

L.p.	NUMER	PYTANIE	ODP1	ODP2	ODP3	ODP4
1	PL 100-0025	Pierwszą czynnością załogi statku powietrznego po lądowaniu awaryjnym w terenie przygodnym i wystąpieniu pożaru zagrażającemu życiu lub zdrowiu pasażerów lub członków załogi jest:	Ugaszenie pożaru	Ratowanie rannych	Telefon do straży pożarnej	Oddalenie się na bezpieczną odległość
2	PL 100-0026	Po zderzeniu z ptakiem dowódca statku powietrznego, po wylądowaniu, składa meldunek:	pisemny.	ustny.	nie składa.	składa meldunek ustny, jeśli statek powietrzny uległ jakimukolwiek uszkodzeniu.
3	PL 100-0028	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.
4	PL 100-0029	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.

5	PL 100-0030	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
6	PL 100-0031	Bezpośrednio po zajęciu miejsca w kabinie pilot statku powietrznego sprawdza:	Czy wszystkie przełączniki, dźwignie i urządzenia kontroli i sterowania znajdują się w położeniu określonym instrukcją użytkowania w locie.	Czy wszystkie przełączniki, dźwignie i urządzenia kontroli i sterowania znajdują się w położeniu neutralnym.	Czystość i porządek w kabinie.	Czy wszystkie przełączniki, dźwignie i urządzenia kontroli i sterowania znajdują się w położeniu wyjściowym.
7	PL 100-0032	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.
8	PL 100-0033	Statek powietrzny służby poszukiwania i ratownictwa lotniczego jest	Napisem SAR	Napisem SOS	Krzyżem maltańskim	Czerwonym krzyżem na białym tle.

		oznakowany następująco:				
9	PL 100-0035	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
10	PL 100-0037	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
11	PL 100-0038	Raport o zdarzeniu w locie jest ważny jeśli:	Złoży go jeden członek załogi.	złożą go wszyscy członkowie załogi.	złoży do pilot.	Zostanie zatwierdzony przez użytkownika.
12	PL 100-0040	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 podane odpowiedzi są nieprawidłowe.
13	PL 100-0041	Po naruszeniu przepisów lotniczych w celu opanowania sytuacji zagrażającej bezpieczeństwu statku powietrznego	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.

		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:				
14	PL 100-0042	Osobę zatrzymaną na pokładzie statku powietrznego podejrzaną o dokonanie przestępstwa przekazuje się:	Organom Policji lub Straży Granicznej	Służbie Więziennej	Straży Ochrony Lotniska	Funkcjonariuszom ABW.
15	PL 100-0043	Obowiązek bezpiecznej eksploatacji statku powietrznego nałożony jest na użytkownika statku powietrznego w:	Prawie lotniczym	PL - 2	JAR-ach	PL - 6
16	PL 100-0044	Osoba naruszająca obowiązki w zakresie bezpiecznej eksploatacji statku	grzywny	Pozbawienia wolności do lat 5	Pozbawienia wolności do 1 roku	Grzywny, karze ograniczenia wolności lub pozbawienia wolności do roku

		powietrznego podlega karze:				
17	PL 100-0045	Zrzut np. wiązanki kwiatów ze statku powietrznego podczas dowolnej uroczystości jest:	Zabroniony	Dozwolony, za zgodą władz lotniczych.	Dozwolony.	Dozwolony, jeśli zachowane są warunki bezpieczeństwa.
18	PL 100-0046	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.
19	PL 100-0047	Za bezpieczeństwo lotu od startu do lądowania odpowiada:	Dowódca załogi	Załoga statku powietrznego	Kontroler Ruchu Lotniczego	Inspektor bezpieczeństwa lotów
20	PL 100-0048	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
21	PL 100-0049	O przerwaniu zadania w powietrzu decyduje:	Dowódca załogi	Załoga statku powietrznego	Służba ruchu lotniczego	Dowódca załogi w porozumieniu z załogą i kontrolerem ruchu lotniczego
22	PL 100-0050	Komu składa pisemny raport załoga statku powietrznego o	Osobie wskazanej w instrukcji operacyjnej	PKBWL	Prezesowi ULC	Nie składa pisemnego raportu.

		fakcie niebezpiecznego zbliżenia w powietrzu?				
23	PL 100-0051	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.
24	PL 100-0056	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
25	PL 100-0057	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
26	PL 100-0058	Podstawową międzynarodową częstotliwością do łączności telegraficznej ręcznej w	500 kHz	121,5 MHz	2182 kHz	122,7 MHz

		niebezpieczeństwo jest:				
27	PL 100-0059	Kontrola ruchu lotniczego obowiązana jest prowadzić nasłuch korespondencji radiowej w niebezpieczeństwie na częstotliwości:	121,5 MHz	500 kHz	156.3 MHz	2182 kHz
28	PL 100-0060	Częstotliwość pomocnicza dla kanału 121.5 MHz to:	123.1 MHz	101,5 MHz	500 kHz	2128 kHz
29	PL 100-0061	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
30	PL 100-0062	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
31	PL 100-0063	Za sprawdzenie przed lotem ważności dopuszczenia do	dowódca statku powietrznego	inspektor kontroli cywilnych statków powietrznych	właściciel statku powietrznego	kierownik obsługi startowej

		użytku wysokościomierza jest odpowiedzialny:				
32	PL 100-0064	Sprawdzenia obecności i kompletności środków pierwszej pomocy na pokładzie statku powietrznego dokonuje:	dowódca statku powietrznego	dowolna osoba	lekarz wojewódzki	dowolny członek personelu lotniczego
33	PL 100-0065	Za kompletność i dostępność całego pokładowego wyposażenia awaryjnego odpowiada:	dowódca statku powietrznego	przewoźnik lub dysponent statku powietrznego	obsługa techniczna w miejscu startu	pión bezpieczeństwa lotniczego ULC
34	PL 100-0066	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
35	PL 100-0067	Do zestawu pierwszej pomocy powinien być dołączony:	podręcznik pierwszej pomocy i zestaw sygnałów zgodny z Aneksem 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
36	PL 100-0068	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:				
37	PL 100-0069	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
38	PL 100-0070	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
39	PL 100-0071	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
40	PL 100-0072	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

41	PL 100-0074	Za zapewnienie, aby wszyscy członkowie załogi lotniczej mogli porozumiewać się we wspólnym języku jest odpowiedzialny:	przewoźnik lub dysponent statku powietrznego	dowódca statku powietrznego	Urząd Lotnictwa Cywilnego	Departament Kadr Ministerstwa Infrastruktury
42	PL 100-0075	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
43	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.

44	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.
45	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
46	PL 100-0130	W jakich sytuacjach dowódca statku powietrznego może zobowiązać innych członków załogi do wykonywania czynności nie należących do ich normalnego zakresu obowiązków?	Kiedy należy zapewnić bezpieczeństwo lotu oraz bezpieczeństwo i porządek na pokładzie statku powietrznego.	Kiedy z różnych powodów nie może wykonywać swoich obowiązków.	W sytuacjach zagrażających bezpieczeństwu lotu.	W sytuacjach szczególnych.
47	PL 100-0131	Statek powietrzny służby poszukiwania i ratownictwa lotniczego jest	Napisem SAR	Napisem SOS	Krzyżem maltańskim	Czerwonym krzyżem na białym tle.

		oznakowany następująco:				
48	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.
49	PL 100-0133	Dowódca statku powietrznego powiadamia o nieprawidłowości pracy urządzeń naziemnych i nawigacyjnych:	Właściwą stacją naziemną, tak szybko jak to jest możliwe.	Właściwą stacją naziemną, telefonicznie po lądowaniu.	Właściwą stacją naziemną, pisemnie po lądowaniu	Przełożonego lub najbliższy organ ruchu lotniczego
50	PL 100-0134	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
51	PL 100-0137	Po naruszeniu przepisów lotniczych w celu opanowania sytuacji zagrażającej bezpieczeństwu statku powietrznego dowódca statku powietrznego jest zobowiązany o tym	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.

		powiadomić właściwy organ państwa, którego przepisy zostały naruszone i jeżeli przepisy tego wymagają dodatkowo złożyć organowi, który otrzymał zawiadomienie:				
52	PL 100-0143	Za bezpieczeństwo lotu od startu do lądowania odpowiada:	Dowódca statku powietrznego	Załoga statku powietrznego	Kontroler Ruchu Lotniczego	Inspektor bezpieczeństwa lotów
53	PL 100-0144	O wyborze miejsca do lądowania awaryjnego w terenie decyduje:	Dowódca statku powietrznego	Załoga statku powietrznego	Służba ruchu lotniczego	Dowódca załogi w porozumieniu z załogą i kontrolerem ruchu lotniczego
54	PL 100-0145	O przerwaniu zadania w powietrzu decyduje:	Dowódca statku powietrznego	Załoga statku powietrznego	Służba ruchu lotniczego	Dowódca załogi w porozumieniu z załogą i kontrolerem ruchu lotniczego
55	PL 100-0150	Kontrola ruchu lotniczego oraz samoloty komunikacyjne obowiązane są do prowadzenia nastuchu korespondencji radiowej w	121,5 MHz	500 kHz	156.3 MHz	2182 kHz

		niebezpieczeństwie na częstotliwości:				
56	PL 100-0152	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
57	PL 100-0154	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
58	PL 100-0155	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
59	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.
60	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.
61	PL010-0003	Do lotniska dolatuje statek powietrzny bez łączności. Aby ostrzec pilota, że lotnisko nie jest	Serię błysków czerwonych.	Serię błysków białych.	Ciągły sygnał czerwony.	Serię błysków zielonych.

		bezpieczne i nie należy na nim lądować, informator AFIS nada sygnał świetlny:				
62	PL010-0004	Dostępność przestrzeni powietrznej może być czasowo ograniczona ze względu na:	Obronność państwa i bezpieczeństwo publiczne.	Warunki pogodowe.	Bezpieczeństwo publiczne.	Obronność państwa.
63	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.
64	PL010-0006	Kiedy ustaje obowiązek pomocy, spoczywający na dowódcy statku powietrznego który zauważył katastrofę lub klęskę żywiołową?	Gdy dowódca wie, że ktoś inny udziela pomocy w podobnych lub lepszych warunkach, niż on sam mógłby udzielić.	Tego rodzaju obowiązek nigdy nie ustaje.	Gdy zgodę wyrazi Prezes ULC.	Gdy zgodę wyrazi minister właściwy do spraw transportu.

65	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.
66	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.
67	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 zawiadomiania organów systemu poszukiwania i ratownictwa o statkach powietrznych potrzebujących pomocy i współdziałania z tymi organami.
68	PL010-0011	W jakim celu ustanowiono służbę informacji lotniczej?	W celu udzielania wskazówek i informacji użytecznych dla	W celu zapewnienia załogom statków powietrznych	W celu zapewnienia pomocy statkom powietrznym w niebezpieczeństwie.	W celu optymalizacji natężenia ruchu lotniczego.



			bezpiecznego i sprawnego wykonywania lotów.	niezbędnych danych meteorologicznych.		
69	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.
70	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 wymagania operacyjne.
71	PL010-0015	AMC jest to:	Ośrodek Zarządzania Przestrzenią Powietrzną.	Ośrodek Zarządzania Przepływem Ruchu Lotniczego.	Zarządzanie ruchem lotniczym.	Plan użytkowania przestrzeni powietrznej.
72	PL010-0016	ARP, wg ICAO, jest to:	Punkt odniesienia lotniska.	Najwyższe wzniesienie lotniska.	Współrzędne drogi startowej.	Wysokość elewacji progu pasa startowego.
73	PL010-0017	ATM jest to:	Zarządzanie ruchem lotniczym.	Ośrodek Zarządzania Przepływem Ruchu Lotniczego.	Plan użytkowania przestrzeni powietrznej.	Rejon kontrolowany lotniska.
74	PL010-0018	ATZ jest to:	Strefa ruchu lotniskowego.	Strefa identyfikacji obrony powietrznej.	Wojskowa strefa ruchu lotniskowego.	Obszar kontrolowany.
75	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.
76	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 .
77	PL010-0021	CBA jest to:	Rejon lotów po obu stronach granicy państwa będący rejonem czasowo wydzielonym, ustanowionym ze względu na szczególne wymagania operacyjne.	Trasa lotnicza umożliwiająca przeloty pomiędzy TSA i lub TRA.	Strefa identyfikacji obrony powietrznej.	Wojskowa strefa ruchu lotniskowego.
78	PL010-0022	CTA jest to:	Obszar kontrolowany.	Strefa identyfikacji obrony powietrznej.	Rejon lotów po obu stronach granicy państwa będący rejonem czasowo wydzielonym,	Strefa kontrolowana lotniska.

					ustanowionym ze względu na szczególne wymogi operacyjne.	
79	PL010-0023	CTR jest to:	Strefa kontrolowana lotniska.	Strefa identyfikacji obrony powietrznej.	Wojskowa strefa ruchu lotniskowego.	Rejon kontrolowany lotniska.
80	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.
81	PL010-0027	Kto jest członkiem personelu lotniczego?	Posiadacz PPL.	Personel pokładowy.	Posiadacz świadectwa dopuszczenia do pracy.	Posiadacz PPL i personel pokładowy.
82	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.
83	PL010-0029	Członkowie załogi statku powietrznego mogą stosować wyłącznie środki przymusu:	Odpowiadające potrzebom wynikającym z istniejącej sytuacji i niezbędne do osiągnięcia podporządkowania poleceniom i decyzjom dowódcy.	Niezbędne do osiągnięcia podporządkowania poleceniom i decyzjom dowódcy.	Tylko po wylądowaniu statku powietrznego.	Odpowiadające potrzebom wynikającym z istniejącej sytuacji.
84	PL010-0030	Czy członek personelu lotniczego może	Nie ma takiej możliwości.	Tak, ale tylko do miesiąca od utraty sprawności	Tak, ale tylko za zezwoleniem Prezesa ULC.	Tak, ale tylko za zezwoleniem ministra

		wykonywać loty i inne czynności lotnicze w przypadku utraty wymaganej sprawności psychicznej i fizycznej?		psychicznej i fizycznej.		właściwego do spraw transportu.
85	PL010-0031	Czy dowódca statku powietrznego który otrzymał sygnał o niebezpieczeństwie grożącym innemu statkowi powietrznemu lub morskemu obowiązany jest udzielić znajdującym się w niebezpieczeństwie pomocy?	Tak, ale tylko w zakresie, w jakim może to uczynić bez narażenia na niebezpieczeństwo powierzonego mu statku powietrznego, pasażerów, załogi lub innych osób.	Nie, dowódca statku powietrznego nie ma takiego obowiązku.	Tak, ma obowiązek udzielić pomocy.	Tak, ma obowiązek udzielić pomocy ale tylko jeżeli sygnał pochodzi z terytorium nie objętego żadną zwierzchnością państwową.
86	PL010-0032	Czy dowódca statku powietrznego który spostrzegł statek powietrzny lub morski, który uległ wypadkowi lub znalazł się w niebezpieczeństwie obowiązany jest udzielić znajdującym się w	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.

		niebezpieczeństwie pomocy?				
87	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.
88	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.
89	PL010-0035	Czy egzamin państwowy praktyczny podlega opłacie?	Tak.	Tak ale tylko w przypadku kiedy odbywa się poza Warszawą.	Nie podlega opłacie.	Tak, ale tylko kiedy jest to egzamin poprawkowy.
90	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.

91	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.
92	PL010-0038	FSTD oznacza:	Szkoleniowe urządzenie symulacji lotu.	Zatwierdzona organizacja szkolenia lotniczego.	Standard lotniczy.	Gotowość do lotu.
93	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.
94	PL010-0040	Czy Prezes ULC może upoważnić pracowników ULC do wydawania, odmawiania wydania, uznawania, zawieszania uznania, przywracania uznania, odmawiania uznania, cofania uznania, cofania,	Tak.	Tak ale tylko za zgodą ministra właściwego do spraw transportu.	Nie ma takiej możliwości.	Tak ale tylko w przypadku własnej choroby.

		zawieszania, przywracania i zmieniania licencji?				
95	PL010-0041	Gdzie musi być wyznaczony kierownik szkolenia?	W ATO.	W AWC.	W AOC.	W AHAC.
96	PL010-0042	Czy w decyzji o zawieszeniu licencji lub uprawnienia lotniczego wpisywanego do licencji określa się okres zawieszenia?	Tak.	Nie.	Tak, jeżeli okres zawieszenia jest dłuższy niż 3 miesiące.	Tak, jeżeli okres zawieszenia jest dłuższy niż 6 miesięcy.
97	PL010-0044	Czy w przypadku kiedy statek powietrzny przekroczył granicę państwową bez wymaganego zezwolenia lub niezgodnie z warunkami zezwolenia, państwowe organy zarządzania ruchem lotniczym mogą wezwać statek powietrzny do wylądowania na wskazanym lotnisku lub mogą wezwać do	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.

		wykonania innych poleceń tych organów?				
98	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 dzielonym przez Prezesa ULC.
99	PL010-0046	Czy w skład komisji którą powołuje Naczelny Lekarz Lotnictwa Cywilnego w celu zbadania zasadności odwołania od	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.



		orzeczenia lotniczo-lekarskiego mogą wchodzić specjaliści biorący udział w badaniach na podstawie których wydano zaskarżone orzeczenie lotniczo-lekarskie?				
100	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.
101	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.
102	PL010-0049	Do czego jest zobowiązany członek personelu lotniczego, który jest świadomy utraty sprawności fizycznej lub psychicznej	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.

		wymaganej do wykonywania swoich funkcji?				
103	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.
104	PL010-0051	Jaki jest termin na złożenie odwołania od orzeczenia lotniczo-lekarskiego?	14 dni .	7 dni .	30 dni .	60 dni.
105	PL010-0056	Dolna granica drogi lotniczej powinna być ustalona na wysokości nad terenem nie mniejszej niż:	200 m.	900 m.	600m.	FL55.
106	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.
107	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.
108	PL010-0059	Elewacja lotniska jest to:	Wzniesienie nad średni poziom morza najwyższego punktu terenowego na polu wlotów.	Średnie wzniesienie lotniska n.p.m..	Elewacja najwyższego punktu na lotnisku.	Elewacja najniższego proggu drogi startowej.

109	PL010-0061	Gdzie zostało ustanowione ICAO?	Na konferencji chicagowskiej.	Na konferencji warszawskiej.	Na konferencji paryskiej.	Na konferencji montrealskiej.
110	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.
111	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 .
112	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.
113	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.
114	PL010-0070	Jakie działania przeprowadza Naczelny Lekarz w celu zbadania zasadności	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,	Współpracując z centrum medycyny lotniczej które wydało zaskarżone orzeczenie,

		odwołania, osoby zainteresowanej, od wydanego orzeczenia lotniczo-lekarskiego?			rozpatruje zasadność odwołania.	rozpatruje zasadność odwołania.
115	PL010-0071	W skład przestrzeni powietrznej kontrolowanej wchodzi:	CTA.	ATZ.	CTA i TSA.	MATZ.
116	PL010-0072	W skład przestrzeni powietrznej niekontrolowanej wchodzi:	ATZ.	CTA.	CTA i TSA.	MATZ.
117	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.
118	PL010-0074	Służba informacji powietrznej zapewnia następujące informacje:	Informacje SIGMET i AIRMET.	Informację BVLOS.	Informację VLOS.	Tylko informację SIGMET.
119	PL010-0075	Kto publikuje Zintegrowany Pakiet Informacji Lotniczych w Polsce?	Institucja zapewniająca służby ruchu lotniczego.	Minister właściwy do spraw transportu.	Minister Komunikacji.	Prezez ULC.
120	PL010-0076	Wniosek o wydanie, przedłużenie lub wznowienie licencji pilota oraz towarzyszących	Prezesa ULC.	Ministra właściwego do spraw transportu.	Ministra Komunikacji.	Institucji zapewniającej służby ruchu lotniczego.

		uprawnień należy składać do:				
121	PL010-0077	Świadectwo kwalifikacji personelu lotniczego jest wydawane w formie?	Decyzji administracyjnej.	Zaświadczenia.	Potwierdzenia.	Pisemnego potwierdzenia.
122	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 .
123	PL010-0079	Jakiemu prawu podlegają w czasie lotu w polskiej przestrzeni powietrznej i w czasie przebywania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej wszystkie statki powietrzne	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.

		oraz osoby i rzeczy na tych statkach?				
124	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.
125	PL010-0083	Jeżeli z ograniczenia zamieszczonego w orzeczeniu lotniczo-lekarskim wynika, że członek personelu lotniczego powinien używać podczas wykonywania czynności lotniczych szkielek korekcyjnych to:	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 .

126	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.
127	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.
128	PL010-0087	Okres ważności uprawnień na klasę lub typ statku powietrznego wynosi:	1 rok.	Pół roku.	3 lata.	4 lata.
129	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.
130	PL010-0089	Gdzie w przypadku wygaśnięcia uprawnień na klasę lub typ statku powietrznego, kandydat musi podjąć szkolenie odświeżające?	W ATO.	W ULC.	W AWC.	W MPO.

131	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.
132	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.
133	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.
134	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.
135	PL010-0101	Czy licencja może być wydana osobie, w stosunku do której prokurator postanowił zastosować środek zapobiegawczy polegający na	Nie.	Tak za zgodą ministra właściwego do spraw transportu.	Tak pod warunkiem dodatkowej opłaty.	Tak ale tylko na 1 rok.



		obowiązku powstrzymania się od prowadzenia wszelkiego rodzaju pojazdów mechanicznych?				
136	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.
137	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.
138	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.
139	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.

140	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.
141	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.
142	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.
143	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.

144	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.
145	PL010-0111	Konwencja Tokijska z 1963 r. dotyczy:	Przestępstw i niektórych innych czynów dokonywanych na pokładzie statków powietrznych.	Ubezpieczeń lotniczych.	Ścigania sprawców uprowadzenia statków powietrznych.	Technicznych aspektów projektowania silników lotniczych.
146	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.
147	PL010-0113	Kto dokonuje sprawdzenia wiadomości i umiejętności lotniczych jeżeli w wyniku badania	Prezes ULC.	Minister Infrastruktury.	Minister właściwy do spraw transportu.	EASA.

		wypadku lotniczego powstanie przypuszczenie, że członek personelu lotniczego nie posiada wymaganych wiadomości lub umiejętności?				
148	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.
149	PL010-0115	Kto dokonuje sprawdzenia wiadomości i umiejętności lotniczych przed wydaniem licencji?	Prezes ULC.	Minister Infrastruktury.	Minister właściwy do spraw transportu.	EASA.

150	PL010-0116	Kto dokonuje sprawdzenia wiadomości i umiejętności lotniczych przed wydaniem uprawnienia lotniczego wpisywanego do licencji?	Prezes ULC.	Minister Infrastruktury.	Minister właściwy do spraw transportu.	EASA.
151	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.
152	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.
153	PL010-0119	Kto jest członkiem personelu lotniczego?	Jest to osoba posiadająca ważną licencję i wpisana do państwowego rejestru personelu lotniczego lub innego odpowiedniego	Jest to osoba posiadająca umiejętność wykonywania lotu	Jest to właściciel lub użytkownik statku powietrznego.	Jest to osoba będąca w trakcie szkolenia lotniczego odbywającego się

			rejestr prowadzonego zgodnie z odrębnymi przepisami.	statkiem powietrznym.		zgodnie z przepisami wykonawczymi.
154	PL010-0120	Kto jest członkiem personelu lotniczego?	Jest to osoba posiadająca ważne świadectwo kwalifikacji i jest wpisana do właściwego rejestru prowadzonego zgodnie z odrębnymi przepisami.	Jest to osoba posiadająca umiejętność wykonywania lotu statkiem powietrznym.	Jest to właściciel lub użytkownik statku powietrznego.	Jest to osoba będąca w trakcie szkolenia lotniczego odbywającego się zgodnie z przepisami wykonawczymi.
155	PL010-0121	Kto jest obowiązany do przejścia osoby, zatrzymanej na pokładzie statku powietrznego, która jest podejrzana o popełnienie przestępstwa na tym statku powietrznym?	Organy Policji i Straży Granicznej.	Zarządzający lotniskiem.	Właściciel statku powietrznego na pokładzie którego miało miejsce dane zdarzenie.	Użytkownik statku powietrznego na pokładzie którego miało miejsce dane zdarzenie.
156	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.

157	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.
158	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.
159	PL010-0127	Kto może określić zasady wprowadzania przez państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym ograniczeń lotów w części przestrzeni powietrznej, których czas trwania nie będzie dłuższy niż 3 miesiące, oraz sposób publikacji tych ograniczeń?	Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej ministrami właściwymi do spraw wewnętrznych oraz środowiska.	Prezes ULC.	Minister właściwy do spraw transportu.	Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Prezesem ULC.
160	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.	Prezes ULC.
161	PL010-0129	Kto przeprowadza badania lotniczo-	Centra medycyny lotniczej.	Prezes ULC.	Minister właściwy do spraw transportu.	Naczelny Lekarz Lotnictwa Cywilnego.

		lekarskie i wydaje orzeczenia o istnieniu lub braku przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania funkcji członka personelu lotniczego?				
162	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.
163	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.
164	PL010-0132	Kto w imieniu centrum medycyny lotniczej przeprowadza badania lotniczo-	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.



		lekarskie i wydaje orzeczenia?				
165	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.
166	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.
167	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.
168	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.

169	PL010-0157	MATZ jest to:	Wojskowa strefa ruchu lotniskowego.	Strefa identyfikacji obrony powietrznej.	Wojskowy obszar kontrolowany.	Wojskowa strefa kontrolowana lotniska.
170	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.
171	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.
172	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.
173	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.
174	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.
175	PL010-0172	Orzeczenie lotniczo-lekarskie wydane dla osoby poniżej 40 roku życia w zakresie	60 miesięcy.	12 miesięcy.	24 miesiące.	18 miesięcy.

		wymagań zdrowotnych dla Klasy 2 posiada ważność?				
176	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.
177	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.
178	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.
179	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.

180	PL010-0180	Polską przestrzeń powietrzną dostępną dla żeglugi powietrznej dzielimy na:	Przestrzeń kontrolowaną i przestrzeń niekontrolowaną.	Przestrzeń wojskową i przestrzeń cywilną.	Przestrzeń operacyjną i przestrzeń niekontrolowaną.	Przestrzeń swobodną i przestrzeń kontrolowaną.
181	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.
182	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.
183	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.

184	PL010-0186	Służba informacji powietrznej jest zapewniana przez:	Wszystkie organy służby ruchu lotniczego w odniesieniu do statków powietrznych będących w ich kompetencji lub o których zainteresowany organ służby ruchu lotniczego został powiadomiony.	Organ służby kontroli ruchu lotniczego w odniesieniu do wszystkich statków powietrznych.	Organ wojskowej służby ruchu lotniczego w odniesieniu do wszystkich statków powietrznych.	Wydzieloną służbę ustanowioną w granicach określonego obszaru dla zapewniania danych i informacji lotniczych niezbędnych dla bezpieczeństwa, regularności i sprawności żeglugi powietrznej.
185	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.
186	PL010-0190	TMA jest to;	Rejon kontrolowany lotniska.	Strefa identyfikacji obrony powietrznej.	Wojskowa strefa kontrolowana lotniska.	Strefa kontrolowana lotniska.
187	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 lotnoczego.
188	PL010-0197	W jakich przypadkach licencja członka personelu	W razie zmiany danych osobowych wpisywanych do licencji.	Po upływie terminu 3 lat od dnia jej wydania.	Po uzyskaniu uprawnienia lotniczego wpisywanego do świadectwa	W razie braku opłaty lotniczej.

		lotniczego podlega wymianie?			kwalifikacji personelu lotniczego.	
189	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.
190	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.
191	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.
192	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.

193	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.
194	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.
195	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.
196	PL010-0215	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 alkoholu.	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.
197	PL010-0216	W jakim przypadku można cofnąć albo zawiesić licencję lub wynikające z	W przypadku korzystania z praw wynikających z posiadania licencji gdy	W przypadku braku opłaty lotniczej.	W przypadku stwierdzenia że członek personelu	W przypadku stwierdzenia że członek personelu

		niej niektóre uprawnienia?	pilot jest pod wpływem narkotyków.		lotniczego nie jest obywatelem polskim.	lotniczego nie jest obywatelem UE.
198	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.
199	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.
200	PL010-0219	Uprawnienie EIR jest ważne przez:	1 rok.	10 miesięcy.	6 miesięcy.	2 lata.
201	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.
202	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.
203	PL010-0227	W przypadku niewznowienia lub nieprzedłużenia uprawnienia IR w	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.



		ciągu 7 lat jego posiadacz musi:				
204	PL010-0228	W przypadku niewznowienia lub przedłużenia uprawnień 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.
205	PL010-0229	Osoba ubiegająca się o uprawnienie instruktora musi mieć ukończone co najmniej:	18 lat.	17 lat.	16 lat.	19 lat.
206	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.
207	PL010-0231	W przypadku stwierdzenia jakich okoliczności, przy badaniu prowadzonym przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych, Prezes	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.

