	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
185 0	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.

185 1	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
185 2	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
185 3	PL080-0467	Przecignięcie dynamiczne różni się od statycznego tym, że podczas przecignięcia dynamicznego:	następuje szybka zmiana kąta natarcia skrzydła	następuje powolna zmiana kąta natarcia skrzydła	samolot jest stateczny dynamicznie	samolot jest stateczny statycznie
185 4	PL080-0468	Przecignięciem 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
185 5	PL080-0470	Przyrost momentu pochylającego samolot $\Delta M'$ powstały w wyniku wychylenia drążka wynosi $\Delta M = \Delta P_z h$ , gdzie:	$I_H$ – odległość między środkiem ciężkości samolotu i środkiem aerodynamicznym usterzenia poziomego; $\Delta P_Z H$ – przyrost siły nośnej na usterzeniu wysokości	$I_H$ – odległość między środkiem aerodynamicznym skrzydła i środkiem aerodynamicznym usterzenia poziomego; $\Delta P_Z H$ – przyrost siły nośnej na usterzeniu wysokości	$I_H$ – odległość między środkiem aerodynamicznym skrzydła i środkiem aerodynamicznym usterzenia poziomego; $\Delta P_Z H$ – przyrost siły aerodynamicznej na usterzeniu wysokości	$I_H$ – odległość między środkiem ciężkości samolotu i środkiem aerodynamicznym usterzenia poziomego; $\Delta P_Z H$ – przyrost siły aerodynamicznej na usterzeniu wysokości
185 6	PL080-0471	Rozpatrując stateczność samolotu w	środek ciężkości samolotu	środek aerodynamiczny płata	środek aerodynamiczny samolotu	środek równowagi obojętnej samolotu

		układzie współrzędnych OXYZ zakładamy, że wszystkie trzy osie układu przechodzą przez:				
185 7	PL080-0472	Samolot leci w poziomie na prędkości ekonomicznej. W celu ustaleniu lotu poziomego z prędkością minimalną należy:	-zwiększyć kąt natarcia-zwiększyć moc silnika	-zwiększyć kąt natarcia-nie zmieniać mocy silnika	-zwiększyć kąt natarcia-zmniejszyć moc silnika	-nie zmieniać kąta natarcia-zmniejszyć moc silnika
185 8	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
185 9	PL080-0474	Samolot w fazie autorotacji charakteryzuje się:	niestatecznością statyczną poprzeczną	zwiększoną statecznością statyczną poprzeczną	zmniejszoną statecznością statyczną poprzeczną	statecznością statyczną poprzeczną obojętną
186 0	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
186 1	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	odległość jaką przebędzie samolot podczas jednego obrotu śmigła ustawionego na kącie	odległość jaką przebędzie samolot podczas jednego obrotu śmigła ustawionego na kącie natarcia równym



				natarcia &alpha;&lt;0°	natarcia &alpha;&gt;0°	kącie nastawienia &alpha;=β
186 2	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 równym kącie nastawienia $\alpha=\beta$	droga jaką przebędzie wybrany punkt na jednym z profili śmigła podczas jednego pełnego obrotu śmigła
186 3	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 $\lambda=0$
186 4	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
186 5	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
186 6	PL080-0484	Stateczność dynamiczna	- rozkładu mas na samolocie; - wielkości	- rozkładu mas na samolocie; - wielkości	- wielkości statecznika	- wielkości usterzenia pionowego; -

		podłużna zależy głównie od:	statecznika poziomego;- odległości środka aerodynamicznego usterzenia poziomego od środka ciężkości samolotu	statecznika poziomego; - wielkości usterzenia pionowego	poziomego; - wielkości usterzenia pionowego; - odległości środka aerodynamicznego usterzenia poziomego od środka ciężkości samolotu	odległości środka aerodynamicznego usterzenia poziomego od środka ciężkości samolotu; - rozkładu mas na samolocie
186 7	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
186 8	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
186 9	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
187 0	PL080-0488	Stateczność statyczna poprzeczna zależy głównie od:	- kąta wzniosu skrzydła; - wielkości usterzenia pionowego; - układu	- kąta wzniosu skrzydła; - wielkości usterzenia pionowego; -	- wielkości usterzenia pionowego; - położenia środka ciężkości samolotu; -	- położenia środka ciężkości samolotu; - układu grzbietopłata

