

L.p.	NUMER	PYTANIE	ODP1	ODP2	ODP3	ODP4
1	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.
2	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.
3	PL010-0003	Do lotniska dolatuje statek powietrzny bez łączności. Aby ostrzec pilota, że lotnisko nie jest bezpieczne i nie należy na nim lądować, informator AFIS nada sygnał świetlny:	Serię błysków czerwonych.	Serię błysków białych.	Ciągły sygnał czerwony.	Serię błysków zielonych.
4	PL010-0004	Dostępność przestrzeni powietrznej może być czasowo ograniczona ze względu na:	Obronność państwa i bezpieczeństwo publiczne.	Warunki pogodowe.	Bezpieczeństwo publiczne.	Obronność państwa.
5	PL010-0005	Kiedy ustaje obowiązek pomocy, spoczywający na dowódcy statku	Gdy dowódca wie, że ktoś inny udziela pomocy w podobnych lub lepszych	Tego rodzaju obowiązek nigdy nie ustaje.	Gdy zgodę wyrazi Prezes ULC.	Gdy zgodę wyrazi minister właściwy do spraw transportu.

		powietrznego który spostrzegł inny statek powietrzny lub morski, który uległ wypadkowi lub znalazł się w niebezpieczeństwie ?	warunkach, niż on sam mógłby udzielić.			
6	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.
7	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.
8	PL010-0009	W czasie lotów zabrania się dokonywania wszelkich zrzutów ze statku powietrznego z wyjątkiem zrzutów	Poszukiwania i ratownictwa oraz służby zdrowia.	Służby zdrowia.	Ochrony granic.	Tylko poszukiwania i ratownictwa.

		dokonywanych na potrzeby?				
9	PL010-0010	W jakim celu jest ustanowiona służba kontroli ruchu lotniczego?	W celu zapobiegania kolizjom podczas lotu statków powietrznych z innymi statkami powietrznymi oraz utrzymywania uporządkowanego przepływu ruchu lotniczego.	W celu udzielania wskazówek i informacji użytecznych dla bezpiecznego i sprawnego wykonywania lotów.	W celu zapewniania załogom statków powietrznych niezbędnych danych meteorologicznych.	W celu zawiadamiania organów systemu poszukiwania i ratownictwa o statkach powietrznych potrzebujących pomocy i współdziałania z tymi organami.
10	PL010-0011	W jakim celu ustanowiono służbę informacji lotniczej?	W celu udzielania wskazówek i informacji użytecznych dla bezpiecznego i sprawnego wykonywania lotów.	W celu zapewnienia załogom statków powietrznych niezbędnych danych meteorologicznych.	W celu zapewnienia pomocy statkom powietrznym w niebezpieczeństwie.	W celu optymalizacji natężenia ruchu lotniczego.
11	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	600 m od statku powietrznego.	300 m od statku powietrznego.	500 m od statku powietrznego.	650 m od statku powietrznego.

		osób na wolnym powietrzu na wysokości względnej mniejszej niż 300 m (1 000 ft) nad najwyższą przeszkodą znajdującą się w promieniu:				
12	PL010-0014	ADIZ jest to:	Strefa identyfikacji obrony powietrznej.	Trasa lotnicza umożliwiająca przeloty pomiędzy TSA i lub TRA.	Wojskowa strefa kontrolowana lotniska.	Rejon lotów po obu stronach granicy państwa będący rejonem czasowo wydzielonym, ustanowionym ze względu na szczególne wymogi operacyjne.
13	PL010-0015	AMC jest to:	Ośrodek Zarządzania Przestrzenią Powietrzną.	Ośrodek Zarządzania Przepływem Ruchu Lotniczego.	Zarządzanie ruchem lotniczym.	Plan użytkowania przestrzeni powietrznej.
14	PL010-0016	ARP, wg ICAO, jest to:	Punkt odniesienia lotniska.	Najwyższe wzniesienie lotniska.	Współrzędne drogi startowej.	Wysokość elewacji progu pasa startowego.
15	PL010-0017	ATM jest to:	Zarządzanie ruchem lotniczym.	Ośrodek Zarządzania Przepływem Ruchu Lotniczego.	Plan użytkowania przestrzeni powietrznej.	Rejon kontrolowany lotniska.
16	PL010-0018	ATZ jest to:	Strefa ruchu lotniskowego.	Strefa identyfikacji obrony powietrznej.	Wojskowa strefa ruchu lotniskowego.	Obszar kontrolowany.
17	PL010-0019	AUP jest to:	Plan użytkowania przestrzeni powietrznej.	Stała trasa lotnictwa wojskowego.	Ośrodek Zarządzania Przestrzenią	Ośrodek Zarządzania Przepływem Ruchu Lotniczego.

					Powietrzną Agencji ruchu Lotniczego.	
18	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 .
19	PL010-0021	CBA jest to:	Rejon lotów po obu stronach granicy państwa będący rejonem czasowo wydzielonym, ustanowionym ze względu na szczególne wymogi operacyjne.	Trasa lotnicza umożliwiająca przeloty pomiędzy TSA i lub TRA.	Strefa identyfikacji obrony powietrznej.	Wojskowa strefa ruchu lotniskowego.
20	PL010-0022	CTA jest to:	Obszar kontrolowany.	Strefa identyfikacji obrony powietrznej.	Rejon lotów po obu stronach granicy państwa będący rejonem czasowo wydzielonym, ustanowionym ze względu na szczególne wymogi operacyjne.	Strefa kontrolowana lotniska.
21	PL010-0023	CTR jest to:	Strefa kontrolowana lotniska.	Strefa identyfikacji obrony powietrznej.	Wojskowa strefa ruchu lotniskowego.	Rejon kontrolowany lotniska.
22	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.
23	PL010-0027	Kto jest członkiem personelu lotniczego?	Posiadacz PPL.	Personel pokładowy.	Posiadacz świadectwa dopuszczenia do pracy.	Posiadacz PPL i personel pokładowy.

24	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.
25	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 wyłączeniu statku powietrznego.	Odpowiadające potrzebom wynikającym z istniejącej sytuacji.
26	PL010-0030	Czy członek personelu lotniczego może wykonywać loty i inne czynności lotnicze w przypadku utraty wymaganej sprawności psychicznej i fizycznej?	Nie ma takiej możliwości.	Tak, ale tylko do miesiąca od utraty sprawności psychicznej i fizycznej.	Tak, ale tylko za zezwoleniem Prezesa ULC.	Tak, ale tylko za zezwoleniem ministra właściwego do spraw transportu.
27	PL010-0031	Czy dowódca statku powietrznego który otrzymał sygnał o niebezpieczeństwie grożącym innemu statkowi powietrznemu lub	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

		morskiemu obowiązanym jest udzielić znajdującym się w niebezpieczeństwie pomocy?				zwierzchnością państwową.
28	PL010-0032	Czy dowódca statku powietrznego który spostrzegł statek powietrzny lub morski, który uległ wypadkowi lub znalazł się w niebezpieczeństwie obowiązanym 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.
29	PL010-0033	Czy dowódca statku powietrznego który zauważył katastrofę lub klęskę żywiołową obowiązanym 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.
30	PL010-0034	Czy dowódca statku powietrznego który zauważył osobę znajdującą się na	Tak, ale tylko w zakresie, w jakim może to uczynić bez narażenia na niebezpieczeństwo	Nie, dowódca statku powietrznego nie ma takiego obowiązku.	Tak, ma obowiązek udzielić pomocy.	Tak, ma obowiązek udzielić pomocy ale tylko jeżeli sygnał pochodzi z

		morzu w niebezpieczeństwie utraty życia obowiązany jest udzielić znajdującemu się w niebezpieczeństwie pomocy?	powierzonego mu statku powietrznego, pasażerów, załogi lub innych osób.			terytorium nie objętego żadną zwierzchnością państwową.
31	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.
32	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.
33	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.
34	PL010-0038	FSTD oznacza:	Szkoleniowe urządzenie symulacji lotu.	Zatwierdzona organizacja szkolenia lotniczego.	Standard lotniczy.	Gotowość do lotu.
35	PL010-0039	Czy na statku powietrznym wykonującym loty z załogą musi być wyznaczony	Tak, zawsze.	Nie, nie ma takiej potrzeby.	Dowódcą jest członek załogi o najwyższych kwalifikacjach.	Tak, ale tylko w przypadku lotów komercyjnych.

		dowódca statku powietrznego?				
36	PL010-0040	Czy Prezes ULC może upoważnić pracowników ULC do wydawania, odmawiania wydania, uznawania, zawieszania uznania, przywracania uznania, odmawiania uznania, cofania uznania, cofania, zawieszania, przywracania i zmieniania licencji?	Tak.	Tak ale tylko za zgodą ministra właściwego do spraw transportu.	Nie ma takiej możliwości.	Tak ale tylko w przypadku własnej choroby.
37	PL010-0041	Gdzie musi być wyznaczony kierownik szkolenia?	W ATO.	W AWC.	W AOC.	W AHAC.
38	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.
39	PL010-0044	Czy w przypadku kiedy statek powietrzny	Tak, ale bez narażania na niebezpieczeństwo osób	Tak, w każdym przypadku bez	Nie, nie mogą.	Mogą ale tylko po zezwoleniu

		przekroczył granicę państwową bez wymaganego zezwolenia lub niezgodnie z warunkami zezwolenia, państwowe organy zarządzania ruchem lotniczym mogą wezwać statek powietrzny do wylądowania na wskazanym lotnisku lub mogą wezwać do wykonania innych poleceń tych organów?	będących na pokładzie tego statku powietrznego.	względu na konsekwencje.		dzielonym przez Prezesa ULC.
40	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	Tak, ale bez narażania na niebezpieczeństwo osób będących na pokładzie tego statku powietrznego.	Mogą ale tylko po zatwierdzeniu przez ministra właściwego do spraw transportu.	Tak, w każdym przypadku bez względu na konsekwencje.	Mogą ale tylko po zezwoleniu przez Prezesa ULC.

		powietrzny do wylądowania na wskazanym lotnisku lub mogą wezwać do wykonania innych poleceń tych organów?				
41	PL010-0046	Czy w skład komisji którą powołuje Naczelny Lekarz Lotnictwa Cywilnego w celu zbadania zasadności odwołania od orzeczenia lotniczo-lekarskiego mogą wchodzić specjaliści biorący udział w badaniach na podstawie których wydano zaskarżone orzeczenie lotniczo-lekarskie?	Nie jest to możliwe.	Jest to możliwe po zgodzie Ministra Zdrowia.	Jest to możliwe pod warunkiem złożenia uzasadnienia takiego stanu rzeczy przed Prezesem ULC.	Jest to możliwe.
42	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.
43	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.
44	PL010-0049	Do czego jest zobowiązany członek personelu lotniczego, który jest świadomy utraty sprawności fizycznej lub psychicznej wymaganej do wykonywania swoich funkcji?	Do natychmiastowego poddania się badaniom lotniczo-lekarskim.	Do poinformowania o tym Prezesa ULC.	Do poinformowania o tym Ministra właściwego do spraw transportu.	Do zawieszenia licencji.
45	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.
46	PL010-0051	Jaki jest termin na złożenie odwołania od orzeczenia lotniczo-lekarskiego?	14 dni .	7 dni .	30 dni .	60 dni.
47	PL010-0052	Do lotniska dolatuje statek	Ciągły sygnał zielony.	Serię błysków czerwonych.	Ciągły sygnał czerwony.	Serię błysków zielonych.