		ULC może zawiesić licencję?				
208	PL010-0232	W przypadku zawieszenia uprawnienia lotniczego wpisywanego do licencji, jej posiadacz ma obowiązek?	Niezwłocznego zwrotu licencji Prezesowi ULC w celu dokonania wpisu o zawieszeniu uprawnienia lotniczego.	Nie ma żadnego obowiązku.	Niezwłocznie zniszczyć druk licencji.	Nie używać licencji.
209	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.
210	PL010-0249	Osoba która była świadkiem nieszczęśliwego wypadku statku powietrznego jest obowiązana niezwłocznie zawiadomić:	Najbliższy organ Policji lub administracji publicznej.	Prezesa ULC.	Ministra właściwego do spraw transportu.	Właściwą delegaturę ULC.
211	PL010-0250	Kto podlega badaniom lotniczo-lekarskim?	Osoby ubiegające się o wydanie licencji oraz świadectwa kwalifikacji członka personelu lotniczego.	Tylko osoby ubiegające się o wydanie licencji członka personelu lotniczego.	Tylko osoby ubiegające się o wydanie świadectwa kwalifikacji.	Wszyscy pracownicy ULC.

212	PL010-0251	Członek personelu lotniczego obowiązany jest niezwłocznie zasięgnąć porady lekarza orzecznika w celu przeprowadzenia badań okolicznościowych i wykluczenia przeciwwskazań do wykonywania określonych czynności lotniczych w przypadku:	Pogorszenia się sprawności psychicznej lub fizycznej, w takim stopniu, że może mieć to wpływ na jego zdolność do bezpiecznego wykonywania czynności lotniczych.	Pogorszenia się sprawności psychicznej w stopniu nie mającym wpływu na jego zdolność do bezpiecznego wykonywania czynności lotniczych.	Doznania urazu nie związanego z ograniczeniem sprawności, umożliwiającego wykonywanie czynności członka personelu lotniczego.	Pogorszenia się sprawności fizycznej w stopniu nie mającym wpływu na jego zdolność do bezpiecznego wykonywania czynności lotniczych.
213	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.
214	PL010-0253	Czy użytkownik statku powietrznego wykonując czynności związane z przeglądami, naprawami i obsługą techniczną statku powietrznego, ma obowiązek	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.

		powiadamiać Prezesa ULC o wszelkich zdarzeniach i okolicznościach mogących mieć istotne znaczenie dla zdolności statku powietrznego do lotu?				
215	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.
216	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.

217	PL010-0257	Kandydat ubiegający się o wydanie licencji pilota szybowcowego musi mieć:	Ukończone 16 lat.	Ukończone 17 lat.	Ukończone 15 lat.	Ukończone 21 lat.
218	PL010-0258	Ile ukończonych lat musi mieć kandydat ubiegający się o wydanie licencji pilota szybowcowego zawodowego?	Nie ma takiej licencji.	Ukończone 17 lat.	Ukończone 15 lat.	Ukończone 16 lat.
219	PL010-0259	Jaki dokument należy załączyć do wniosku o przywrócenie zawieszanej licencji?	Orzeczenie lotniczo-lekarskie.	2 zdjęcia.	Świadectwo szkolne.	Świadectwo radiooperatora.
220	PL010-0260	Jaki dokument należy załączyć do wniosku o przywrócenie zawieszanej licencji?	Orzeczenie lotniczo-lekarskie oraz dokument potwierdzający spełnienie warunków przywrócenia licencji.	Świadectwo szkolne.	Świadectwo radiooperatora.	2 zdjęcia.
221	PL010-0261	Jakie dokumenty załącza się do wniosku o wydanie licencji?	Dokumenty potwierdzające spełnienie odpowiednich wymagań dotyczących szkolenia teoretycznego i praktycznego oraz potwierdzające spełnienie	Dokumenty potwierdzające spełnienie wymagań dotyczących sprawności psychicznej i fizycznej.	4 zdjęcia.	Dokumenty potwierdzające spełnienie odpowiednich wymagań dotyczących szkolenia

			wymagań dotyczących sprawności psychicznej i fizycznej.			teoretycznego i praktycznego.
222	PL010-0262	Posiadacze oraz kandydaci ubiegający się o wydanie licencji pilota turystycznego (PPL) i pilota szybowcowego posiadają orzeczenie lekarskie co najmniej:	2 klasy.	1 Klasy.	3 Klasy.	4 Klasy.
223	PL010-0263	Posiadacz licencji SPL jest uprawniony tylko do wykonywania lotów bez wynagrodzenia w operacjach niekomercyjnych do czasu ukończenia:	18 lat.	17 lat.	16 lat.	19 lat.
224	PL010-0264	Czy istnieje warunek poziomu edukacji dla kandydata do licencji pilota szybowcowego?	Nie.	Tak - wykształcenie podstawowe.	Tak - wykształcenie wyższe.	Tak - wykształcenie średnie.
225	PL010-0265	Kandydat ubiegający się o	Zatwierdzonych organizacjach szkolenia.	Organizacjach wpisanych do	Aeroklubach regionalnych.	Szkołach prywatnych .

		uzyskanie licencji pilota szybowcowego powinien ukończyć szkolenie w:		rejestrze podmiotów szkolących.		
226	PL010-0266	Kandydat ubiegający się o uzyskanie licencji pilota szybowcowego powinien ukończyć:	Szkolenie teoretyczne i praktyczne.	Tylko szkolenie teoretyczne.	Tylko szkolenie praktyczne.	Szkolenie w CTO.
227	PL010-0267	Kandydat ubiegający się o uzyskanie licencji pilota szybowcowego powinien wykazać podczas egzaminu praktycznego, że posiada umiejętności w zakresie:	Czynności przed lotem i odlot.	Lotów nocnych VFR.	Czynności przed lotem, napełnianie powłoki i start .	Procedur w sytuacjach anormalnych i awaryjnych.
228	PL010-0268	Kandydat ubiegający się o uzyskanie licencji pilota szybowcowego powinien wykazać podczas egzaminu praktycznego, że posiada umiejętności w zakresie:	Utrzymywania lotu po prostej: kontrola wysokości i prędkości.	Lotów nocnych VFR.	Symulowanego pożaru na ziemi i w powietrzu.	Procedur w sytuacjach anormalnych i awaryjnych.

229	PL010-0269	Kandydat ubiegający się o uzyskanie licencji pilota szybowcowego powinien wykazać podczas egzaminu praktycznego, że posiada umiejętności w zakresie:	Lotu z dużym kątem natarcia (minimalna prędkość lotu).	Lotów nocnych VFR.	Symulowanego pożaru na ziemi i w powietrzu.	Procedur w sytuacjach anormalnych i awaryjnych.
230	PL010-0270	Kandydat ubiegający się o uzyskanie licencji pilota szybowcowego powinien wykazać podczas egzaminu praktycznego, że posiada umiejętności w zakresie:	Prawidłowego wyczepienia z holu.	Lotów nocnych VFR.	Symulowanego pożaru na ziemi i w powietrzu.	Procedur w sytuacjach anormalnych i awaryjnych.
231	PL010-0271	Kandydat ubiegający się o uzyskanie licencji pilota szybowcowego powinien wykazać podczas egzaminu praktycznego, że posiada umiejętności w zakresie:	Startu za samolotem holującym.	Lotów nocnych VFR.	Symulowanego pożaru na ziemi i w powietrzu.	Procedur w sytuacjach anormalnych i awaryjnych.



232	PL010-0272	Kandydat ubiegający się o uzyskanie licencji pilota szybowcowego powinien wykazać podczas egzaminu praktycznego, że posiada umiejętności w zakresie:	Procedury wejścia w krąg nadlotniskowy.	Lotów nocnych VFR.	Symulowanego pożaru na ziemi i w powietrzu.	Procedur w sytuacjach anormalnych i awaryjnych.
233	PL010-0273	Kandydat ubiegający się o uzyskanie licencji pilota szybowcowego powinien wykazać podczas egzaminu praktycznego, że posiada umiejętności w zakresie:	Unikania kolizji: procedury obserwacji zewnętrznej.	Lotów nocnych VFR.	Symulowanego pożaru na ziemi i w powietrzu.	Procedur w sytuacjach anormalnych i awaryjnych.
234	PL010-0274	Kandydat ubiegający się o uzyskanie licencji pilota szybowcowego powinien wykazać podczas egzaminu praktycznego, że posiada umiejętności w zakresie:	Czynności kontrolnych przed lądowaniem.	Lotów nocnych VFR.	Symulowanego pożaru na ziemi i w powietrzu.	Procedur w sytuacjach anormalnych i awaryjnych.

235	PL010-0275	Kandydat ubiegający się o uzyskanie licencji pilota szybowcowego powinien wykazać podczas egzaminu praktycznego, że posiada umiejętności w zakresie:	Lądowania przy bocznym wietrze jeżeli pozwalają na to warunki.	Lotów nocnych VFR.	Symulowanego pożaru na ziemi i w powietrzu.	Procedur w sytuacjach anormalnych i awaryjnych.
236	PL010-0276	Kandydat ubiegający się o uzyskanie licencji pilota szybowcowego powinien wykazać podczas egzaminu praktycznego, że posiada umiejętności w zakresie:	Lądowania precyzyjnego (symulacja lądowania w terenie przygodnym i lądowania na krótkim pasie).	Lotów nocnych VFR.	Symulowanego pożaru na ziemi i w powietrzu.	Procedur w sytuacjach anormalnych i awaryjnych.
237	PL010-0277	Kandydat ubiegający się o uzyskanie licencji pilota szybowcowego powinien wykazać podczas egzaminu praktycznego, że posiada umiejętności w zakresie:	Zapobiegania wejściu w korkociąg i wyprowadzania.	Lotów nocnych VFR.	Symulowanego pożaru na ziemi i w powietrzu.	Procedur w sytuacjach anormalnych i awaryjnych.

238	PL010-0278	Kandydat ubiegający się o uzyskanie licencji pilota szybowcowego powinien wykazać podczas egzaminu teoretycznego, że posiada wiedzę w zakresie przedmiotu:	Prawo lotnicze.	Prawo cywilne.	Prawo karne.	Prawo pracy.
239	PL010-0279	Kandydat ubiegający się o uzyskanie licencji pilota szybowcowego powinien wykazać podczas egzaminu teoretycznego, że posiada wiedzę w zakresie przedmiotu:	Wiedza ogólna o szybowcu.	Wiedza ogólna o lotnictwie.	Pedagogika.	Wiedza z medycyny lotniczej.
240	PL010-0280	Kandydat ubiegający się o uzyskanie licencji pilota szybowcowego 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.

241	PL010-0281	Kandydat ubiegający się o uzyskanie licencji pilota szybowcowego powinien wykazać podczas egzaminu teoretycznego, że posiada wiedzę w zakresie przedmiotu:	Człowiek – możliwości i ograniczenia.	Funkcje życiowe człowieka.	Trasa lotu.	Psychologia człowieka.
242	PL010-0282	Kandydat ubiegający się o uzyskanie licencji pilota szybowcowego powinien wykazać podczas egzaminu teoretycznego, że posiada wiedzę w zakresie przedmiotu:	Meteorologia.	Funkcje życiowe człowieka.	Trasa lotu.	Psychologia człowieka.
243	PL010-0283	Kandydat ubiegający się o uzyskanie licencji pilota szybowcowego powinien wykazać podczas egzaminu teoretycznego, że posiada wiedzę w zakresie przedmiotu:	Nawigacja.	Prawo karne.	Prawo cywilne.	Psychologia człowieka.

244	PL010-0284	Kandydat ubiegający się o uzyskanie licencji pilota szybowcowego powinien wykazać podczas egzaminu teoretycznego, że posiada wiedzę w zakresie przedmiotu:	Procedury operacyjne.	Funkcje życiowe człowieka.	Trasa lotu.	Pedagogika.
245	PL010-0285	Kandydat ubiegający się o uzyskanie licencji pilota szybowcowego powinien wykazać podczas egzaminu teoretycznego, że posiada wiedzę w zakresie przedmiotu:	Zasady lotu.	Aerodynamika.	Trasa lotu.	Pedagogika.
246	PL010-0286	Kandydat ubiegający się o uzyskanie licencji pilota szybowcowego powinien wykazać podczas egzaminu teoretycznego, że posiada wiedzę w zakresie przedmiotu:	Łączność.	Funkcje życiowe człowieka.	Trasa lotu.	Psychologia człowieka.

247	PL010-0287	Kandydat ubiegający się o uzyskanie licencji pilota szybowcowego nie musi wykazać podczas egzaminu teoretycznego, że posiada wiadomości w zakresie przedmiotu:	Psychologia człowieka.	Zasady lotu.	Procedury operacyjne.	Łączność.
248	PL010-0288	Osoba ubiegająca się o licencję SPL musi zaliczyć co najmniej:	10 godzin szkolenia w locie z instruktorem.	5 godzin szkolenia w locie z instruktorem.	15 godzin szkolenia w locie z instruktorem.	20 szkolenia w locie z instruktorem.
249	PL010-0289	Osoba ubiegająca się o licencję SPL musi zaliczyć co najmniej:	45 startów i lądowań.	40 startów i lądowań.	35 startów i lądowań.	50 startów i lądowań.
250	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.
251	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.

252	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.
253	PL010-0298	Użytkownik statku powietrznego ma obowiązek powiadamiać o wszelkich zdarzeniach i okolicznościach mogących mieć istotne znaczenie dla zdatności statku powietrznego do lotu:	Prezesa ULC.	Ministra właściwego do spraw transportu .	Ministra Infrastruktury.	EASA.
254	PL010-0299	Kogo zaliczamy do personelu wchodzącego w skład załóg statków powietrznych, któremu wydaje się licencje?	Pilot szybowcowy.	Dyspozytor lotniczy.	Pilot paralotni.	Pilot motolotni.
255	PL010-0305	Kto prowadzi listę centrów medycyny lotniczej?	Prezes ULC.	Minister właściwy do spraw transportu.	Naczelny Lekarz.	Kasa chorych na terenie której centrum medycyny lotniczej działa.
256	PL010-0306	Kto prowadzi listę lekarzy orzeczników?	Prezes ULC.	Minister właściwy do spraw transportu.	Naczelny Lekarz.	Kasa chorych na terenie której dany

						lekarz orzecznik działa.
257	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.
258	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.
259	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.
260	PL010-0317	Osoba która była świadkiem nieszczęśliwego wypadku statku powietrznego jest obowiązana	Służby bezpieczeństwa i porządku publicznego, mogące udzielić pomocy.	Prezesa ULC.	Ministra właściwego do spraw transportu.	Właściwą delegaturę ULC.



		niezwłocznie zawiadomić:				
261	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.
262	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.
263	PL010-0320	Osoba która była świadkiem przymusowego lądowania statku powietrznego jest obowiązana niezwłocznie zawiadomić:	Służby bezpieczeństwa i porządku publicznego, mogące udzielić pomocy.	Prezesa ULC.	Ministra właściwego do spraw transportu.	Właściwą delegaturę ULC.
264	PL010-0322	Osoba która odnalazła porzucony statek powietrzny lub jego szczątki jest obowiązana	Najbliższy organ Straży Miejskiej.	Prezesa ULC .	Firmę ubezpieczeniową.	Ministra Transportu.

		niezwłocznie zawiadomić:				
265	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.
266	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.
267	PL010-0325	Osoba która odnalazła porzucony statek powietrzny lub jego szczątki jest obowiązana niezwłocznie zawiadomić:	Jednostki ochrony przeciwpożarowej, mogące udzielić pomocy.	Prezesa ULC.	Ministra właściwego do spraw transportu.	Właściwą delegaturę ULC.
268	PL010-0326	Posiadacz licencji pilota szybowcowego może korzystać z wynikających z niej uprawnień na szybowcach lub	5 godzin czasu lotu w charakterze pilota dowódcy.	4 godzin czasu lotu w charakterze pilota dowódcy.	7 godzin czasu lotu w charakterze pilota dowódcy.	10 godzin czasu lotu w charakterze pilota dowódcy.

		szybowcach z napędem dopiero, gdy w okresie ostatnich 24 miesięcy wykonał na szybowcach lub szybowcach z napędem co najmniej:				
269	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.
270	PL010-0328	Szkolenie wymagane do wydania licencji pilota szybowcowego może być prowadzone w ATO, które uzyskały:	Certyfikat Prezesa ULC.	Certyfikat ministra właściwego do spraw transportu.	Zatwierdzenie EASA.	Certyfikat EUROCONTROL .
271	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.

272	PL010-0330	W czasie lotów zabrania się dokonywania rzutów ze statku powietrznego w celu:	Ochrony granic.	Gospodarki rolnej i leśnej.	Doświadczeń i szkoleń.	Służby zdrowia.
273	PL010-0332	Każdy szkolny statek powietrzny powinien być wyposażony w:	Podstawowe elementy układu sterowania w locie, które są natychmiast dostępne zarówno przez kandydata jak i instruktora.	Podstawowe elementy układu sterowania w locie, które są natychmiast dostępne dla kandydata .	Podstawowe elementy układu sterowania w locie, które są natychmiast dostępne dla instruktora.	Wskaźnik kierunku wiatru, który jest widoczny na poziomie ziemi z końców każdej drogi startowej lub w odpowiednich punktach oczekiwania.
274	PL010-0333	Szkolny statek powietrzny powinien być wyposażony w:	Odpowiednie wyposażenie do symulacji warunków meteorologicznych.	Podstawowe elementy odpowiednie do demonstracji autorotacji.	Odpowiednie oświetlenie elektryczne drogi startowej wykorzystywane do szkolenia w nocy.	Wskaźnik kierunku wiatru, który jest widoczny na poziomie ziemi z końców każdej drogi startowej lub w odpowiednich punktach oczekiwania.
275	PL010-0337	W przypadku negatywnego wyniku sprawdzenia wiadomości lub umiejętności lotniczych dokonywanych w celu przedłużenia	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.

		uprawnień lotniczych:				
276	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.
277	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.
278	PL010-0343	W przypadku negatywnego wyniku sprawdzenia wiadomości lub umiejętności lotniczych dokonywanych w celu przedłużenia	Niezwłocznie zwraca on swoją licencję.	Powinien zapłacić opłatę lotniczą w terminie 1 miesiąca.	Powinien zapłacić opłatę lotniczą w terminie 2 tygodni.	Powinien zapłacić opłatę lotniczą w terminie 2 miesięcy.

		uprawnień lotniczych pilot:				
279	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 wymagań dotyczących praktyki lotniczej; oraz dokumentów potwierdzających spełnienie odpowiednich wymagań dotyczących szkolenia lotniczego teoretycznego i praktycznego.	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 teoretycznego i praktycznego.
280	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.
281	PL010-0490	Kogo zaliczamy do personelu wchodzącego w skład załóg statków powietrznych, któremu wydaje się licencje?	Pilot szybowcowy.	Operator bezzałogowego statku powietrznego używanego w celach innych niż rekreacyjne i sportowe.	Skoczek spadochronowy.	Pilot wiatrakowcowy o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 560 kg.
282	PL010-0572	QFE jest to:	Ciśnienie atmosferyczne na poziomie lotniska lub	Ciśnienie atmosferyczne	Ciśnienie atmosferyczne	Ciśnienie atmosferyczne

			progu drogi startowej w użyciu.	odniesione do średniego poziomu morza.	zmierzone na progu drogi startowej odniesione do lotniska.	zmierzone na poziomie morza odniesione do elewacji lotniska.
283	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.
284	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.
285	PL010-1532	Kto określa Akceptowalne Sposoby Spełnienia Wymagań (AMC)?	EASA.	EUROCONTROL.	ICAO.	ECAC.
286	PL010-1535	Wyrażenie ogólne obejmujące odpowiednio służbę informacji powietrznej, służbę alarmową, służbę doradczą ruchu lotniczego, służbę kontroli ruchu lotniczego (służba kontroli obszaru,	Służba ruchu lotniczego.	Służba łączności, nawigacji i dozoru .	Służba meteorologiczna.	Służby informacji lotniczej .

		służba kontroli zbliżania lub służba kontroli lotniska) to:				
287	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.
288	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.
289	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.
290	PL010-1539	Orzeczenie lotniczo-lekarskie Klasy 2 wydane dla	60 miesięcy.	12 miesięcy.	24 miesiące.	6 miesięcy.



		osoby w 30 roku życia posiada ważność:				
291	PL010-1541	Kto musi opracować instrukcje szkolenia i operacyjne wytyczne, zawierające informacje w jaki sposób należy spełnić wymagania szkoleniowe?	ATO.	AOC.	EASA.	AWC.
292	PL010-1543	Z ilu liter składa się wskaźnik lokalizacji?	4.	3.	2.	5.
293	PL010-1544	Kto jest centralnym organem administracji rządowej właściwym w sprawach lotnictwa cywilnego w Polsce?	Prezes ULC.	Minister Komunikacji.	Minister Lotnictwa.	Prezes Rady Ministrów.
294	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.
295	PL010-1546	Czy palenie tytoniu na pokładzie szybowca jest dozwolone?	Nie.	Tak, po zgodzie Prezesa ULC.	Tak, po zgodzie ATS.	Tak.

296	PL010-1547	Co oznacza EASA?	Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego.	Zrzeszenie Władz Lotniczych.	Europejską Konferencję Lotnictwa Cywilnego.	Europejską Organizację do Spraw Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej .
297	PL010-1548	Licencja pilota lekkich statków powietrznych to:	LAPL.	BPL.	FNL.	FRL.
298	PL010-1549	Zaświadczenie o ukończeniu szkolenia teoretycznego wydane przez ATO zachowuje ważność przez:	12 miesięcy.	6 miesięcy.	10 miesięcy.	24 miesiące.
299	PL010-1550	Kto prowadzi rejestr podmiotów szkolących?	Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego.	Minister Infrastruktury.	Minister właściwy do spraw transportu.	Minister Komunikacji.
300	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.
301	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.
302	PL010-1553	Meldunki o przylocie nadawane przez pilota	Znak rozpoznawczy statku powietrznego i lotnisko	Warunki pogodowe podczas lotu.	Znak rozpoznawczy statku powietrznego.	Numer polisy ubezpieczeniowej statku powietrznego.

		dowódcę statku powietrznego zawierają następujące elementy informacji:	odlotu lub miejsce operacji lotniczej.			
303	PL010-1554	Kto usuwa statki powietrzne z rejestru statków powietrznych?	Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego.	Minister Infrastruktury.	Minister właściwy do spraw transportu.	Minister Komunikacji.
304	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.
305	PL010-1556	Który Załącznik do Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym określa Służby ruchu lotniczego?	Załącznik 11.	Załącznik 2.	Załącznik 1.	Załącznik 12.
306	PL010-1557	Który Załącznik do Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym określa	Załącznik 1.	Załącznik 2.	Załącznik 11.	Załącznik 12.

		Licencjonowanie personelu?				
307	PL010-1558	Który Załącznik do Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym określa Przepisy ruchu lotniczego?	Załącznik 2.	Załącznik 1.	Załącznik 11.	Załącznik 12.
308	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).
309	PL010-1560	Gdzie osoba ubiegająca się o licencję SPL, BPL lub PPL musi ukończyć szkolenie lotnicze?	W ATO.	W AHAC.	W CTO.	W POA.
310	PL010-1561	Przed odbyciem swojego pierwszego samodzielnego lotu uczeń-pilot musi	14 lat w przypadku szybowców.	15 lat w przypadku szybowców.	16 lat w przypadku szybowców.	17 lat w przypadku szybowców.

		mieć ukończone co najmniej?				
311	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.
312	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.
313	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.
314	PL020-0042	Co to jest współczynnik bezpieczeństwa konstrukcji lotniczej:	Jest to wartość stosunku wytrzymałości doraźnej do dopuszczalnej. Wartości współczynników określone są w przepisach dotyczących budowy konstrukcji lotniczych i jest większa od 1	Jest to wartość stosunku wytrzymałości zmęczeniowej do dopuszczalnej określana przez konstruktora	Jest wartością stosunku wytrzymałości zmęczeniowej do doraźnej określanej przez nadzór lotniczy	Wartość współczynnika bezpieczeństwa określona jest przepisami lotniczymi dotyczącymi budowy i jest mniejsza od 1
315	PL020-0043	Co wskazuje przyrząd zwany wariometrem:	prędkość pionową samolotu tzn. prędkość wznoszenia i opadania	wysokość lotu	kurs geograficzny	kurs samolotu

316	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
317	PL020-0084	Jak nazywamy element pomiarowy (czuły) wysokościomierza:	puszka próżniowa aneroidowa	różnicowa puszka membranowa	rurka Burdona	przepona gumowa
318	PL025-0001	Klapka wyważająca (Trymer) służy do:	Zmiany aerodynamicznego wyważenia szybowca co skutkuje zmniejszeniem sił w układzie sterowania	Zwiększenia sił działających na elementach sterowania	Ułatwia wychylenie sterów	Ułatwia wychylenie lotek
319	PL025-0002	Usterzenie ogonowe:	Zapewnia stateczność i sterowność podłużną oraz kierunkową	Zapewnia sterowność kierunkową	Zapewnia sterowność podłużną	Zapewnia stateczność podłużną
320	PL025-0004	Co mierzy prędkościomierz jako lotniczy przyrząd pokładowy:	ciśnienie dynamiczne poprzez porównanie ciśnienia całkowitego i statycznego. Jest to tak zwana predkość wskazywana (przyrządowa-IAS)	ciśnienie lotniska	kurs szybowca	wysokość lotu
321	PL025-0005	Jakie ciśnienia doprowadzone są do prędkościomierza:	statyczne i całkowite	dynamiczne i statyczne	dynamiczne i całkowite	całkowite
322	PL025-0006	Elementem pomiarowym (czułym)	puszka próżniowa aneroidowa	przepona gumowa	rurka Burdona	różnicowa puszka membranowa

		wysokościomierza mechanicznego jest:				
323	PL025-0007	Jakie parametry odczytujemy z wysokościomierza:	wysokość w odniesieniu do ustawionego ciśnienia	ciśnienie lotniska	wysokość lotu	wysokość lotniska
324	PL025-0008	Kadłub konstrukcji półskorupowej składa się:	Wręgi, podłużnice, pokrycie	Dźwigary, wręgi, pokrycie	Wręgi, podłużnice, dźwigary	Pokrycie, podłużnice, dźwigary
325	PL025-0009	Czy zbiornik balastowy posiada instalację odpowietrzenia:	Tak	Nie	Tylko w układzie dwóch zbiorników	Tylko zbiornik zabudowany w nosie kadłuba
326	PL025-0010	Czym charakteryzuje się usterzenie ogonowe typu „motylkowego“:	Są to dwie połówki usterzenia poziomego ustawione pod znacznym wzniosem wypełniające tak rolę usterzenia pionowego jak poziomego	Na usterzeniu pionowym ustawione jest usterzenie poziome dwudzielne	Na usterzeniu pionowym ustawione jest usterzenie poziome z jednym sterem wysokości	Posiada usterzenie poziome dwudzielne o dużym wzniosie i statecznik pionowy
327	PL025-0011	Kolor uchwytów i dźwigni w kabinie obsługiwanej przez pilota mają:	Barwy poszczególnych dźwigni i uchwytów są znormalizowane w zależności od przeznaczenia dźwigni	Barwy są dowolne	Barwy ustala konstruktor danego szybowca	Nie ma znaczenia kolor dźwigni
328	PL025-0014	Hamowanie kołami podwozia jest:	Mechaniczne lub hydrauliczne	Pneumatyczno-elektryczne	Pneumatyczne	Elektryczne
329	PL025-0015	Hamulec aerodynamiczny służy do:	Zwiększenia oporu aerodynamicznego, co skutkuje przede wszystkim zwiększonym opadaniem podczas lotu	Ograniczenia prędkości lotu tylko w fazie podejścia do lądowania	Wyhamowania prędkości dobiegu na ziemi	Umożliwia wykonywanie akrobacji przez wspomaganie lotek