			grzbietopłata lub dolnopłata	położenia środka ciężkości samolotu	układu grzbietopłata lub dolnopłata	lub dolnopłata; - kąta wzniosu skrzydła
187 1	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
187 2	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
187 3	PL080-0495	Stosunek pracy wykonanej przez śmigło do mocy pobieranej przez śmigło od silnika nazywamy:	sprawnością śmigła	posuwem śmigła	poślizgiem śmigła	skokiem śmigła
187 4	PL080-0496	Stosunek prędkości lotu 'ν;' do prędkości obwodowej danego przekroju śmigła "u" nazywamy:	posuwem	poślizgiem geometrycznym	poślizgiem aerodynamicznym	skokiem śmigła
187 5	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	być zwichrzone geometrycznie tak, aby kąt natarcia poszczególnych przekrojów malał w	być zwichrzone geometrycznie tak, aby kąt natarcia poszczególnych przekrojów był

				w miarę oddalania się od osi obrotu	miarę oddalania się od osi obrotu	zbliżony do krytycznego kąta natarcia
187 6	PL080-0498	W celu wyprowadzenia samolotu z fazy autorotacji należy w kolejności:	-wychylić ster kierunku w stronę przeciwną do kierunku przechylania; - odepchnąć drążek sterowy	-wychylić ster kierunku w stronę przeciwną do kierunku przechylania; - pociągnąć drążek sterowy	-wychylić lotki w stronę przeciwną do kierunku przechylania; - pociągnąć drążek sterowy	-wychylić lotki w stronę przeciwną do kierunku przechylania; - odepchnąć drążek sterowy
187 7	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
187 8	PL080-0500	W celu wyprowadzenia samolotu z korkociągu należy w kolejności:	-wychylić ster kierunku w stronę przeciwną do kierunku przechylania; - odepchnąć drążek sterowy; -po ustaniu obrotów rozpędzić samolot i wyprowadzić z lotu nurkowego	-wychylić ster kierunku w stronę przeciwną do kierunku przechylania; - pociągnąć drążek sterowy; -po ustaniu obrotów rozpędzić samolot i wyprowadzić z lotu nurkowego	-wychylić lotki w stronę przeciwną do kierunku przechylania; - pociągnąć drążek sterowy; -po ustaniu obrotów rozpędzić samolot i wyprowadzić z lotu nurkowego	-wychylić lotki w stronę przeciwną do kierunku przechylania; - odepchnąć drążek sterowy; -po ustaniu obrotów rozpędzić samolot i wyprowadzić z lotu nurkowego
187 9	PL080-0504	W celu zmniejszenia pochylecia 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

188 0	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”
188 1	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”
188 2	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
188 3	PL080-0509	W jakim dokumencie zawarte są informacje o osiągnięciach statku powietrznego (śmigłowca, samolotu etc)?	W instrukcji użytkownika w locie.	W technicznym opisie obsługi.	W biuletynach bezpieczeństwa IKCSP.	W rozporządzeniach Urzędu Lotnictwa Cywilnego.
188 4	PL080-0510	W przypadku, gdy kąt natarcia śmigła jest równy kątowi nastawienia łopat 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 $S = 0$
188 5	PL080-0511	W spokojnym powietrzu, optymalny kąt toru lotu ślizgowego z wyłączonym silnikiem $\epsilon$ ,	pozostaje niezmienny	wzrasta	maleje	zmienia się i można go odczytać wykreślając biegunową samolotu

		podczas wzrostu ciężaru samolotu:				
188 6	PL080-0512	W ustalonym locie poziomym prostoliniowym współczynnik obciążenia samolotu n wynosi:	n=1	n=0	0<n<1	n>1
188 7	PL080-0513	W ustalonym zakręcie współczynnik obciążenia samolotu n wynosi:	n>1	n=1	n=0	0<n<1
188 8	PL080-0514	W wyniku niewielkiego zwiększania kąta natarcia $\alpha;=\alpha;$ optymalne :	procentowe zwiększenie Cx będzie większe od procentowego zwiększenia Cz	procentowe zwiększenie Cz będzie większe od procentowego zwiększenia Cx	procentowe zwiększenie Cx będzie takie same jak procentowe zwiększenia Cz	doskonałość profilu nieznacznie wzrośnie
188 9	PL080-0515	W wyniku niewielkiego zwiększania kąta natarcia $\alpha;=\alpha;$ optymalne :	stosunek Cz/Cx zmaleje	stosunek Cz/Cx wzrośnie	stosunek Cz/Cx nie zmieni się	doskonałość profilu nieznacznie wzrośnie
189 0	PL080-0516	W wyniku niewielkiego zwiększania kąta natarcia $\alpha;=\alpha;$ optymalne :	doskonałość profilu zmaleje	doskonałość profilu wzrośnie	doskonałość profilu nie zmieni się	stosunek Cz/Cx wzrośnie