		powietrzny bez łączności. Aby wydać temu statkowi zezwolenia na lądowanie, informator AFIS nada sygnał świetlny:				
48	PL010-0053	Do lotniska dolatuje statek powietrzny bez łączności. Pilot dostrzegł nadaną z miejsca kierowania lotami w jego kierunku serię błysków czerwonych. Oznacza to, że:	Lotnisko nie jest bezpieczne, nie lądować.	Zezwala się lądować.	Należy lądować na tym lotnisku i kołować do płyty postojowej.	Płyta postojowa zajęta.
49	PL010-0054	Do lotniska dolatuje statek powietrzny bez łączności. Pilot dostrzegł nadany z miejsca kierowania lotami w jego kierunku ciągły sygnał zielony. Oznacza to, że:	Zezwala się lądować.	Lotnisko nie jest bezpieczne, nie lądować.	Należy dać pierwszeństwo drogi innym statkom powietrznym i kontynuować okrążenie.	Należy lądować na tym lotnisku i kołować do płyty postojowej.
50	PL010-0056	Dolna granica drogi lotniczej powinna być ustalona na	200 m.	900 m.	600m.	FL55.

		wysokości nad terenem nie mniejszej niż:				
51	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.
52	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.
53	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 progu drogi startowej.
54	PL010-0061	Gdzie zostało ustanowione ICAO?	Na konferencji chicagowskiej.	Na konferencji warszawskiej.	Na konferencji paryskiej.	Na konferencji montrealskiej.
55	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.
56	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 .

57	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.
58	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.
59	PL010-0070	Jakie działania przeprowadza Naczelny Lekarz w celu zbadania zasadności odwołania, osoby zainteresowanej, od wydanego orzeczenia lotniczo-lekarskiego?	Powołuje komisję w skład której wchodzi lekarze specjaliści w szczególności z zakresu medycyny lotniczej.	Sam rozpatruje zasadność odwołania.	Współpracując z lekarzem orzecznikiem który wydał zaskarżone orzeczenie, rozpatruje zasadność odwołania.	Współpracując z centrum medycyny lotniczej które wydało zaskarżone orzeczenie, rozpatruje zasadność odwołania.
60	PL010-0071	W skład przestrzeni powietrznej kontrolowanej wchodzi:	CTA.	ATZ.	CTA i TSA.	MATZ.
61	PL010-0072	W skład przestrzeni powietrznej niekontrolowanej wchodzi:	ATZ.	CTA.	CTA i TSA.	MATZ.
62	PL010-0073	Służba kontroli ruchu lotniczego jest zapewniana:	Całemu ruchowi lotniskowemu na	Wszystkim lotom IFR w przestrzeni powietrznej klasy G.	Wszystkim lotom VFR w przestrzeni powietrznej klasy G.	Wszystkim lotom IFR w przestrzeni powietrznej klasy F.

			lotniskach kontrolowanych.			
63	PL010-0074	Służba informacji powietrznej zapewnia następujące informacje:	Informacje SIGMET i AIRMET.	Informację BVLOS.	Informację VLOS.	Tylko informację SIGMET.
64	PL010-0075	Kto publikuje Zintegrowany Pakiet Informacji Lotniczych w Polsce?	Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego.	Minister właściwy do spraw transportu.	Minister Komunikacji.	Prezez ULC.
65	PL010-0076	Wniosek o wydanie, przedłużenie lub wznowienie licencji pilota oraz towarzyszących uprawnień należy składać do:	Prezesa ULC.	Ministra właściwego do spraw transportu.	Ministra Komunikacji.	Instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego.
66	PL010-0077	Świadectwo kwalifikacji personelu lotniczego jest wydawane w formie?	Decyzji administracyjnej.	Zaświadczenia.	Potwierdzenia.	Pisemnego potwierdzenia.
67	PL010-0078	Jakiemu prawu podlega polski statek powietrzny oraz osoby i rzeczy na tym statku w czasie lotu poza granicami polskiej	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 .

		przestrzeni powietrznej i w czasie przebywania na obszarze nie podlegającym zwierzchnictwu żadnego państwa?				
68	PL010-0079	Jakiemu prawu podlegają w czasie lotu w polskiej przestrzeni powietrznej i w czasie przebywania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej wszystkie statki powietrzne oraz osoby i rzeczy na tych statkach?	Prawu polskiemu, chyba że prawo to stanowi inaczej.	Prawu państwa w którym jest zarejestrowany dany statek powietrzny.	Prawu państwa z którego pochodzi większość pasażerów podróżujących danym statkiem powietrznym .	Prawu państwa z którego nastąpił start danego statku powietrznego.
69	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	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.

		w locie VFR omijać je:				
70	PL010-0081	Jeżeli właściwy organ służby ruchu lotniczego lub organ kierowania lotami danego lotniska nie udzielił zezwolenia na przelot w pobliżu czynnego lotniska niekontrolowanego, na którym nie przewiduje się lądowania, należy w locie VFR omijać je:	Poza granicą strefy ruchu lotniskowego tego lotniska (ATZ).	W odległości min. 10 km.	W odległości min. 2 km.	W odległości min. 20 km.
71	PL010-0082	Jeżeli właściwy organ służby ruchu lotniczego lub organ kierowania lotami danego lotniska nie udzielił zezwolenia na przelot w pobliżu czynnego lotniska wojskowego, na którym nie przewiduje się lądowania, należy w locie VFR omijać je:	Poza granicą strefy ruchu lotniskowego tego lotniska (MATZ).	W odległości min. 5 km.	W odległości min. 15 km.	W odległości min. 25 km.

72	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 .
73	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.
74	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.
75	PL010-0087	Okres ważności uprawnień na klasę lub typ statku powietrznego wynosi:	1 rok.	Pół roku.	3 lata.	4 lata.
76	PL010-0088	Gdzie osoba ubiegająca się o wydanie	W ATO.	W ULC.	W AWC.	W MPO.

		uprawnienia na klasę lub typ statku powietrznego musi ukończyć szkolenie?				
77	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.
78	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.
79	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.
80	PL010-0093	Kiedy obowiązek pomocy, spoczywający na dowódcy statku powietrznego który otrzymał sygnał o niebezpieczeństwie grożącym innemu statkowi	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.

		powietrznemu ustaje?				
81	PL010-0094	Kiedy obowiązek pomocy, spoczywający na dowódcy statku powietrznego który zauważył osobę znajdującą się na morzu w niebezpieczeństwie utraty życia, ustaje?	Gdy dowódca wie, że ktoś inny udziela pomocy w podobnych lub lepszych warunkach, niż on sam mógłby udzielić.	Tego rodzaju obowiązek nigdy nie ustaje.	Gdy zgodę wyrazi Prezes ULC.	Gdy zgodę wyrazi minister właściwy do spraw transportu.
82	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.
83	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.
84	PL010-0101	Czy licencja może być wydana osobie, w stosunku do której prokurator postanowił zastosować środek zapobiegawczy	Nie.	Tak za zgodą ministra właściwego do spraw transportu.	Tak pod warunkiem dodatkowej opłaty.	Tak ale tylko na 1 rok.

		polegający na obowiązku powstrzymania się od prowadzenia wszelkiego rodzaju pojazdów mechanicznych?				
85	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.
86	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.
87	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.
88	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.

89	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.
90	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.
91	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.
92	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.

93	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.
94	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.
95	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.
96	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?				
97	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.
98	PL010-0115	Kto dokonuje sprawdzenia wiadomości i umiejętności lotniczych przed wydaniem licencji?	Prezes ULC.	Minister Infrastruktury.	Minister właściwy do spraw transportu.	EASA.

99	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.
100	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.
101	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.
102	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

			rejestrze prowadzonego zgodnie z odrębnymi przepisami.	statkiem powietrznym.		zgodnie z przepisami wykonawczymi.
103	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.
104	PL010-0121	Kto jest obowiązany do przejęcia osoby, zatrzymanej na pokładzie statku powietrznego, która jest podejrzana o popełnienie przestępstwa na tym statku powietrznym?	Organy Policji i Straży Granicznej.	Zarządzający lotniskiem.	Właściciel statku powietrznego na pokładzie którego miało miejsce dane zdarzenie.	Użytkownik statku powietrznego na pokładzie którego miało miejsce dane zdarzenie.
105	PL010-0122	Kto jest obowiązany do przejęcia osoby, zatrzymanej na pokładzie statku powietrznego, która zagraża bezpieczeństwu lotu?	Organy Policji i Straży Granicznej.	Zarządzający lotniskiem.	Właściciel statku powietrznego na pokładzie którego miało miejsce dane zdarzenie.	Użytkownik statku powietrznego na pokładzie którego miało miejsce dane zdarzenie.
106	PL010-0123	Kto jest obowiązany do przejęcia osoby,	Organy Policji i Straży Granicznej.	Zarządzający lotniskiem.	Właściciel statku powietrznego na pokładzie którego	Użytkownik statku powietrznego na pokładzie którego

		zatrzymanej na pokładzie statku powietrznego, która zagraża porządkowi na pokładzie statku powietrznego?			miało miejsce dane zdarzenie.	miało miejsce dane zdarzenie.
107	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.
108	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.
109	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.
110	PL010-0127	Kto może określić zasady wprowadzania przez państwowy organ zarządzania	Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej ministrami właściwymi do	Prezes ULC.	Minister właściwy do spraw transportu.	Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Prezesem ULC.

		ruchem lotniczym ograniczeń lotów w części przestrzeni powietrznej, których czas trwania nie będzie dłuższy niż 3 miesiące, oraz sposób publikacji tych ograniczeń?	spraw wewnętrznych oraz środowiska.			
111	PL010-0128	Kto może wezwać statek powietrzny do wylądowania na wskazanym lotnisku lub wykonania innych poleceń?	Cywilnych organów służb ruchu lotniczego oraz wojskowych organów służby ruchu lotniczego.	Tylko cywilnych organów służb ruchu lotniczego.	Tylko wojskowych organów służby ruchu lotniczego.	Prezez ULC.
112	PL010-0129	Kto przeprowadza badania lotniczo-lekarskie i wydaje orzeczenia o istnieniu lub braku przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania funkcji członka personelu lotniczego?	Centra medycyny lotniczej.	Prezes ULC.	Minister właściwy do spraw transportu.	Naczelnny Lekarz Lotnictwa Cywilnego.
113	PL010-0130	Kto przeprowadza badania lotniczo-lekarskie i wydaje orzeczenia o istnieniu lub braku	Lekarze orzecznicy.	Prezes ULC.	Minister właściwy do spraw transportu.	Naczelnny Lekarz Lotnictwa Cywilnego.

		przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania funkcji członka personelu lotniczego?				
114	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.
115	PL010-0132	Kto w imieniu centrum medycyny lotniczej przeprowadza badania lotniczo-lekarskie i wydaje orzeczenia?	Komisja lekarska centrum medycyny lotniczej złożona z lekarzy orzeczników oraz specjalistów z zakresu medycyny.	Naczelnny Lekarz Lotnictwa Cywilnego.	Osoba delegowana przez Prezesa ULC.	Osoba delegowana przez ministra właściwego do spraw transportu.
116	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.
117	PL010-0143	Lot VFR dzienny na statku powietrznym innym niż	Przy zmniejszeniu widzialności w locie do 1500 m – z prędkościami,	Przy widzialności większej niż 5 km.	Przy pułapie chmur większym niż 300 m.	Przy widzialności mniejszej niż 1500 m – po spełnieniu

		śmigłowiec w przestrzeni klasy G na i poniżej 900 m AMSL lub 300 m AGL, jeśli jest wyższe, może być wykonany:	przy których będzie wystarczająco zapewniona możliwość zauważenia we właściwym czasie innego ruchu lub jakichkolwiek przeszkód, aby uniknąć kolizji.			określonych warunków.
118	PL010-0144	Lot VFR dzienny w przestrzeni klasy G na i poniżej 900 m AMSL lub 300 m AGL, jeśli jest wyższe, może być wykonany tylko:	Z dala od chmur i z widocznością powierzchni ziemi.	Przy widzialności większej niż 5 km.	Przy pułapie chmur większym niż 300 m.	Z prędkością maksymalną 300 kt TAS.
119	PL010-0146	Lot VFR poniżej FL 100 w przestrzeni powietrznej klasy C może być wykonany, jeżeli odległość pionowa od chmur jest nie mniejsza niż:	300 m.	100 m.	500 m.	Nieokreślona – z dala od chmur.
120	PL010-0147	Lot VFR poniżej FL 100 w przestrzeni powietrznej klasy C może być wykonany, jeżeli odległość pozioma od chmur jest nie mniejsza niż:	1500 m.	2 km.	5 km.	Nieokreślona – z dala od chmur.
121	PL010-0148	Lot VFR poniżej FL 100 w przestrzeni powietrznej klasy C	5 km.	1500 m.	8 km.	10 km.

		może być wykonany, jeżeli widzialność w locie jest nie mniejsza niż:				
122	PL010-0150	Lot VFR w przestrzeni powietrznej klasy G poniżej FL 100, ale powyżej 900 m AMSL lub 300 m AGL, jeśli jest wyższe, może być wykonany, jeżeli odległość pionowa od chmur jest nie mniejsza niż:	300 m.	100 m.	500 m.	Nieokreślona – z dala od chmur.
123	PL010-0151	Lot VFR w przestrzeni powietrznej klasy G poniżej FL 100, ale powyżej 900 m AMSL lub 300 m AGL, jeśli jest wyższe, może być wykonany, jeżeli odległość pozioma od chmur jest nie mniejsza niż:	1500 m.	2 km.	5 km.	Nieokreślona – z dala od chmur.
124	PL010-0152	Lot VFR w przestrzeni powietrznej klasy G poniżej FL 100, ale	5 km.	1500 m.	8 km.	Mniejsza niż 5 km, ale nie mniejsza niż 1500 m.

		powyżej 900 m AMSL lub 300 m AGL, jeśli jest wyższe, może być wykonany, jeżeli widzialność w locie jest nie mniejsza niż:				
125	PL010-0153	Loty nocne VFR mogą być wykonywane o ile pułap chmur nie może wynosić mniej niż:	450 m (1500 ft).	300 m (1000 ft).	600 m (2000 ft).	900 m (3000 m).
126	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.
127	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.
128	PL010-0156	Loty statków powietrznych w strefie zakazanej są:	Zabronione.	Dozwolone tylko wtedy, gdy strefa jest nieaktywna i po uzyskaniu zezwolenia właściwego organu	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.

				wojskowych służb ruchu lotniczego.		
129	PL010-0157	MATZ jest to:	Wojskowa strefa ruchu lotniskowego.	Strefa identyfikacji obrony powietrznej.	Wojskowy obszar kontrolowany.	Wojskowa strefa kontrolowana lotniska.
130	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.
131	PL010-0159	Na czym polega zarządzanie przepływem ruchu lotniczego?	Na optymalizacji natężenia ruchu lotniczego.	Na przydziale odpowiednich elementów przestrzeni powietrznej poszczególnym jej użytkownikom.	Na zapewnieniu alarmowej służby ruchu lotniczego.	Na zapewnieniu służby kontroli ruchu lotniczego oraz służby informacji powietrznej.
132	PL010-0160	Służba ustanowiona w celu przyczyniania się do bezpiecznego, uporządkowanego i szybkiego przepływu ruchu lotniczego poprzez zapewnianie wykorzystania w maksymalnym stopniu pojemności ATC to?	ATFM.	RNAV.	ALERFA.	ATIS.
133	PL010-0161	Na czym polega zarządzanie	Na przydziale odpowiednich elementów przestrzeni powietrznej	Na optymalizacji natężenia ruchu lotniczego.	Na zapewnieniu alarmowej służby ruchu lotniczego.	Na zapewnieniu służby kontroli ruchu lotniczego oraz

		przestrzenią powietrzną?	poszczególnym jej użytkownikom.			służby informacji powietrznej.
134	PL010-0162	Jaka jest nazwa organu ustanowionego do zapewnienia służby kontroli ruchu lotniczego w odniesieniu do lotów kontrolowanych w podległych mu obszarach kontrolowanych?	Ośrodek kontroli obszaru (ACC) .	Nawigacja obszarowa (RNAV).	Ruchoma służba lotnicza.	SSR.
135	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.
136	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.
137	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 śładek członkowskich w organizacji lotniczej do której się należy.	Od korzystania z pełni praw publicznych.	Od wysokości opłaty lotniczej za licencję.
138	PL010-0171	Od czego jest uzależniona ważność licencji?	Od utrzymania w okresie ważności licencji wiadomości i umiejętności	Od opłacenia śładek członkowskich w	Od korzystania z pełni praw publicznych.	Od wysokości opłaty lotniczej za licencję.

			nie mniejszych niż wymagane do uzyskania.	organizacji lotniczej do której się należy.		
139	PL010-0172	Orzeczenie lotniczo-lekarskie wydane dla osoby poniżej 40 roku życia w zakresie wymagań zdrowotnych dla Klasy 2 posiada ważność?	60 miesięcy.	12 miesięcy.	24 miesiące.	18 miesięcy.
140	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.
141	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.
142	PL010-0176	Osoba której licencja została cofnięta ma obowiązek?	Niezwłocznie przekazać ją Prezesowi ULC za pokwitowaniem, chyba że	Nie ma żadnego obowiązku.	Niezwłocznie zniszczyć druk licencji.	Nie używać licencji.

			licencja została już uprzednio zatrzymana.			
143	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.
144	PL010-0178	Płyta postojowa na lotnisku to:	Wyznaczona powierzchnia na lotnisku, która przeznaczona jest do zatrzymywania i postoju statków powietrznych w celu przyjmowania pasażerów na pokład, załadunku i wyładunku towarów i poczty oraz tankowania paliwa.	Część pola manewrowego .	Część pola wzlotów .	Część pola ruchu naziemnego.
145	PL010-0179	Podczas lotów na lotnisku uległa awarii radiostacja naziemna. Sytuacja wymaga wydania nakazu powrotu do lądowania dla wszystkich statków powietrznych w ruchu nadlotniskowym. W tym przypadku informator AFIS, korzystając z sygnalizatora świetlnego, nada	Serię błysków zielonych.	Serię błysków czerwony.	Ciągły sygnał zielony.	Ciągły sygnał czerwony.

		do statków powietrznych w locie sygnał:				
146	PL010-0180	Polską przestrzeń powietrzną dostępną dla żeglugi powietrznej dzielimy na:	Przeźrzeń kontrolowaną i przeźrzeń niekontrolowaną.	Przeźrzeń wojskową i przeźrzeń cywilną.	Przeźrzeń operacyjną i przeźrzeń niekontrolowaną.	Przeźrzeń swobodną i przeźrzeń kontrolowaną.
147	PL010-0182	Rejon Informacji Powietrznej /FIR/ jest to:	Przeźrzeń powietrzna o określonych wymiarach, w której zapewniona jest służba informacji powietrznej i służba alarmowa.	Przeźrzeń powietrzna o określonych wymiarach, w której zapewniona jest służba informacji lotniczej i służba alarmowa.	Przeźrzeń powietrzna o określonych wymiarach, w której zapewniona jest służba informacji powietrznej, służba alarmowa i służba kontroli ruchu lotniczego.	Przeźrzeń powietrzna o określonych wymiarach, w której wszystkim statkom powietrznym zapewniona jest służba kontroli ruchu lotniczego i służba alarmowa.
148	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.
149	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.
150	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.
151	PL010-0187	Statek powietrzny wykonuje lot w pobliżu lotniska. Przez przypadkowo włączony nadajnik została zablokowana częstotliwość radiowa. Pilot dostrzegł nadaną z miejsca kierowania lotami w jego kierunku serię błysków zielonych. Oznacza to, że:	Należy wracać do lądowania.	Zezwala się lądować.	Lotnisko nie jest bezpieczne, nie lądować.	Zabrania się lądować.
152	PL010-0188	Swoboda lotów w polskiej przestrzeni powietrznej dla	Wyraźnego upoważnienia Prawa lotniczego przy	Decyzji Prezesa ULC.	Decyzji Prezydenta RP.	Decyzji Ministra Obrony Narodowej.