330	PL025-0016	Hamulec aerodynamiczny stosowany w szybowcach to:	Płyty wysuwane na powierzchni skrzydeł za krawędzią natarcia stwarzające opór i zmniejszające doskonałość, sterowane przez pilota	Płyty wysuwane na powierzchni skrzydeł na ich krawędzi spływa automatycznie wysuwane przy dużych kątach natarcia	Płyty na bokach kadłuba wysuwane przez pilota przy lądowaniu	Płyty wysuwane na skrzydłach razem z lotkami
331	PL025-0018	Jakie ciśnienia doprowadzone są do prędkościomierza:	statyczne i całkowite	dynamiczne i statyczne	dynamiczne i całkowite	całkowite
332	PL025-0019	Jakie ciśnienie doprowadzane jest do wysokościomierza:	statyczne	dynamiczne i statyczne	całkowite i dynamiczne	całkowite
333	PL025-0022	Kadłub o konstrukcji skorupowej składa się:	Głównym elementem siłowym jest pokrycie – obecnie z laminatów – wzmocnione wręgami	Wręgi, przedłużenie, pokrycie	Dźwigary, pokrycie, wręgi	Dźwigary, pokrycie, wypełniacz ulowy
334	PL025-0023	Klapka odciążająca służy do:	Zmniejszania sił działających na elementach sterowania sterami i lotkami	Wyważenia szybowca	Ułatwienia wychylenia klap	Zwiększenia stateczności szybowca
335	PL025-0024	Czy pilot może wykonywać czynności okresowe i potwierdzić wykonanie w dokumentach szybowca:	Może jeśli ma uprawnienia mechanika szybowcowego	Może jeśli ma uprawnienia instruktora	Może, jeśli w terenie przygodnym nie ma mechanika szybowcowego	Może, jeśli upoważni go szef techniczny



336	PL025-0025	Co wskazuje przyrząd zwany wariometrem:	prędkość pionową szybowca tzn. prędkość wznoszenia i opadania	wysokość lotu	kurs geograficzny	kurs szybowca
337	PL025-0026	Lotki służą do:	Sterowania przechyleniami szybowca względem jego osi podłużnej	Utrzymanie stateczności szybowca	Sterowalności podłużnej	Sterowalności kierunkowej
338	PL025-0027	Dźwigar jako element konstrukcyjny szybowca:	Stosowany w skrzydłach, statecznikach, sterach, klapach, jako główny element przenoszący obciążenia	Stosowany w kadłubach	Służy tylko jako element łączący zespoły szybowca	Stosowany tylko w konstrukcji sterów
339	PL025-0028	Na czym polega wychylenie różnicowe lotek:	Lotki do góry wychylają się o większy kąt niż do dołu – przy skrzydłach o profilu niesymetrycznym	Lotki wychylają się do dołu o większy kąt niż do góry	Lotki do góry wychylają się o większy kąt niż do dołu przy profilach skrzydeł symetrycznych	Zależnie od zabudowy na skrzydle lewym lub prawym wychylają się różnie więcej lub mniej
340	PL025-0029	Odbiornik GPS używany w szybowcach zasilany jest z:	Najczęściej z własnego akumulatora.	Z akumulatora zasilającego komputer.	Z ogólnego źródła.	Zasilany jest wspólnie z radiostacją.
341	PL025-0030	Okucia łączące skrzydła z kadłubem i usterzenia ogonowego są:	Ze stali stopowej odpowiednio ulepszonej	Ze stopów lekkich	Z kompozytów węglowych	Z kompozytów z włókien szklanych
342	PL025-0031	Opracowanie, zatwierdzenie i wprowadzenie zmian w instrukcji Użytkownika w Locie:	Opracowuje producent szybowca a uzgadnia Państwowy Nadzór Lotniczy	Opracowuje Użytkownik a zatwierdza Państwowy Nadzór Lotniczy	Opracowuje producent a zatwierdza Służba Jakości Użytkownika	Opracowuje producent a zatwierdza jego służba jakości

343	PL025-0033	Przeznaczenie klap skrzydłowych:	Zasadniczym przeznaczeniem klap jest zwiększenie współczynnika siły nośnej skrzydła	Służą głównie jako hamulec aerodynamiczny	Służą głównie do polepszenia efektywności lotek	Służą do sterowania przechyleniem w osi podłużnej szybowca
344	PL025-0035	Radiostacje lotnicze pracują:	Systemem simpleks.	Systemem duplex.	Systemem ogólnym .	Inne.
345	PL025-0037	Skrzydło szybowca służy:	Do wytworzenia siły nośnej	Zapewnienia stateczności szybowca	Elementem konstrukcyjnym do zabudowy zespołów szybowca	Do przenoszenia balastu wodnego
346	PL025-0038	Zmiana stanu nadawania lub odbioru radiostacji odbywa się najczęściej:	Za pomocą przycisku N/O	Za pomocą natężenia głosu.	Za pomocą zmiany napięcia.	Za pomocą zmiany częstotliwości.
347	PL025-0039	Świadectwo Zdolności do Lotu Szybowca:	Wydawane jest przez Techniczny Państwowy Nadzór Lotniczy	Wydawane jest przez uprawnioną bazę obsługową	Wydawane jest przez służby jakości użytkownika	Wydawane jest przez producenta szybowca
348	PL025-0040	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
349	PL025-0041	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
350	PL025-0042	Ważność Świadectwa Zdolności do Lotu Szybowca:	Jest ograniczone do określonego terminu	Wydawane jest bez żadnych ograniczeń	Upływa gdy demontowany jest szybowiec w celu transportu	Upływa, gdy wykonywane są okresowe czynności obsługowe

351	PL025-0048	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.
352	PL025-0049	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
353	PL025-0050	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
354	PL025-0051	Co określa busola magnetyczna:	kurs magnetyczny samolotu	prędkość lotu	prędkość kątową	ciśnienie lotniska
355	PL025-0055	Co wskazuje przyrząd zwany wariometrem:	prędkość pionową samolotu tzn. prędkość wznoszenia i opadania	wysokość lotu	kurs geograficzny	kurs samolotu
356	PL025-0056	Czy kompozyt np. z włókien węglowych, grafitowych, szklanych itp. – stosowane są w konstrukcjach lotniczych:	Tak	Nie są stosowane	Tylko jako elementy wyposażenia kabin	Tylko w konstrukcji silników lotniczych
357	PL025-0057	Jaką pozycję przyjmuje wskaźnik ślizgu zakrętomierza, kiedy informuje o	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

		zakręcie skoordynowanym:				
358	PL025-0069	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
359	PL025-0112	Elementem pomiarowym (czułym) prędkościomierza mechanicznego jest:	różnicowa puszk membranowa	rurka Burdona	puszka aneroidowa	przepona gumowa
360	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 nagrzan (np.w świetle słonecznym) do wysokiej temperatury.
361	PL030-0002	Błąd temperaturowy wysokościomierza pojawia się, gdy:	Gradient zmiany temperatury jest inny niż standardowy – czyli warunki różnią się od tych zdefiniowanych Międzynarodową Atmosferą Wzorcową.	Gradient zmiany ciśnienia jest inny niż standardowy.	Wysokościomierz został nagrzan (np.w świetle słonecznym) do wysokiej temperatury.	Ciśnienie npm (Mean Sea Level) różni się od wartości 1013.25hPa.
362	PL030-0003	Ciężar elementu 55 kg, ramie 2.3 m. Moment = [kgm]	126.5	23.9	6957	0.0418
363	PL030-0004	Jeśli środek ciężkości znajduje się blisko lub poza skrajnym tylnym położeniem to szybowiec będzie	Trudniejszy do wyprowadzenia z korkociągu.	łatwiejszy do wyprowadzenia z korkociągu,	Trudniejszy do wprowadzenia i łatwiejszy do wyprowadzenia z korkociągu.	Położenie środka ciężkości nie wpływa na własności samolotu / szybowca w korkociągu.

364	PL030-0006	Jeśli środek ciężkości znajduje się blisko skrajnego tyłego położenia to szybowiec będzie	Zmniejszy się stateczność podłużna (co spowoduje mniejsze siły na drążku przy manewrach).	Zwiększy się stateczność podłużna.	Zwiększy się stateczność podłużna (co spowoduje większe siły na drążku przy manewrach).	Będą występowały duże siły na drążku.
365	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.
366	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 (% MAC).	w procentach ciężkości aerodynamicznej przy kadłubie (% MAC).	w procentach średniej ciężkości aerodynamicznej liczonej w średniej rozpiętości (% MAC).
367	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.
368	PL030-0010	Ważenie statku powietrznego (SP):	1.88 m	2.92	3.2	1.68

		odczyt na wadze pod przednim podwoziem 155 kg, odczyt – suma na głównym 320 kg. Odległość przód SP – przednie podwozie 0.8m, przód SP - główne 2.4 m. Jaka jest odległość przód SP – środek ciężkości?				
369	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
370	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)
371	PL030-0013	Jeśli środek ciężkości znajduje się blisko skrajnego	Nastąpi zmniejszenie prędkości wznoszenia.	Nastąpi zwiększenie prędkości wznoszenia.	Zmniejszy się opór kształtu	Zmniejszy się opór indukowany.

		przedniego położenia to:				
372	PL030-0014	Jeśli środek ciężkości znajduje się przed skrajnym przednim położeniem to szybowiec będzie:	miał większą prędkość przeciągnięcia.	miał mniejszą prędkość przeciągnięcia.	miał mniejszą wymaganą do lotu poziomego siłę nośną na płacie, co spowoduje zmniejszenie prędkości przeciągnięcia.	miał mniejszą wymaganą do lotu poziomego siłę nośną na płacie, co spowoduje zwiększenie prędkości przeciągnięcia.
373	PL030-0015	Jeśli środek ciężkości szybowca przesunie się przed skrajne przednie położenie to (między innymi):	Ze względu na konieczność większego wychylenia steru wysokości – wzrasta wymagana siła nośna na płacie – zwiększa się opór indukowany, co negatywnie wpływa na osiągi.	Ze względu na konieczność mniejszego wychylenia steru wysokości – zmniejsza się siła nośna na usterzeniu, co wymaga zwiększenia siły nośnej na płacie co zmniejsza opór indukowany i ma negatywny wpływ na osiągi.	Ze względu na konieczność mniejszego wychylenia steru wysokości – spada wymagana siła nośna na płacie – zmniejsza się prędkość przeciągnięcia.	Ze względu na konieczność większego wychylenia steru wysokości – spada wymagana siła nośna na płacie – zwiększa się prędkość przeciągnięcia.
374	PL030-0016	Masa pustego szybowca wynosi 275 kg, a maksymalna masa do startu wpisana jako ograniczenie w Instrukcji Użytkowania w	120 kg ze spadochronem i całym wyposażeniem (bagażem), istnieje również ograniczenie masy minimalną (na ogół 55kg).	120 kg bez spadochronu i wyposażenia.	Między 40 a 125 kg.	Między 55 kg a 125 kg.

		Locie 395kg. Ile może ważyć pilot?				
375	PL030-0018	Szybowiec ma MAC 1.5 m, krawędź natarcia MAC znajduje się 1.9 m za datum szybowca, odległość datum-CG wynosi 2.4 m. Podaj położenie CG w % MAC:	33	25	20	0.5
376	PL030-0019	Szybowiec ma MAC 1.6 m, krawędź natarcia MAC znajduje się 2.1 m za datum szybowca, odległość datum-CG wynosi 2.5 m. Podaj położenie CG w % MAC:	25.0	33.0	31.2	23.8
377	PL030-0020	Szybowiec musi być wyważony ze względu na zachowanie stateczności:	podłużnej.	poprzecznej.	statycznej poprzecznej.	dynamicznej poprzecznej i podłużnej.
378	PL030-0021	Szybowiec 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.



379	PL030-0022	W przypadku, kiedy środek ciężkości szybowca znajdzie się poza dopuszczalnymi granicami (wybrać najbardziej pełną odpowiedź):	Wpłyne to na stateczność, sterowność, siły sterowania, zwrotność i osiągi.	Mogą wzrosnąć siły sterowania i spaść wznoszenie.	Spada wznoszenie, ale rośnie zasięg, nie ma zmiany sił na sterach.	Wpłyne to na siły sterowania, ewentualnie większe obciążenie jednostki napędowej przy wznoszeniu oraz większą prędkość na przelocie.
380	PL030-0023	W standardowym układzie (klasycznym) środek ciężkości szybowca jest (licząc od przodu):	Przed środkiem aerodynamicznym.	Dokładnie w środku aerodynamicznym.	Zawsze dokładnie pod środkiem aerodynamicznym.	Za środkiem aerodynamicznym.
381	PL030-0025	Wysokość ciśnieniową lotniska danego dnia możemy ustalić:	Odczytując wysokość wskazywaną przez wysokościomierz nastawiony na 1013.2 hPa.	Odczytujemy wysokość z wysokościomierza nastawionego na 1013.2hPa, a następnie korygujemy ją, ze względu odczytaną temperaturę otoczenia.	Odczytujemy wysokość z wysokościomierza nastawionego na aktualne QNH, a następnie skorygujemy ją ze względu odczytaną temperaturę otoczenia.	Zawsze odczytując wysokość wskazywaną przez wysokościomierz nastawiony na aktualne QNH.
382	PL030-0079	Odnosnie efektu „wpływu ziemi” prawdą jest, że:.	Zjawisko zanika na wysokości równej w przybliżeniu rozpiętości samolotu / szybowca i osiągi spadają.	Zjawisko znaczne skraca fazę wytrzymania przy lądowaniu.	Poprawia się gradient wznoszenia do wysokości 150 m.	Wzrasta istotnie prędkość przeciągnięcia.
383	PL030-0085	Podczas wykonywania prawidłowego zakrętu z	Prękość przeciągnięcia wzrosnie o około 40%.	Prękość przeciągnięcia spadnie o około 20%.	Prękość przeciągnięcia wzrośnie o około 60%.	Prękość przeciągnięcia nie zmienia się w zakręcie.

		przechyleniem 60 stopni:.				
384	PL030-0086	Podczas zakrętu:.	Pojawia się siła dośrodkowa i przeciążenie (load factor).	Siła ciężkości jest dokładnie równoważona przez siłę nośną.	Pojawia się przyspieszenie ujemne.	Spada prękość przeciągnięcia.
385	PL030-0221	Użycie (wysunięcie) klap zmniejsza:.	Współczynnik sił nośnej do oporu.	Opór indukowany.	Pole widzenia pilota ze względu na zwiększony kąt natarcia.	Opór kształtu
386	PL030-0222	Szybowiec 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.
387	PL030-0223	Szybowiec musi być wyważony ze względu na zachowanie stateczności:.	podłużnej.	poprzecznej.	statycznej poprzecznej.	dynamicznej poprzecznej i podłużnej.
388	PL030-0224	Przeciążenie występujące w zakręcie (load factor) to:.	Całkowita siła nośna dzielona przez ciężar.	Siła odśrodkowa dzielona przez siłę nośną.	Siła odśrodkowa dzielony przez ciężar.	żadna z odpowiedzi nie jest prawdziwa
389	PL030-0226	„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 mniejszej doskonałości blisko ziemi.	żadna z odpowiedzi nie jest prawdziwa

390	PL040-0001	Czynnikami nie wpływającym na występowanie choroby dekompresyjnej jest :	płeć	czas trwania ekspozycji na obniżone ciśnienie atmosferyczne	temperatura	wysokość
391	PL040-0002	Działanie kanałów półkolistych wynika z :	odchylania rzęsek komórek sensorycznych przez bezwładnościowy ruch endolimfy	oddziaływania przyspieszeń liniowych na komórki nerwu przedsionkowego	odchylania rzęsek komórek sensorycznych przez kryształy węgla wapnia /otoconia/	odbiorze wibracji przez wyspecjalizowane zakończenia nerwowe
392	PL040-0003	W lotach wysokościowych uszkodzenie oka typu termicznego związane jest z :	absorbacją energii świetlnej przez siatkówkę i wyzwoleniem energii cieplnej	zmętnieniem ośrodków optycznych	uszkodzeniem aparatu obronnego oka	stanem zapalnym i wybroczynami krwawymi
393	PL040-0004	„Fizjologiczna próżnia” jest wysokością gdzie ciśnienie atmosferyczne nie obniża się poniżej :	8 mmHg	20-30 mmHg	145 mmHg	47 mmHg
394	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
395	PL040-0006	Aklimatyzacja stroju pilota do niskich temperatur otoczenia umożliwia:	utrzymanie stałej temperatury wewnętrznej organizmu, nawet w warunkach wielokrotnego wzrostu utraty ciepła	zmniejszone zapotrzebowanie kaloryczne	nie korzystanie z kombinezonów z ociepleniem	loty wysokościowe bez aparatury tlenowej
396	PL040-0007	Akomodacja jest spowodowana:	zmianą kształtu soczewki	zmianami w rogówce	zmianami w ciele szklistym	zmianami na dnie oka

397	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 wystuchiwanie rozmówcy w skupieniu	pełne nastawienie kontaktu na odbiorcę pozbawione elementów mojej aktywności, która mogłaby go zakłócić
398	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
399	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
400	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
401	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
402	PL040-0013	Alkohol spożywany przed lotem :	nawet w małej ilości upośledza zdolność wykonywania czynności złożonych i jakość	nie upośledza zdolności wykonywania czynności złożonych i	nawet w małej ilości powoduje halucynacje	w małej ilości jest dopuszczalny bezpośrednio i w czasie lotu

			wykonywania czynności pilota	jakości wykonywania czynności pilota		
403	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
404	PL040-0015	Asertywność relacjach międzyludzkich to:	zachowanie, w którym potrafimy wyrazić siebie z pełną wiarą we własne możliwości, nie zachowując się biernie, uległe, czy manipulująco	nastawienie na unikanie konfliktów i postawy uległe	stanowcza i władcza postawa w kontaktach z ludźmi	umiejętność instrumentalnego manipulowania ludźmi
405	PL040-0016	Automatyzm czynności to:	wyćwiczone czynności poznawcze i ruchowe odbywające się z niewielkim udziałem uwagi i nie podlegające zakłóceniom w czasie wypełniania innych równoczesnych zadań	czynności wykonywane w czasie transu somnambulicznego	najprostszym sposobem wykonywania rutynowych czynności	wyćwiczone czynności poznawcze i ruchowe odbywające się z udziałem woli człowieka w sytuacji stresowej lecz objęte niepamięcią wsteczną
406	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
407	PL040-0018	Badania w KNC mające na celu określenie stopnia oporności u stroju na wpływ niedoboru tlenu	5500m / połowa strefy niepełnej kompensacji/	8000m strefę śmierci	3000m / połowa strefy pełnej kompensacji/	6000m / próg krytyczny/

		wykonuje się rutynowo w ciśnieniu odpowiadającym wysokości:				
408	PL040-0019	Badanie rutynowe oceniające odporność ustroju na wpływ niedoboru tlenu odbywa się w komorze niskich ciśnień na wysokości :	5000 mnpm	10000 mnpm	8000 m npm	7500 mnpm
409	PL040-0020	Błąd orientacji w czynnościach pilota to:	niewłaściwy, niepełny lub zdeformowany odbiór informacji związanych z analizą warunków przebiegu lotu	brak angażowania możliwości analitycznych centralnego systemu nerwowego	zaniechanie analizy trasy lotu	nieuważna obserwacja przyrządów pokładowych
410	PL040-0021	Ból ucha przy zmniejszaniu wysokości może być spowodowany:	niedrożnością trąbki słuchowej po stronie bólu	niedrożnością trąbki słuchowej po stronie przeciwnej do bólu	obustronnie niedrożnymi trąbkami słuchowymi	ciśnienie parcjalne tlenu O <sub>2</sub> w przybliżeniu wynosiok. 20% całkowitego ciśnienia atmosferycznego
411	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

412	PL040-0023	Centralny układ nerwowy składa się z:	mózgowia i rdzenia kręgowego	tylko mózgu	tylko rdzenia kręgowego	narządów zmysłów
413	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
414	PL040-0025	Choroba dekompresyjna jest powodowana przez:	obniżenie ciśnienia otaczającego	wzrost ciśnienia otaczającego	niedobór azotu w powietrzu pęcherzykowym	spadek ciśnienia parcjalnego tlenu
415	PL040-0026	Choroba dekompresyjna określana jest też jako:	choroba kesonowa	choroba wysokościowa	choroba powietrzna	dysbaryzm
416	PL040-0027	Choroba dekompresyjna występuje najczęściej od wysokości:	od około 9.000 m npm.	od około 5.000 m npm.	po przekroczeniu prędkości dźwięku	wysokość nie ma wpływu na jej występowanie
417	PL040-0028	Choroba powietrzna :	jest synonimem choroby lokomocyjnej w samolocie	jest wywołana brakiem powietrza	jest wywołana nadmiarem powietrza	jest spowodowana spadkiem ciśnienia atmosferycznego
418	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
419	PL040-0030	Choroba powietrzna jest to :	choroba spowodowana bodźcami płynącymi z	choroba spowodowana niedoborem tlenu w	choroba wywołana obniżeniem ciśnienia	choroba spowodowana przez powstające w ustroju

			błędników jako wyraz ich nadmiernego pobudzenia	otaczającej atmosferze	w otaczającej atmosferze	/przy zmianie ciśnienia/ pęcherzyki azotu
420	PL040-0031	Choroba powietrzną jest reakcją organizmu na niewielkie zmienne przyspieszenie podczas lotu i jest zależna od :	podrażnienie błędnika /narządu przedsionkowego/	podrażnienie ślimaka /narządu słuchu /	narządu wzroku	niedotlenienie mózgu
421	PL040-0032	Choroba wysokościowa jest:	związana z niedoborem tlenu	związana z powstaniem w ustroju pęcherzyków azotu / zmiany ciśnienia /	związana z zaburzeniami błędnika	synonimem choroby dekompresyjnej
422	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
423	PL040-0035	Chwilowe osłabienie słuchu spowodowane jest przez:	wpływ różnicy ciśnień	wpływ przyspieszenia	wpływ drgań statku powietrznego	wpływ różnicy temperatur
424	PL040-0036	Chwilowy, niedostateczny przepływ krwi przez mózg powoduje:	omdlenie	długotrwałą utratę przytomności	śmierć	mdłości
425	PL040-0037	Ciśnienie atmosferyczna	ok. 1/3 ciśnienia na wysokości 0 m	ok. 1/5 ciśnienia na wysokości 0 m	ok. 1/2 ciśnienia na wysokości 0 m	ok. 2/3 ciśnienia na wysokości 0 m



		wysokości 8.000 m npm stanowi:				
426	PL040-0038	Ciśnienie parcjalne tlenu O2 w przybliżeniu wynosi	ok. 20% całkowitego ciśnienia atmosferycznego	ok. 80% całkowitego ciśnienia atmosferycznego	ok. 4 % całkowitego ciśnienia atmosferycznego	ok.1% całkowitego ciśnienia atmosferycznego
427	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)
428	PL040-0040	Ciśnienie parcjalne tlenu w pęcherzyku płucnym w stosunku do ciśnienia parcjalnego tlenu w powietrzu na danej wysokości jest:	niższe	wyższe	takie samo	wyższe lub niższew zależności od temperatury powietrza
429	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
430	PL040-0042	Co oznacza pojęcie „stres lotu”?	ważny aspekt początkowego szkolenia lotniczego: ogół sytuacji występującychw warunkach rzeczywistego lotu związanych z napięciem emocjonalnym pilota oraz czynnikami działającymi ze strony środowiska:	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

			przyspieszenie, hałas, wibracje, różnice temperatury i ciśnienia			
431	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
432	PL040-0044	Człowiek gorzej toleruje przeciążenia wzdłuż długiej osi ciała :	ujemne	dodatnie	toleruje je tak samo	nie toleruje prawie zupełnie ani jednych ani drugich
433	PL040-0045	Człowiek lepiej toleruje przeciążenia wzdłuż długiej osi ciała :	dodatnie	ujemne	toleruje je tak samo	nie toleruje prawie zupełnie ani jednych ani drugich
434	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 + /
435	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
436	PL040-0048	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

		przeciwdepresyjne, powinien:				
437	PL040-0049	Czynny pilot podczas wizyty u lekarza, który proponuje mu leki recepturowe powinien:	poinformować go o wykonywanych czynnościach pilota, a w razie wątpliwości poprosić o kontakt ze specjalistą medycyny lotniczej	nie informować go o wykonywaniu czynności pilota, a jedynie przeczytać ulotkę leku	nie informować go o wykonywaniu czynności pilota, a jedynie ściśle przestrzegać zaleconego dawkowania	odmówić przyjmowania ich całkowicie
438	PL040-0050	Czynny pilot podczas wizyty u lekarza, który proponuje mu leki uspokajające, powinien:	skontaktować się z odpowiednim centrum medycyny lotniczej celem weryfikacji stanu zdrowia	zacząć je zażywać i latać dalej	nigdy ich nie zażywać	zażywać je w mniejszej dawce niż zalecane
439	PL040-0051	Czynny pilot, który stosuje leki działające na ośrodkowy układ nerwowy:	łamię prawo i naraża siebie i innych na niebezpieczeństwo	łamię prawo unijne, ale nie polskie	nie łamię prawa	nie łamię prawa o ile przyjmuje je według zaleceń psychiatry
440	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
441	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

442	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
443	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
444	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
445	PL040-0057	Do jakiej ostrości wzroku może pilot wykonywać loty bez szkielek korekcyjnych :	0,7	0,9	0,8	0,6
446	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
447	PL040-0060	Do przegrzania organizmu w warunkach wysokiej temperatury	otyłość, zmniejszona podaż płynów	zwiększona podaż płynów i niska wilgotność otoczenia	zmniejszona aktywność ruchowa	niska wilgotność otoczenia

		otoczenia predysponuje :				
448	PL040-0062	Dolegliwości ze strony ucha środkowego występuje najczęściej podczas:	zniżania samolotu	startu	lotu poziomego	wznoszenia z dużą prędkością
449	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
450	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
451	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
452	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
453	PL040-0067	Fizjologiczna częstość oddechów	14-16	8-10	5-7	20-30

		na minutę u człowieka wynosi:				
454	PL040-0068	Fizjologiczny proces utraty zdolności okomodacyjnych oka to :	starczowzroczność	skurcz okomodacji	krótkowzroczność	nadwzroczność
455	PL040-0069	Fotodysocjacja tlenu cząstkowego /O <sub>2</sub> / w atmosferze prowadzi do :	powstania tlenu atomowego i ozonu	pochlania	ultrafioletowego promieniowania słońca	mieszania składników każdej części powietrza
456	PL040-0070	Funkcje integracyjne człowieka w układzie sterowania pilot – statek powietrzny obejmują podstawowe procesy :	intelektualne, emocjonalno-motywacyjne, orientacji i wykonawcze	złożone procesy myślowe analizy i syntezy	antycypacji, czyli przewidywania biegu wydarzeń	decyzyjne w sytuacji wyboru – gdy występuje możliwość pojawienia się więcej niż jednej reakcji w danym zadaniu
457	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
458	PL040-0072	Główną przyczyną upośledzenia słuchu w lotnictwie jest:	ultradźwięki, hałas	ultradźwięki, wysoka temperatura	światło, wibracja	obniżone ciśnienie, światło
459	PL040-0073	Hiperwentylację definiuje się jako:	wentylację z liczbą większą niż 30 na minutę	wentylacje objętościową	uzyskanie saturacji większej niż 95%	uzyskanie stężenia dwutlenku węgla

				oddechową większą niż 800 ml		mniejszego niż 35 mm Hg
460	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
461	PL040-0075	Jaka jest najczęstsza przyczyna pourazowej śmierci „do uniknięcia” u dorosłego pacjenta po doznanym urazie?	niedrożność dróg oddechowych	tamponada osierdzia	wstrząs krwotoczny	uraz kręgosłupa
462	PL040-0076	Jaka tkanka nerwowa jest najbardziej wrażliwa na niedotlenienie wysokościowe:	istota szara mózgu	istota biała mózgu	synapsy i neurony	rdzeń kręgowy
463	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

464	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
465	PL040-0079	Jakie jest najpoważniejsze wczesne powikłanie porażenia prądem elektrycznym:	zaburzenia rytmu serca	uraz kręgosłupa szyjnego	wstrząs hipowolemiczny	niewydolność nerek
466	PL040-0081	Jaskra to schorzenie powodujące :	wzmożone ciśnienie śródgałkowe	wzmożenie ciśnienia śródczaszkowego	wyrównanie ciśnienia w uchu środkowym	bóle oczu przy zmianie ciśnienia atmosferycznego
467	PL040-0084	Komunikacja niewerbalna czyli tzw. „mowa ciała” to:	podlegająca kontroli komunikacja bezsłowna oparta na przekazie informacjizawartych w gestach, pozach, mimice i innych zewnętrznie obserwowalnych formach zachowań ludzkich	wygląd zewnętrzny człowieka i jego komunikatywność	siła, barwa i tembr głosu oraz intonacja w przekazie werbalnym	głęboko ukryte, niewypowiedziane myśli i pragnienia człowieka
468	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
469	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
470	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
471	PL040-0088	Krwawienie z przedramienia może być chwilowo zatamowane przez :	doraźny ucisk na tętnicę ramienną np. palcami rąk w połowie długości ramienia po jego stronie wewnętrznej	doraźny ucisk na tętnicę promieniową (uciśnięcie nadgarstka)	doraźny ucisk na tętnicę udową	doraźny ucisk na tętnicę szyjną (uciśnięcie bocznej części szyi)
472	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
473	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