189 1	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
189 2	PL080-0520	Wychyleniu klap 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	- tylko wzrost $C_z$ i doskonałości samolotu
189 3	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
189 4	PL080-0524	Z jaka właściwością związany jest spadek prędkości powietrza w warstwie przyściennej profilu lotniczego	lepkością powietrza	gęstością powietrza	bezwładnością powietrza	chwiejnością powietrza
189 5	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 skoku śmigła
189 6	PL080-0527	Zaleca się, aby zmiana mocy ze startowej na nominalną (śmigło	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

		o przestawianym skoku) odbywała się w następujący sposób:				
189 7	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
189 8	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
189 9	PL080-0530	Zwicherung aerodynamiczne płata charakteryzuje się tym, że:	na końcówkach płata stosuje się profile, na których oderwanie strug dla $\alpha$ ;kryt jest mniej intensywne	ciężki profil 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
190 0	PL080-0531	Zwicherung geometryczne płata charakteryzuje się tym, że:	ciężki 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
190 1	PL080-0532	Zwiększenie obciążenia	- wydłużenie długości startu i lądowania- wzrost	- skrócenie długości startu i lądowania-	- wydłużenie długości startu i lądowania-	- wydłużenie długości startu i lądowania-



		jednostkowego powierzchni powoduje:	prędkości minimalnej- spadek maksymalnej prędkości wznoszenia	wzrost prędkości minimalnej- spadek maksymalnej prędkości wznoszenia	spadek prędkości minimalnej- spadek maksymalnej prędkości wznoszenia	wzrost prędkości minimalnej- wzrost maksymalnej prędkości wznoszenia
190 2	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
190 3	PL090-0002	Pilot zmienia ustawienie częstotliwości radiostacji gdy:	W przestrzeni kontrolowanej: gdy otrzymał polecenie organu kontroli ruchu lotniczego. W przestrzeni niekontrolowanej: gdy zamierza wejść w przestrzeń innej właściwej terytorialnie służby ruchu lotniczego lub gdy otrzymał polecenie służby, u której obecnie pozostaje na łączności.	Uzna, że powinien zmienić częstotliwość odpowiednią do trasy	Występują zakłócenia na częstotliwości podstawowej	Nie ma odpowiedzi na pierwsze wywołanie.
190 4	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
190 5	PL090-0004	Literę "O" wymawia się jako:	Oscar	Ontario	Oklahoma	Ohio

190 6	PL090-0005	Literę „F” wymawia się jako:	Foxtrot	Fox	Frank	Florida
190 7	PL090-0006	Literę „R” wymawia się jako:	Romeo	Radio	Roger	Rover
190 8	PL090-0007	Literowanie stosujemy m.in. podczas przekazywania:	Znaku wywoławczego innego niż oznacznik linii lotniczej, niektórych skrótów i słów trudnych.	Chcemy umożliwić zapisanie treści depezy	Nie jest istotne tempo nadawania w małym natężeniu ruchu lotniczego	W korespondencji występują więcej niż dwie nazwy punktów meldunkowych
190 9	PL090-0008	Łączność radiotelefoniczna w lotnictwie służy do:	Wzajemnego komunikowania się personelu latającego i naziemnego	Przekazywania poleceń pilotom przez kontrolera wieży	Przekazywania wyłącznie informacji handlingowych pilotom przez uprawnione osoby	Komunikowania się kontrolera wieży z obsługą naziemną lotniska
191 0	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
191 1	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
191 2	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
191 3	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
191 4	PL090-0013	System pracy sieci radiotelefonicznej w lotnictwie to:	System Simplex	System Duplex (dupleks)	System Półdupleks	System konferencyjny