		cywilnych statków powietrznych może być ograniczona na podstawie:	zachowaniu innych przepisów.			
153	PL010-0189	TFR jest to:	Trasa lotnicza umożliwiająca przeloty pomiędzy TSA i lub TRA.	Stała trasa lotnictwa wojskowego.	Strefa ruchu lotniskowego.	Rejon kontrolowany lotniska.
154	PL010-0190	TMA jest to;	Rejon kontrolowany lotniska.	Strefa identyfikacji obrony powietrznej.	Wojskowa strefa kontrolowana lotniska.	Strefa kontrolowana lotniska.
155	PL010-0191	TRA jest to:	Strefa czasowo rezerwowana.	Strefa czasowo wydzielona.	Trasa lotnicza umożliwiająca przeloty pomiędzy TSA i lub TRA.	Rejon kontrolowany lotniska.
156	PL010-0192	TSA jest to:	Strefa czasowo wydzielona.	Strefa czasowo rezerwowana.	Trasa lotnicza umożliwiająca przeloty pomiędzy TSA i lub TRA.	Rejon kontrolowany lotniska.
157	PL010-0193	W celu zapewnienia bezpieczeństwa lotu oraz bezpieczeństwa i porządku na pokładzie statku powietrznego, dowódca jest upoważniony:	Do zobowiązania, w razie konieczności innych członków załogi do wykonywania czynności nienależących do ich normalnego zakresu oraz wydawania poleceń wszystkim osobom znajdującym się na pokładzie statku powietrznego .	Tylko do zobowiązania, w razie konieczności innych członków załogi do wykonywania czynności nienależących do ich normalnego zakresu.	Tylko do wydawania poleceń wszystkim osobom znajdującym się na pokładzie statku powietrznego.	Do wydawania poleceń tylko członkom załogi statku powietrznego.
158	PL010-0194	W FIR EPWW, wyłączając przestrzeń, gdzie została dokonana	Klasy C, D i G oraz przestrzeń powietrzna niesklasyfikowana.	Klasy A, B, C, E oraz G.	Klasy C, F oraz G.	Klasy B, C, G i przestrzeń powietrzna niesklasyfikowana.

		delegacja służby do innych FIR - ów, występują następujące przestrzenie powietrzne:				
159	PL010-0195	W jaki sposób odbywa się zarządzanie ruchem lotniczym?	Przez zapewnienie odpowiednich do charakteru, natężenia i warunków ruchu lotniczego służb żeglugi powietrznej; przez zarządzanie przestrzenią powietrzną oraz przez zarządzanie przepływem ruchu lotniczego .	Tylko przez zarządzania przestrzenią powietrzną.	Tylko przez zarządzanie przepływem ruchu lotniczego.	Tylko przez zapewnienie odpowiednich do charakteru, natężenia i warunków ruchu lotniczego służb żeglugi powietrznej.
160	PL010-0196	W jakich przypadkach licencja członka personelu lotniczego podlega wymianie?	Po uzyskaniu uprawnienia lotniczego wpisywanego do licencji.	Po upływie terminu 5 lat od dnia jej wydania.	Po upływie terminu 3 lat od dnia jej wydania.	Po uzyskaniu świadectwa kwalifikacji personelu lotniczego.
161	PL010-0197	W jakich przypadkach licencja członka personelu lotniczego podlega wymianie?	W razie zmiany danych osobowych wpisywanych do licencji.	Po upływie terminu 3 lat od dnia jej wydania.	Po uzyskaniu uprawnienia lotniczego wpisywanego do świadectwa kwalifikacji personelu lotniczego.	W razie braku opłaty lotniczej.
162	PL010-0198	W jakich przypadkach licencja członka personelu	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.

		lotniczego podlega wymianie?				
163	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.
164	PL010-0200	W jakim celu jest ustanowiona służba ruchu lotniczego zwana alarmową?	W celu zawiadamiania organów systemu poszukiwania i ratownictwa o statkach powietrznych potrzebujących pomocy i współdziałania z tymi organami.	W celu zapobiegania zderzeniom statków powietrznych podczas lotu.	W celu udzielania wskazówek i informacji użytecznych dla bezpiecznego i sprawnego wykonywania lotów.	W celu zapewniania załogom statków powietrznych niezbędnych danych meteorologicznych.
165	PL010-0201	W jakim celu jest ustanowiona służba ruchu lotniczego zwana służbą informacji powietrznej?	W celu udzielania wskazówek i informacji użytecznych dla bezpiecznego i sprawnego wykonywania lotów.	W celu usprawnienia i utrzymywania uporządkowanego przepływu ruchu lotniczego.	W celu zapewniania załogom statków powietrznych niezbędnych danych meteorologicznych.	W celu zawiadamiania organów systemu poszukiwania i ratownictwa o statkach powietrznych potrzebujących pomocy i współdziałania z tymi organami.

166	PL010-0202	W jakim celu jest ustanowiona służba ruchu lotniczego zwana służbą kontroli ruchu lotniczego?	W celu zapobiegania zderzeniom statków powietrznych podczas lotu.	W celu udzielania wskazówek i informacji użytecznych dla bezpiecznego i sprawnego wykonywania lotów.	W celu zapewniania załogom statków powietrznych niezbędnych danych meteorologicznych.	W celu zawiadamiania organów systemu poszukiwania i ratownictwa o statkach powietrznych potrzebujących pomocy i współdziałania z tymi organami.
167	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.
168	PL010-0205	W jakim celu ustanowiono służbę informacji lotniczej?	W celu zbierania i publikowania informacji lub danych lotniczych mających zasadnicze znaczenie dla bezpieczeństwa i regularności żeglugi powietrznej.	W celu zapewnienia załogom statków powietrznych niezbędnych danych meteorologicznych.	W celu zapewnienia pomocy statkom powietrznym w niebezpieczeństwie.	W celu optymalizacji natężenia ruchu lotniczego.
169	PL010-0206	W jakim celu ustanowiono służbę meteorologiczną?	W celu zapewnienia załogom statków powietrznych niezbędnych danych meteorologicznych.	W celu zbierania i publikowania informacji lub danych lotniczych mających zasadnicze znaczenie dla bezpieczeństwa i regularności żeglugi powietrznej.	W celu zapewnienia pomocy statkom powietrznym w niebezpieczeństwie.	W celu optymalizacji natężenia ruchu lotniczego.

170	PL010-0207	W jakim celu ustanowiono służbę meteorologiczną?	W celu zapewnienia organom służb ruchu lotniczego, organom systemu poszukiwania i ratownictwa oraz innym organom prowadzącym lub obsługującym żeglugę powietrzną niezbędnych danych meteorologicznych.	W celu zbierania i publikowania informacji lub danych lotniczych mających zasadnicze znaczenie dla bezpieczeństwa i regularności żeglugi powietrznej.	W celu zapewnienia pomocy statkom powietrznym w niebezpieczeństwie.	W celu optymalizacji natężenia ruchu lotniczego.
171	PL010-0208	W jakim celu ustanowiono służbę meteorologiczną?	W celu wydawania informacji dotyczących określonych zjawisk meteorologicznych występujących lub mogących wystąpić na określonej trasie, które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo lotów.	W celu zapewnienia pomocy statkom powietrznym w niebezpieczeństwie.	W celu optymalizacji natężenia ruchu lotniczego.	W celu zbierania i publikowania informacji lub danych lotniczych mających zasadnicze znaczenie dla bezpieczeństwa i regularności żeglugi powietrznej.
172	PL010-0209	W jakim celu ustanowiono służbę poszukiwania i ratownictwa?	W celu zapewnienia pomocy statkom powietrznym w niebezpieczeństwie oraz uczestnikom wypadku lotniczego.	W celu zbierania i publikowania informacji lub danych lotniczych mających zasadnicze znaczenie dla bezpieczeństwa i regularności żeglugi powietrznej.	W celu zapewnienia załogom statków powietrznych niezbędnych danych meteorologicznych.	W celu wydawania informacji dotyczących określonych zjawisk występujących lub mogących wystąpić na określonej trasie, które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo lotów.
173	PL010-0210	W jakim celu ustanowiono służbę	W celu przyścia z pomocą osobom znajdującym się w niebezpieczeństwie.	W celu zbierania i publikowania informacji lub danych	W celu zapewnienia załogom statków powietrznych	W celu optymalizacji natężenia ruchu lotniczego.

		poszukiwania i ratownictwa?		lotniczych mających zasadnicze znaczenie dla bezpieczeństwa i regularności żeglugi powietrznej.	niezbędnych danych meteorologicznych.	
174	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.
175	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.
176	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.
177	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	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.

			członka personelu lotniczego.			
178	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.
179	PL010-0216	W jakim przypadku można cofnąć albo zawiesić licencję lub wynikające z niej niektóre uprawnienia?	W przypadku korzystania z praw wynikających z posiadania licencji gdy pilot jest pod wpływem narkotyków.	W przypadku braku opłaty lotniczej.	W przypadku stwierdzenia że członek personelu lotniczego nie jest obywatelem polskim.	W przypadku stwierdzenia że członek personelu lotniczego nie jest obywatelem UE.
180	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.
181	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.
182	PL010-0219	Uprawnienie EIR jest ważne przez:	1 rok.	10 miesięcy.	6 miesięcy.	2 lata.
183	PL010-0220	W lotach VFR nie należy startować ani lądować na lotnisku	Jest niższy niż minimalny określony dla danego rodzaju statku	Jest poniżej 150 m.	Jest niższy niż minimalny określony dla danego lotniska,	Jest poniżej 450 m.

		niekontrolowanym, którego przestrzeń powietrzna ma klasę G, jeżeli pułap chmur:	powietrznego na danym lotnisku.		lecz nie niższy niż 200 m.	
184	PL010-0221	W lotach VFR nie należy startować ani lądować na lotnisku niekontrolowanym, którego przestrzeń powietrzna ma klasę G, jeżeli widzialność przy ziemi:	Jest mniejsza niż minimalna określona dla danego rodzaju statku powietrznego na danym lotnisku.	Jest mniejsza niż minimalna określona dla danego lotniska, lecz nie mniejsza niż 1500 m.	Jest mniejsza niż 3 km.	Jest mniejsza niż 5 km.
185	PL010-0222	W pobliżu lotniska przelatuje statek powietrzny bez łączności. Aby wydać temu statkowi polecenie lądowania na tym lotnisku informator AFIS nada sygnał świetlny:	Serię błysków białych.	Serię błysków czerwonych.	Ciągły sygnał zielony.	Serię błysków zielonych.
186	PL010-0223	W pobliżu lotniska przelatuje statek powietrzny bez łączności. Aby wydać temu statkowi polecenie udzielenia pierwszeństwo	Ciągły sygnał czerwony.	Serię błysków czerwonych.	Ciągły sygnał zielony.	Serię błysków zielonych.