474	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
475	PL040-0092	Które z poniższych jest najczęstszą przyczyną zatrzymania krążenia u pacjenta po doznanym urazie?	niedotlenienie	uraz mózgu	stłuczenie serca	komorowe zaburzenia rytmu
476	PL040-0093	Które z uwarunkowań osobowościowych są najkorzystniejsze dla pozytywnego przebiegu szkolenia i pracy pilota:	ekstrawersja lub ambiwersja, wysoki stopień odporności emocjonalnej, wysokostopień 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
477	PL040-0094	Który element lotu wiąże się z największym obciążeniem psychicznym dla pilota?	lądowanie	start	lot akrobacyjny	lot IFR
478	PL040-0095	Który odcinek kręgosłupa jest	szyjny	piersiowy	łędźwiowy	krzyżowo-ogonowy

		najbardziej narażony na obrażenia w wypadku samochodowym w przypadku uderzenia od tyłu?				
479	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
480	PL040-0097	Który z kierunków przelotu jest najbardziej niekorzystny z punktu widzenia chronobiologii:	zachód – wschód	północ – południe	wschód – zachód	południe – północ
481	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
482	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
483	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

484	PL040-0101	Leki uspokajające (anksjolityki) mogą być dopuszczone u pilotów :	nigdy	zawsze	jedynie w przypadku pilotów akrobacyjnych	jedynie w przypadku pilotów liniowych
485	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
486	PL040-0103	Leki, które są przeciwwskazane w przy operowaniu maszynami (np. prowadzeniu samochodu) :	są zawsze zakazane w lotnictwie	nie są przeciwwskazane w lotnictwie sportowym	nie są przeciwwskazane u pilotów liniowych	są zakazane jedynie u pilotów liniowych
487	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
488	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

489	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
490	PL040-0110	Model kolejnych faz psychologicznej reakcji na stres to:	mobilizacja – rozstrojenie – destrukcja	destrukcja – rozstrojenie – mobilizacja	rozstrojenie – destrukcja mobilizacja	rozstrojenie- stabilność emocjonalna – mobilizacja
491	PL040-0111	Na układ optyczny oka składają się :	rogówka, komora przednia, soczewka, ciało szkliste	rogówka, soczewka, nerw wzrokowy	rogówka, spojówka, siatkówka	twardówka, rogówka, soczewka
492	PL040-0113	Nagły ból zęba podczas lotu może być spowodowany	pęcherzykiem powietrza pod wypełnieniem (plombą) i występuje przy wznoszeniu	pęcherzykiem powietrza pod wypełnieniem (plombą) i występuje przy zmniejszaniu wysokości	pęcherzykiem powietrza pod wypełnieniem i występuje zarówno przy wznoszeniu i zmniejszaniu wysokości	lotem bez zmiany wysokości
493	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
494	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

495	PL040-0116	Najbardziej uchwytym miernikiem napięcia psychicznego pilota jest:	częstość skurczów serca	spadek ciśnienia tętniczego krwi	spadek poziomu adrenaliny w surowicy krwi	zweżenie źrenic
496	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
497	PL040-0118	Najważniejszym czynnikiem wpływającym na nieprzystosowanie zdrowotne pilotów jest :	indywidualne różnice w wydolności funkcjonalnej wynikające z cech struktury osobowości	zbyt racjonalne i trafne szacowanie ryzyka	niezaspokojenie potrzeb wyższych związanych z poziomem aspiracji	zaburzenia zachowania związane z funkcjonowaniem społecznym
498	PL040-0119	Najważniejszym i najbardziej złożonym systemem percepcyjnym człowieka jest:	wzrok	słuch	powonienie	analiza organoleptyczna
499	PL040-0120	Najważniejszym źródłem informacji pozwalającym na utrzymanie orientacji przestrzennej podczas lotu bez	narząd wzroku	narząd słuchu i równowagi	mięśnie szkieletowej stawy	układ oddechowy

		widzialności ziemi (IR) jest:				
500	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
501	PL040-0122	Narkotyki z grupy kanabinoli to:	marihuana i haszysz	grzyby halucynogenne	pejotl	opium i heroina
502	PL040-0123	Narząd słuchu składa się:	z ucha zewnętrznego, środkowego i wewnętrznego	jedynie z ucha wewnętrznego	jedynie z ucha środkowego	jedynie z kanałów półkolistych
503	PL040-0124	Narządami związanymi z równowagą ciała człowieka są:	narząd wzroku, narząd przedsionkowy (błędnik) oraz mięśnie szkieletowe	narząd wzroku	narząd przedsionkowy /błędnik /	ucho środkowe
504	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)
505	PL040-0126	Neurotyczność to:	stała cecha osobowości charakteryzująca się dużą chwiejnością nastroju, drażliwością, pobudliwością, tendencją do intensywnego i długotrwałego	stała cecha osobowości związana z zaniżoną samooceną	cecha ludzi powolnych, flegmatycznych, działających z rozważą	określenie rodzaju wrodzonego typu temperamentu człowieka

			przeżywania negatywnych emocji			
506	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
507	PL040-0128	Niedotlenienie na dużej wysokości we wczesnej fazie może objawiać się:	nadmierną wesołością i brakiem koordynacji ruchów	utratą przytomności	agresją	zwolnioną częstością oddechu
508	PL040-0129	Niedotlenienie organizmu w pierwszej kolejności upośledza sprawność układu:	nerwowego	oddechowego	sercowo-naczyniowego	mięśniowo-szkieletowego
509	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
510	PL040-0131	Niedrożny przewód słuchowy przy zmniejszaniu wysokości może oprócz bólu ucha powodować	zawroty głowy	ból zęba	ból oka	ból brzucha
511	PL040-0132	Niektóre leki sprzedawane bez recepty mogą być przeciwwskazane podczas	prawda	fałsz	prawda jedynie w przypadku pilotów liniowych	prawda jedynie w przypadku pilotów akrobacyjnych



		wykonywania czynności pilota :				
512	PL040-0133	Nieżyt górnych dróg oddechowych /potocznie „katar”/ utrudnia:	wyrównywanie ciśnienia w uchu środkowym	dobrze widzenie	rozdzielanie barw	prawidłową koordynację ruchów
513	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
514	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
515	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
516	PL040-0138	Objawy niedotlenienia organizmu w warunkach obniżonego ciśnienia cząsteczkowego są nazywane:	głodem tlenowym	chorobą lokomocyjną	chorobą kesonową	tachykardią

517	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
518	PL040-0140	Objawy wzrokowe podczas narastania przeciążenia Gz + zależą od :	niedotlenienia ośrodkowego układu nerwowego	spadku wysycenia krwi tlenem	wzrostu CO2	spadku ciśnienia śródgałkowego
519	PL040-0141	Objawy zespołu odstawienego (popularnego "kaca") mogą być równie groźne podczas lotu jak sam stan upojenia alkoholowego :	teza jest prawdziwa	teza jest fałszywa	teza jest prawdziwa jedynie podczas lotów z użyciem aparatury tlenowej	teza jest fałszywa podczas lotów powyżej 4000 m
520	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
521	PL040-0143	Obwodowy układ nerwowy składa się z:	nerwów obwodowych czaszkowych i rdzeniowych	rdzenia kręgowego	mózgu	mózgu i rdzenia kręgowego
522	PL040-0145	Oddychanie wewnętrzne jest wymianą gazów pomiędzy krwią, a komórkami ustroju i polega na dyfuzji przez błonę komórkową :	tłenu /O2/ z krwi do komórki	dwutlenku węgla /CO2/ z krwi do komórki	procesem dyfuzji objęty jest tylko tlen /O2/	procesem dyfuzji objęty jest tylko dwutlenek węgla /CO2/

523	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> /
524	PL040-0147	Oddychanie zewnętrzne jest wymianą gazową między:	płucami a otaczającą atmosferą	jamą nosową a otaczającą atmosferą	tchawicą a otaczającą atmosferą	krtanią a otaczającą atmosferą
525	PL040-0148	Odporność na stres jest:	cechą osobowości, podlegającą modyfikacji	cechą nabytą we wczesnym dzieciństwie	cechą wrodzoną	efektem wysokiego poziomu motywacji
526	PL040-0149	Odruchem warunkowym jest:	naciśnięcie na hamulec przy czerwonym świetle	zwięźnienie źrenicy na światło	zwiększona potliwość w sytuacji stresowej	cofnięcie ręki przy zetknięciu z gorącą blachą
527	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
528	PL040-0151	Okres karencji w stosowaniu leków, wpływających na sprawność	od podania ostatniej dawki do podjęcia pracy w powietrzu	od pierwszego podania leku do momentu ustąpienia	od pierwszego podania leku do podania ostatniej dawki	od podania leku do jego pełnego wchłonięcia z

		psychofizyczną pilota obejmuje czas:		objawów chorobowych		przewodu pokarmowego
529	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
530	PL040-0153	Osobowość to:	względnie stała i trwała organizacja cech temperamentu, intelektu, charakteru, oraz konstytucji fizycznej człowieka determinująca specyficzny sposób przystosowania się jednostki do otoczenia	system postaw i wartości człowieka	struktura psychicznych dyspozycji do określonych zachowań i gotowości reagowania na bodźce środowiskowe	grupa skorelowanych cech danej osoby ulegająca płynnym i znacznym zmianom w ciągu całego życia i nabywania doświadczeń
531	PL040-0154	Ostrość wzroku badamy przy pomocy:	tablic Snellena	testu barwnego Ishihara	lampy szczelinowej	wziernika okulistycznego /oftalmoskopu/
532	PL040-0155	Ozon występujący w atmosferze:	zabezpiecza żywe organizmy przed szkodliwym oddziaływaniem krótkofalowego promieniowania słonecznego	stanowi barierę dla szkodliwego dla ssaków promieniowania kosmicznego	stanowi czynnik nieodzowny w procesach oddychania kręgowców	nie ma żadnego wpływu na żywe organizmy
533	PL040-0156	Pamięć długotrwałą definiujemy jako:	magazyn wszystkich informacji zdobytych w czasie doświadczeń	zdolność umysłu rozpoznawania zdarzeń, których się	strukturę poznawczą związaną z myśleniem logicznym	połączenie pamięci wzrokowej,

			życiowych człowieka o nieograniczonej pojemności i czasie przechowywania	uprzednio doświadczyło		słuchowej i kinestetycznej
534	PL040-0157	Pamięć krótkotrwała 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
535	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
536	PL040-0159	Pilot nie powinien przed lotem spożywać pokarmów powodujących zwiększone wytwarzanie gazów w jelitach oraz napojów gazowanych	ponieważ gazy uwięzione w jelitach mogą powodować ból brzucha podczas wznoszenia	ponieważ gazy uwięzione w jelitach powodują ból brzucha niezależnie wysokości	ponieważ gazy uwięzione w jelitach mogą powodować ból brzucha przy zmniejszaniu wysokości	ponieważ gazy uwięzione w jelitach zmniejszają tolerancję na niedotlenienie
537	PL040-0160	Pilot odniósł obrażenia łokcia. Podczas badania nasuwa się podejrzenie zwichnięcia. Czuć i tętno na obwodzie – zachowane. Co	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

		należy zrobić na miejscu wypadku?				
538	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
539	PL040-0162	Po kilkunastu sekundach obserwacji stacjonarnego światła na ciemnym tle powierzchni ziemi, pilot odnosi wrażenie jego poruszania. Złudzenie takie nazywamy:	autokinezą	psychokinezą	oczopląsem	„kurzą ślepotą”
540	PL040-0163	Pod wpływem niedotlenienia wysokościowego następuje adaptacja do zmiany czynników środowiska :	tak	nie	zależy od indywidualnych możliwości organizmu	zależy od pojemności wyrzutowej serca
541	PL040-0164	Podaj prawidłową kolejność czynności na miejscu wypadku:1) kontrola tętna 2)kontrola oddechu 3)ocena bezpieczeństwa	3,2,1,6,5,4	2,3,4,5,6,1	6,1,2,3,4,5	4,1,2,5,3,6

		miejsca wypadku 4)unieruchamianie złamań 5)resuscytacja/sztuczny oddech 6)pośredni masaż serca/tamowanie krwawienia				
542	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)
543	PL040-0166	Podczas lotów wysokościowych zmarznięty pilot w skostniałych kończynach ma:	mniejszą wrażliwość na dotyk, zmniejszoną zdolność wykonywania precyzyjnych ruchów, obniżenie siły mięśniowej	obniżenie napięcia mięśniowego	przyspieszenie akcji serca i zwolnienie akcji oddechowej	zmniejszenie przemiany materii
544	PL040-0167	Podczas pobytu na dużej wysokości rytm oddechowy płuc:	rośnie	maleje	utrzymuje się na stałym poziomie	na przemian rośnie i maleje
545	PL040-0168	Podczas ściągania drążka "na siebie":	krw odpływa od głowy	krw napływa do głowy	krw odpływa od kończyn dolnych	krw napływa do trzew (jamy brzusznej)
546	PL040-0169	Podczas wdechu i wydechu ciśnienie powietrza pęcherzykowego jest sumą ciśnień parcjalnych wielu gazów takich jak : tlen, dwutlenek węgla i azot. Które	prawo Daltona	prawo Henryego	prawo Boyle'a	żadne z nich

		z praw gazowych w sposób najlepszy opisuje to zjawisko :				
547	PL040-0171	Podczas wykonywania „ pętli„ działa na pilota przyspieszenie o kierunku :	+Gz	-Gz	+Gx	- Gx
548	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
549	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
550	PL040-0174	Podczas wznoszenia się na dużą wysokość częstość skurczów serca:	rośnie	maleje	utrzymuje się na stałym poziomie	na przemian rośnie i maleje
551	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 przewyciężenia zjawiska „bloku umysłowego”	redukcja rozwiązania złożonych problemów do prostszych częściowych operacji	głównie oparte na bieżącej analizie informacji zdrowotnych związanych z daną podjętą reakcją
552	PL040-0176	Podstawową funkcją narządów otolitowych jest :	pomiar przyspieszeń liniowych	pomiar prędkości liniowych	pomiar przyspieszeń kątowych	pomiar prędkości kątowych



553	PL040-0177	Podstawową funkcją ozonu w atmosferze jest:	filtrowanie szkodliwego promieniowania UV	filtrowanie szkodliwego promieniowania mikrofalowego	filtrowanie szkodliwego promieniowania widzialnego	filtrowanie szkodliwego promieniowania rentgenowskiego
554	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
555	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 przezręczności uwagi	myślowe procesy konstruowania hipotez na podstawie ograniczenia faktów i testowanie ich
556	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
557	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
558	PL040-0183	Poziom motywacji wpływa na sprawność wykonania danego zadania. Nieefektywność działania, błędy,	zawsze przy skrajnie wysokim lub skrajnie niskim poziomie motywacji	tylko przy zawyżonym poziomie motywacji	przy średnio intensywnym poziomie motywacji	nie ma reguły

		problemy z koncentracją uwagi pojawiają się :				
559	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
560	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 w połowie mostka, ręce wyprostowane w łokciach
561	PL040-0187	Prawidłowo zaopatrzone krwawienie z kończyny to:	opatrunek uciskowy na ranie	opaska uciskowa poniżej rany i opatrunek uciskowy na ranie	opaska uciskowa powyżej rany	zwykły opatrunek na ranie
562	PL040-0189	Problematyka psychologii lotniczej najbliższa jest psychologii:	pracy	wychowawczej	społecznej	sportowej
563	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
564	PL040-0191	Promienie światła wpadają do wnętrza oka przez:	źrenicę	tęczówkę	siatkówkę	twardówkę

565	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
566	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
567	PL040-0194	Przed rozpoczęciem sztucznego oddychania należy:	udrożnić górne drogi oddechowe uszkodzowanego (usunąć wszystkie zanieczyszczenia z jamy ustnej, nosowej i gardła)	uderzyć uszkodzowanego w mostek	wykonać kilkanaście głębokich wdechów	wypić kieliszek silnego alkoholu dla dezynfekcji jamy ustnej
568	PL040-0195	Przekrwione oczy, napady śmiechu lub płaczu, spowolnienie psychoruchowe MOŻE być objawem zażycia:	kannabinoli (marihuana, haszysz)	amfetaminy	kokainy	morfiny
569	PL040-0196	Przerzutność uwagi to:	zdolność do szybkiego przenoszenia uwagi jednego obserwowanego przedmiotu lub procesu na drugi	selekcja do dalszego przetwarzania pewnej części wejścia sensorycznego	ilość informacji, które kanały percepcyjne mogą przyjąć i przesłać	rodzaj skupienia uwagi w którym odbierany przez zmysły materiał selekcyjnie hipotetyzują percepcyjne
570	PL040-0197	Przez pojęcie „czynnika ludzkiego” w wypadkach	nieadekwatne działanie pilota i osób odpowiedzialnych za organizację	awarię przyrządów pokładowych	zdarzenie losowe w powietrzu	utratę orientacji przestrzennej w chmurach

		lotniczych należy rozumieć (w znaczeniu szerokim):	zabezpieczenia wykonywania lotów			
571	PL040-0198	Przy krwawieniu z żyły :	krew zazwyczaj wypływa leniwym strumieniem i ma ciemnoczerwone zabarwienie	krew zazwyczaj wypływa leniwym strumieniem i ma jasnoczerwone zabarwienie	krew zazwyczaj wypływa intensywnym tętniącym strumieniem i ma ciemnoczerwone zabarwienie	krew wypływa intensywnym strumieniem niezależnie od jej zabarwienia
572	PL040-0199	Przy przekroczeniu optimum prędkości przetwarzania i odbioru określonej ilości informacji przez człowieka	mogą wystąpić defekty w procesie orientacji człowieka w postaci przepuszczania i zniekształcenia sygnałów, zmniejszenie zakresu ich rozróżniania i rozpoznawania	następuje pełna, optymalna adaptacja możliwości odbioru i przetwarzania informacji u człowieka bez zakłóceń	następuje zjawisko wizualizacji podobnych zdarzeń z przeszłości	następuje zawsze całkowite zahamowanie przebiegu procesów myślowych u człowieka
573	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
574	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 przetykać ślinę	szybko zmniejszać wysokość z zatrzymanym oddechem	niezależnie od wysokości nie robić nic czekając na ustąpienie dolegliwości
575	PL040-0202	Przy złamaniu kręgosłupa u	zdanie jest fałszywe i dlatego należy obchodzić	zdanie jest prawdziwe i dlatego	zdanie jest prawdziwe i dlatego	zdanie jest fałszywe, a uszkodzenie

		poszkodowanego zawsze dochodzi do uszkodzenia rdzenia kręgowego stąd po urazie nie ma znaczenia w jakiej pozycji będzie on transportowany :	się z takimi uszkodzonymi bardzo ostrożnie, ograniczyć ich poruszanie się i przenosić ich jedynie w pozycji poziomej	takie osoby mogą być przenoszone w pozycji pionowej	takie osoby mogą być przenoszone jedynie w pozycji poziomej	rdzenia kręgowego nie ma żadnego związku z uszkodzeniem kręgosłupa
576	PL040-0204	Przyczyną dolegliwości w chorobie dekompresyjnej są pęcherzyki którego gazu :	azotu	tlenu	dwutlenku węgla	pary wodnej
577	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
578	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
579	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
580	PL040-0208	Przyjmowanie leków psychiatrycznych	zawsze	nigdy	jedynie dla pilota zawodowego	jedynie dla skoczka spadochronowego

		jest przeciwwskazaniem do wykonywania obowiązków pilota:				
581	PL040-0209	Przyspieszenia wyzwalające przeciążenia o kierunku głowa – kończyny dolne określane są jako:	+ Gz	- Gz	+Gy	- Gy
582	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
583	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
584	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
585	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

586	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
587	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
588	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
589	PL040-0218	Ruch ciała człowieka w przestrzeni w głównej mierze odbierają:	trzy przewody półkoliste błędnika	dwa przewody półkoliste błędnika	jeden przewód półkolisty błędnika	ślimak
590	PL040-0219	Siatkówka	jest najbardziej wewnętrzną, światłowrażliwą błoną oka	jest najbardziej zewnętrzną błoną oka	jest innym określeniem soczewki	nie występuje w gałce ocznej

591	PL040-0220	Specyficzna metoda oceny stosowanej w psychologii to :	ocena testowa	wywiad	metoda statystyczna	metoda opisu
592	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
593	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
594	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
595	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
596	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:				
597	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
598	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
599	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
600	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
601	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
602	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:				
603	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
604	PL040-0236	Ślepotą zmierzchowa 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
605	PL040-0237	Tak zwany poziom szkodliwy oddziaływania hałasu na narząd słuchu wynosi:	około 90 dB	około 45 dB	około 72 dB	około 80 dB
606	PL040-0238	Toksyczność tlenu 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
607	PL040-0239	Tolerancja na przeciążenia może być obniżona przez:	niedotlenienie, hiperwentylację, hipoglikemię (obniżone stężenie cukru we krwi)	niedotlenienie, hiperglikemię (podwyższone	tylko hiperwentylację	tylko niedotlenienie

				stężenie cukru we krwi)		
608	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
609	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
610	PL040-0243	Trwałe zaburzenie widzenia barw, może być :	wrodzona	po usunięciu soczewki	po przeszczepieniu rogówki	po zapaleniu tęczówki
611	PL040-0245	U człowieka najsilniejszym „dawcą czasu” /synchronizatorem rytmów okołodobowych/ jest :	naprzemienność nocy i dnia	intensywność iluminacji	czynnik socjalny	dobowe wahania temperatury zewnętrznej otoczenia
612	PL040-0246	U podstaw selekcji psychologicznej leży założenie, że:	wszyscy ludzie mogąw 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
613	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	przetwarzanie informacji jest podobne pod względem jakościowym	potrzebuje mniej czasu na odebranie i przetworzenie informacji z racji szybkiego przetwarzania	nie koncentruje się na informacjach pochodzących z wskazań przyrządów określających parametry lotu

			funkcjonowaniu obiektu sterowania		informacji niepełnej nie obciążony nadmiarem doświadczeń	
614	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
615	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
616	PL040-0250	Uczucie silnego bólu głowy sprawiający wrażenie rozsadzania głowy jest spowodowany przez :	przeciążenie ujemne /Gz -/	spadek temperatury	hałas	przeciążenie dodatnie / Gz+ /
617	PL040-0251	Udział czynnika ludzkiego w wypadkach lotniczych określa się na około :	90%	60%	30%	45%
618	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

619	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
620	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
621	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
622	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
623	PL040-0257	Układ przedsionkowy / błędnik błoniasty / w uchu wewnętrznym umożliwia człowiekowi:	orientację ciała w przestrzeni	odbieranie bodźców dźwiękowych	prawidłowe napięcie mięśni	rozpoznawanie zapachów
624	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
625	PL040-0260	Uraz ciśnieniowy ucha zwany	brakiem możliwości wyrównania ciśnień –jama bębnekowa – atmosfera	niedotlenieniem wysokościowym	obniżeniem ciśnienia atmosferycznego	spadkiem temperatury powietrza

		barotraumą spowodowany jest:				
626	PL040-0261	Uraz nerwu wzrokowego powoduje:	ślepotę	zapadnięcie gałki ocznej	zapalenie brzegów powiek	zapalenie gruczołu łzowego
627	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
628	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
629	PL040-0264	Uwagę dowolną człowieka charakteryzuje:	typ podzielności, trwałość, zakres, przerzutność, 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
630	PL040-0265	W czasie badania tolerancji ustroju na niedobór tlenu w otaczającym środowisku głębokie oddychanie :	poprawia tolerancję niedotlenienia	poprawia tolerancję niedotlenienia wysokościowego, jeżeli wzrośnie również liczba oddechów	nie poprawia tolerancji niedotlenienia wysokościowego	nie ma wpływu na tolerancję niedotlenienia
631	PL040-0266	W czasie lotu na dużą wysokość ciśnienie krwi:	rośnie	maleje	utrzymuje się na stałym poziomie	zmienia się cyklicznie

632	PL040-0268	W krótkowzroczności promienie po przejściu przez ośrodki optyczne załamują się :	przed siatkówką	na siatkówce	za siatkówką	na rogówce
633	PL040-0269	W którym narządzie działanie alkoholu etylowego utrzymuje się najdłużej?	w narządzie równowagi	w sercu	w wątrobie	w płucach
634	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
635	PL040-0272	W przypadku gdy uszkodzony oddycha samodzielnie, ale nie ma wyczuwalnego tętna:	należy poszukać tętna na dużych tętnicach, ponieważ brak tętna przy zachowanym przez dłuższy czas oddechu jest wysoce nieprawdopodobne, a jeśli tętno jest zatrzymane wkrótce ustanie również oddech	należy od razu przystąpić do masażu serca	należy położyć uszkodzonego w pozycji bocznej bezpiecznej nawet mimo zachowanej świadomości	należy wykonywać od razu masaż serca i sztuczne oddychanie
636	PL040-0273	W przypadku kiedy pilot nie jest w stanie stwierdzić czy objawy których doświadcza spowodowane są	niezależnie od przyczyny założyć maskę z tlenem i zwolnić tempo oddychania	przyspieszyć tempo oddychania	zwolnić tempo oddychania	założyć maskę tlenową i przyspieszyć tempo oddychania

		niedotlenieniem czy hiperwentylacją powinien:				
637	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
638	PL040-0275	W przypadku podejrzenia nieprzytomnego złamania kręgosłupa w bezpiecznym otoczeniu z zachowanym własnym oddechem i tętnem, należy:	pozostawić go pod nadzorem na miejscu do przyjazdu wyspecjalizowanych ratowników medycznych	pozostawić go pod nadzorem na miejscu do czasu odzyskania przytomności, a następnie wynieść z miejsca wypadku	położyć na twardym podłożu	reanimować zachowaniem szczególnych środków ostrożności
639	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
640	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



641	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
642	PL040-0279	W przypadku wystąpienia hiperwentylacji (przyspieszonego oddychania bez potrzeby wynikającej z metabolizmu ustroju) należy:	starać się uspokoić oddech, a w razie niepowodzenia oddychać do worka papierowego	przyspieszać oddech do momentu kiedy mięśnie oddechowe zmęczą się i nie będą w stanie dalej przyspieszać	nie zwracać uwagi na tempo oddechu	przełykać ślinę
643	PL040-0280	W przypadku wystąpienia nagłego bólu zęba podczas lotu należy:	obniżyć pułap	zwiększać powoli wysokość lotu	zwiększać szybko wysokość lotu	przełykać ślinę
644	PL040-0281	W przypadku wystąpienia objawów	rozpocząć oddychanie czystym tlenem z aparatu	oddychać szybciej	zamknąć oczy spróbować się zrelaksować	podwyższyć pułap lotu

		niedotlenienia należy w pierwszej kolejności:	tlenowego oraz zwolnić częstość oddechów			
645	PL040-0282	W przypadku występowania przeciążeń dodatnich wzdłuż długiej osi ciała:	krw znacznie silniej odpywa od głowy	krw znacznie silniej napływa do głowy	krw nie zmienia siły napływu do głowy	występują silne zaburzenia oddychania
646	PL040-0283	W przypadku występowania przeciążeń ujemnych działających wzdłuż osi długiej ciała:	krw znacznie silniej napływa do głowy	krw znacznie silniej odpywa od głowy	krw nie zmienia siły napływu do głowy	występują silne wrażenia słuchowe
647	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
648	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
649	PL040-0286	W przypadku, kiedy poszkodowany z podejrzeniem złamania kręgosłupa nie oddycha i nie	stosować sztuczne oddychanie i pośredni masaż serca	stosować sztuczne oddychanie, ale nie masować serca	nie reanimować go wcale	nie przenosić

		wyczuwamy u niego tętna należy:				
650	PL040-0290	W utrzymaniu prawidłowej postawy ciała i sprawnej orientacji w przestrzeni, nadrzędna rolę odgrywa :	błędnik	narząd słuchu	narząd wzroku	zmysł dotyku
651	PL040-0292	W wypadku, w którym uszkodzonych zostało więcej osób, w pierwszej kolejności należy udzielić pomocy :	najciężej uszkodzonym	najlepiej uszkodzonym	najbliższym znajdującym się przy ratowniku	osobom ze zwichnięciami
652	PL040-0293	W wypadku, w którym uszkodzonych zostało więcej osób, w pierwszej kolejności należy udzielić pomocy :	osobom z zatrzymanym krążeniem i oddechem	osobom ze złamaniami	osobom ze zwichnięciami	osobom przytomnym
653	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
654	PL040-0296	Ważne cechy dobrego nadawcy to:	panowanie nad emocjami, nie przerywanie, dostosowanie słownictwa do rozmówcy, rekapitulowanie,	wyraźna artykulacja, dobra dykcja, bogate słownictwo, talent oratorski	kultura osobista, bogate zainteresowania, biegłość w argumentacji	umiejętność przeforsowania swojego punktu widzenia w rozmowie

			parafrazowanie wypowiedzi interlokutora			
655	PL040-0298	Widzenie stereoskopowe to:	zdolność widzenia przestrzennego	dwojenie obrazu	awitaminoza	pogorszenie widzenia
656	PL040-0299	Wnikanie tlenu węgla do ustroju odbywa się głównie poprzez:	układ oddechowy	przewód pokarmowy	skórę i błony śluzowe	układ moczowy
657	PL040-0302	Wrażliwość reakcji człowieka na bodźce jest:	uwarunkowana indywidualnymi wrodzonymi progami percepcyjnymi	zmienna i nieograniczona	szttywno określona przez siłę bodźca	silnie uwarunkowana sytuacyjnie
658	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
659	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
660	PL040-0305	Wybierz odpowiedź, w której wymieniono najwięcej objawów mogących pojawić się z powodu niedotlenienia organizmu	uczucie braku powietrza, uczucie zmęczenia, nudności, wymioty, zawroty głowy	uczucie braku powietrza, uczucie zmęczenia, nudności, wymioty, widzenie lunetowate	uczucie braku powietrza, uczucie zmęczenia, nudności, wymioty, zawroty głowy, widzenie w kolorze czerwonym	nudności, wymioty, zawroty głowy, utrata słuchu