191 5	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
191 6	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 sformułowaniem „Roger” lub „Zrozumiałem”	Nie wymaga potwierdzenia	Pilot decyduje o sposobie potwierdzenia odebrania korespondencji
191 7	PL090-0016	Wywołanie w niebezpieczeństwie powinno zawierać co najmniej:	Trzykrotne wywołanie MAYDAY, 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
191 8	PL090-0017	Znak wywoławczy SP-AHN można skrócić do:	SHN	HN	AHN	SN

191 9	PL090-0018	Nadawanie „na ślepo” to:	Procedura specjalna w przypadku braku odbioru ze stacji, z którą chcemy się skomunikować polegająca na dwukrotnym przekazaniu treści depeszy 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
192 0	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
192 1	PL090-0044	Rodzaj emisji stosowany w lotniczej łączności VHF to:	A3E	J3F	A2A	A1N
192 2	PL090-0045	Jeśli stacja pokładowa utraciła łączność ze stacją naziemną właściwą dla obszaru, w którym się znajduje to:	Powinna nadawać „na ślepo” na częstotliwości pracy stacji naziemnej	Włączyć odbiornik	powinna przerwać nadawanie ze względu na możliwość zakłócania innych stacji	Powinna nadawać na innej dowolnej częstotliwości
192 3	PL090-0046	Międzynarodową lotniczą częstotliwością w niebezpieczeństwie dla radiotelefonii jest:	121,500 MHz	120,100 MHz	124,500 MHz	123,450 MHz

192 4	PL090-0047	W języku polskim liczbę 1 w lotniczej łączności radiotelefonicznej wymawia się jako:	JEDEN, a w warunkach słyszalności innej niż bardzo dobra - JEDYNKA	Raz	Jeden	Pierwszy
192 5	PL090-0048	Sygnalem radiotelefonicznym w lotnictwie informującym o niebezpieczeństwie jest:	MAYDAY	PAN PAN	BREAK BREAK	REPORT
192 6	PL090-0049	W łączności radiotelefonicznej stosowanie skróconych znaków wywoławczych przez stację pokładową jest:	Dozwolone po wywołaniu jej w ten sposób przez stację naziemną	Zabronione	Obowiązkowe	Zawsze dozwolone
192 7	PL090-0050	Główna częstotliwość radiowa to:	Podstawowa częstotliwość do łączności z organem ATS	123,450 MHz	Częstotliwość w niebezpieczeństwie	118,000 MHz
192 8	PL090-0051	Transmisja stacji naziemnej do statku powietrznego wykonującego operację startu lub końcowej części podejścia :	Może być kierowana tylko ze względów bezpieczeństwa	Może być kierowana zawsze	Nie może być kierowana nigdy	Nie istnieją regulacje w tym zakresie
192 9	PL090-0052	Do łączności typu powietrze-powietrze	123,450 MHz	243,000 MHz	136,000 MHz	118,000 MHz

		przeznaczona jest częstotliwość:				
193 0	PL090-0053	Przyrostek znaku wywoławczego „KONTROLA” oznacza:	Kontrolę obszaru	Kontrolę zbliżania	Kontrolę lotniska	Kontrolę ruchu naziemnego
193 1	PL090-0054	W polskiej przestrzeni powietrznej dopuszczalna separacja między kanałami radiowymi w łączności radiotelefonicznej VHF to:	8,33/25 kHz	25/83,3 kHz	50/100 kHz	25/50 kHz
193 2	PL090-0055	Skrót RMZ oznacza:	Strefę obowiązkowej łączności radiowej	Strefę ruchu lotniskowego	Strefę ograniczonego ruchu	Strefę kontroli radarowej
193 3	PL090-0056	Zmiana znaku wywoławczego przez statek powietrzny:	Jest dozwolona na polecenie organu kontroli ruchu lotniczego	Jest bezwzględnie zakazana	Jest zawsze dozwolona	Jest dozwolona na prośbę pilota statku powietrznego
193 4	PL090-0057	Cywilna służba ruchoma lotnicza wykorzystuje do łączności głosowej w paśmie VHF zakres częstotliwości radiowych:	118-136,975 MHz	108-117,975 MHz	108-117,975 kHz	118-136,975 kHz
193 5	PL090-0058	Przykładem wiadomości rozsyłanej przez	ATIS	AIP	NOTAM	AFTN