		drogi innym statkom powietrznym i kontynuowania krążenia, informator AFIS nada sygnał świetlny:				
187	PL010-0224	W polskiej przestrzeni powietrznej działa:	FIS, AFIS oraz ACC.	Tylko AFIS.	Tylko ACC.	Tylko FIS.
188	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.
189	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.
190	PL010-0227	W przypadku niewznowienia lub nieprzedłużenia uprawnienia IR w ciągu 7 lat jego posiadacz musi:	Ponownie zaliczyć egzamin z wiedzy teoretycznej i egzamin praktyczny w zakresie IR.	Ponownie zaliczyć tylko egzamin z wiedzy teoretycznej w zakresie IR.	Ponownie zaliczyć tylko egzamin praktyczny w zakresie IR.	Złożyć wniosek o uprawnienie IR do Ministra Transportu.
191	PL010-0228	W przypadku niewznowienia lub nieprzedłużenia	Ponownie zaliczyć tylko egzamin z wiedzy	Złożyć wniosek o uprawnienie EIR do Ministra Transportu.	Ponownie zaliczyć tylko egzamin	Ponownie zaliczyć egzamin z wiedzy teoretycznej i

		uprawnienia EIR w ciągu 7 lat jego posiadacz musi:	teoretycznej w zakresie EIR.		praktyczny w zakresie EIR.	egzamin praktyczny w zakresie EIR.
192	PL010-0229	Osoba ubiegająca się o uprawnienie instruktora musi mieć ukończone co najmniej:	18 lat.	17 lat.	16 lat.	19 lat.
193	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.
194	PL010-0231	W przypadku stwierdzenia jakich okoliczności, przy badaniu prowadzonym przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych, Prezes ULC może zawiesić licencję?	W przypadku gdy pilot był pod wpływem narkotyków.	W przypadku gdy pilot nie uiścił opłaty lotniczej.	W przypadku stwierdzenia że pilot nie jest obywatelem polskim.	W przypadku stwierdzenia że pilot nie jest obywatelem UE.
195	PL010-0232	W przypadku zawieszenia uprawnień	Niezwłocznego zwrotu licencji Prezesowi ULC w celu dokonania wpisu o	Nie ma żadnego obowiązku.	Niezwłocznie zniszczyć druk licencji.	Nie używać licencji.

		lotniczego wpisywanego do licencji, jej posiadacz ma obowiązek?	zawieszeniu uprawnienia lotniczego.			
196	PL010-0233	W razie przymusowego lądowania statku powietrznego, dowódca statku powietrznego?	Wykonuje w imieniu właściciela statku powietrznego, w imieniu użytkownika statku oraz w imieniu właścicieli przewożonych rzeczy wszelkie czynności, jakie uzna za konieczne do zabezpieczenia ich interesów.	Wykonuje tylko w imieniu właściciela statku powietrznego wszelkie czynności, jakie uzna za konieczne dla zabezpieczenia jego interesów.	Wykonuje tylko w imieniu użytkownika statku powietrznego wszelkie czynności, jakie uzna za konieczne dla zabezpieczenia jego interesów.	Wykonuje tylko w imieniu właściciela przewożonych rzeczy wszelkie czynności, jakie uzna za konieczne dla zabezpieczenia jego interesów.
197	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.
198	PL010-0235	W skład obszaru kontrolowanego wchodzi:	Drogi lotnicze i rejony kontrolowane lotnisk (węzłów lotnisk).	Drogi lotnicze, rejony kontrolowane lotnisk (węzłów lotnisk) i strefy kontrolowane lotnisk.	Drogi lotnicze, strefy kontrolowane lotnisk.	Drogi lotnicze, rejony kontrolowane lotnisk (węzłów lotnisk), strefy kontrolowane lotnisk oraz przestrzeń powietrzna poza ich

						strukturą od FL 95 do FL 460.
199	PL010-0236	Według jakich przepisów odbywa się lot i manewrowanie statku powietrznego na obszarze niepodlegającym zwierzchnictwu żadnego państwa?	Zgodnie z przepisami międzynarodowymi.	Zgodnie z przepisami polskimi.	Zgodnie z przepisami kraju rejestracji danego statku powietrznego.	Zgodnie z przepisami kraju z którego nastąpił start danego statku powietrznego .
200	PL010-0237	Według jakich przepisów odbywa się lot i manewrowanie statku powietrznego w granicach danego terytorium?	Zgodnie z przepisami obowiązującymi w granicach danego terytorium.	Zgodnie z przepisami międzynarodowymi.	Zgodnie z przepisami polskimi.	Zgodnie z przepisami kraju rejestracji danego statku powietrznego.
201	PL010-0238	Według prawa jakiego państwa ocenia się prawa rzeczowe na statku powietrznym?	Według prawa państwa przynależności danego statku powietrznego.	Według prawa państwa z którego terytorium wystartował dany statek powietrzny.	Według prawa państwa na którego terytorium ląduje dany statek powietrzny.	Według prawa państwa nad którego terytorium przelatuje dany statek powietrzny.
202	PL010-0239	Wykonywania jakich czynności lotniczych zabrania się?	Wykonywania czynności lotniczych przez osobę nieposiadającą licencji lub świadectwa kwalifikacji.	Wykonywania czynności lotniczych przez osobę posiadającą licencję.	Wykonywania czynności lotniczych przez osobę posiadającą świadectwo kwalifikacji.	Wykonywania przez członka personelu lotniczego czynności lotniczych zgodnych z warunkami określonymi w licencji lub w

						świadectwach kwalifikacji.
203	PL010-0243	Zgodnie z rozporządzeniem ministra właściwego do spraw transportu w sprawie ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące lot w strefie R na samolocie wyposażonym w silnik inny niż tłokowy nad obszarami miast o liczbie mieszkańców od 25 000 do 50 000 nie powinien być wykonywany na wysokości mniejszej niż:	1000 m AMSL GND.	600 m AMSL GND.	1500 m AMSL GND.	2000 m AMSL GND.
204	PL010-0244	Zgodnie z rozporządzeniem ministra właściwego do spraw transportu w sprawie ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące lot w	500 m AMSL GND.	300 m AMSL GND.	600 m AMSL GND.	1000 m AMSL GND.

		strefie R na śmigłowcu lub samolocie o napędzie tłokowym nad obszarami miast o liczbie mieszkańców od 25000 do 50000 nie powinien być wykonywany na wysokości mniejszej niż:				
205	PL010-0245	Zgodnie z rozporządzeniem ministra właściwego do spraw transportu w sprawie ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące lot w strefie R nad obszarami miast o liczbie mieszkańców od 50 000 do 100 000 nie powinien być wykonywany na wysokości mniejszej niż:	1000 m AMSL GND.	600 m AMSL GND.	500 m AMSL GND.	1500 m AMSL GND.
206	PL010-0246	Zgodnie z rozporządzeniem ministra	AMSL GND.	Od wierzchołka najwyższej przeszkody w	Od wierzchołka najwyższej	Od wierzchołka przeszkody, nad którą

		właściwego do spraw transportu w sprawie ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące lot w strefie R nad obszarami miast o liczbie mieszkańców powyżej 25 000 nie powinien być wykonywany na wysokości mniejszej niż 500 m:		promieniu 600 m od statku powietrznego.	przeszkody na terenie tego miasta.	statek powietrzny aktualnie przelatuje.
207	PL010-0247	Zgodnie z rozporządzeniem ministra właściwego do spraw transportu w sprawie ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące lot w strefie R nad obszarami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 000 nie powinien być wykonywany	1500 m AMSL GND.	1000 m AMSL GND.	500 m AMSL GND.	2000 m AMSL GND.

		na wysokości mniejszej niż:				
208	PL010-0248	Zgodnie z rozporządzeniem ministra właściwego do spraw transportu w sprawie ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące lot w strefie R nad obszarem miasta stołecznego Warszawy nie powinien być wykonywany na wysokości mniejszej niż:	1850 m AMSL GND.	1000 m AMSL GND.	1500 m AMSL GND.	500 m AMSL GND.
209	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.
210	PL010-0250	Kto podlega badaniom lotniczo- lekarskim?	Osoby ubiegające się o wydanie licencji oraz świadczenia 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.

211	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.
212	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.
213	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 zdatności statku powietrznego do lotu?				
214	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.
215	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.

216	PL010-0256	Dowódca statku powietrznego ma prawo decydować:	O zastosowaniu niezbędnych środków, łącznie ze środkami przymusu w stosunku do osób nie wykonujących jego poleceń oraz zatrzymaniu osoby zagrażającej porządkowi oraz bezpieczeństwu lotu na pokładzie statku powietrznego, do czasu przekazania jej właściwym organom.	Tylko o zatrzymaniu osoby zagrażającej porządkowi na pokładzie statku powietrznego, do czasu przekazania jej właściwym organom.	Tylko o zatrzymaniu osoby zagrażającej bezpieczeństwu lotu, do czasu przekazania jej właściwym organom.	Tylko o zastosowaniu niezbędnych środków, łącznie ze środkami przymusu w stosunku do osób nie wykonujących jego poleceń.
217	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.
218	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.
219	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.
220	PL010-0294	Kiedy państwowy organ zarządzania	Gdy istnieją uzasadnione obawy, aby sądzić, że	Gdy statek powietrzny jest	Gdy statek powietrzny wykonuje	W razie braku opłaty nawigacyjnej.

		<p>ruchem lotniczym oraz cywilne lotniskowe organy służb ruchu lotniczego mogą wezwać cywilny statek powietrzny do wylądowania na wskazanym lotnisku lub do wykonania innych poleceń?</p>	<p>statek powietrzny jest użyty do działań sprzecznych z prawem.</p>	<p>zarejestrowany poza UE.</p>	<p>lot wbrew decyzjom Ministra Komunikacji.</p>	
221	PL010-0295	<p>Kiedy państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym oraz cywilne lotniskowe organy służb ruchu lotniczego mogą wezwać cywilny statek powietrzny do wylądowania na wskazanym lotnisku lub do wykonania innych poleceń?</p>	<p>Gdy istnieją uzasadnione obawy, aby sądzić, że statek powietrzny jest użyty do działań sprzecznych z prawem.</p>	<p>Gdy statek powietrzny jest zarejestrowany poza Polską.</p>	<p>W razie braku opłaty nawigacyjnej.</p>	<p>Gdy na pokładzie statku powietrznego znajduje się osoba obłożnie chora.</p>
222	PL010-0296	<p>Kiedy państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym oraz cywilne lotniskowe organy służb ruchu lotniczego mogą</p>	<p>Gdy statek powietrzny wykonuje lot wbrew zakazom ustalonym w danej przestrzeni powietrznej.</p>	<p>Gdy warunki meteorologiczne uległy pogorszeniu poniżej minimów pilota.</p>	<p>W razie braku opłaty lotniczej.</p>	<p>Gdy warunki meteorologiczne uległy pogorszeniu poniżej minimów dla danej klasy przestrzeni powietrznej.</p>

		wezwać cywilny statek powietrzny do wylądowania na wskazanym lotnisku lub do wykonania innych poleceń?				
223	PL010-0297	Kiedy państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym oraz cywilne lotniskowe organy służb ruchu lotniczego mogą wezwać cywilny statek powietrzny do wylądowania na wskazanym lotnisku lub do wykonania innych poleceń?	Gdy istnieją uzasadnione obawy, aby sądzić, że statek powietrzny jest użyty do działań sprzecznych z prawem.	Gdy warunki meteorologiczne uległy pogorszeniu poniżej minimów pilota.	W razie braku opłaty nawigacyjnej.	Gdy warunki meteorologiczne uległy pogorszeniu poniżej minimów dla danej klasy przestrzeni powietrznej.
224	PL010-0299	Kogo zaliczamy do personelu wchodzącego w skład załóg statków powietrznych, któremu wydaje się licencje?	Pilot szybowcowy.	Dyspozytor lotniczy.	Pilot paralotni.	Pilot motolotni.
225	PL010-0300	Kto może wnosić i używać na pokładzie statku powietrznego broń palną i gazową?	Funkcjonariusze Agencji Wywiadu podczas wykonywania czynności służbowych.	Funkcjonariusze Ministerstwa Infrastruktury podczas wykonywania	Straż Miejska podczas wykonywania czynności służbowych.	Inspektorzy ULC podczas wykonywania czynności służbowych.