661	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
662	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
663	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
664	PL040-0309	Wymiana gazowa u człowieka odbywa się w:	pęcherzykach płucnych	oskrzelach	krtani	tętnicach
665	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
666	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
667	PL040-0312	Wysokość powyżej której nie wolno latać bez sprawnej	4 tys. m.	3 tys. m.	5 tys. m.	6 tys. m.

		aparatury tlenowej na pokładzie wynosi :				
668	PL040-0313	Wystąpienie nagłego bólu ucha podczas zniżania może być spowodowane:	niedrożną trąbką słuchową	drożną trąbką słuchową	przebitą błoną bębenkową	niedrożnym przewodem słuchowym zewnętrznym
669	PL040-0314	Wystąpienie nagłego bólu ucha przy zniżaniu:	może być spowodowane nierównym ciśnieniem w uchu środkowym i jamie nosowo-gardłowej	nie ma związku z wyrównywaniem ciśnień w uchu środkowym i jamie nosowo-gardłowej	jest bezpośrednio związane z zapaleniem ucha środkowego	jest związane z chorobami nerwu słuchowego
670	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
671	PL040-0317	Z ilu jam składa się serce?	4	3	2	5
672	PL040-0318	Zaburzenia uwagi to:	patologiczne zmniejszenie zakresu uwagi, jej koncentracji, trwałości, podzielności doprowadzające do ogólnego zmniejszenia zdolności odbierania bodźców zewnętrznych	zdolność do bardzo szybkiego przenoszenia uwagi z jednego elementu na drugi	niezdolność do zmiany zachowania aktualnego pod wpływem minionych doświadczeń	ograniczenie pola widzenia przy utrzymaniu uwagi dowolnej na tym samym poziomie
673	PL040-0319	Zaczerwienienie skóry, obrzęk,	II	I	III	IV

		uczucie pieczenia i pęcherze są objawami oparzenia stopnia :				
674	PL040-0320	Zaćmą nazywamy schorzenie powodujące:	zmętnienie soczewki	zamglenie rogówki	męty w ciele szklistym	zmiany zwyrodnieniowe na dnie oka
675	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
676	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
677	PL040-0323	Zażycie marihuany lub haszyszu powoduje:	podniesienie nastroju, zaburzenia koncentracji i uwagi, osłabienie pamięci oraz orientacji, obniżenie krytycyzmu, lęk i urojenia prześladowcze, poszerzenie źrenic i zaczerwienienie spojówek	zubożenie emocjonalne, stępienie, sztywność, spływanie uczuć, zachowania aspołeczne, unikanie kontaktów z ludźmi, nieuzasadniona wrogość, poczucie małej wartości	nie ma charakterystycznych objawów zewnętrznych	po niekontrolowanej euforii i pobudzenia: zanik woli i chęci działania, krótkotrwała depresja połączona z lękami i bezsennością
678	PL040-0324	Zażywanie leków, które mają wpływ na przebieg procesów	zawsze zabronione	zawsze dozwolone	zabronione jedynie u pilotów liniowych	dozwolone jedynie u pilotów akrobacyjnych

		myślowych jest w lotnictwie:				
679	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
680	PL040-0326	Ze wzrostem wysokości ciśnienie parcjale 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
681	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
682	PL040-0328	Zespół stresu pourazowego to:	zespół opóźnionych reakcji stresowych w postaci dolegliwości natury psychicznej nawracających wielokrotnie nawet po upływie długiego czasu, związanych z ekspozycją na zdarzenie szczególnie przerażające lub katastroficzne	określenie rozdrażnienia typu neurastenicznego polegającego na zwiększonej pobudliwości na bodźce zmysłowe /światło, hałas, dotyk/ odbierane z subiektywnym	określenie fazy rekonwalescencji w terapii chorób psychicznych po ustąpieniu objawów ostrych danego schorzenia	określenie zespołu objawów związanych z brakiem poczucia kontroli nad jedzeniem w chwilach smutku i przygnębienia



				poczuciem dyskomfortu lub bólu		
683	PL040-0329	Zez to :	wada układu mięśniowego oczu	zaburzenie pracy mięśni rzęskowych	kręcz karku	zwichnięcie soczewki
684	PL040-0330	Zjawisko meteoryzmu wysokościowego to:	objawy spowodowane zmianą objętością gazów w jamach ciała	uszkodzenie kabiny samolotu przez mikrometeoryty	objawy związane z uwalnianiem się gazów z tkanek	wspólna nazwa dla bólów stawów, mrowienia i świądu skóry
685	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
686	PL040-0332	Złamanie kończyny dolnej może być doraźnie zaopatrzone przy użyciu bandaży i np.:	deski, parasolki lub narty unieruchamiając dwa sąsiednie stawy	właściwie umocowanych plastrów w miejscu złamania	bandażowania okolicy złamania	jałowej gazy
687	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
688	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
689	PL040-0335	Złudzenia somatograwitacyjne spowodowane są	przyspieszeń liniowych na narządy otolitowe	przyspieszeń liniowych na kanały półkoliste	przyspieszeń kątowych na narządy otolitowe	przyspieszeń kątowych na kanały półkoliste

		głównie działaniem :				
690	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
691	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
692	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
693	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
694	PL040-0340	Zmiana ciśnienia atmosferycznego między otoczeniem a uchem środkowym wyrównywane jest przez:	trąbkę słuchową Eustachiusza	kanały półkoliste	młoteczek i kowadełko	ślimak
695	PL040-0341	Znacznie rozszerzone źrenice oraz pobudzenie psychoruchowe	amfetaminy	kannabinoli (marihuana, haszysz)	morfiny	heroiny

		MOGA być objawem zażycia:				
696	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
697	PL050-0002	'Studnia termiczna" to;	Prąd opadający, występujący obok prądu pionowego.	Prąd niewystępujący w dniach termiki wypracowanej.	Prąd opadający mniejszy od przekroju prądów wstępujących.	Prąd wstępujący lub opadający- jest miarą prędkości wznoszenia lub opadania szybowca.
698	PL050-0003	Burze występują głównie na frontach:	Chłodnych II rodzaju	Chłodnych I rodzaju	Ciepłych	Okluzji ciepłej
699	PL050-0007	Chmury Ac lub Sc Castellanus występujące o poranku zapowiadają:	Popołudniowe burze	Opady ciągłe w godzinach wieczornych	Pogodę bez opadów	Nocne mgły
700	PL050-0008	Chmury Ci unc zapowiadają:	Zbliżanie frontu ciepłego	Zbliżanie frontu chłodnego	Ładną pogodę	Pogodę burzową
701	PL050-0010	Chmury Cs zapowiadają zbliżanie:	Frontu ciepłego	Frontu chłodnego I rodzaju	Frontu chłodnego II rodzaju	Słonecznej pogody
702	PL050-0011	Chmury Cu są oznaką występowania równowagi:	Chwiejnej	Stałej	Obojętnej	Nieustalonej
703	PL050-0012	Chmury Cu zaliczamy do:	Grupy chmur o budowie pionowej	Piętra średniego	Piętra wysokiego	Piętra niskiego

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

716	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
717	PL050-0028	Długotrwała jest mgła:	Adwekcyjna	Radiacyjna	Konwekcyjna	Z wyparowania
718	PL050-0031	Front chłodny przyspieszony przemieszcza się z prędkością:	Okolo 60 - 80 km/h	90 – 100 km/h	5 – 10 km/h	20 – 40 km/h
719	PL050-0032	Front ciepły przemieszcza się z prędkością:	20 – 40 km/h	10 – 15 km/h	5 – 10 km/h	40 – 45 km/h
720	PL050-0033	Front okluzji powstaje:	Z połączenia frontu chłodnego z ciepłym	Z rozmycia frontu ciepłego	Z rozmycia frontu chłodnego	Ze zbliżania wyżu do niżu
721	PL050-0034	Gdy temperatura powietrza obniża się do temperatury punktu rosy to:	Widzialność zmniejsza się	Widzialność nie zmienia się	Widzialność rośnie	Pogoda się poprawia
722	PL050-0035	Inwersja z osiadania powstaje w:	Wyżach	Niżach	Zatokach niżowych	Siodłach barycznych
723	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
724	PL050-0037	Izobary to linie jednakowego ciśnienia na poziomie:	Morza	Ziemi	1km	2 m
725	PL050-0039	Izobary to linie łączące punkty o jednakowym:	Ciśnieniu zredukowanym do średniego poziomu morza	Ciśnieniu na poziomie ziemi	Spadku ciśnienia	Wzroście ciśnienia

726	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
727	PL050-0043	Mgła adwekcyjna powstaje:	Przy napływie ciepłego powietrza	Przy napływie chłodnego powietrza	Wskutek wypromieniowania ciepła	Przy napływie powietrza kontynentalnego
728	PL050-0045	Mgła powstaje w wyniku:	Kondensacji pary wodnej	Wzrostu zapylenia	Wzrostu zmętnienia	Zadymienie
729	PL050-0046	Mgła radiacyjna powstaje:	W godzinach nocnych	Przed południem	Po południu	W dowolnej porze doby
730	PL050-0048	Mgły w niżu powstają:	Po przejściu frontu ciepłego	Przed frontem ciepłym	Po przejściu frontu chłodnego	Nie powstają
731	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
732	PL050-0050	Na wysokości około 1,5 km ciśnienie wynosi:	850 hPa	700 hPa	500 hPa	925 hPa
733	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
734	PL050-0053	Najbardziej gwałtowne zmiany pogody występują:	Przy przechodzeniu frontu chłodnego II rodzaju	Przy przechodzeniu klina wyżowego	W siodłach barycznych	Przy przechodzeniu frontu ciepłego
735	PL050-0054	Najdłużej utrzymuje się mgła:	Adwekcyjna	Radiacyjna	Z wyparowania	Wieczorna
736	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

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

747	PL050-0072	Opady mżawki występują z chmur:	St	Ns	Cs	Cb
748	PL050-0073	Oznaką termiki są chmury:	Cu, Cb	Sc, Ac	St, Ns	Ci, Cs
749	PL050-0074	Oznaką turbulencji na małych wysokościach są:	Nagłe nasilenia i zmiany prędkości wiatru	Wiatry spokojne bez porywów	Wiatry słabe	Cisze
750	PL050-0076	Podczas termiki z chmurami:	Turbulencja występuje	Turbulencja nie występuje	Turbulencja występuje tylko ponad chmurami	Turbulencja występuje tylko poza chmurami
751	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
752	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
753	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
754	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 $0,5^{\circ}\text{C}/100\text{ m}$
755	PL050-0082	Prędkość wiatru jest większa w:	Niżu	Obszarze bezgradientowym	Siodle barycznym	Wyżu
756	PL050-0084	Prędkość wiatru, w dolnej atmosferze,	Wzrasta	Maleje	Nie zmienia się	Nie wykazuje żadnego związku



		wraz z wysokością najczęściej:				
757	PL050-0085	Przed ciepłym frontem ciśnienie:	maleje	nie zmienia się	wzrasta	początkowo spada a następnie wzrasta
758	PL050-0086	Przy froncie ciepłym występują głównie chmury:	Warstwowe	Kłębiaste	Kłębiasto - warstwowe	Tylko pierzaste
759	PL050-0087	Przy froncie ciepłym występują:	długotrwałe opady ciągłe	krótkotrwałe opady przelotne	opady nie występują	opady chwilowe
760	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
761	PL050-0089	Przyziemna inwersja temperatury z wypromieniowania powstaje:	W godzinach nocnych	W godzinach popołudniowych	W godzinach przedpołudniowych	W południe
762	PL050-0090	Rozkład temperatury z wysokością w troposferze jest mierzony za pomocą:	Radiosond	Balonów na uwięzi	Termometru	Radaru
763	PL050-0091	Równowaga chwiejna występuje, gdy gradient rzeczywisty jest:	Większy od adiabatyicznego	Mniejszy od adiabatyicznego	Równy adiabatyicznemu	Niezależny od gradientu adiabatyicznego
764	PL050-0092	Spadek ciśnienia oznacza zbliżanie się:	nizu	wyżu	wału wyżowego	siodła barycznego

765	PL050-0093	Spokojny wólszg powietrza występuje przy froncie:	Ciełym	Chłodnym II rodzaju	Okluzji chłodnej	Wtórny chłodny
766	PL050-0094	Strefa opadów związanych z frontem ciepłym występuje:	Przed frontem w odległości 300-400 km	Za frontem	Wzdłuż linii frontu	Przed frontem w odległości 50-100 km
767	PL050-0095	Symbol graficzny ,, oznacza:	Opad mżawki	Opad deszczu przelotnego	Opad śniegu	Opad gradu
768	PL050-0096	Temperatura powietrza na stacjach meteorologicznych jest mierzona na wysokości:	2 m	10 m	5 cm	100 m
769	PL050-0097	Temperatura punktu rosy jest to temperatura:	W której powietrze osiąga stan nasycenia	W której powstaje rosa	W której występują przymrozki	Zamarza woda
770	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
771	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
772	PL050-0102	Temperatura, przy której skrapla się para wodna to:	Temperatura punktu rosy	Temperatura parowania	$0^{\circ}\text{C}$	Temperatura powietrza suchego
773	PL050-0103	Termika powstaje:	W ciągu słonecznego dnia	Podczas mglistego poranka	W godzinach przedwieczornych	W godzinach nocnych

774	PL050-0104	Tropopauza jest najwyższa:	Nad równikiem	Nad biegunem	W umiarkowanych szerokościach geograficznych	Nad Polską
775	PL050-0105	Tropopauza w umiarkowanych szerokościach geograficznych jest w pobliżu powierzchni izobarycznej:	250 hPa	500 hPa	100 hPa	700 hPa
776	PL050-0106	Uskok wiatru towarzyszy chmurze:	Cb	St	Ns	Cu
777	PL050-0107	Warstwa od ziemi do wysokości około 11 km to:	troposfera	tropopauza	stratosfera	warstwa tarcia
778	PL050-0108	Wiatr dolny jest mierzony na wysokości:	10 m	2 m	100 m	Przy gruncie
779	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
780	PL050-0113	Wiatr w niżu na półkuli północnej wieje:	Przeciwnie do ruchu wskazówek zegara ze skrzyżowaniem ku środkowi niżu	Przeciwnie do ruchu wskazówek zegara wzdłuż izobar	Od ciśnienia wyższego do niższego	Od ciśnienia niższego do wyższego
781	PL050-0114	Na półkuli północnej wiatr w niżu wieje	Przeciwnie do ruchu wskazówek zegara ze skrzyżowaniem ku ciśnieniu niższemu	Przeciwnie do ruchu wskazówek zegara, wzdłuż izobar	Od wyżu do niżu	Prostopadle do izobar
782	PL050-0115	Wiatr z kierunku zachodniego to w stopniach:	270	360	90	315

783	PL050-0116	Wiatry górne dla FL050 są wyznaczone z mapy:	850 hPa	700 hPa	900 hPa	Dolnej
784	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
785	PL050-0118	Widzialność poprawia się przy napływie powietrza:	Chłodnego	Ciepłego i wilgotnego	Upalnego	Zapylonego
786	PL050-0119	Wilgotność względna powietrza jest wyrażana w:	Procentach	Stopniach C	Gramach pary wodnej	Gramach wody/m <sup>3</sup>
787	PL050-0120	Wycinek ciepły niżej to obszar:	Między frontem ciepłym a chłodnym	Przed frontem ciepłym	Przed frontem okluzji	Za frontem chłodnym
788	PL050-0121	Wypiętrzone chmury Cu to:	Congestus	Mediocris	Humilis	Fractus
789	PL050-0122	Wysokość izotermy 0°C jest wyznaczona z pomiarów:	Radiosondażowych	Aktynometrycznych	Radarowych	Temperatury w kłatkach meteorologicznych
790	PL050-0123	Wzrost ciśnienia oznacza zbliżanie:	Wyżu	Niżu	Siodła barycznego	Zatoki niskiego ciśnienia
791	PL050-0124	Z okluzją ciepłą związane są układy chmur towarzyszące frontowi:	Ciepłemu	Chłodnemu I rodzaju	Chłodnemu II rodzaju	Zokludowanemu o charakterze frontu chłodnego
792	PL050-0125	Za frontem chłodnym w	PPm	PAm	PZm	PAk

		okresie lata napływają masy:				
793	PL050-0126	Zbliżanie frontu ciepłego zapowiadają chmury wysokie o wyglądzie:	Haczykowanym	Poplątanych włókien	Skłębionych włókien	Nieokreślonym
794	PL050-0127	Zjawisko „Bryza” powstaje:	W rejonie brzegu morskiego	Na obszarach górzystych i pagórkowatych	W rejonie Górnego Śląska	W rejonie Jury Częstochowskiej
795	PL050-0128	Zjawisko halo występujące na chmurach warstwowych zapowiada zbliżanie:	Frontu ciepłego	Frontu chłodnego II rodzaju	Frontu chłodnego I rodzaju	Słonecznej pogody
796	PL050-0129	Źródłem mas powietrza arktycznego jest:	Arktyka	Północno-wschodnia część Atlantyku	Północna Afryka	Północna Kanada
797	PL050-0130	Ciśnienie w hPa możemy przeliczyć na mm Hg mnożąc przez:	0,75	1,33333333333333	0,66666666666667	1,25
798	PL050-0131	Gradient sucho-adiabatyyczny wynosi:	1°C/100 m	1,2°C/100 m	0,65°C/100 m	0,5°C/100 m
799	PL050-0132	Kominy termiczne są charakterystyczne dla termiki:	Wypracowanej	Naniesionej z chmurami Cu	Naniesionej bezchmurnej	Wieczornej
800	PL050-0133	Noszenia falowe powstają nad terenami Polski w:	Rejonie Tatr, Karkonoszy, Beskidów	Rejonie Wielkopolski	Rejonie Mazowsza	Rejonie Pomorza

801	PL050-0134	Noszenia zboczowe powstają:	Na obszarach górzystych i pagórkowatych	Górny Śląsk	Mazowsze	Wielkopolska
802	PL050-0135	Opady ciągłe występują z chmur:	Warstwowych	Kłębiastych	Warstwowo - kłębiastych	Pierzastych
803	PL050-0137	Opady ciągłe występują z chmur:	St, Ns, As	Cu, Cb	Ac, Cc, Cs	Sc, Ci
804	PL050-0138	Opady ciągłe występują z chmur:	Ns	Ac	Cb	Sc
805	PL050-0139	Opady ciągłe występują:	Przed frontem ciepłym	Po przejściu frontu ciepłego	Przy froncie chłodnym przyspieszonych	Przed frontem chłodnym opóźnionym
806	PL050-0141	Pionowy gradient temperatury (wilgotnoadiabatycki) w troposferze wynosi:	0,65°C/100 m	1°C/100 m	1,2°C/100 m	0,4°C/100 m
807	PL050-0144	Podstawy chmur St nie przekraczają:	300 m	100 m	1000 m	2000 m
808	PL050-0145	Przy ruchach falowych powstają chmury:	Lenticularis	Castellanus	Uncinus	Fractus
809	PL050-0146	Równowaga chwiejna występuje, gdy:	Rzeczywisty gradient temperatury jest większy od adiabatyckiego	Rzeczywisty gradient temperatury jest mniejszy od adiabatyckiego	Rzeczywisty gradient jest równy adiabatyicznemu	Rzeczywisty gradient temperatury wynosi 0,65% gradientu adiabatyckiego
810	PL050-0147	Ruchy falowe powstają głównie:	W górach	Nad morzem	Nad terenami równinnymi	Nad terenami pagórkowatymi
811	PL050-0148	Ruchy falowe w Polsce powstają przy wiatrach:	Południowych	Zachodnich	Północnych	Wschodnich
812	PL050-0149	Szlaki chmur Cu są charakterystyczne dla termiki:	Naniesionej	Wypracowanej z chmurami Cu	Wypracowanej bezchmurnej	Wieczornej

813	PL050-0150	Średnia wartość gradientu wilgotno-adiabatycznego wynosi:	0,6°/100 m	1°/100 m	1,2°/100 m	0,3°/100 m
814	PL050-0151	Temperatura na wysokości 500 m może być wyższa od przyziemnej, gdy występuje:	Inwersja	Izoterma	Spadek temperatury mniejszy od 0,2 <sup>°</sup> /100 m	Spadek temperatury 0,65 <sup>°</sup> /100 m
815	PL050-0153	Termika naniesiona powstaje przy napływie:	Powietrza arktycznego lub polarno-morskiego	Powietrza polarno-kontynentalnego	Powietrza zwrotnikowo-kontynentalnego	Powietrza równikowego
816	PL050-0154	Termika naniesiona powstaje:	Po przejściu frontu chłodnego	Przed frontem chłodnym	Przed frontem ciepłym	Po przejściu frontu ciepłego
817	PL050-0155	Termika wypracowana powstaje:	W wyżach	W niżach	W zatokach niżowych	W brzdach niskiego ciśnienia
818	PL050-0156	Ciągły opad deszczu ze śniegiem wskazuje na występowanie:	Oblodzenia	Turbulencji	Zjawiska halo	Dobrej widzialności
819	PL050-0160	Izohipsy są to linie:	Jednakowej wysokości powierzchni izobarycznej	Jednakowej grubości warstwy	Jednakowego ciśnienia	Jednakowej prędkości wiatru
820	PL050-0171	Opady ciągłe występują:	Przed frontem ciepłym	Po przejściu frontu ciepłego	Przy froncie chłodnym przyspieszonych	Przed frontem chłodnym opóźnionym
821	PL050-0172	Opady ciągłe występują:	Przed frontem ciepłym	Po przejściu frontu ciepłego	Przy froncie chłodnym przyspieszonym	Za frontem chłodnym przyspieszonym
822	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

823	PL050-0175	Podczas mgły widzialność nie przekracza:	1000 m	100 m	3000 m	500 m
824	PL050-0176	Podstawy chmur St nie przekraczają:	300 m	1000 m	2000 m	6000 m
825	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
826	PL060-0001	762 metry to po przeliczeniu:	2 500 stóp	25000 stóp	2 300 stóp	232.3 stóp
827	PL060-0002	Ciśnienie panujące na progu drogi startowej w użyciu oznaczamy jako:	QFE	QNE	QNH	STD
828	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 półwłkowym systemem pomiaru kierunku	linia łącząca punkty o jednakowej wartości inklinacji
829	PL060-0004	Dewiacja busoli to:	kąt zawarty pomiędzy północnym kierunkiem południka magnetycznego a północnym kierunkiem południka busoli, mierzony zgodnie z półwłkowym 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



830	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
831	PL060-0007	Zjawisko zmienności pola magnetycznego Ziemi jest wykorzystywane przez:	Busolę magnetyczną	Chyłomierz poprzeczny	VOR/ILS	Wariometr
832	PL060-0008	Godzina 0100 czasu lokalnego latem w Polsce odpowiada godzinie:	2300 UTC dnia poprzedniego	2400 UTC dnia poprzedniego	0100 UTC	0200 UTC
833	PL060-0009	Godzina 0300 czasu lokalnego latem w Polsce odpowiada godzinie:	0100 UTC	0400 UTC	0200 UTC	1500 UTC
834	PL060-0010	Godzina 0300 czasu lokalnego zimą w Polsce odpowiada godzinie:	0200 UTC	0400 UTC	0100 UTC	1500 UTC
835	PL060-0011	Godzina 1300 czasu lokalnego zimą w Polsce odpowiada godzinie:	1200 UTC	1400 UTC	0100 UTC	1100 UTC
836	PL060-0012	Godzina 2300 czasu lokalnego latem w	2100 UTC	0100 UTC dnia następnego	2200 UTC	1100 UTC

		Polsce odpowiada godzinie:				
837	PL060-0013	Odcinek 105 km odpowiada na mapie lotniczej w skali 1:500 000:	21 cm	42 cm	25 cm	10.5 cm
838	PL060-0014	Jaka jest wartość inklinacji na Północnym Biegunie Magnetycznym?	90 stopni	0 stopni	60 stopni	45 stopni
839	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 półwłokowym systemem pomiaru kierunku	Linia łącząca punkty o jednakowej wartości deklinacji
840	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 półwłokowym systemem pomiaru kierunku	Kąt zawarty między kierunkiem wektora magnetycznego Ziemi a płaszczyzną styczną do jej powierzchni
841	PL060-0017	Jaka jest wartość inklinacji na Południowym Biegunie Magnetycznym?	- 90 stopni	0 stopni	- 60 stopni	- 45 stopni

842	PL060-0018	Jaki kierunek określamy jako NE?	045°	095°	135°	345°
843	PL060-0019	Jaki kierunek określamy jako NW?	315°	295°	335°	205°
844	PL060-0020	Jaki kierunek określamy jako SE?	135°	095°	315°	045°
845	PL060-0021	Jaki kierunek określamy jako SW?	225°	295°	335°	205°
846	PL060-0022	Jeden stopień łuku koła wielkiego Ziemi odpowiada odległości:	60 Mm	1 Mm	60 km	100 km
847	PL060-0023	Jedna mila morska [1 Mm] to:	1852m	1620m	1820m	1013m
848	PL060-0024	Jedna minuta łuku koła wielkiego Ziemi odpowiada odległości:	1 NM	1 km	60 km	2 km
849	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
850	PL060-0026	Jeżeli na wysokościomierzu ustawisz ciśnienie QNH, to będzie on wskazywał:	wysokość bezwzględną	wysokość rzeczywistą	wysokość względną	poziom lotu

851	PL060-0027	Jeżeli deklinacja magnetyczna i dewiacja busoli jest dodatnia, to kurs busoli jest:	mniejszy od kursu rzeczywistego	wiekszy od kursu rzeczywistego	równy kursowi magnetycznemu	równy kursowi rzeczywistemu
852	PL060-0028	Jeżeli deklinacja magnetyczna i dewiacja busoli jest ujemna, to kurs busoli jest:	wiekszy od kursu rzeczywistego	mniejszy od kursu rzeczywistego	równy kursowi magnetycznemu	równy kursowi rzeczywistemu
853	PL060-0029	Jeżeli wektor wiatru jest prostopadły do nakazanej linii drogi, to kąt znoszenia jest:	maksymalny	równy zero	dodatn lub ujemny, lecz nie jest maksymalny	pomijalnie mały
854	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
855	PL060-0031	kąt zawarty pomiędzy płaszczyzną horyzontu a kierunkiem wektora natężenie	inklinacja	deklinacja	dewiacja	izogona

		pola magnetycznego Ziemi to:				
856	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
857	PL060-0033	Kąt zawarty pomiędzy północnym kierunkiem południka geograficznego a północnym kierunkiem południka magnetycznego to:	deklinacja	inklinacja	kurs geograficzny	kurs magnetyczny
858	PL060-0034	Kąt zawarty pomiędzy północnym kierunkiem południka magnetycznego a północnym kierunkiem południka busoli, mierzony zgodnie z połówkowym	dewiacja	deklinacja	kurs magnetyczny	kurs busoli

		systemem pomiaru kierunku to:				
859	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”
860	PL060-0036	Kierunek 045 stopni określamy jako	NE	SE	SW	NW
861	PL060-0037	Kierunek 135 stopni określamy jako	SE	NE	SW	NW
862	PL060-0038	Kierunek 225 stopni określamy jako:	SW	SE	NE	NW
863	PL060-0039	Kierunek 315 stopni określamy jako	NW	SE	SW	NE
864	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
865	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
866	PL060-0052	Linia łącząca punkty o jednakowej wartości deklinacji to:	izogona	deklinacja	dewiacja	inklinacja