		lotniczą służbę rozgłaszania jest nadawanie komunikatu:				
193 6	PL090-0059	Wymiana korespondencji w sytuacjach naglących może odbywać się:	Na częstotliwości, na której została rozpoczęta, na częstotliwości 121,5 MHz, a w razie potrzeby na dowolnej dostępnej częstotliwości	Tylko na częstotliwości niebezpieczeństwa	Tylko na częstotliwości, na której została rozpoczęta bez możliwości jej zmiany	Na dowolnie wybranej częstotliwości
193 7	PL090-0061	Podczas kontroli stacji radiowej stosuje się skalę słyszalności:	5 stopniową	4 stopniową	3 stopniową	10 stopniową
193 8	PL090-0062	Urządzenie łączności radiowej na lotnisku, które nie zapewnia służb ruchu lotniczego, stosuje znak wywoławczy zawierający przyrostek:	RADIO	WIEŻA	INFORMACJA	KONTROLA
193 9	PL090-0063	Korespondencja radiotelefoniczna pomiędzy stacją naziemną a stacją pokładową odbywa się w języku:	Zwykle stosowanym przez stację naziemną lub angielskim	Tylko angielskim	Dowolnym, w zależności od preferencji stacji pokładowej	Tylko zwykle stosowanym przez stację naziemną
194 0	PL090-0064	Jeśli operator radiostacji popełni błąd podczas nadawania, to	POPRAWIAM	NIEPRAWIDŁOWO	POWTARZAM	POMIŃ

		będzie wypowiedzieć wyrażenie:				
194 1	PL090-0065	We frazeologii lotniczej wyrażenie „TAK BĘDZIE” oznacza:	Zrozumiałem twoją depezę i będę stosować się do niej	Tak	Skończyłem nadawanie i oczekuję odpowiedzi	Zezwala się na kontynuowanie lotu w określonych warunkach
194 2	PL090-0066	Jeśli wykorzystywane są częstotliwości VHF z separacją 8,33 kHz to do identyfikacji kanału należy stosować:	6 cyfr	5 cyfr	4 cyfry	3 cyfry
194 3	PL090-0067	Fale radiowe z zakresu VHF:	Rozchodzą się prawie prostoliniowo i ulegają rozpraszaniu i tłumieniu w troposferze	Ulegają dyfrakcji i tłumieniu w jonosferze	Ulegają odbiciu od jonosfery i tłumieniu przez powierzchnię ziemi	Ulegają dużej dyfrakcji i odbiciu od jonosfery
194 4	PL090-0068	W lotniczej łączności radiotelefonicznej stosowane są najczęściej anteny o charakterystyce:	Dookólnej	Kierunkowej	Fazowej	Obrotowej
194 5	PL090-0069	W lotniczej łączności radiotelefonicznej stosowana jest modulacja:	Amplitudy	Fazy	Impulsowo-kodowa	Częstotliwości
194 6	PL090-0070	Informację o poziomie lotu FL 240 należy nadać w następujący sposób:	POZIOM LOTU DWA CZTERY ZERO	POZIOM LOTU DWADZIEŚCIA CZTERY ZERO	POZIOM LOTU DWIEŚCIE CZTERDZIEŚCI	FL DWA CZTERY ZERO



194 7	PL090-0071	W lotniczej łączności radiotelefonicznej literę Q wymawia się jako:	Kebek	Kju	Kłoter	Kłejker
194 8	PL090-0072	W lotniczej łączności radiotelefonicznej stosowane są anteny o polaryzacji:	Pionowej	Biegunowej	Kołowej	Poziomej
194 9	PL090-0073	W lotniczej łączności radiotelefonicznej literę B wymawia się jako:	BRAVO	BETA	BARBARA	BROWN
195 0	PL090-0074	Wymianę korespondencji radiotelefonicznej stacja odbiorcza zakańcza przez:	Nadanie swojego sygnału wywoławczego	nadanie sygnału wywoławczego stacji nadawczej	potwierdzenie odbioru transmisji	Nadanie sygnału ODBIÓR
195 1	PL090-0075	Nadawanie wiadomości dotyczących żeglugi powietrznej, które nie są adresowane do określonej stacji to:	Rozgłaszanie	łączność powietrze-powietrze	łączność w kierunku powietrza	łączność powietrze – ziemia
195 2	PL090-0076	Do identyfikacji stacji lotniczej w ruchomej służbie lotniczej są używane:	Nazwa lokalizacji i nazwa właściwego organu lub służby	Wskaźnik lokalizacji	Oznacznik telefoniczny	Adres AFTN

195 3	PL090-0077	Spośród poniższych depesz najniższą kategorię pierwszeństwa posiada:	Depesza meteorologiczna	Depesza dotycząca bezpieczeństwa lotów	Depesza pilna	Depesza o niebezpieczeństwie
195 4	PL090-0078	Zasięg radiowy stacji lotniczej zależy przede wszystkim od:	Wysokości anteny nadawczej	Mocy nadajnika	Typu anteny	Częstotliwości radiowej
195 5	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.
195 6	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.
195 7	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.