				czynności służbowych.		
226	PL010-0301	Kto może wnosić i używać na pokładzie statku powietrznego broń palną i gazową?	Funkcjonariusze Policji podczas wykonywania czynności służbowych.	Inspektorzy ULC podczas wykonywania czynności służbowych.	Straż Miejska podczas wykonywania czynności służbowych.	Funkcjonariusze Ministerstwa Infrastruktury podczas wykonywania czynności służbowych.
227	PL010-0303	Kto ponosi odpowiedzialność za szkody spowodowane ruchem statków powietrznych?	Osoba eksploatująca statek powietrzny jeżeli używała go w czasie spowodowania szkody.	Ubezpieczyciel.	Osoba eksploatująca statek powietrzny, nawet jeżeli nie używała go w czasie spowodowania szkody.	Właściciel statku powietrznego.
228	PL010-0304	Kto ponosi odpowiedzialność za szkody spowodowane ruchem statków powietrznych?	Osoba która bezprawnie eksploatuje statek powietrzny w czasie spowodowania szkody.	Ubezpieczyciel.	Osoba eksploatująca statek powietrzny, nawet jeżeli nie używała go w czasie spowodowania szkody.	Właściciel statku powietrznego.
229	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.
230	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.
231	PL010-0310	Mając na względzie przeciwdziałanie oddziaływaniu lotnictwa cywilnego	W drodze rozporządzenia wprowadzić częściowy lub całkowity zakaz lotów dla statków powietrznych	W drodze uchwały wprowadzić częściowy zakaz	W drodze uchwały wprowadzić częściowy lub całkowity zakaz lotów	W drodze rozporządzenia wprowadzić częściowy zakaz

		na środowisko oraz wymagania wynikające z przepisów międzynarodowych, Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw środowiska może:	niespełniających wymogów ochrony środowiska w zakresie ochrony przed hałasem.	lotów dla statków powietrznych.	dla statków powietrznych niespełniających wymogów ochrony środowiska w zakresie ochrony przed hałasem.	lotów dla statków powietrznych.
232	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.
233	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.
234	PL010-0315	Oprócz służb ruchu lotniczego statkom powietrznym	Służbę informacji lotniczej.	ATS.	Służbę kontroli zbliżania.	Służbę kontroli obszaru.

		wykonującym loty w polskiej przestrzeni powietrznej zapewnia się:				
235	PL010-0316	Oprócz służb ruchu lotniczego statkom powietrznym wykonującym loty w polskiej przestrzeni powietrznej zapewnia się:	Służbę meteorologiczną.	Służbę alarmową.	Służbę kontroli lotniska.	Służbę informacji powietrznej.
236	PL010-0317	Osoba która była świadkiem nieszczęśliwego wypadku statku powietrznego jest obowiązana niezwłocznie zawiadomić:	Służby bezpieczeństwa i porządku publicznego, mogące udzielić pomocy.	Prezesa ULC.	Ministra właściwego do spraw transportu.	Właściwą delegaturę ULC.
237	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.
238	PL010-0319	Osoba która była świadkiem przymusowego lądowania statku	Najbliższy organ Policji lub administracji publicznej.	Prezesa ULC.	Ministra właściwego do spraw transportu.	Właściwą delegaturę ULC.

		powietrznego jest obowiązana niezwłocznie zawiadomić:				
239	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.
240	PL010-0322	Osoba która odnalazła porzucony statek powietrzny lub jego szczątki jest obowiązana niezwłocznie zawiadomić:	Najbliższy organ Straży Miejskiej.	Prezesa ULC .	Firmę ubezpieczeniową.	Ministra Transportu.
241	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.
242	PL010-0324	Osoba która odnalazła porzucony statek powietrzny lub jego szczątki jest	Służby bezpieczeństwa i porządku publicznego, mogące udzielić pomocy.	Prezesa ULC.	Ministra właściwego do spraw transportu.	Właściwą delegaturę ULC.

		obowiązana niezwłocznie zawiadomić:				
243	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.
244	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.
245	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.
246	PL010-0330	W czasie lotów zabrania się dokonywania zrzutów ze statku powietrznego w celu:	Ochrony granic.	Gospodarki rolnej i leśnej.	Doświadczeń i szkoleń.	Służby zdrowia.

247	PL010-0337	W przypadku negatywnego wyniku sprawdzenia wiadomości lub umiejętności lotniczych dokonywanych w celu przedłużenia uprawnień lotniczych:	Prezes ULC zawiesza ważność uprawnienia przez dokonanie odpowiedniego wpisu do licencji.	Prezes ULC zabiera licencję w której jest wpisane uprawnienie.	Prezes ULC dokonuje wykreślenie członka personelu lotniczego z rejestru członków personelu lotniczego.	Minister właściwy do spraw transportu zawiesza ważność uprawnienia przez dokonanie odpowiedniego wpisu do licencji.
248	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.
249	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.

250	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.
251	PL010-0346	Czy odpowiedzialność za szkody spowodowane ruchem statków powietrznych powstaje, jeżeli szkoda wynika z samego faktu przelotu statku powietrznego?	Nie, jeżeli przelot statku powietrznego odbywał się zgodnie z przepisami.	Tak.	Nie, nawet jeżeli przelot statku powietrznego odbywał się niezgodnie z przepisami.	Tak, w zależności od typu statku powietrznego.
252	PL010-0347	Czy pracownikom Urzędu Lotnictwa Cywilnego, przysługuje prawo zabezpieczenia	Tak, ale tylko po okazaniu legitymacji służbowej.	Nie.	Tak, ale tylko za potwierdzoną zgodą Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.	Tak, ale tylko na terenie międzynarodowych portów lotniczych.

		statku powietrznego używanego przez osoby nieuprawnione w celu niedopuszczenia do dalszego jego użytkowania?				
253	PL010-0348	Każdy statek powietrzny, pojazd lub osoby znajdujące się na polu manewrowym i w pobliżu tego pola lub też ruch odbywający się w pobliżu lotniska, które mogą stanowić niebezpieczeństwo dla zainteresowanych statków powietrznych, to:	Lokalny ruch zasadniczy.	Lotniczy ruch zasadniczy.	Lotniskowy ruch zasadniczy.	Lotniskowy ruch kolizyjny.
254	PL010-0349	Które loty międzynarodowe nie wymagają uzyskania zezwolenia?	Międzynarodowe loty niehandlowe polskich cywilnych statków powietrznych.	Międzynarodowe loty handlowe obcych przewoźników z lądowaniem handlowym na terytorium RP.	Międzynarodowe nieregularne niehandlowe statków powietrznych państw, które nie są stronami Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym.	Loty szkoleniowe.

255	PL010-0350	Lot VFR na i powyżej FL 100 w przestrzeni powietrznej klasy C może być wykonany, jeżeli widzialność w locie jest nie mniejsza niż:	8 km.	1500 m.	5 km.	10 km.
256	PL010-0353	Przy wykonywaniu lotów międzynarodowych statek powietrzny jest obowiązany przestrzegać?	Przepisów ruchu lotniczego właściwych dla obszaru, w którym ruch się odbywa; poleceń otrzymanych od państwowego statku powietrznego państwa nad, którego terytorium lot się odbywa, nakazujących lądowania na wskazanym lotnisku lub inne postępowanie załogi; oraz poleceń organów państwa, nad którego terytorium lot się odbywa.	Tylko przepisów ruchu lotniczego właściwych dla obszaru, w którym ruch się odbywa.	Tylko poleceń otrzymanych od państwowego statku powietrznego państwa nad, którego terytorium lot się odbywa, nakazujących lądowania na wskazanym lotnisku lub inne postępowanie załogi.	Tylko poleceń organów państwa, nad którego terytorium lot się odbywa.
257	PL010-0354	Służba informacji powietrznej w przestrzeni klasy F:	Nie ma obowiązku zapewnienia separacji między statkami powietrznymi.	Ma obowiązek zapewnić separacje między statkami powietrznymi wykonującymi loty IFR i loty VFR.	Ma obowiązek zapewnić separacje między statkami powietrznymi wykonującymi loty VFR – spec i loty IFR.	Ma obowiązek zapewnić separacje między statkami powietrznymi wykonującymi loty IFR i loty IFR.
258	PL010-0355	Teren, nad którym jest wykonywany lot VFR, wznosi się	Nie mniejsza niż 1500 m.	Nie mniejsza niż 3 km.	Nie mniejsza niż 5 km.	Nieokreślona - z dala od chmur.

		do wysokości 300m AMSL (elewacja terenu). Lot ten na wys. 1350 m AMSL może być wykonany, jeżeli odległość pozioma od chmur jest:				
259	PL010-0356	Z wyjątkiem przypadków gdy jest to konieczne do startu lub lądowania oraz z wyjątkiem statków powietrznych lotnictwa państwowego, lot VFR poza gęstą zabudową miast lub osiedli lub poza zgromadzeniem osób na otwartym powietrzu nie powinien być wykonywany na wysokości mniejszej niż:	150 m AGL.	100 m AGL.	300 m AGL.	600 m AGL.
260	PL010-0358	AFIL to:	Plan lotu złożony z powietrza.	Rodzaj ograniczenia ATFM.	Procedura składania powtarzalnego planu lotu.	Skrót oznaczający ""aerodrome flight information facility location"".
261	PL010-0359	Bieżący plan lotu, czyli plan lotu wraz	CPL - Current flight plan.	FPL - Filled flight plan.	AFIL - Flight plan filled in the air.	SPL – Supplementary Flight Plan.