867	PL060-0053	Linia na powierzchni Ziemi przecinająca południki pod tym samym kątem to:	loksodroma	ortodroma	izogona	izobara
868	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
869	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
870	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
871	PL060-0058	Na mapie lotniczej w skali 1:1 000 000 odcinek 20 cm odpowiada rzeczywistej	200 km	50 km	100 km	20 km

		odległości w terenie:				
872	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
873	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
874	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
875	PL060-0062	Nastawienie skali wysokościomierza znajdującego się na ziemi tak, aby wskazywał wzniesienie tego miejsca oznaczamy jako:	QNH	QNE	QFE	QDM



876	PL060-0064	KDR = 259°, KDM = 255°, dewiacja = +2°. Wartości deklinacji magnetycznej i Kursu Busoli wynoszą odpowiednio:	4°E, 253°	2°W, 255°	4°W, 251°	2°E, 249°
877	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°
878	PL060-0066	Odległość pomiędzy 10° a 11° długości geograficznej zachodniej na równiku wynosi:	111 km	60 km	60 mil lądowych	111 mil morskich
879	PL060-0067	Odległość pomiędzy 29° a 30° długości geograficznej wschodniej na równiku wynosi:	111 km	60 km	60 mil lądowych	111 mil morskich
880	PL060-0068	Odległość pomiędzy 45o a 46° szerokości geograficznej północnej wynosi:	111 km	60 km	60 mil lądowych	111 mil morskich

881	PL060-0069	Pod określeniem "węzeł" [w] rozumiemy:	NM/h	Milę lądową/h	km/h	m/h
882	PL060-0070	Podaj przybliżoną długość równika Ziemi:	21 600 Mm	21 600 km	12 714 Mm	6 865 Mm
883	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
884	PL060-0072	Prędkość 15 m/s przeliczona na węzły to:	29 w	25 w	24 w	34 w
885	PL060-0073	Prędkość 180 km/godz przeliczona na m/s to:	50 m/s	30 m/s	60 m/s	90 m/s
886	PL060-0074	Prędkość 20 m/s przeliczona na km/godz to:	72 km/h	24 km/h	88 km/h	100 km/h
887	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
888	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?				
889	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
890	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
891	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
892	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
893	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	
894	PL060-0084	Równik ziemski przecina wszystkie południki pod kątem:	90°	60°	45°	180°
895	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
896	PL060-0086	Jaką odległość pokonał samolot w czasie 18 minut przy średniej prędkości podróży 100 węzłów?	55 km	36 km	9 km	69 km
897	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
898	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:				
899	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
900	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
901	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
902	PL060-0092	Z poniższej listy wybierz obiekt orientacyjny liniowy:	Tory kolejowe	Ostry zakręt rzeki	Wysoki maszt radiowy	Most
903	PL060-0093	Z poniższej listy wybierz obiekt orientacyjny powierzchniowy:	Duże miasto	Wieś	Brzeg morza	Skrzyżowanie głównych dróg
904	PL060-0094	Z poniższej listy wybierz obiekt orientacyjny punktowy:	Most	Duże miasto	Tory kolejowe	Masyw leśny
905	PL060-0096	Deklinacja = 2°E, Dewiacja = -3°, KB =	124°, 126°	126°, 128°	124°, 124°	126°, 124°

		127°. Wartości NKDM i NKDG wynoszą odpowiednio:				
906	PL060-0097	Deklinacja = 3°E, NKDM = 188°, KB = 190°. Wartości NKDG i Dewiacji wynoszą odpowiednio	191°, -2°	185°, -2°	194°, +4°	189°, -3°
907	PL060-0099	Wartość ciśnienia standardowego wynosi:	760 mmHg	750 mmHg	1000 mmHg	1013 mmHg
908	PL060-0100	Wartość ciśnienia standardowego wynosi:	1013 hPa	760 hPa	1000 hPa	750 hPa
909	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
910	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
911	PL060-0245	Tabele wschodów i zachodów słońca znajdują się w AIP Polska w rozdziale:	GEN	ENR	AD	RAC

912	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
913	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
914	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
915	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
916	PL070-0005	Czy użytkownik może przystąpić do badania incydentu lotniczego?	Tak, ale po decyzji PKBWL i pod jej nadzorem	Tak	Nie	Tak, jeśli posiada do tego odpowiednie kwalifikacje
917	PL070-0006	Kto powiadamia prokuraturę o	PKBWL	Prezes ULC	Użytkownik statku powietrznego	Pilot

		wypadku lotniczym?				
918	PL070-0007	Kto w kraju wydaje decyzje dotyczące wniosków wynikających z nieprzestrzegania przepisów lotniczych?	Prezes ULC	PKBWL	Minister Infrastruktury	Urząd Lotnictwa Cywilnego
919	PL070-0008	Kto w kraju wydaje decyzje dotyczące wniosków i powypadkowych zaleceń profilaktycznych?	Prezes ULC	Minister Infrastruktury	Minister Spraw Wewnętrznych	PKBWL
920	PL070-0009	Czy zderzenie statku powietrznego w locie z ptakiem jest incydem lotniczym?	Tak, bez względu na konsekwencje	Nie, jeśli statek powietrzny nie został uszkodzony	Tak, jeśli statek powietrzny został uszkodzony	Tak, jeśli z tej przyczyny lot został przerwany
921	PL070-0010	Użytkownik statku powietrznego, organ ruchu lotniczego, zarządzający lotniskiem są zobowiązani powiadomić PKBWL o zdarzeniu lotniczym w nieprzekraczalnym czasie:	72 godziny	48 godzin	24 godziny	96 godzin



922	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.
923	PL070-0012	Poważnym incydem lotniczym jest incydem, 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.
924	PL070-0013	Który z wymienionych Aneksów Konwencji Chicagowskiej dotyczy badania wypadków i incydentów lotniczych	Aneks 13	Aneks 11	Aneks 12	Aneks 14
925	PL070-0015	Po zderzeniu z ptakiem dowódca statku powietrznego składa meldunek:	pisemny.	ustny.	nie składa.	składa, meldunek ustny, jeśli statek powietrzny uległ jakimkolwiek uszkodzeniu.
926	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.

927	PL070-0019	W przypadku konieczności opuszczenia statku powietrznego w powietrzu (np. z przyczyn technicznych), wyposażonego w radiostację pokładową pilot jest zobowiązany:	Zameldować do najbliższego organu ruchu lotniczego lub stanowiska kierowania lotami o miejscu opuszczenia	Nadać sygnał SOS i opuścić statek powietrzny	Opuścić statek powietrzny niezwłocznie.	Wszystkie pozostałe odpowiedzi są nieprawidłowe
928	PL070-0020	Bezpośrednio po zajęciu miejsca w kabinie pilot statku powietrznego sprawdza:	Czy wszystkie przełączniki, dźwignie i urządzenia kontroli i sterowania znajdują się w położeniu określonym instrukcją użytkowania w locie.	Czy wszystkie przełączniki, dźwignie i urządzenia kontroli i sterowania znajdują się w położeniu neutralnym.	Czystość i porządek w kabinie.	Czy wszystkie przełączniki, dźwignie i urządzenia kontroli i sterowania znajdują się w położeniu wyjściowym.
929	PL070-0022	Statek powietrzny służby poszukiwania i ratownictwa lotniczego jest oznakowany następująco:	Napisem SAR	Napisem SOS	Krzyżem maltańskim	Czerwonym krzyżem na białym tle.
930	PL070-0025	Badanie wypadków i incydentów lotniczych ma na celu:	Wyjaśnienie okoliczności i przyczyn oraz wypracowanie zaleceń profilaktycznych.	Wyjaśnienie okoliczności i przyczyn oraz wypracowanie zaleceń profilaktycznych oraz wskazanie winnych zdarzenia	Wyjaśnienie okoliczności i przyczyn oraz wypracowanie zaleceń profilaktycznych, wskazanie winnych zdarzenia oraz rozpowszechnianie	Wyjaśnienie okoliczności i przyczyn zdarzenia.

					informacji dotyczącej zdarzeń.	
931	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
932	PL070-0027	Raport o zdarzeniu w locie jest ważny jeśli złoży go:	jeden z członków załogi.	Wszyscy członkowie załogi.	Pilot.	użytkownik bez wiedzy załogi.
933	PL070-0028	PKBWL przedstawia wyniki badania wypadku lotniczego:	Ministrowi Infrastruktury	Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego	Opinii publicznej	Stronom zainteresowanym.
934	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.
935	PL070-0030	Po naruszeniu przepisów lotniczych w celu opanowania sytuacji zagrażającej bezpieczeństwu statku powietrznego dowódca statku powietrznego jest zobowiązany o tym	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.

		powiadomić właściwy organ państwa, którego przepisy zostały naruszone i jeżeli przepisy tego wymagają złożyć organowi, który otrzymał zawiadomienie:				
936	PL070-0032	Obowiązek bezpiecznej eksploatacji statku powietrznego nałożony jest na użytkownika statku powietrznego w:	Prawie lotniczym	PL - 2	JAR-ach	PL - 6
937	PL070-0033	Osoba naruszająca obowiązki w zakresie bezpiecznej eksploatacji statku powietrznego podlega karze:	grzywny	Pozbawienia wolności do lat 5	Pozbawienia wolności do roku	Grzywny, karze ograniczenia wolności lub pozbawienia wolności do roku
938	PL070-0036	Za bezpieczeństwo lotu od startu do lądowania odpowiada:	Dowódca załogi	Załoga statku powietrznego	Kontroler Ruchu Lotniczego	Inspektor bezpieczeństwa lotów
939	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

940	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
941	PL070-0039	Czy funkcjonariusz Policji może zażądać od pilota/załogi poddania się badaniu na obecność alkoholu we krwi po zaistnieniu wypadku lotniczego?	Tak	Nie	Tylko w obecności członków PKBWL	Tylko w obecności lekarza.
942	PL070-0040	Krajowa Konferencja Bezpieczeństwa Lotów lotnictwa Cywilnego organizowana jest:	Przez ULC	Przez PKBWL	Przez ULC wraz z PKBWL	Przez MI
943	PL070-0041	Krajowa Konferencja Bezpieczeństwa Lotów Lotnictwa Cywilnego organizowana jest:	Raz do roku	Dwa razy w roku	Raz na dwa lata	W razie potrzeb.
944	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

945	PL070-0051	Za kompletność i dostępność całego pokładowego wyposażenia awaryjnego odpowiada:	dowódca statku powietrznego	przewoźnik lub dysponent statku powietrznego	obsługa techniczna w miejscu startu	plan bezpieczeństwa lotniczego ULC
946	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”)	tylko podręcznik pierwszej pomocy	podręcznik pierwszej pomocy i pełny tekst Aneksu 6 ICAO	Aneks 12 ICAO
947	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”
948	PL070-0055	Komunikat MAYDAY nadaje się w przypadku:	bezpośredniego zagrożenia życia załogi i pasażerów	konieczności zapewnienia pomocy medycznej	ogólnego niebezpieczeństwa dla ruchu lotniczego, zaobserwowania groźnych zjawisk itp.	utruty łączności
949	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
950	PL080-0002	Aby szybowiec znalazł się w fazie lotu nazwanym autorotacją skrzydła musi	pod różnym kątem natarcia, przy czym co najmniej jedno pod kątem nadkrytycznym	pod różnym kątem natarcia, przy oba muszą być opływane pod kątem nadkrytycznym	pod takim samym kątem natarcia, przy czym musi to być kąt nadkrytyczny	pod różnym kątem natarcia, przy czym co najmniej jedno pod krytycznym kątem natarcia

		powstać zaburzenie, które spowoduje, że oba skrzydła opływane będą:				
951	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
952	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
953	PL080-0005	Aby zapobiec zjawisku odwrotnego działania lotek należy	zwiększyć sztywność skrętnej skrzydła	zastosować kompensację aerodynamiczną	zastosować klapkę odciążającą	zastosować klapkę dociążającą
954	PL080-0006	Aby zapobiec zjawisku trzepotania usterzeń należy:	- zastosować usterzenia typu T; - starannie opracować przejście skrzydło-kałdub	- zastosować usterzenia typu T; - zastosować klapkę wyważającą	- zastosować klapkę wyważającą; - starannie opracować przejście skrzydło-kałdub	- zwiększyć sztywność giętną usterzenia; - zwiększyć sztywność skrętnej usterzenia
955	PL080-0007	Aerodynamiczna krawędź natarcia to linia łącząca punkty płata lotniczego w których:	prędkość strumienia jest równa zero, a ciśnienie – ciśnieniu spiętrzenia	prędkość strumienia jest równa zero	ciśnienie jest większe od ciśnienia spiętrzenia	prędkość strumienia jest równa zero, a ciśnienie osiąga wartość minimalną

956	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
957	PL080-0009	Buffeting to inaczej:	trzepotanie usterzeń	drgania giętno-skrętne	flutter lotkowy	flutter usterzenia
958	PL080-0010	Ciało porusza się po okręgu z prędkością $\epsilon$ . Jeżeli zwiększymy dwukrotnie prędkość ciała to:	-prędkość kątowa $\omega$ ; wzrośnie dwukrotnie - przyśpieszenie dośrodkowe "a" wzrośnie czterokrotnie	-prędkość kątowa $\omega$ ; wzrośnie dwukrotnie - przyśpieszenie dośrodkowe "a" wzrośnie dwukrotnie	-prędkość kątowa $\omega$ ; wzrośnie czterokrotnie - przyśpieszenie dośrodkowe "a" wzrośnie czterokrotnie	-prędkość kątowa $\omega$ ; wzrośnie czterokrotnie - przyśpieszenie dośrodkowe "a" wzrośnie dwukrotnie
959	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 - przyśpieszenie dośrodkowe 'a' zmaleje dwukrotnie	-prędkość kątowa $\omega$ ; zmaleje dwukrotnie -droga przebyta przez ciało w czasie okresu 'T' zmaleje dwukrotnie - przyśpieszenie dośrodkowe 'a' zmaleje dwukrotnie	-prędkość kątowa $\omega$ ; zmaleje dwukrotnie -droga przebyta przez ciało w czasie okresu 'T' wzrośnie dwukrotnie -przyśpieszenie dośrodkowe 'a' wzrośnie dwukrotnie	-prędkość kątowa $\omega$ ; zmaleje dwukrotnie -droga przebyta przez ciało w czasie okresu "T" wzrośnie dwukrotnie -przyśpieszenie dośrodkowe 'a' nie zmieni się
960	PL080-0012	Ciało porusza się ze stałą prędkością $\epsilon$ po okręgu o promieniu 'R'. Wypadkowy wektor przyśpieszenia działającego na to	w stronę środka okręgu	na zewnątrz okręgu	skoro prędkość $\epsilon$ jest stała, to na ciało nie działa żadne przyśpieszenie	stycznie do okręgu



		ciało jest zawsze skierowany:				
961	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
962	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.
963	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 osiągow przewidzianych projektem obiektu.	Zapewnienie, że obiekt jest stateczny statycznie i dynamicznie.
964	PL080-0017	Co to jest „ciśnienie spiętrzeniowe”?	różnica ciśnienia dynamicznego i ciśnienia statycznego	najwyższe zmierzone ciśnienie	najniższe zmierzone ciśnienie	suma ciśnienia dynamicznego i statycznego
965	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
966	PL080-0019	Co to jest „pułap teoretyczny” statku powietrznego (śmigłowca,	Największa wysokość na którą teoretycznie statek powietrzny może się wznieść.	Pułap obliczony w projekcie konstrukcyjnym statku powietrznego.	Wysokość, na której statek powietrzny dysponuje jeszcze	Wysokość granicy atmosfery otaczającej Ziemię.

		samolotu, szybowca etc)?			prędkością wznoszenia 0,5 m/s.	
967	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.
968	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.
969	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
970	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.
971	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.

972	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.
973	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.
974	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.
975	PL080-0028	Co to jest wysokość ciśnieniowa nad poziomem morza?	Wysokość odczytywana na wysokościomierzu ciśnieniowym ustawionym na aktualne ciśnienie na poziomie morza QNH	Wysokość elewacji lotniska.	Wysokość odczytywana na wysokościomierzu ciśnieniowym ustawionym na aktualne ciśnienie na poziomie lotniska QFE	Wysokość wskazywana radiowysokościomierzem.
976	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

977	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.
978	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 $f(\rho, p, T)$	Nie ma takiego związku.
979	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.
980	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
981	PL080-0035	Czym się różnią stateczność statyczna i stateczność	Stateczność statyczna uwzględnia tylko tendencję do powrotu do równowagi, stateczność	Nie ma żadnej różnicy, zjawisko jest to samo, tylko inne nazwy.	Wymienione stateczności różnią się ważnością, ważniejsza jest	Stateczność statyczna dotyczy równowagi na ziemi, stateczność

		dynamiczna obiektu (samolotu, śmigłowca, szybowca, lotni etc)?	dynamiczna uwzględnia charakter ruchu obiektu.		stateczność dynamiczna..	dynamiczna – równowagi w locie.
982	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.
983	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.
984	PL080-0038	Dla płata o jakim profilu nie powstaje opór indukowany na zerowym kącie natarcia?	dwuwypukłym symetrycznym	płasko-wypukłym	wklęsło-wypukłym	dwuwypukłym niesymetrycznym
985	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

986	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
987	PL080-0041	Dla skrzydła o obrysie prostokątnym prawdą jest, że:	ciężiwa geometryczna nie zmienia się wzdłuż rozpiętości	ciężiwa geometryczna maleje wzdłuż rozpiętości	ciężiwa geometryczna zwiększa się wzdłuż rozpiętości	ciężiwa geometryczna wzdłuż rozpiętości najpierw rośnie, potem maleje
988	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
989	PL080-0043	Dla ustalonego lotu nurkowego prawdziwe jest równanie:	$P_x=Q$	$P_z=Q$	$Q=Q$	$P_z=P_x$
990	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”
991	PL080-0046	Do urządzeń powiększających powierzchnię	poszerzasz i klapę przednią	winglet i klapę wysklepiającą	sloty (skrzela) i klapę krokodylową	klapę wysklepiającą i klapę krokodylową

		skrzydła możemy zaliczyć:				
992	PL080-0047	Do urządzeń przeszkadzających odrywaniu się strug powietrza na grzbiecie skrzydła możemy zaliczyć:	sloty (skrzela)	klapę wysklepiająca	klapę krokodylową	poszerzacz
993	PL080-0048	Do urządzeń wysklepiających profil mało wysklepiony na mocno wysklepiony możemy zaliczyć:	klapę przednią	winglet	sloty (skrzela)	poszerzacz
994	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
995	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
996	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

997	PL080-0052	Flatter jest to nazwa zjawiska związanego z:	powstawaniem drgań samowzbudnych	powstawaniem siły nośnej	powstawaniem siły oporu	odwrotnym działaniem usterzeń
998	PL080-0053	Gdy powietrze wpada z prędkością V do kanału o zmiennej powierzchni przekroju, zmiana 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
999	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
1000	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
1001	PL080-0056	Istnienie na płatowcu niezbędnych powierzchni sterowych powoduje powstawanie głównie:	oporu szczelinowego	oporu indukcyjnego	oporu falowego	oporu tarcia
1002	PL080-0057	Jak inaczej nazywamy flettner?	klapka odciążająca	klapka dociążająca	klapka wyważająca	trymer
1003	PL080-0058	Jak musi zmienić się prędkość lotu w zakręcie prawidłowym, aby	zwiększyć dwukrotnie	zwiększyć czterokrotnie	zwiększyć ośmiokrotnie	zmniejszyć czterokrotnie



		przy tym samym przechyleniu promień zakrętu wzrósł czterokrotnie?				
1004	PL080-0059	Jak nazywa się klapka wyważająca, której położenie można zmieniać podczas lotu niezależnie?	trymer	flettner	klapka dociążająca	klapka odciążająca
1005	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
1006	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
1007	PL080-0062	Jak się nazywa prędkość statku powietrznego (śmigłowca, samolotu, szybowca etc)	Maksymalna prędkość dopuszczalna	Prędkość przelotowa.	Prędkość ekonomiczna.	Prędkość optymalna.

		oznaczana V<sub>NE</sub>?				
1008	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).
1009	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)
1010	PL080-0065	Jak w jednostkach podstawowych układu SI można zapisać wielkość ciśnienia 1000 hPa ?	100000 N/m?	1000000 N/m?	1000 N/m?	10000 N/m?
1011	PL080-0066	Jak zmieni się promień zakrętu prawidłowego, jeżeli przy stałym przechyleniu zwiększymy prędkość dwukrotnie?	wzrośnie czterokrotnie	wzrośnie dwukrotnie	wzrośnie ośmiokrotnie	nie zmieni się
1012	PL080-0067	Jak zmienia się doskonałość szybowca "d" w krążeniu z przechyleniem "j", jeżeli lot odbywa	maleje ze wzrostem przechylenia	rośnie ze wzrostem przechylenia	maleje tym bardziej, im szybciej opadamy	wzrasta tym bardziej, im szybciej się wznosimy

		się na stałym kącie natarcia?				
1013	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 $\sigma$ ;
1014	PL080-0069	Jaka jest różnica pomiędzy korkociągiem płaskim i stromym?	większa kątowa zmiana kierunku w korkociągu płaskim	większa kątowa zmiana kierunku w korkociągu stromym	większa prędkość opadania w korkociągu płaskim	w czasie lotu pilot nie widzi żadnej różnicy
1015	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
1016	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

1017	PL080-0074	Jaką nazwę nosi stosunek gęstości powietrza na dowolnej wysokości do wzorcowej (standardowej) gęstości na poziomie morza $\sigma = \rho / \rho_0$ ?	Gęstość powietrza względna.	Stała Laplace'a	Współczynnik $M \& S$	Współczynnik Piccarda.
1018	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
1019	PL080-0076	Jaką wielkość ma wzorcowe (standardowe) ciśnienie statyczne na poziomie morza?	$p_0 = 101325 \text{ N/m}^2 = 1013,25 \text{ hPa}$	$p_0 = 100000 \text{ N/m}^2 = 1000,00 \text{ hPa}$	$p_0 = 111325 \text{ N/m}^2 = 1113,25 \text{ hPa}$	$p_0 = 100025 \text{ N/m}^2 = 1000,25 \text{ hPa}$
1020	PL080-0077	Jaką wielkość, wyrażoną w Kelwinach (K) ma	$T_0 = 288 \text{ K.}$	$T_0 = 258 \text{ K.}$	$T_0 = 277 \text{ K.}$	$T_0 = 301 \text{ K.}$

		wzorcowa (standardowa) temperatura powietrza na poziomie morza?				
1021	PL080-0078	Jaką wielkość, wyrażoną w kg/m <sup>3</sup> , ma wzorcowa (standardowa) gęstość powietrza $\rho_0$ na poziomie morza?	$\rho_0 = 1,2255 \text{ kg/m}^3$ .	$\rho_0 = 1,0000 \text{ kg/m}^3$ .	$\rho_0 = 1,0255 \text{ kg/m}^3$ .	$\rho_0 = 1,2000 \text{ kg/m}^3$ .
1022	PL080-0079	Jaką wielkość, wyrażoną w stopniach Celsjusza (°C) ma wzorcowa (standardowa) temperatura powietrza na poziomie morza?	$t = +15 \text{ }^\circ\text{C}$	$t = +10 \text{ }^\circ\text{C}$	$t = +20 \text{ }^\circ\text{C}$	$t = +16,5 \text{ }^\circ\text{C}$
1023	PL080-0080	Jaki istnieje związek między wielkością temperatury powietrza $t$ wyrażonej w stopniach Celsjusza ( $^\circ\text{C}$ ) i temperatury $T$ wyrażonej w Kelwinach (K)?	$T = t + 273$ .	$T = t + 233$	$T = t + 283$	$T = t + 373$

1024	PL080-0082	Jakie główne cechy ma gruby profil w porównaniu z cieńszym przy takiej samej prędkości opływu?	większy opór i większy współczynnik siły nośnej	większy opór i mniejszy współczynnik siły nośnej	większy opór i taki sam współczynnik siły nośnej	taki sam opór i większy współczynnik siły nośnej
1025	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.
1026	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)
1027	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
1028	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.
1029	PL080-0087	Jakim przyrządem mierzona jest wysokość rzeczywista, czyli oddalenie statku	Wysokościomierzem radiowym (radarowym).	Wysokościomierzem ciśnieniowym.	Dalmierzem optycznym.	Przyrządem DME.

		powietrznego od powierzchni ziemi?				
1030	PL080-0088	Jedną z miar stateczności dynamicznej obiektu (samolotu, śmigłowca, szybowca, lotni etc) jest „czas połówkowy”. Co to jest za wielkość?	Czas jaki upływa od odchylenia od równowagi o jakąś wielkość do chwili zmalenia tego odchylenia do połowy (50%).	Czas połowy okresu wahań fugoidalnych wywołanych odchyleniem.	Czas połowy okresu drgań flatterowych wywołanych wytrąceniem z równowagi.	Czas połowy okresu własnych drgań konstrukcji (struktury) obiektu.
1031	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
1032	PL080-0090	Jeżeli ciało wytrącone ze stanu równowagi krótkotrwałym impulsem zewnętrznym porusza się ruchem przyśpieszonym zwiększając odchylenie, to mamy do czynienia z:	równowagą chwiejną	równowagą obojętną	równowagą dynamiczną	równowagą stałą

1033	PL080-0091	Jeżeli dodamy do siebie opory wszystkich części płatowca (tj. skrzydeł, kadłuba, usterzenia, itd.), to otrzymana suma ta będzie:	mniejsza od oporu płatowca zmontowanego z tych części	większa od oporu płatowca zmontowanego z tych części	równa oporowi płatowca zmontowanego z tych części	do prawidłowej odpowiedzi potrzebne są dodatkowe dane z tunelu aerodynamicznego
1034	PL080-0092	Jeżeli dwukrotnie zwiększymy prędkość przepływu, to siła nośna:	wzrośnie czterokrotnie	wzrośnie dwukrotnie	zmaleje dwukrotnie	zmaleje czterokrotnie
1035	PL080-0093	Jeżeli dwukrotnie zwiększymy prędkość przepływu, to siła oporu:	wzrośnie czterokrotnie	wzrośnie dwukrotnie	zmaleje czterokrotnie	zmaleje dwukrotnie
1036	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
1037	PL080-0095	Jeżeli zwiększymy powierzchnię statecznika poziomego to:	stateczność statyczna podłużna wzrośnie	stateczność statyczna podłużna zmaleje	sterowność podłużna wzrośnie	sterowność podłużna nie zmieni się



1038	PL080-0096	Każde ciało ma swój własny, stały i niezmienny współczynnik oporu kształtu $C_x <sub>kszt</sub>$	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
1039	PL080-0098	Kąt natarcia płata o profilu wklęsło-wypukłym, dla którego nie powstaje opór indukowany ma wartość:	ujemną	dodatnią	zerową	krytyczną
1040	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
1041	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
1042	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.