195 8	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
195 9	PL099-0005	Częstotliwość pomocnicza dla kanału 121.5 MHz to:	123.1 MHz	101,5 MHz	500 kHz	2128 kHz
196 0	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
196 1	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.
196 2	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.

196 3	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
196 4	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
196 5	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
196 6	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
196 7	PL099-0013	Do prowadzenia lotniczej korespondencji radiowej niezbędne jest posiadanie:	świadczenia radiooperatora w służbie lotniczej	licencji członka personelu lotniczego	nie jest wymagane posiadanie żadnego dokumentu	obywatelstwa Rzeczypospolitej Polskiej
196 8	PL099-0014	Do zestawu pierwszej pomocy	podręcznik pierwszej pomocy i zestaw sygnałów zgodny z Aneks 12 ICAO	jedynie podręcznik pierwszej pomocy	podręcznik pierwszej pomocy i pełny tekst Aneksu 6 ICAO	Aneks 12 ICAO

		powinien być dołączony:	(„ground-air visual signal code for use by survivors”)			
196 9	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
197 0	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
197 1	PL099-0017	Gdy w czasie lotu rzeczywista ilość paliwa użytecznego w zbiornikach samolotu jest mniejsza od ostatecznej rezerwy paliwa, dowódca statku	zgłosić sytuację awaryjną	zamówić paliwo na lotnisku lądowania	natychmiast lądować w terenie przygodnym	porozumieć się z przewoźnikiem lub dysponentem statku powietrznego

		powietrznego powinien:				
197 2	PL099-0018	Lądowanie na spadochronie ratowniczym powinno odbywać się:	Z wiatrem	Pod wiatr	Bokiem do wiatru	Ustawienie ciała nie ma żadnego znaczenia
197 3	PL099-0019	Spadochron ratowniczy otwierany jest za pomocą:	Uchwytu wyzwalającego	Liny otwierającej	Automatu spadochronowego	ładunku pirotechnicznego
197 4	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
197 5	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.
197 6	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
197 7	PL099-0024	Po lądowaniu, jeśli czasu ciągnie pilota po ziemi powinien on:	Zgasić czaszę za pomocą ściągania dolnych linek	Zgasić czaszę za pomocą ściągania górnych linek	Złapać się czegokolwiek	Nic nie robić, czasza opadnie sama

197 8	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
197 9	PL099-0026	Okres ważności ułożenia spadochronu ratowniczego wynosi	120 dni jeżeli jego instrukcja nie stanowi inaczej	30 dni	120 dni	180 dni
198 0	PL099-0027	Plomba na spadochronie zawiera datę :	Ważności ułożenia spadochronu	ułożenia spadochronu	Produkcji spadochronu	wietrzenia spadochronu
198 1	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
198 2	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
198 3	PL099-0030	Czy wskazane jest przed lotem	Tak- szczególnie istotne informacje to minimalna	Nie jest to konieczne - z każdym	Nie jest to konieczne – wszystkie	Tak – właściwości spadochronu mogą