		z ewentualnymi zmianami wynikającymi z kolejnych zezwoleń to:				
262	PL010-0360	Co nazywamy portem lotniczym?	Jest to lotnisko użytku publicznego, wykorzystywane do lotów handlowych.	Jest to lotnisko użytku niepublicznego, posiadające czasowe przejście graniczne.	Jest to lotnisko posiadające zarządzającego lotniskiem.	Jest to lotnisko użytku publicznego posiadające ustanowioną procedurę podejścia wg przepisów IFR.
263	PL010-0361	Co to jest lotnictwo ogólne?	Wykonywanie lotów statkami powietrznymi innymi niż zarobkowy przewóz lotniczy.	Świadczenie usług lotniczych przy użyciu statków powietrznych innych niż przewóz lotniczy.	Przewóz pasażerów, bagażu, poczty.	Lot SAR .
264	PL010-0362	Członek personelu lotniczego jest obowiązany powstrzymać się od wykonywania czynności lotniczych:	Kiedy znajduje się pod wpływem alkoholu; leków ograniczających sprawność psychiczną lub fizyczną; oraz odczuwa dolegliwość fizyczną lub psychiczną, która utrudnia mu wykonywanie tych czynności w sposób bezpieczny.	Tylko kiedy odczuwa dolegliwość fizyczną lub psychiczną, która utrudnia mu wykonywanie tych czynności w sposób bezpieczny.	Tylko kiedy znajduje się pod wpływem leków ograniczających sprawność psychiczną lub fizyczną.	Gdy nie ma opłaty lotniczej.
265	PL010-0363	Czy działalność organizacji lotniczej, niebędącej ośrodkiem szkolenia	Tak.	Nie.	Tak, ale tylko w przypadku kiedy organizacja ma zamiar szkolić w zakresie szerszym niż określony w rozporządzeniu w	Tak, ale tylko w przypadku kiedy organizacja ma zamiar przeprowadzić szkolenie na statkach powietrznych o masie

		lotniczego podlega certyfikacji?			sprawie licencjonowania personelu lotniczego.	przekraczającej 5700 kg.
266	PL010-0364	Czy działalność ośrodka szkolenia lotniczego podlega certyfikacji?	Tak.	Nie.	Tak, ale tylko w przypadku kiedy ośrodek chce wykonywać szkolenia na statkach powietrznych o masie powyżej 5700 kg.	Tak, ale tylko w przypadku kiedy ośrodek chce wykonywać szkolenia na śmigłowcach.
267	PL010-0365	Czy lotnisko, z którego nastąpi odlot może być również lotniskiem zapasowym?	Tak.	Nie.	Tak, jeśli są na nim warunki meteorologiczne wystarczające do startu.	Tak, jeśli są na nim warunki VMC.
268	PL010-0367	Czy obcy statek powietrzny i jego załoga przebywający na terytorium RP mogą zostać poddane inspekcji, a ich dokumenty sprawdzone przez polskie organy administracji lotniczej?	Tak.	Nie.	Tak, ale tylko jeżeli użytkownik statku powietrznego wyrazi na to zgodę.	Tak, ale tylko jeżeli właściciel statku powietrznego wyrazi na to zgodę.
269	PL010-0368	Czy organizacja szkoleniowa może dopuścić do szkolenia teoretycznego kandydata, który	Tak.	Nie, nie ma takiej możliwości.	Tak, jest to dopuszczalne za zgodą Prezesa ULC.	Jest, to dopuszczalne za zgodą kierownictwa szkoły do której uczęszcza kandydat.

		nie posiada wieku określonego w ustawie dla danej licencji?				
270	PL010-0369	Czy organizacja szkoleniowa może prowadzić szkolenie po tym jak minął okres ważności jej certyfikatu?	Nie.	Tak, ale musi otrzymać zgodę Prezesa ULC.	Tak, ale musi otrzymać zgodę Ministra właściwego do spraw transportu.	Tak, ale jeżeli od utraty ważności certyfikatu nie minął okres dłuższy niż 14 dni.
271	PL010-0370	Czy organizacja szkoleniowa może prowadzić szkolenie w zakresie nie objętym certyfikatem?	Nie.	Tak, ale musi otrzymać zgodę Prezesa ULC.	Tak, ale musi otrzymać zgodę Ministra właściwego do spraw transportu.	Tak, ale jeżeli uzyska certyfikat w ciągu 14 dni od chwili rozpoczęcia takiego szkolenia.
272	PL010-0371	Czy ośrodek szkolenia lotniczego może dopuścić do szkolenia teoretycznego kandydata, który nie posiada wykształcenia określonego w ustawie dla danej licencji?	Tak.	Nie, nie ma takiej możliwości.	Tak, jest to dopuszczalne za zgodą Prezesa ULC.	Jest, to dopuszczalne za zgodą kierownictwa szkoły do której uczęszcza kandydat.
273	PL010-0372	Czy CTO może prowadzić szkolenie po tym,	Nie.	Tak, ale musi otrzymać zgodę Prezesa ULC.	Tak, ale musi otrzymać zgodę	Tak, ale jeżeli od utraty ważności certyfikatu nie minął

		jak minął okres ważności jego certyfikatu?			Ministra właściwego do spraw transportu.	okres dłuższy niż 14 dni.
274	PL010-0373	Czy CTO może prowadzić szkolenie w zakresie nie objętym certyfikatem?	Nie.	Tak, ale musi otrzymać zgodę Prezesa ULC.	Tak, ale musi otrzymać zgodę Ministra właściwego do spraw transportu.	Tak, ale jeżeli uzyska certyfikat w ciągu 14 dni od chwili rozpoczęcia takiego szkolenia.
275	PL010-0376	Czy pracownik Urzędu Lotnictwa Cywilnego, przysługuje prawo dostępu do materiałów, dokumentów oraz innych danych niezbędnych do przeprowadzenia kontroli, a także sporządzania ich kopii ?	Tak, ale tylko po okazaniu legitymacji służbowej.	Nie.	Tak, ale tylko za potwierdzoną zgodą Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.	Tak, ale bez prawa sporządzania kopii tych dokumentów.
276	PL010-0377	Czy pracownik Urzędu Lotnictwa Cywilnego, przysługuje prawo przeprowadzania oględzin statku powietrznego wykorzystywanego do działalności lotniczej?	Tak, ale tylko po okazaniu legitymacji służbowej.	Nie.	Tak, ale tylko za potwierdzoną zgodą Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.	Tak, ale tylko na terenie międzynarodowych portów lotniczych.

277	PL010-0378	Czy pracownikom Urzędu Lotnictwa Cywilnego, przysługuje prawo wykonywania czynności kontrolno-pomiarowych badań statków powietrznych wykorzystywanych do prowadzenia działalności lotniczej?	Tak, ale tylko po okazaniu legitymacji służbowej.	Nie.	Tak, ale tylko za potwierdzoną zgodą Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.	Tak, ale tylko na terenie międzynarodowych portów lotniczych.
278	PL010-0379	Czy pracownikom Urzędu Lotnictwa Cywilnego, przysługuje prawo zabezpieczenia statku powietrznego znajdującego się w nieodpowiednim stanie technicznym w celu niedopuszczenia do dalszego jego używania?	Tak, ale tylko po okazaniu legitymacji służbowej.	Nie.	Tak, ale tylko za potwierdzoną zgodą Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.	Tak, ale tylko na terenie międzynarodowych portów lotniczych.
279	PL010-0380	Czy pracownikom Urzędu Lotnictwa Cywilnego, przysługuje prawo zabezpieczenia	Tak, ale tylko po okazaniu legitymacji służbowej.	Nie.	Tak, ale tylko za potwierdzoną zgodą Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.	Tak, ale tylko na terenie międzynarodowych portów lotniczych.

		statku powietrznego znajdującego się w nieodpowiednim stanie technicznym w przypadku naruszenia zasad jego użytkowania?				
280	PL010-0381	Czy usługi państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym są świadczone odpłatnie?	Tak.	Nie.	Tak, ale tylko w stosunku do podmiotów zagranicznych.	Nie, ale tylko w stosunku do podmiotów polskich.
281	PL010-0382	Na jakiej podstawie działa instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej (ANSP)?	Na podstawie certyfikatu wydanego przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.	Na podstawie certyfikatu wydanego przez EASA.	Na podstawie licencji EASA.	Na podstawie licencji EUROCONTROL.
282	PL010-0383	Czym się charakteryzuje szkolenie praktyczne na ziemi i w locie?	Nauczaniem umiejętności praktycznych – dla pilotów wszystkich specjalności.	Nauczaniem wiedzy lotniczej – dla wszystkich specjalności członków personelu lotniczego.	Nauczaniem naziemnym kontrolerów ruchu lotniczego.	Odbyciem nadzorowanej praktyki lotniczej.
283	PL010-0384	Czym się charakteryzuje teoretyczne szkolenie lotnicze?	Nauczaniem wiedzy lotniczej – dla wszystkich specjalności członków personelu lotniczego.	Nauczaniem umiejętności praktycznych – dla pilotów wszystkich specjalności.	Nauczaniem umiejętności praktycznych – dla mechaników pokładowych.	Nauczaniem naziemnym kontrolerów ruchu lotniczego.

284	PL010-0385	Dla jakich specjalności personelu lotniczego są wymagane licencje?	Mechanik lotniczy obsługi technicznej.	Skoczek spadochronowy.	Skoczek spadochronowy zawodowy.	Pilot lotni.
285	PL010-0386	Dla jakich specjalności personelu lotniczego są wymagane licencje?	Pilot lekkich statków powietrznych.	Pilot paralotni.	Informator lotniskowej służby informacji powietrznej.	Informator służby informacji powietrznej.
286	PL010-0389	Do lotniska dolatuje statek powietrzny bez łączności. Pilot dostrzegł nadaną z miejsca kierowania lotami w jego kierunku serię błysków białych. Oznacza to, że:	Należy lądować na tym lotnisku i kołować do płyty postojowej.	Zezwala się lądować.	Należy dać pierwszeństwo drogi innym statkom powietrznym i kontynuować okrążenie.	Lotnisko nie jest bezpieczne, nie lądować.
287	PL010-0390	Do lotniska dolatuje statek powietrzny bez łączności. Pilot dostrzegł nadany z miejsca kierowania lotami w jego kierunku ciągły sygnał czerwony. Oznacza to, że:	Należy dać pierwszeństwo drogi innym statkom powietrznym i kontynuować okrążenie.	Lotnisko nie jest bezpieczne, nie lądować.	Zezwala się lądować.	Należy lądować na tym lotnisku i kołować do płyty postojowej.