1043	PL080-0102	Kłapy stosuje się w celu:	zwiększenia $CZ_{max}$	zmniejszenia siły oporu na małych prędkościach	poprawienia sterowności w pełnym zakresie kątów natarcia	poprawienia stateczności w pełnym zakresie kątów natarcia
1044	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
1045	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 kłapki wyważającej
1046	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
1047	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
1048	PL080-0107	Którą oś układu współrzędnych nazywamy osią pionową?	oś OZ?	oś OX?	oś OY?	takiej nazwy nie używa się
1049	PL080-0108	Którą oś układu współrzędnych nazywamy osią podłużną?	oś OX?	oś OY?	oś OZ?	takiej nazwy nie używa się
1050	PL080-0109	Którą oś układu współrzędnych	oś OY?	oś OZ?	oś OX?	takiej nazwy nie używa się

		nazywamy osią poprzeczną?				
1051	PL080-0110	Które urządzenia nie są zaliczane do mechanizacji skrzydła?	zwiększające $C_{Zmax}$ poprzez zmniejszenie przepływu indukowanego, np. winglety	przeszkadzające odrywaniu się strug powietrza na grzbiecie skrzydła na małych kątach natarcia	wysklepiające profil mało wysklepiony na mocno wysklepiony	powiększające powierzchnię skrzydła
1052	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]
1053	PL080-0116	Linia krzywa przedstawiająca kształt skrzydeł widzianych z góry to:	obrys skrzydła	obrys profilu	szkieletowa skrzydła	szkieletowa profilu
1054	PL080-0117	Linia łącząca noski profili płata lotniczego to:	geometryczna krawędź natarcia	geometryczna krawędź spływu	geometryczna cięciwa aerodynamiczna	szkieletowa płata
1055	PL080-0118	Linia łącząca ostrza (spływy) profili płata lotniczego to:	geometryczna krawędź spływu	geometryczna krawędź natarcia	geometryczna cięciwa aerodynamiczna	szkieletowa płata
1056	PL080-0119	Linia łącząca środki okręgów wpisanych w obrys profilu lotniczego nosi nazwę:	szkieletowa	strzałka ugięcia	cięciwa profilu	grubość profilu
1057	PL080-0121	Lot odbywa się na kącie natarcia, dla którego współczynnik siły	procentowe zwiększenie " $C_z$ " będzie większe od procentowego zwiększenia " $C_x$ "	procentowe zwiększenie " $C_x$ " będzie większe od	procentowe zwiększenie " $C_x$ " będzie takie same jak	doskonałość płatowca nie zmieni się

		oporu 'Cx' ma wartość minimalną: $\alpha = \alpha_{Cx \min}$ . W wyniku niewielkiego zwiększenia kąta natarcia:		procentowego zwiększenia "Cz"	procentowe zwiększenia "Cz"	
1058	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
1059	PL080-0123	Lotki zaprojektowane są w celu obracania płatowca względem:	ośi OX	ośi OY	ośi OZ	ośi OZ i ośi OY
1060	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
1061	PL080-0125	Maksymalna doskonałość profilu:	jest stałą charakterystyczną dla profilu i odpowiada wartości (Cz/Cx) <sub>max</sub>	zmienia się w zależności od kąta natarcia	zawsze rośnie przy zwiększaniu kąta natarcia	zawsze rośnie przy zmniejszaniu kąta natarcia
1062	PL080-0126	Maksymalna prędkość lotu w atmosferze, w której dochodzi do gwałtownych zmian prędkości pionowej	$V_{RA}$	$V_{NE}$	$V_{NO}$	$V_A$

		otaczającego powietrza oznaczana jest:				
1063	PL080-0127	Maksymalna prędkość, przy której można jeszcze użyć pełnych wychyleń sterów bez przekroczenia maksymalnego przeciążenia oznaczana jest:	$V_{A}$	$V_{RA}$	$V_{NE}$	$V_{NO}$
1064	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
1065	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
1066	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

1067	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	wchyleniom lotek towarzyszy powstanie momentu zawiasowego, który powoduje moment oporowy lotek	wchyleniom lotek towarzyszy na obu skrzydłach zwiększenie oporu indukowanego
1068	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
1069	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	stała, nie zależną od kąta natarcia	stała, ale zależną od prędkości lotu
1070	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

1071	PL080-0141	Największa odległość między górnym i dolnym obrysem profilu (prostopadła do cięciwy) to:	grubość profilu	wysokość profilu	grubość względna profilu	wysokość względna profilu
1072	PL080-0142	Największa prędkość, z jaką można wykonywać lot w powietrzu spokojnym oznaczana jest:	$V_{NE}$	$V_{NO}$	$V_A$	$V_{RA}$
1073	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
1074	PL080-0144	Niestateczność holendrowania to jeden z rodzajów niestateczności:	dynamicznej bocznej	statycznej kierunkowej	dynamicznej poprzecznej	dynamicznej kierunkowej
1075	PL080-0145	Niestateczność spiralna to jeden z rodzajów niestateczności:	dynamicznej bocznej	statycznej podłużnej	dynamicznej poprzecznej	dynamicznej kierunkowej
1076	PL080-0146	Niewielkie zwiększenie kąta natarcia $\alpha; = \alpha;$	zwiększanie ' $C_x$ ' oraz ' $C_z$ '	zmniejszanie ' $C_x$ ' oraz ' $C_z$ '	zwiększanie ' $C_x$ ' oraz zmniejszanie ' $C_z$ '	zwiększanie ' $C_z$ ' oraz zmniejszanie ' $C_x$ '

		optymalne powoduje:				
1077	PL080-0147	Oblodzenie powierzchni nośnych powoduje:	zwiększenie prędkości minimalnej	zwiększenie siły nośnej	zmniejszenie prędkości opadania	zmniejszenie siły oporu
1078	PL080-0148	Obrót płatownca względem osi OX realizowany jest za pomocą:	lotek	usterzenia wysokości	usterzenia kierunku	klap
1079	PL080-0149	Obrót płatownca względem osi OY realizowany jest za pomocą:	usterzenia wysokości	usterzenia kierunku	klap	lotek
1080	PL080-0150	Obrót płatownca względem osi OZ realizowany jest za pomocą:	usterzenia kierunku	klap	lotek	usterzenia wysokości
1081	PL080-0151	Odległość pomiędzy położeniem środka ciężkości szybowca i środkiem równowagi obojętnej to:	zapas stateczności statycznej podłużnej	zapas sterowności statycznej podłużnej	zapas stateczności dynamicznej podłużnej	zapas sterowności dynamicznej podłużnej
1082	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
1083	PL080-0153	Opór indukowany wzrasta, gdy:	maleje wydłużenie płata	wzrasta rozpiętość skrzydła	maleje cięciwa profilu	maleje grubość profilu
1084	PL080-0154	Opór interferencyjny powstaje w wyniku:	wzajemnego zaburzania optywu przez części sąsiadujące ze sobą	wzajemnego interferowania oporów	powstawania wirów na końcach skrzydeł	interferencji falowej w przepływach poddźwiękowych



				szczelinowych powstających na płatowcu		
1085	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
1086	PL080-0156	Opór powstały w wyniku wzajemnego oddziaływania na siebie poszczególnych części szybowca nazywamy oporem:	interferencyjnym	indukowanym	kształtu	szczelinowym
1087	PL080-0157	Opór tarcia profilu lotniczego na użytkowych kątach natarcia jest najmniejszy w przypadku opływu:	laminarnego	burzliwego	turbulentnego	Lilienthala
1088	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
1089	PL080-0159	Opór, który jest wynikiem zawirowań na końcach płata lotniczego spowodowanych	oporu indukowanego	oporu interferencyjnego	oporu falowego	oporu wirowego

		wyrównywaniem ciśnienia na górnej i dolnej powierzchni nosi nazwę:				
1090	PL080-0160	Płytowe usterzenie wysokości jednocześnie spełnia rolę statecznika poziomego i steru wysokości.	prawda	falsz	prawda, ale tylko w przypadku, gdy płatowiec jest niestateczny statycznie	prawda, ale tylko w przypadku, gdy płatowiec jest niestateczny dynamicznie
1091	PL080-0161	Po przekroczeniu krytycznej prędkości rozbieżności skrętnej skrzydła następuje:	ukręcenie skrzydła	flutter	buffeting	odwrotne działanie lotek
1092	PL080-0162	Po wychyleniu lotki w górę podczas lotu z dużą prędkością powstaje:	moment skręcający skrzydło, który powoduje wzrost kąta natarcia skrzydła	moment skręcający skrzydło, który powoduje zmniejszenie kąta natarcia skrzydła	dotatkowa siła nośna, która powoduje tylko ugięcie skrzydła, bez wpływu na skręcenie	dotatkowa siła nośna, która powoduje tylko przechylenie, bez wpływu na skręcenie i ugięcie skrzydła
1093	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
1094	PL080-0164	Położenie środka parcia na profilu klasycznym niesymetrycznym	przesuwa się do przodu	przesuwa się do tyłu	jest stałe i nie zależy od prędkości lotu	jest stałe, ale zależy od prędkości lotu

		wraz ze wzrostem kąta natarcia:				
1095	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
1096	PL080-0167	Powierzchnia nośna skrzydła to:	powierzchnia ograniczona obrysem skrzydła	powierzchnia dolnej płaszczyzny skrzydła	iloczyn rozpiętości skrzydła i szerokości profilu $S=b \cdot c$	iloczyn średniej cięciwy geometrycznej i wydłużenia skrzydła $S=l \cdot C_{sr}$
1097	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
1098	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 dużą prędkość kątowna zakrętu
1099	PL080-0170	Prędkość brutalnego sterowania ' $V_{A}$ ' to:	maksymalna prędkość, przy której można jeszcze użyć pełnych wychyleń sterów bez przekroczenia maksymalnego przeciążenia	maksymalna prędkość lotu w atmosferze, w której dochodzi do gwałtownych zmian prędkości pionowej otaczającego powietrza	największa prędkość, z jaką można wykonywać lot w powietrzu spokojnym	prędkość, do jakiej nie przewiduje się ograniczeń użytkowania szybowca zgodnie z jego przeznaczeniem
1100	PL080-0172	Prędkość lotu w burzliwej atmosferze ' $V_{RA}$ ' to:	maksymalna prędkość lotu w atmosferze, w której dochodzi do gwałtownych zmian prędkości pionowej otaczającego powietrza	największa prędkość, z jaką można wykonywać lot w powietrzu spokojnym	prędkość, do jakiej nie przewiduje się ograniczeń użytkowania szybowca zgodnie z jego przeznaczeniem	maksymalna prędkość, przy której można jeszcze użyć pełnych wychyleń sterów bez przekroczenia

						maksymalnego przeciążenia
1101	PL080-0173	Prędkość normalnego użytkownika 'V <sub>NO</sub> ' to:	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	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
1102	PL080-0174	Prędkość, do jakiej nie przewiduje się ograniczeń użytkownika szybowca zgodnie z jego przeznaczeniem oznaczana jest:	V <sub>NO</sub>	V <sub>A</sub>	V <sub>RA</sub>	V <sub>NE</sub>
1103	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
1104	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
1105	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:				
1106	PL080-0179	Przeciągnięcie statyczne charakteryzuje się:	powolną zmianą kąta natarcia skrzydła	gwałtowną zmianą kąta natarcia skrzydła	zachowywaniem statyczności statycznej	zwiększeniem statyczności statycznej
1107	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
1108	PL080-0182	Przesunięcie środka ciężkości do przodu:	zmniejsza szansę korkociągu płaskiego	zwiększa szansę korkociągu płaskiego	ułatwia wprowadzenie w korkociąg	utrudnia wyprowadzenie z korkociągu
1109	PL080-0183	Przesunięcie środka ciężkości do tyłu:	ułatwia wprowadzenie w korkociąg	utrudnia wprowadzenie w korkociąg	zmniejsza szansę korkociągu płaskiego	ułatwia wyprowadzenie z korkociągu
1110	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
1111	PL080-0185	Przy wzroście przechylenia w zakręcie prawidłowym przeciążenie:	wzrasta	maleje	nie zmienia się	przeciążenie nie zależy od przechylenia, tylko od prędkości
1112	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

1113	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
1114	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
1115	PL080-0190	Punkt styczności bieżunowej szybowca i prostej poprowadzonej ze środka układu współrzędnych odpowiada kątowi natarcia dla:	prędkości optymalnej	prędkości ekonomicznej	Cz maksymalnego	Cx minimalnego
1116	PL080-0191	Punkt, w którym linia działania wypadkowej siły aerodynamicznej przecina cięciwę profilu to:	środek parcia	środek aerodynamiczny	środek profilu	środek geometryczny
1117	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

1118	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
1119	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
1120	PL080-0195	Ruch statku powietrznego podczas lotu opisywany jest za pomocą:	trzech osi współrzędnych $Ox$ , $Oy$ , $Oz$	dwóch osi współrzędnych $Ox$ oraz $Oy$	jednej osi współrzędnych $Ox$	czterech osi współrzędnych $Ow$ , $Ox$ , $Oy$ , $Oz$
1121	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
1122	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
1123	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

1124	PL080-0203	Statecznik pionowy odpowiada głównie za stateczność:	kierunkową	podłużną	poprzączną	pionową
1125	PL080-0204	Statecznik poziomy odpowiada głównie za stateczność:	podłużną	poprzączną	poziomą	kierunkową
1126	PL080-0205	Stateczność dynamiczna boczna dotyczy:	odchylania i przechylania	tylko pochylania	tylko przechylania	tylko odchylania
1127	PL080-0206	Stateczność dynamiczna podłużna dotyczy:	pochylania	przechylania	odchylania	odchylania i przechylania
1128	PL080-0207	Stateczność dynamiczną boczną można nazwać inaczej:	statecznością holendrowania	statecznością kierunkową	statecznością poprzęczną	statecznością dynamiczną podłużną
1129	PL080-0208	Stateczność statyczna kierunkowa dotyczy:	odchylania	odchylania i przechylania	pochylania	przechylania
1130	PL080-0209	Stateczność statyczna podłużna dotyczy:	pochylania	przechylania	odchylania	odchylania i przechylania
1131	PL080-0210	Stateczność statyczna poprzęczna dotyczy:	przechylania	odchylania	odchylania i przechylania	pochylania
1132	PL080-0211	Stosunek drogi S przebytej w czasie t do czasu t to:	prędkość średnia	przyspieszenie średnie	prędkość chwilowa	przyspieszenie chwilowe
1133	PL080-0212	Stosunek powierzchni nośnej skrzydła do jego	średnia cięciwa geometryczna	wydłużenie skrzydła	zbieżność skrzydła	skos skrzydła



		rozpiętości S/b, jest to:				
1134	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
1135	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
1136	PL080-0215	Szkieletowa profilu to:	linia łącząca środki okręgów wpisanych w obrys profilu lotniczego	linia prosta łącząca noski profilu z ostrzem (spływem) profilu lotniczego	linia łącząca noski profili płata lotniczego	linia łącząca ostrza profili płata lotniczego
1137	PL080-0216	Średnie przyśpieszenie kątowe $\epsilon; \dot{\alpha}$ 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
1138	PL080-0217	Środek aerodynamiczny to punkt:	względem którego moment aerodynamiczny nie zależy od kąta natarcia (w dużym przedziale zmian kąta natarcia)	w którym linia działania wypadkowej siły aerodynamicznej przecina cięciwę profilu	równoodległy od noska i ostrza (spływu) profilu	który w dużym przedziale zmian kąta natarcia pokrywa się z geometrycznym środkiem profilu
1139	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

1140	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
1141	PL080-0220	Tłumienie zmian parametrów lotu ma wpływ na:	równowagę dynamiczną	równowagę statyczną stałą	równowagę statyczną chwiejną	równowagę statyczną obojętną
1142	PL080-0221	Trzepotanie usterzeń to inaczej:	buffeting	drżania giętko-skrętne	flutter lotkowy	flutter usterzenia
1143	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
1144	PL080-0223	Usterzenie kierunku zaprojektowane jest w celu obracania płatowca względem:	ośi OZ	ośi OX	ośi OY	ośi OX i ośi OY
1145	PL080-0224	Usterzenie wysokości zaprojektowane jest w celu obracania płatowca względem:	ośi OY	ośi OZ	ośi OX	ośi OZ i ośi OX

1146	PL080-0225	W celu zlikwidowania momentu oporowego lotek z reguły stosuje się:	różnicowe wychylenie lotek	dotatkowe wychylenia klapo- lotek	wchylenie lotek o dokładnie ten sam ką	jak najmniejsze wychylenia lotek
1147	PL080-0226	W codziennym życiu spotykamy się ze stanem równowagi:	- stałej ; - obojętnej; - chwijnej	- stałej ; - chwijnej; - ruchomej	- stałej ; - obojętnej; - ruchomej	- nieobojętnej; - obojętnej; - chwijnej
1148	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
1149	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.
1150	PL080-0229	W której grupie znajduje się urządzenie, które nie służy do zmniejszania sił, jakie pilot musi wywierać na drążek sterowy?	- wyważenie masowe; - klapka wyważająca	- fletner; - trymer	- wyważenie aerodynamiczne; - wyważenie sprężynowe	- wzmacniacz hydrauliczny; - klapka odciążająca
1151	PL080-0230	W normalnych warunkach lotu siły	zawsze odpowiednio proporcjonalne do zmian ruchu lub zmian stanu lotu	zawsze odpowiednio proporcjonalne do	niezależne od prędkości lotu	niezależne od wywołanych zmian

		na sterownicach są :		wysokości i prędkości lotu		ruchu lub zmian stanu lotu
1152	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
1153	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
1154	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
1155	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
1156	PL080-0235	W rozwiązaniu konwencjonalnym usterzenie pionowe składa się ze:	-statecznika pionowego stanowiącego przednią, nieruchomą część-steru	-statecznika pionowego stanowiącego przednią,	-statecznika pionowego stanowiącego tylną, nieruchomą część-	-statecznika pionowego stanowiącego przednią, ruchomą

			kierunku stanowiącego tylną ruchomą część	nieruchomą część-steru wysokości stanowiącego tylną ruchomą część	steru kierunku stanowiącego przednią ruchomą część	część-steru kierunku stanowiącego tylną nieruchomą część
1157	PL080-0237	W układzie współrzędnych opisującym ruch statku powietrznego podczas lotu oś OX? nazywamy:	osią podłużną	osią poprzeczną	osią pionową	osią poziomą
1158	PL080-0238	W układzie współrzędnych opisującym ruch statku powietrznego podczas lotu oś OY? nazywamy:	osią poprzeczną	osią pionową	osią poziomą	osią podłużną
1159	PL080-0239	W układzie współrzędnych opisującym ruch statku powietrznego podczas lotu oś OZ? nazywamy:	osią pionową	osią poziomą	osią podłużną	osią poprzeczną
1160	PL080-0240	W ustalonym locie pilot wychyla drążek sterowy w prawo. Zakładając, że lotki wychyła się o ten sam kąt, prawdziwe będzie stwierdzenie:	siła oporu na lotce wychylonej w dół będzie większa od siły oporu na drugiej lotce	siła oporu na lotce wychylonej w dół będzie mniejsza od siły oporu na drugiej lotce	siły oporu na obu lotkach wzrosną o tą samą wartość	siły oporu na obu lotkach zmaleją o tą samą wartość

1161	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
1162	PL080-0242	W wyniku zastosowania na końcówkach skrzydeł tak zwanych wingletów maleje opór:	indukowany	interferencyjny	kształtu	szczelinowy
1163	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
1164	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
1165	PL080-0246	Wartość współczynnika siły oporu $C_x$ dla krytycznego kąta natarcia ' $\alpha$ '; $k_r$ przyjmuje wartość maksymalną.	zawsze fałsz	zawsze prawda	prawda tylko dla profili symetrycznych	fałsz tylko dla profili symetrycznych
1166	PL080-0248	Wewnętrzna kompensacja aerodynamiczna	przepony, która jednocześnie zmniejsza opór szczelinowy	dotkowej powierzchni sterowej	klapki dociążające	klapki odciążające

		steru odbywa się poprzez zastosowanie:		przed osią obrotu steru		
1167	PL080-0250	Wraz ze wzrostem wysokości gęstość powietrza:	zawsze maleje	zawsze rośnie	nie zmienia się	maleje - jeżeli temperatura maleje, a rośnie – jeżeli temperatura wzrasta
1168	PL080-0251	Współczynnik przeciążenia "n" w locie nurkowym wynosi:	$n=0$	$n < 0$	$n > 0$	$n=1$
1169	PL080-0252	Współczynnik przeciążenia w zakręcie zależy od:	Kąta przechylenia i prędkości lotu	Prędkości lotu	Wielkości oporu	Oporu indukowanego
1170	PL080-0253	Wychylenie którego urządzenia nie jest sprzężone mechanicznie z wychyleniami powierzchni sterowej?	klapki wyważającej	flettnera	klapki dociążającej	klapka odciążającej
1171	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
1172	PL080-0256	Wykres zależności $C_z = f(C_x)$ dla profilu symetrycznego jest:	symetryczny względem osi "Cx"	symetryczny względem osi "Cz"	symetryczny względem środka układu współrzędnych	nie posiada żadnej symetrii
1173	PL080-0257	Wykres zależności $C_z = f(C_x)$ wykonany na podstawie	biegunową szybowca	biegunową prędkości szybowca	biegunową profilu	biegunową skrzydła

		pomiarów w czasie lotu nazywamy:				
1174	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
1175	PL080-0259	Wykresy jakich zależności dla profilu symetrycznego przechodzą przez środek układu współrzędnych?	$C_z = f(\alpha)$ , $C_m = f(\alpha)$	$C_z = f(\alpha)$ , $C_x = f(\alpha)$	$C_x = f(\alpha)$ , $C_m = f(\alpha)$	$C_z = f(\alpha)$ , $C_z = f(C_x)$
1176	PL080-0260	Wykresy jakich zależności dla profilu symetrycznego są osiowo-symetryczne?	$C_x = f(\alpha)$ , $C_z = f(C_x)$	tylko $C_x = f(\alpha)$	$C_z = f(\alpha)$ , $C_x = f(\alpha)$	tylko $C_z = f(C_x)$
1177	PL080-0261	Wznios skrzydeł stosowany jest w celu:	zwiększenia stateczności poprzecznej szybowca	zwiększenia doskonałości szybowca	poprawienia sterowności poprzecznej szybowca	zmniejszenia oporu indukowanego szybowca
1178	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
1179	PL080-0263	Z jakich głównych elementów powstaje opór statku powietrznego	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”	Z „oporu tarcia” powietrza o powierzchnię bryły statku powietrznego i



		zwany „szkodliwym”?			powstającego na powierzchni bryły statku.	z „oporu interferencyjnego”..
1180	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
1181	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
1182	PL080-0269	Zdolność do zmiany stanu ustalonego lotu pod wpływem wychylenia odpowiedniego steru nazywamy	sterownością	statecznością statyczną	statecznością dynamiczną	stabilnością
1183	PL080-0270	Zewnętrzna kompensacja aerodynamiczna steru odbywa się poprzez zastosowanie:	dotatkowej powierzchni sterowej przed osią obrotu steru	kłapki dociążającej	kłapki odciążającej	flettnera
1184	PL080-0271	Zjawisko odwrotnego działania lotek polega na:	skręceniu skrzydła spowodowanym wychyleniem lotki	powstawaniu drgań samowzbudnych	powstawaniu buffetingu	krzyżowym połączeniu napędu lotek
1185	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

1186	PL080-0273	Zwicherung aerodynamiczne skrzydła charakteryzuje się tym, że:	na końcówkach skrzydeł stosuje się profile, na których oderwanie strug dla $\alpha$ ; kryt jest mniej intensywne	ciężki 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
1187	PL080-0274	Zwicherung geometryczne skrzydła charakteryzuje się tym, że:	ciężki 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
1188	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
1189	PL080-0276	Zwiększanie kąta natarcia $\alpha$ ; $\alpha$ ; kr powoduje:	zwiększanie "Cx" oraz zmniejszanie "Cz"	zwiększanie "Cz" oraz zmniejszanie "Cx"	zwiększanie "Cx" oraz "Cz"	zmniejszanie "Cx" oraz "Cz"
1190	PL080-0277	Aby obliczyć moment "M" działający na ciało "D", wywołany działaniem siły "P" należy skorzystać ze wzoru:	$M = P \cdot l \cdot \sin \alpha$ ;	$M = P \cdot l \cdot \cos \alpha$ ;	$M = P \cdot l \cdot \tan \alpha$ ;	$M = P \cdot l$
1191	PL080-0278	Aby wyprowadzić szybowiec z wylizgu 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

1192	PL080-0279	Aby wyprowadzić szybowiec 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
1193	PL080-0280	Biegunowa prędkości szybowca to wykres zależności:	opadania od prędkości $w=f(u)$	wsp. siły nośnej od wsp. siły oporu $C_z=f(C_x)$	wsp. siły nośnej od kąta natarcia $C_z=f(\alpha)$	opadania od prędkości $w=f(u)$
1194	PL080-0282	Co to za zasada?: „W tunelu przez który przepływa powietrze iloczyn pola przekroju i prędkości powietrza jest stały $S \cdot v = \text{const}$ ”	zasada ciągłości ruchu	zasada Bernouli’ego	prawo Bernouli’ego	zasada zachowania pędu
1195	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
1196	PL080-0285	Dla opisu ruchów statku powietrznego (samolotu, śmigłowca, szybowca etc) w	z	x	y	dowolne.

		przestrzeni stosowany jest układ osi współrzędnych x-y- z. Jakie oznaczenie nosi oś pionowa?				
1197	PL080-0286	Dla opisanie ruchów statku powietrznego (samolotu, śmigłowca, szybowca etc) w przestrzeni stosowany jest układ osi współrzędnych x-y- z. Jakie oznaczenie nosi oś podłużna?	x	y	z	nie ma oznaczenia
1198	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.

1199	PL080-0288	Doskonałość szybowca jest równa:	zasięgowi szybowca z wysokości 1000m w spokojnym powietrzu, wyrażonym w kilometrach	zasięgowi szybowca w spokojnym powietrzu, wyrażonym w kilometrach	zasięgowi szybowca z wysokości "H" w spokojnym powietrzu, wyrażonym w kilometrach	zasięgowi szybowca z wysokości "H" w spokojnym powietrzu
1200	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
1201	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.
1202	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.
1203	PL080-0292	Jak zachowuje się szkodliwy opór przy wzroście prędkości lotu?	Wzrasta z kwadratem prędkości.	Pozostaje stały.	Maleje proporcjonalnie do odwrotności prędkości.	Waha się.