		zapoznanie się z właściwościami spadochronu który jest do dyspozycji?	wysokość skoku przy różnych prędkościach i różnych konfiguracjach lotu, maksymalne prędkości użycia i dopuszczalny ciężar pilota	spadochronem można wyskoczyć z tej samej wysokości a na prędkość lotu nie mamy wpływu podczas sytuacji przymusowej	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	być inne przy różnej wilgotności powietrza
198 4	PL099-0031	Czy wysokość skoku ratowniczego jest zależna od prędkości lotu poziomego	Tak- spadochrony zawsze napełniają się zawsze na podobnym odcinku, niezależnie od prędkości. Przy większej prędkości poziomej napełnienie następuje w krótszym czasie - ma to bezpośredni związek z mniejszą utratą wysokości	Nie – spadochrony napełniają się zawsze na tym samym odcinku. Prędkość pozioma podczas otwarcia ma jedynie wpływ na czas otwarcia i przeciążenie	Nie –aby spadochron zaczął się poprawnie napełniać pilot i tak musi przejść do spadania pionowego	Tak – podczas większej prędkości pilot spada wolniej i spadochron zdąży otworzyć się wyżej
198 5	PL099-0032	Który z wymienionych Aneksów Konwencji Chicagowskiej dotyczy badania wypadków i incydentów lotniczych	Aneks 13	Aneks 11	Aneks 12	Aneks 14
198 6	PL099-0033	Lotniskowe pojazdy pożarnicze są malowane na kolor:	zielonożółty lub czerwony	pomarańczowy	biały	wyłącznie czerwony
198 7	PL099-0034	Na użytkowanie samolotu poza	nie można zezwolić	Prezes ULC	dowódca statku powietrznego	Minister Infrastruktury



		ograniczeniami wyznaczonymi w głównym wykazie wyposażenia minimalnego (Master Minimum Equipment List - MMEL) może zezwolić:				
198 8	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
198 9	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
199 0	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

199 1	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
199 2	PL099-0039	Obowiązek bezpiecznej eksploatacji statku powietrznego nałożony jest na użytkownika statku powietrznego w:	Prawie lotniczym	PL - 2	JAR-ach	PL - 6
199 3	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
199 4	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
199 5	PL099-0042	Osobę zatrzymaną na pokładzie statku powietrznego podejrzaną o	Organom Policji lub Straży Granicznej	Służbie Więziennej	Straży Ochrony Lotniska	Funkcjonariuszom ABW.

		dokonanie przestępstwa przekazuje się:				
199 6	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
199 7	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	złane do kanalizacji
199 8	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
199 9	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

200 0	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
200 1	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
200 2	PL099-0049	Podczas lądowania na spadochronie pilot obserwuje:	Horyzont	Ziemię	Czasę	Zamyka oczy
200 3	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	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.

		wymagają złożyć organowi, który otrzymał zawiadomienie:				
200 4	PL099-0051	Po zderzeniu z ptakiem dowódca statku powietrznego składa meldunek:	pisemny.	ustny.	nie składa.	składa meldunek ustny, jeśli statek powietrzny uległ jakimkolwiek uszkodzeniu.
200 5	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
200 6	PL099-0053	Podczas ręcznego przekręcania śmigła należy stać:	przed płaszczyzną obrotu śmigła	z boku, w płaszczyźnie obrotu śmigła	za śmigłem	obojętnie
200 7	PL099-0054	Wyposażenie w spadochrony ratownicze zawsze obowiązuje przy wykonywaniu lotów:	Akrobacyjnych	Szkolnych	Przy przelotach na akwenami wodnymi	Z prędkością pow. 250 km/h
200 8	PL099-0055	Podstawową międzynarodową częstotliwością do łączności telegraficznej ręcznej w niebezpieczeństwie jest:	500 kHz	121,5 MHz	2182 kHz	122,7 MHz

200 9	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 zrzucie drzwi – jeżeli nie da się ich zrzucić po co ją odpinać
201 0	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
201 1	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
201 2	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
201 3	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
201 4	PL099-0061	Pożar instalacji elektrycznej statku powietrznego powinien być gaszony:	gaśnicą śniegową lub BCE	pianą gaśniczą	piaskiem	wodą
201 5	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
201 6	PL099-0063	Przekazanie (retranslacja) wywołania MAYDAY winna być poprzedzona zwrotem:	MAYDAY RELAY	SOS	PAN RELAY	SECURITE
201 7	PL099-0064	Przepisy dotyczące sygnałów, stosowanych w akcjach poszukiwawczo -	Aneksie 12 ICAO	Aneksie 6 ICAO	Aneksie 2 ICAO	AIP Polska, rozdz. ENR1 „Przepisy i Procedury Ogólne”