1204	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.
1205	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.
1206	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.
1207	PL080-0301	Jeżeli autorotacja skrzydła nie zostanie zahamowana przez pilota, to:	szybowiec samoczynnie przejdzie w fazę lotu zwaną korkociągiem	szybowiec samoczynnie przejdzie w fazę lotu zwaną przeciągnięciem statycznym	szybowiec samoczynnie przejdzie w fazę lotu zwaną przeciągnięciem dynamicznym	szybowiec samoczynnie przejdzie w fazę ustalonego lotu nurkowego
1208	PL080-0303	Jeżeli środek ciężkości szybowca pokrywa się ze środkiem równowagi obojętnej to:	szybowiec nie jest stateczny i nie jest niestateczny	szybowiec jest stateczny	szybowiec jest niestateczny	szybowiec jest niesterowny
1209	PL080-0304	Jeżeli środek ciężkości szybowca z profilem klasycznym znajduje się przed	szybowiec jest stateczny	szybowiec jest niestateczny	szybowiec jest statycznie obojętny	szybowiec nie jest stateczny i nie jest niestateczny

		środkiem równowagi obojętnej to:				
1210	PL080-0305	Jeżeli środek ciężkości szybowca z profilem klasycznym znajduje się za środkiem równowagi obojętnej to:	szybowiec jest niestateczny	szybowiec jest niesterowny	szybowiec jest stateczny	szybowiec nie jest stateczny i nie jest niestateczny
1211	PL080-0306	Kąt toru lotu na stałym kącie natarcia ' $\alpha$ ;' podczas wzrostu wysokości:	pozostaje niezmienny	wzrasta	maleje	zmienia się i można go odczytać wykreślając bieżunową szybowca
1212	PL080-0307	Lot odbywa się na kącie natarcia, dla którego współczynnik siły oporu $C_x$ ma wartość minimalną: $\alpha = \alpha_{min}$ ; $C_x$ min. W wyniku niewielkiego zwiększenia kąta natarcia:	stosunek $C_z/C_x$ wzrośnie	stosunek $C_z/C_x$ zmaleje	stosunek $C_z/C_x$ nie zmieni się	doskonałość płatowca nie zmieni się
1213	PL080-0308	Lot odbywa się na kącie natarcia, dla którego współczynnik siły oporu $C_x$ ma wartość minimalną:	doskonałość płatowca wzrośnie	doskonałość płatowca zmaleje	doskonałość płatowca nie zmieni się	stosunek $C_z/C_x$ zmaleje

		&alpha;=&alpha;Cx min. W wyniku niewielkiego zwiększenia kąta natarcia:				
1214	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
1215	PL080-0310	Najmniejsze opadanie ma szybowiec lecący z prędkością:	ekonomiczną	optymalną	minimalną	różna, zależną od tego, czy leci „z wiatrem” czy „pod wiatr”
1216	PL080-0311	Największa odległość między linią szkieletową i cięciwą profilu to:	strzałka profilu	grubość profilu	wysokość profilu	cięciwa profilu
1217	PL080-0312	Największą doskonałość w powietrzu spokojnym ma szybowiec lecący z prędkością:	optymalną	minimalną	Mc Credy’ego	ekonomiczną
1218	PL080-0314	Objawem lotu szybowca w fazie przeciągnięcia jest zazwyczaj:	-występowanie drgań szybowca lub sterów; - samoczynne zwiększanie pochylenia	-występowanie drgań szybowca lub sterów; -samoczynne zwiększanie prędkości postępowej	-zmniejszanie prędkości opadania; - samoczynne zwiększanie prędkości postępowej	-samoczynne zwiększanie pochylenia; - zmniejszanie prędkości opadania



1219	PL080-0315	Otworzenie hamulców aerodynamicznych podczas lotu ze stałym wychyleniem drążka sterowego powoduje:	znaczące zwiększenie opadania i nieznaczny spadek prędkości postępowej szybowca	znaczące zmniejszenie prędkości postępowej z niewielkim wpływem na opadanie szybowca	tylko zmniejszenie prędkości postępowej szybowca	silny moment zadzierający szybowiec
1220	PL080-0316	Pociągnięcie drążka na siebie powoduje:	wzrost współczynnika obciążenia szybowca "n"	zmniejszenie współczynnika obciążenia szybowca "n"	wzrost współczynnika 'CZ' , co powoduje spadek współczynnika obciążenia "n"	zmianę wartości współczynnika obciążenia "n" z dodatniego na ujemny
1221	PL080-0317	Podczas analizy stateczności szybowca niezbędne jest uwzględnienie:	równowagi sił i momentów działających na szybowiec	równowagi sił działających na szybowiec	równowagi momentów działających na szybowiec	tylko rozkładu mas na szybowcu
1222	PL080-0318	Podczas rozbiegu szybowca na holu za samolotem wiatr wieje z prawej strony. Jak będzie się zachowywać szybowiec?	będzie unosił lewe skrzydło i skręcał w prawą stronę	będzie unosił prawe skrzydło i skręcał w prawą stronę	będzie unosił lewe skrzydło i skręcał w lewą stronę	będzie unosił prawe skrzydło i skręcał w lewą stronę
1223	PL080-0319	Podczas rozbiegu szybowca na holu za samolotem wiatr wieje z prawej strony. Jak należy wychylić stery w pierwszej fazie rozbiegu, aby	należy drążek sterowy przechylić w lewo i wcisnąć lewy pedał steru kierunku	należy drążek sterowy przechylić w prawo i wcisnąć lewy pedał steru kierunku	należy drążek sterowy przechylić w lewo i wcisnąć prawy pedał steru kierunku	należy drążek sterowy przechylić w prawo i wcisnąć prawy pedał steru kierunku

		bezpiecznie wystartować?				
1224	PL080-0320	Podczas rozbiegu szybowca przy starcie za wyciągarką wieje silny wiatr z prawej strony. Jak będzie się zachowywać szybowiec?	będzie unosił prawe skrzydło i skręcał w prawą stronę	będzie unosił lewe skrzydło i skręcał w prawą stronę	będzie unosił lewe skrzydło i skręcał w lewą stronę	będzie unosił prawe skrzydło i skręcał w lewą stronę
1225	PL080-0321	Podczas rozbiegu szybowca przy starcie za wyciągarką wieje silny wiatr z prawej strony. Jak należy wychylić stery w pierwszej fazie rozbiegu, aby bezpiecznie wystartować?	należy drążek sterowy przechylić w prawo i wcisnąć lewy pedał steru kierunku	należy drążek sterowy przechylić w lewo i wcisnąć prawy pedał steru kierunku	należy drążek sterowy przechylić w prawo i wcisnąć prawy pedał steru kierunku	należy drążek sterowy przechylić w lewo i wcisnąć lewy pedał steru kierunku
1226	PL080-0322	Przeciągnięciem szybowca 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	szybowiec nie reaguje na wychylenia sterów z powodu zbyt małej prędkości
1227	PL080-0325	Przyrost momentu pochylającego szybowiec '&Delta;M' powstały w wyniku wychylenia drążka wynosi &Delta;M =	IH – odległość między środkiem ciężkości szybowca i środkiem aerodynamicznym usterzenia poziomego &Delta;PZH – przyrost siły	IH – odległość między środkiem aerodynamicznym skrzydła i środkiem aerodynamicznym usterzenia poziomego	IH – odległość między środkiem aerodynamicznym skrzydła i środkiem aerodynamicznym usterzenia poziomego	IH – odległość między środkiem ciężkości szybowca i środkiem aerodynamicznym usterzenia poziomego &Delta;PZH –

		$\Delta P_{zh} \cdot 1h$ , gdzie:	nośnej na usterzeniu wysokości	$\Delta P_{ZH}$ – przyrost siły nośnej na usterzeniu wysokości	$\Delta P_{ZH}$ – przyrost siły aerodynamicznej na usterzeniu wysokości	przyrost siły aerodynamicznej na usterzeniu wysokości
1228	PL080-0326	Rozpatrując stateczność szybowca w układzie współrzędnych OXYZ zakładamy, że wszystkie trzy osie układu przechodzą przez:	środek ciężkości szybowca	środek aerodynamiczny płata	środek aerodynamiczny szybowca	środek równowagi obojętnej szybowca
1229	PL080-0329	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
1230	PL080-0330	Stateczność dynamiczna boczna zależy głównie od:	- kąta wzniosu skrzydeł; - powierzchni usterzenia pionowego; - odległości środka aerodynamicznego usterzenia pionowego od środka ciężkości szybowca	- kąta wzniosu skrzydeł; - powierzchni usterzenia pionowego; - wielkości usterzenia poziomego	- powierzchni usterzenia pionowego; - wielkości usterzenia poziomego; - odległości środka aerodynamicznego usterzenia pionowego od środka ciężkości szybowca	- wielkości usterzenia poziomego; - odległości środka aerodynamicznego usterzenia pionowego od środka ciężkości szybowca; - kąta wzniosu skrzydeł
1231	PL080-0331	Stateczność dynamiczna	- rozkładu mas na szybowcu; - wielkości	- rozkładu mas na szybowcu; - wielkości	- wielkości statecznika	- wielkości usterzenia pionowego; -

		podłużna zależy głównie od:	statecznika poziomego; - odległości środka aerodynamicznego usterzenia poziomego od środka ciężkości szybowca	statecznika poziomego; - wielkości usterzenia pionowego	poziomego; - wielkości usterzenia pionowego; - odległości środka aerodynamicznego usterzenia poziomego od środka ciężkości szybowca	odległości środka aerodynamicznego usterzenia poziomego od środka ciężkości szybowca; - rozkładu mas na szybowcu
1232	PL080-0332	Stateczność dynamiczna to:	zdolność do samoczynnego powrotu szybowca 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 szybowcem na który działają zewnętrzne obciążenia dynamiczne
1233	PL080-0333	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 szybowca	- powierzchni skrzydła; - ciężaru szybowca
1234	PL080-0334	Stateczność statyczna podłużna zależy głównie od:	- położenia środka ciężkości szybowca; - wielkości statecznika poziomego; - odległości środka aerodynamicznego usterzenia poziomego od środka ciężkości szybowca	- położenia środka ciężkości szybowca; - wielkości statecznika poziomego; - wielkości usterzenia pionowego	- wielkości statecznika poziomego; - wielkość usterzenia pionowego; - odległości środka aerodynamicznego usterzenia poziomego od środka ciężkości szybowca	- wielkość usterzenia pionowego; - odległości środka aerodynamicznego usterzenia poziomego od środka ciężkości szybowca; - położenia środka ciężkości szybowca
1235	PL080-0335	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 szybowca; -	- położenia środka ciężkości szybowca; - układu grzbietopłata

			grzbietopłata lub dolnopłata	położenia środka ciężkości szybowca	układu grzbietopłata lub dolnopłata	lub dolnopłata; - kąta wzniosu skrzydła
1236	PL080-0336	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 szybowcem na który działają zewnętrzne obciążenia dynamiczne	zdolność do samoczynnego powrotu szybowca do położenia równowagi, gdy przestaną działać zakłócenia
1237	PL080-0337	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 szybowca do położenia równowagi, gdy przestaną działać zakłócenia	zdolność do zachowania stanu równowagi i przeciwdziałania jego zmianom
1238	PL080-0338	Szybowce 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
1239	PL080-0339	Szybowiec podczas lotu w fazie przeciągnięcia jest:	niestateczny statycznie poprzecznie i podłużnie	tylko niestateczny statycznie podłużnie	tylko niestateczny statycznie poprzecznie	stateczny statycznie poprzecznie i podłużnie
1240	PL080-0340	Szybowiec w fazie autorotacji charakteryzuje się:	niestatecznością statyczną poprzeczną	zwiększoną statecznością statyczną poprzeczną	zmniejszoną statecznością statyczną poprzeczną	statecznością statyczną poprzeczną obojętną
1241	PL080-0341	W celu wyprowadzenia szybowca z fazy	-wychylić ster kierunku w stronę przeciwną do kierunku przechylenia; - odepchnąć drążek sterowy	-wychylić ster kierunku w stronę przeciwną do kierunku	-wychylić lotki w stronę przeciwną do kierunku przechylenia; -	-wychylić lotki w stronę przeciwną do kierunku przechylenia; -

		autorotacji należy w kolejności:		przechylenia; - pociągnąć drążek sterowy	pociągnąć drążek sterowy	odepchnąć drążek sterowy
1242	PL080-0342	W celu wyprowadzenia szybowca 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
1243	PL080-0343	W celu wyprowadzenia szybowca z korkociągu należy w kolejności:	-wychylić ster kierunku w stronę przeciwną do kierunku przechylenia; - odepchnąć drążek sterowy; -po ustaniu obrotów rozpędzić szybowiec i wyprowadzić z lotu nurkowego	-wychylić ster kierunku w stronę przeciwną do kierunku przechylenia; - pociągnąć drążek sterowy; -po ustaniu obrotów rozpędzić szybowiec i wyprowadzić z lotu nurkowego	-wychylić lotki w stronę przeciwną do kierunku przechylenia; - pociągnąć drążek sterowy; -po ustaniu obrotów rozpędzić szybowiec i wyprowadzić z lotu nurkowego	-wychylić lotki w stronę przeciwną do kierunku przechylenia; - odepchnąć drążek sterowy; -po ustaniu obrotów rozpędzić szybowiec i wyprowadzić z lotu nurkowego
1244	PL080-0344	W celu zmniejszenia pochylecia szybowca:	należy wychylić drążek sterowy na siebie	należy wychylić ster wysokości w dół	wektor przyrostu siły nośnej na usterzeniu poziomym musi mieć zwrot „w górę”	przyrost momentu pochylającego szybowiec musi mieć wartość dodatnią
1245	PL080-0345	W celu zmniejszenia pochylecia szybowca:	przyrost momentu pochylającego szybowiec musi mieć wartość dojemną	należy wychylić ster wysokości w dół	wektor przyrostu siły nośnej na usterzeniu poziomym musi mieć zwrot „w górę”	należy wychylić drążek sterowy od siebie
1246	PL080-0346	W celu zmniejszenia pochylecia szybowca:	wektor przyrostu siły nośnej na usterzeniu poziomym musi mieć zwrot „w dół”	należy wychylić ster wysokości w dół	przyrost momentu pochylającego szybowiec musi mieć wartość dodatnią	należy wychylić drążek sterowy od siebie

1247	PL080-0347	W celu zmniejszenia pochylecia szybowca:	należy wychylić ster wysokości w górę	przyrost momentu pochylającego szybowiec musi mieć wartość dodatnią	wektor przyrostu siły nośnej na usterzeniu poziomym musi mieć zwrot „w górę”	należy wychylić drążek sterowy od siebie
1248	PL080-0348	W celu zwiększenia pochylecia szybowca:	należy wychylić drążek sterowy od siebie	przyrost momentu pochylającego szybowiec musi mieć wartość do ujemną	należy wychylić ster wysokości do góry	wektor przyrostu siły nośnej na usterzeniu poziomym musi mieć zwrot „w dół”
1249	PL080-0349	W celu zwiększenia pochylecia szybowca:	należy wychylić ster wysokości w dół	należy wychylić drążek sterowy na siebie	przyrost momentu pochylającego szybowiec musi mieć wartość do ujemną	wektor przyrostu siły nośnej na usterzeniu poziomym musi mieć zwrot „w dół”
1250	PL080-0350	W celu zwiększenia pochylecia szybowca:	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 szybowiec musi mieć wartość do ujemną
1251	PL080-0352	W jakim dokumencie zawarte są informacje o osiągnięciach statku powietrznego (śmigłowca, samolotu, szybowca etc)?	W instrukcji użytkownika w locie.	W technicznym opisie obsługi.	W biuletynach bezpieczeństwa IKCSP.	W rozporządzeniach Urzędu Lotnictwa Cywilnego.
1252	PL080-0353	W jakim profilu wywoływana zmianami kąta natarcia wędrowka środka parcia jest najmniejsza ?	w profilu symetrycznym	w profilu laminarnym	w profilu niesymetrycznym	w profilu wklęsło-wypukłym
1253	PL080-0354	W spokojnym powietrzu,	pozostaje niezmienny	wzrasta	maleje	zmienia się i można go odczytać

		optymalny kąt toru lotu ' $\psi$ ', podczas wzrostu ciężaru szybowca:				wykreślając biegunową szybowca
1254	PL080-0355	W ustalonym locie poziomym prostoliniowym współczynnik obciążenia szybowca ' $n$ ' wynosi:	$n=1$	$n=0$	$0 \leq n \leq 1$	$n > 1$
1255	PL080-0356	W ustalonym zakręcie współczynnik obciążenia szybowca ' $n$ ' wynosi:	$n > 1$	$n=1$	$n=0$	$0 \leq n \leq 1$
1256	PL080-0357	W wyniku niewielkiego zwiększenia kąta natarcia $\alpha = \alpha$ ; optymalne :	procentowe zwiększenie " $C_x$ " będzie większe od procentowego zwiększenia " $C_z$ "	procentowe zwiększenie " $C_z$ " będzie większe od procentowego zwiększenia " $C_x$ "	procentowe zwiększenie " $C_x$ " będzie takie same jak procentowe zwiększenia " $C_z$ "	doskonałość profilu nieznacznie wzrośnie
1257	PL080-0358	W wyniku niewielkiego zwiększenia kąta natarcia $\alpha = \alpha$ ; optymalne :	stosunek $C_z/C_x$ zmaleje	stosunek $C_z/C_x$ wzrośnie	stosunek $C_z/C_x$ nie zmieni się	doskonałość profilu nieznacznie wzrośnie
1258	PL080-0359	W wyniku niewielkiego zwiększenia kąta natarcia	doskonałość profilu zmaleje	doskonałość profilu wzrośnie	doskonałość profilu nie zmieni się	stosunek $C_z/C_x$ wzrośnie



		$\alpha$ ;= $\alpha$ ; optymalne :				
1259	PL080-0362	Wychylenie lotek o jednakowy kąt w lewo podczas lotu w fazie przeciągnięcia najczęściej spowoduje:	przechylenie się szybowca w prawo i rozpoczęcie autorotacji	przechylenie się szybowca w lewo	przechylenie się szybowca w prawo do chwili powrotu drążka do neutrum	przechylenie się szybowca w lewo; do chwili powrotu drążka do neutrum
1260	PL080-0363	Wychyleniu klap towarzyszy zwykle:	- wzrost Cz; - wzrost Cx; - spadek doskonałości szybowca	- wzrost Cz; - wzrost Cx; - wzrost doskonałości szybowca	- wzrost Cz; - wzrost Cx; - nie zmieniona doskonałość szybowca	- tylko wzrost Cz i doskonałości szybowca
1261	PL080-0364	Wykres zależności prędkości opadania szybowca w funkcji promienia zakrętu $w = f(R)$ nazywamy:	biegunową krążenia szybowca	biegunową prędkości szybowca	biegunową szybowca	biegunową wyrwania szybowca
1262	PL080-0365	Wysunięcie płyt hamulców aerodynamicznych powoduje:	spadek siły nośnej na skrzydle i wzrost siły oporu	spadek siły nośnej na skrzydle, a siła oporu nie zmienia się	wzrost siły oporu, a siła nośna nie zmienia się	silny moment zadzierający szybowiec
1263	PL080-0369	Z jaką właściwością związany jest spadek prędkości powietrza w warstwie przysciennej profilu lotniczego	lepkością powietrza	gęstością powietrza	bezwładnością powietrza	chwiejnością powietrza
1264	PL080-0371	Zapas stateczności statycznej podłużnej szybowca to:	odległość pomiędzy środkiem ciężkości szybowca i środkiem równowagi obojętnej	odległość pomiędzy środkiem ciężkości szybowca i środkiem	odległość pomiędzy środkiem równowagi obojętnej i środkiem	odległość pomiędzy środkiem aerodynamicznym usterzenia i środkiem

				aerodynamicznym płata	aerodynamicznym płata	aerodynamicznym płata
1265	PL080-0372	Zdolność do samoczynnego powrotu szybowca do położenia równowagi, gdy przestaną działać zakłócenia, które tę równowagę naruszyły nazywamy:	statecznością dynamiczną	statecznością statyczną	stabilnością statyczną	sterownością dynamiczną
1266	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 podłuchu własnego nadawania, przekazanie treści	Weryfikacja treści komunikatu i bezzwłoczne rozpoczęcie transmisji do czasu przerwy w nadawaniu
1267	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.

1268	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
1269	PL090-0004	Literę "O" wymawia się jako:	Oscar	Ontario	Oklahoma	Ohio
1270	PL090-0005	Literę „F” wymawia się jako:	Foxtrot	Fox	Frank	Florida
1271	PL090-0006	Literę „R” wymawia się jako:	Romeo	Radio	Roger	Rover
1272	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
1273	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
1274	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
1275	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
1276	PL090-0011	Przed rozpoczęciem każdego nadawania należy:	Upewnić się czy częstotliwość nie jest	Przeprowadzić łączność sprawdzającą	Ustawić częstotliwość zapasową	Włączyć podsłuch własnego nadawania

			zajęta przez inną transmisję			
1277	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
1278	PL090-0013	System pracy sieci radiotelefonicznej w lotnictwie to:	System Simplex	System Duplex (dupleks)	System Półdupleks	System konferencyjny
1279	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
1280	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
1281	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	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

			oczekiwanej pomocy na częstotliwości, na której prowadzono korespondencję lub jeśli niemożliwe, na 121,500 MHz			
1282	PL090-0017	Znak wywoławczy SP-AHN można skrócić do:	SHN	HN	AHN	SN
1283	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
1284	PL090-0019	Uzyskanie raportu czytelności transmisji ( w skali 1 – 5) o wartości 3 i mniejszej podczas łączności sprawdzającej spowoduje, że:	Pilot nie podejmie czynności lotniczych przed startem do czasu usunięcia usterki radiostacji przez służby techniczne i wykona ponowne sprawdzenie łączności.	Pilot zgłosi ten fakt służbom technicznym i wykona lot wykorzystując radiostację zapasową	Pilot uzna, że warunki łączności na ziemi są gorsze od warunków w powietrzu i podejmie czynności lotnicze.	Pilot będzie starał się sam naprawić radiostację i sprawdzić jej działanie w powietrzu.
1285	PL090-0044	Rodzaj emisji stosowany w lotniczej łączności VHF to:	A3E	J3F	A2A	A1N

1286	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
1287	PL090-0046	Międzynarodową lotniczą częstotliwością w niebezpieczeństwie dla radiotelefonii jest:	121,500 MHz	120,100 MHz	124,500 MHz	123,450 MHz
1288	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
1289	PL090-0048	Sygnalem radiotelefonicznym w lotnictwie informującym o niebezpieczeństwie jest:	MAYDAY	PAN PAN	BREAK BREAK	REPORT
1290	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

1291	PL090-0050	Główna częstotliwość radiowa to:	Podstawowa częstotliwość do łączności z organem ATS	123,450 MHz	Częstotliwość w niebezpieczeństwie	118,000 MHz
1292	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
1293	PL090-0052	Do łączności typu powietrze-powietrze przeznaczona jest częstotliwość:	123,450 MHz	243,000 MHz	136,000 MHz	118,000 MHz
1294	PL090-0053	Przyrostek znaku wywoławczego „KONTROLA” oznacza:	Kontrolę obszaru	Kontrolę zbliżania	Kontrolę lotniska	Kontrolę ruchu naziemnego
1295	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
1296	PL090-0055	Skrót RMZ oznacza:	Strefę obowiązkowej łączności radiowej	Strefę ruchu lotniskowego	Strefę ograniczonego ruchu	Strefę kontroli radarowej

1297	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
1298	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
1299	PL090-0058	Przykładem wiadomości rozsyłanej przez lotniczą służbę rozgłaszania jest nadawanie komunikatu:	ATIS	AIP	NOTAM	AFTN
1300	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
1301	PL090-0061	Podczas kontroli stacji radiowej stosuje się skalę słyszalności:	5 stopniową	4 stopniową	3 stopniową	10 stopniową
1302	PL090-0062	Urządzenie łączności radiowej na lotnisku, które nie zapewnia służb	RADIO	WIEŻA	INFORMACJA	KONTROLA



		ruchu lotniczego, stosuje znak wywoławczy zawierający przyrostek:				
1303	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
1304	PL090-0064	Jeśli operator radiostacji popełni błąd podczas nadawania, to będzie wypowiadać wyrażenie:	POPRAWIAM	NIEPRAWIDŁOWO	POWTARZAM	POMIŃ
1305	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
1306	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
1307	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

1308	PL090-0068	W lotniczej łączności radiotelefonicznej stosowane są najczęściej anteny o charakterystyce:	Dookólnej	Kierunkowej	Fazowej	Obrotowej
1309	PL090-0069	W lotniczej łączności radiotelefonicznej stosowana jest modulacja:	Amplitudy	Fazy	Impulsowo-kodowa	Częstotliwości
1310	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
1311	PL090-0071	W lotniczej łączności radiotelefonicznej literę Q wymawia się jako:	Kebek	Kju	Kłoter	Klejker
1312	PL090-0072	W lotniczej łączności radiotelefonicznej stosowane są anteny o polaryzacji:	Pionowej	Biegunowej	Kołowej	Poziomej
1313	PL090-0073	W lotniczej łączności radiotelefonicznej literę B wymawia się jako:	BRAVO	BETA	BARBARA	BROWN

1314	PL090-0074	Wymianę korespondencji radiotelefonicznej stacja odbiorcza zakańcza przez:	Nadanie swojego sygnału wywoławczego	nadanie sygnału wywoławczego stacji nadawczej	potwierdzenie odbioru transmisji	Nadanie sygnału ODBIÓR
1315	PL090-0075	Nadawanie wiadomości dotyczących żeglugi powietrznej, które nie są adresowane do określonej stacji to:	Rozgłaszanie	łącność powietrze-powietrze	łącność w kierunku powietrza	łącność powietrze – ziemia
1316	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
1317	PL090-0077	Spośród poniższych depesz najniższą kategorię pierwszeństwa posiada:	Depesza meteorologiczna	Depesza dotycząca bezpieczeństwa lotów	Depesza pilna	Depesza o niebezpieczeństwie
1318	PL090-0078	Zasięg radiowy stacji lotniczej zależy przede wszystkim od:	Wysokości anteny nadawczej	Mocy nadajnika	Typu anteny	Częstotliwości radiowej
1319	PL099-0018	Łądowanie na spadochronie ratowniczym powinno odbywać się:	Z wiatrem	Pod wiatr	Bokiem do wiatru	Ustawienie ciała nie ma żadnego znaczenia
1320	PL099-0019	Spadochron ratowniczy	Uchwytu wyzwalającego	Liny otwierającej	Automatu spadochronowego	Ładunku pirotechnicznego

		otwierany jest za pomocą:				
1321	PL099-0024	Po lądowaniu, jeśli czasza 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
1322	PL099-0026	Okres ważności ułożenia spadochronu ratowniczego wynosi	120 dni jeżeli jego instrukcja nie stanowi inaczej	30 dni	120 dni	180 dni
1323	PL099-0027	Plomba na spadochronie zawiera datę :	Ważności ułożenia spadochronu	ułożenia spadochronu	Produkcji spadochronu	wietrzenia spadochronu
1324	PL099-0028	Dopasowanie uprząży spadochronu ratowniczego w tym dociągnięcie taśm udowych i piersiowej wykonujemy:	Najpóźniej przed startem statku powietrznego natomiast zapięcie taśm uprząży przed zajęciem miejsca i zapięciem pasów	Bezpośrednio przed skokiem natomiast zapięcie taśm uprząży po zajęciu miejsca w statku powietrznym i zapięciu pasów	Po zaistnieniu sytuacji w której konieczne jest wykonanie skoku ratowniczego	Po opuszczeniu statku powietrznego
1325	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
1326	PL099-0030	Czy wskazane jest przed lotem zapoznanie się z właściwościami	Tak- szczególnie istotne informacje to minimalna wysokość skoku przy różnych prędkościach i	Nie jest to konieczne - z każdym spadochronem można wyskoczyć z	Nie jest to konieczne – wszystkie spadochrony zawsze otwierają się z	Tak – właściwości spadochronu mogą być inne przy różnej wilgotności powietrza

		spadochronu który jest do dyspozycji?	różnych konfiguracjach lotu, maksymalne prędkości użycia i dopuszczalny ciężar pilota	tej samej wysokości a na prędkość lotu nie mamy wpływu podczas sytuacji przymusowej	wysokości nie mniejszej niż 100 m i mają zapewnić bezpieczeństwo dla każdego przeciętnego pilota w całym zakresie prędkości statku powietrznego	
1327	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
1328	PL099-0049	Podczas lądowania na spadochronie pilot obserwuje:	Horyzont	Ziemię	Czaszę	Zamyka oczy
1329	PL099-0056	Odpięcie się od instalacji pokładowej:	jest pierwszą czynnością w celu opuszczenia pokładu	nie jest konieczne – po skoku sama się rozłączy	zawsze najpierw pasy – one nas najmocniej trzymają	następuje po zrzuceniu drzwi – jeżeli nie da się ich zrzucić po co ją odpinać
1330	PL099-0060	Prędkość opadania na spadochronie wynosi	około 3-7 m/s	około 6-9 m/s	około 8 m/s	nie uzyskuje certyfikatu spadochronu który opada z prędkością większą niż 4 m/s
1331	PL102-0017	Załoga statku powietrznego ma obowiązek zapinania	Do startu i lądowania oraz w sytuacjach, kiedy dowódca statku	Na polecenie dowódcy załogi statku powietrznego.	Do startu i do lądowania.	Tylko do lądowania.

		wszystkich pasów bezpieczeństwa i upręży:	powietrznego uzna to za konieczne.			
1332	PL102-0020	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.
1333	PL102-0021	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.
1334	PL102-0024	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
1335	PL102-0031	Osobę zatrzymaną na pokładzie statku powietrznego podejrzaną o dokonanie	Organom Policji lub Straży Granicznej	Służbie Więziennej	Straży Ochrony Lotniska	Funkcjonariuszom ABW.

		przestępstwa przekazuje się:				
1336	PL102-0034	Zrzut np. wiązanki kwiatów ze statku powietrznego podczas dowolnej uroczystości jest:	Zabroniony	Dozwolony, za zgodą władz lotniczych.	Dozwolony.	Dozwolony, jeśli zachowane są warunki bezpieczeństwa.
1337	PL102-0035	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.
1338	PL102-0039	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.
1339	PL102-0045	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
1340	PL102-0046	Transmisja radiowa dla radionamierzenia	nie	tak	tak, pod warunkiem że korespondencja	mają równy priorytet

		ma priorytet wyższy niż wywołanie PAN-PAN:			odbywa się w języku angielskim	
1341	PL102-0047	Podstawową międzynarodową częstotliwością do łączności telegraficznej ręcznej w niebezpieczeństwie jest:	500 kHz	121,5 MHz	2182 kHz	122,7 MHz
1342	PL102-0048	Kontrola ruchu lotniczego obowiązana jest prowadzić nasłuch korespondencji radiowej w niebezpieczeństwie na częstotliwości:	121,5 MHz	500 kHz	156.3 MHz	2182 kHz
1343	PL102-0049	Częstotliwość pomocnicza dla kanału 121.5 MHz to:	123.1 MHz	101,5 MHz	500 kHz	2128 kHz
1344	PL102-0050	Do łączności między statkami morskimi a statkami powietrznymi, uczestniczącymi w akcjach poszukiwawczo - ratowniczych (SAR),	156,3 MHz	121,5 MHz	128,825 MHz	123,450 MHz



		przeznaczona jest częstotliwość:				
1345	PL102-0051	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
1346	PL102-0052	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
1347	PL102-0053	Sprawdzenia obecności i kompletności środków pierwszej pomocy na pokładzie statku powietrznego dokonuje:	dowódca statku powietrznego	dowolna osoba	lekarz wojewódzki	dowolny członek personelu lotniczego
1348	PL102-0054	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
1349	PL102-0055	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

1350	PL102-0056	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
1351	PL102-0057	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”
1352	PL102-0061	Sygnal wizualny w kształcie litery X, podawany z miejsca wypadku lotniczego, oznacza:	żądanie pomocy medycznej	żądanie udzielenia informacji o własnej pozycji	żądanie zidentyfikowania statku powietrznego	odpowieź negatywna
1353	PL102-0063	Za zapewnienie, aby wszyscy członkowie załogi lotniczej mogli porozumiewać się we wspólnym języku jest odpowiedzialny:	przewoźnik lub dysponent statku powietrznego	dowódca statku powietrznego	Urząd Lotnictwa Cywilnego	Departament Kadr Ministerstwa Infrastruktury
1354	PL102-0064	O napotkanych w locie potencjalnych zagrożeniach bezpieczeństwa oraz zdarzeniach takich, jak nieprawidłowa	właściwą stację naziemną tak szybko, jak jest to praktycznie możliwe	organ kontroli ruchu lotniczego, po wylądowaniu	władze lokalne	Urząd Lotnictwa Cywilnego

		praca urzędów naziemnych lub nawigacyjnych, niezwykłe zjawiska pogody, dowódca statku powietrznego powinien powiadomić:				
--	--	---	--	--	--	--