		ratowniczych znajdują się w:				
2018	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
2019	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
2020	PL099-0067	Raport o zdarzeniu w locie jest ważny jeśli:	Złoży go jeden członek załogi.	Wszyscy członkowie załogi.	Pilot.	Zostanie zatwierdzony przez użytkownika.
2021	PL099-0069	Statek powietrzny służby poszukiwania i ratownictwa lotniczego jest oznakowany następująco:	Napisem SAR	Napisem SOS	Krzyżem maltańskim	Czerwonym krzyżem na białym tle.
2022	PL099-0070	Statek powietrzny, wymagający asysty statku morskiego i nie mogący	okrążyć statek morski co najmniej raz i przeciąć przedłużenie jego linii	przelecieć za rufą statku na małej wysokości	przelecieć wzdłuż lewej burty statku	cyklicznie zwiększać i zmniejszać wysokość lotu



		nawiązać z nim łączności radiowej, powinien:	drogi na możliwie małej wysokości			
202 3	PL099-0071	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
202 4	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 Użytkownika statku powietrznego
202 5	PL099-0073	Szczegółowe czynności dyspozytora lotniczego w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa nadzorowanej przez dyspozytora	Instrukcji Operacyjnej	AIP	ustawie „Prawo Lotnicze	rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 3 września 2003, Dz.U. 165 poz. 1602

		operacji lotniczej, są opisane w:				
202 6	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
202 7	PL099-0075	Unieruchamianie lub wyłączenie 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
202 8	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

202 9	PL099-0077	Usterki techniczne statku powietrznego odnotowuje się w:	pokładowym dzienniku technicznym statku powietrznego.	książce obsługi.	zeszycie prac obsługowych.	dokumentacji technicznej statku powietrznego
203 0	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
203 1	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
203 2	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.
203 3	PL099-0081	W instalacji elektrycznej samolotu za napięcie	110 V / 400 Hz	36 V / 400 Hz	27 V	każde

		niebezpieczne dla życia uważa się:				
203 4	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.
203 5	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
203 6	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

203 7	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
203 8	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 najbliżej statku, co do którego istnieje takie podejrzenie	rządowe statki powietrzne	wszystkie statki powietrzne w sektorze odpowiedzialności danej służby ruchu lotniczego
203 9	PL099-0087	W przypadku stwierdzenia przez załogę/dowódcę statku powietrznego zagrożenia bezpieczeństwa innego statku	Udzielić poszkodowanym lub znajdującym się w niebezpieczeństwie pomocy w zakresie, w jakim może to uczynić bez narażania na niebezpieczeństwo powierzonego mu statku	Użyć wszelkich środków do udzielenia pomocy naruszając nawet przepisy lotnicze.	Powiadomić odpowiednie służby lotnicze.	Powiadomić odpowiednie służby lotnicze i działać według ich poleceń.

		powietrznego należy:	powietrznego, pasażerów, załogi.			
204 0	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
204 1	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
204 2	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
204 3	PL099-0091	W trakcie wykonywania lotu	podczas startu i lądowania oraz zawsze, kiedy	przez cały czas trwania lotu	w czasie startu i lądowania	występowania turbulencji

		pilot statku powietrznego powinien mieć zapięte pasy w czasie:	dowódca uzna to za konieczne			
204 4	PL099-0092	Za bezpieczeństwo lotu od startu do lądowania odpowiada:	Dowódca załogi	Załoga statku powietrznego	Kontroler Ruchu Lotniczego	Inspektor bezpieczeństwa lotów
204 5	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
204 6	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
204 7	PL099-0095	Za właściwą ilość paliwa zatankowanego do lotu odpowiada:	Dowódca załogi	Obsługa techniczna	Obsługa lotniskowa	Drugi pilot
204 8	PL099-0096	Za zapewnienie, aby wszyscy członkowie załogi lotniczej mogli porozumiewać się we wspólnym	przewoźnik lub dysponent statku powietrznego	dowódca statku powietrznego	Urząd Lotnictwa Cywilnego	Departament Kadr Ministerstwa Infrastruktury

		języku jest odpowiedzialny:				
204 9	PL099-0097	Zabrudzenie skóry rąk płynem z instalacji hydraulicznej należy usunąć:	wodą z mydłem lub detergentem	benzyną lotniczą	alkoholem	benzyną ekstrakcyjną
205 0	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.
205 1	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
205 2	PL099-0100	Zrzut np. wiązańki kwiatów ze statku powietrznego podczas dowolnej uroczystości jest:	Zabroniony	Dozwolony, za zgodą władz lotniczych.	Dozwolony.	Dozwolony, jeśli zachowane są warunki bezpieczeństwa.
205 3	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