288	PL010-0391	Dowódca samolotu lecącego z lotniska „AAAA” do lotniska „BBBB”, lotnisko zapasowe „CCCC”, zgłosił, że ma na pokładzie chorego pasażera wymagającego natychmiastowej pomocy lekarskiej. Otrzymał zezwolenie na zniżanie i lądowanie na lotnisku „DDDD”. W tej sytuacji wykona lądowanie:	Przymusowe.	Techniczne.	Awaryjne.	Zwykłe.
289	PL010-0392	Dowódca statku powietrznego ma prawo decydować o:	Zastosowaniu niezbędnych środków, łącznie ze środkami przymusu w stosunku do osób nie wykonujących jego poleceń oraz w stosunku do osób zagrażających bezpieczeństwu lotu lub porządkowi na pokładzie statku powietrznego, a także zatrzymaniu osoby podejrzanej o popełnienie przestępstwa na statku powietrznym do czasu	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 bezpieczeństwu lotu lub porządkowi na pokładzie statku powietrznego.	Tylko o zatrzymaniu osoby podejrzanej o popełnienie przestępstwa na statku powietrznym do czasu przekazania jej właściwym organom.

			przekazania jej właściwym organom.			
290	PL010-0393	Dowódca statku powietrznego ma prawo decydować o:	Zatrzymaniu osoby zagrażającej porządkowi na pokładzie statku powietrznego do czasu przekazania jej właściwym organom; zatrzymaniu osoby zagrażającej bezpieczeństwu lotu do czasu przekazania jej właściwym organom; oraz zastosowaniu niezbędnych środków, łącznie ze środkami przymusu w stosunku do osób nie wykonujących jego poleceń.	Zatrzymaniu osoby zagrażającej porządkowi na pokładzie statku powietrznego do czasu przekazania jej właściwym organom.	Zatrzymaniu osoby zagrażającej bezpieczeństwu lotu do czasu przekazania jej właściwym organom.	Zastosowaniu niezbędnych środków, łącznie ze środkami przymusu w stosunku do osób nie wykonujących jego poleceń.
291	PL010-0394	Dowódca uprowadzanego statku powietrznego, jeżeli nie ma innej możliwości powiadomienia służby ruchu lotniczego o wymuszonej zmianie trasy lotu, powinien:	Zmienić wysokość lotu o 500 ft (1000 ft powyżej FL 410).	Wykonywać skręty o 360 stopni w regularnych odstępach czasu.	Zmienić wysokość lotu o 1000 ft (2000 ft powyżej FL 410).	Wykonywać regularne skręty o 180 stopni w lewo i prawo co 3 minuty.
292	PL010-0395	Gdy dowódca statku powietrznego	3 minuty.	1 minuta.	5 minut.	10 minut.

		wykonywać lot kontrolowany przewiduje, że czas przelotu nad następnym obowiązkowym punktem meldowania lub nad granicą rejonu informacji powietrznej, albo nad lotniskiem docelowym, w zależności od tego, który z powyższych punktów będzie pierwszy, różni się od czasu, który został podany służbom ruchu lotniczego, to powinien podać niezwłocznie zainteresowanemu organowi służb ruchu lotniczego poprawiony przewidywany czas, jeżeli różnica jest większa niż:				
293	PL010-0397	Gdy dowódca statku powietrznego	Natychmiast zmienić kurs, aby możliwie jak	Kontynuować przez siedem minut lot na aktualnej linii drogi a	Kontynuować przez trzy minuty lot na aktualnej linii drogi a	Kontynuować przez siedem minut lot na aktualnej linii drogi a

		wykonując lot kontrolowany VFR odstąpi nieumyślnie od bieżącego planu lotu, to w przypadku odchylenia od nakazanej linii drogi powinien:	najprędzej wejść ponownie na tę linię drogi.	następnie zmienić kurs, aby wejść ponownie na nakazaną linię drogi.	następnie zmienić kurs, aby wejść ponownie na nakazaną linię drogi.	następnie poprosić właściwy organ służby kontroli ruchu lotniczego o zezwolenie na zmianę trasy lotu.
294	PL010-0398	Gdy dowódca statku powietrznego wykonując lot kontrolowany VFR przewiduje, że czas przelotu nad następnym obowiązkowym punktem meldowania lub nad granicą rejonu informacji powietrznej, albo nad lotniskiem docelowym, w zależności od tego, który z powyższych punktów będzie pierwszy, różni się o więcej niż trzy minuty od czasu, który został podany	Podać niezwłocznie zainteresowanemu organowi służb ruchu lotniczego poprawiony przewidywany czas.	Dostosować prędkość tak, aby czasy przelotu były zgodne z podanymi w planie lotu.	Kontynuować przez trzy minuty lot z aktualną prędkością a następnie poprosić właściwy organ służby kontroli ruchu lotniczego o zezwolenie na zmianę trasy lotu tak, aby przejść znaczące punkty nawigacyjne w granicach tolerancji czasu.	Kontynuować lot do najbliższego punktu meldowania, a po jego przejściu podać właściwemu organowi służb ruchu lotniczego rzeczywisty czas przejścia tego punktu.

		służbom ruchu lotniczego, powinien:				
295	PL010-0399	Gdy dowódca statku powietrznego wykonując lot kontrolowany VFR stwierdzi, że przeciętna rzeczywista prędkość powietrzna na poziomie przelotu między punktami meldowania różni się lub przewiduje, że będzie różnić się w granicach plus lub minus 5% od rzeczywistej prędkości powietrznej podanej w planie lotu, powinien:	Zawiadomić o tym właściwy organ służb kontroli ruchu lotniczego.	Kontynuować przez siedem minut lot na z aktualną prędkością a następnie dostosować prędkość do rzeczywistej prędkości powietrznej podanej w zgłoszonym planie lotu.	Kontynuować przez trzy minuty lot z aktualną prędkością a następnie dostosować prędkość do rzeczywistej prędkości powietrznej podanej w zgłoszonym planie lotu.	Poprosić właściwy organ służb ruchu lotniczego o zezwolenie na zmianę poziomu lotu na taki, który pozwoli dostosować prędkość do rzeczywistej prędkości powietrznej podanej w zgłoszonym planie lotu.
296	PL010-0400	Gdzie może być prowadzone szkolenie kandydatów do uzyskania licencji i uprawnień lotniczych	W ośrodkach/organizacjach szkolenia lotniczego (CTO).	W każdej organizacji, która zgłosi taką chęć do Prezesa ULC.	W szkołach lotniczych.	W Urzędzie Lotnictwa Cywilnego.

		wpisywanych do licencji?				
297	PL010-0401	Gdzie może być prowadzone szkolenie kandydatów do uzyskania licencji kontrolera ruchu lotniczego?	W ośrodkach/organizacjach szkolenia lotniczego personelu służb ruchu lotniczego (CAPTO).	W każdej organizacji, która zgłosi taką chęć do Prezesa ULC.	W szkołach lotniczych.	W Urzędzie Lotnictwa Cywilnego.
298	PL010-0402	Granica ważności zezwolenia kontroli ruchu lotniczego to:	Punkt, do którego ważne jest zezwolenie organu służby kontroli ruchu lotniczego, udzielone dowódcy statku powietrznego określony przez podanie nazwy odpowiedniego punktu meldowania lub lotniska albo granicy przestrzeni kontrolowanej.	Punkt, do którego ważne jest zezwolenie organu służby kontroli ruchu lotniczego, udzielone dowódcy statku powietrznego określony przez podanie nazwy i częstotliwości kolejnego organu ruchu lotniczego, który wyda dalsze zezwolenie.	Punkt, do którego ważne jest zezwolenie organu służby kontroli ruchu lotniczego określony przez udzielone dowódcy statku podanie pośredniego poziomu lotu innego niż poziom lotu na trasę zawarty w bieżącym planie lotu dla danego statku powietrznego.	Określony czas, w którym statek powietrzny powinien rozpocząć lot, aby osiągnąć lotnisko docelowe w przewidywanym czasie.
299	PL010-0408	Ile ukończonych lat musi mieć kandydat ubiegający się o wydanie licencji pilota turystycznego bez względu na	Ukończone 17 lat.	Ukończone 15 lat.	Ukończone 21 lat.	Ukończone 18 lat.

		kategorię statku powietrznego, którego dotyczy licencja?				
300	PL010-0409	Indywidualny, dyskretny kod SSR transpondera to:	Kod, którego dwie ostatnie cyfry nie są zerami.	Kod dla statku powietrznego otrzymany podczas przekazywania meldunku pozycyjnego.	Każda czterocyfrowa kombinacja cyfr od 0 - 7.	Każda czterocyfrowa kombinacja cyfr od 0 - 9.
301	PL010-0410	Informator lotniskowej służby informacji powietrznej jest zobowiązany do zapewniania służby:	Informacji powietrznej.	Informacji lotniczej.	Kontroli ruchu lotniczego.	Kontroli ruchu lotniskowego.
302	PL010-0411	Jak długo od czasu EOBT jest ważny plan lotu?	30 min.	60 min.	Do końca doby.	24 godz.
303	PL010-0412	Jaki dokument oprócz licencji, powinien posiadać członek personelu lotniczego podczas wykonywania czynności lotniczych, do których uprawnia licencja?	Orzeczenie lotniczo-lekarskie oraz dokument tożsamości ze zdjęciem.	Tylko orzeczenie lotniczo-lekarskie.	Tylko dokument tożsamości ze zdjęciem.	Opłatę lotniczą.
304	PL010-0413	Jakie informacje wprowadzane są	Operacyjnie ważne.	Wszystkie, które zostały dostarczone do AIS najpóźniej 70	Tylko dotyczące rozdziału Tomu I-go.	Tylko dotyczące tomu II-go.

		do AIP systemem AIRAC?		dni przed datą wejścia w życie.		
305	PL010-0414	Jakie jednostki prędkości oznaczane są w planie lotu literą "N"?	Węzły.	Kilometry na godzinę.	Liczba Macha.	Metry na sekundę.
306	PL010-0427	Osoba ubiegająca się o uprawnienie instruktora musi mieć ukończone co najmniej:	18 lat.	17 lat.	16 lat.	19 lat.
307	PL010-0428	Jakim przepisom podlega odpowiedzialność za szkody spowodowane ruchem statków powietrznych?	Przepisom prawa cywilnego o odpowiedzialności przy postugiwaniu się mechanicznymi środkami komunikacji poruszonymi za pomocą sił przyrody.	Przepisom prawa karnego.	Przepisom prawa administracyjnego.	Przepisom prawa karnego i administracyjnego.
308	PL010-0429	Jeżeli lot VFR ma być wykonany w przestrzeni powietrznej kontrolowanej plan lotu należy przedstawić nie później przed planowanym czasem odblokowania, niż:	60 min.	30 min.	10 min.	3 godz.
309	PL010-0430	Jeżeli lot VFR ma być wykonany w przestrzeni	10 min.	30 min.	60 min.	2 godz.

		powietrznej kontrolowanej, a plan lotu jest zgłaszany z powietrza, należy go przedstawić przed przewidywanym przybyciem statku powietrznego do zamierzonego punktu przecięcia drogi lotniczej nie później, niż:				
310	PL010-0431	Jeżeli lot VFR ma być wykonany w przestrzeni powietrznej kontrolowanej, a plan lotu jest zgłaszany z powietrza, należy go przedstawić przed przewidywanym przybyciem statku powietrznego do zamierzonego punktu wlotu do przestrzeni kontrolowanej nie później, niż:	10 min.	30 min.	60 min.	2 godz.

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

		rozpoczęciem lotu, niż:				
314	PL010-0435	Jeżeli lot VFR, dla którego ma być zapewniona służba alarmowa, będzie przekraczał granicę FIR-u to plan lotu należy dostarczyć do Biura Odpraw Załóg lub właściwego terytorialnie ośrodka FIS nie później przed planowanym czasem odblokowania, niż:	60 min.	30 min.	10 min.	3 godz.
315	PL010-0437	Jeżeli lot VFR, dla którego ma być zapewniona służba alarmowa, nie będzie naruszać przestrzeni powietrznej kontrolowanej lub nie będzie przekraczać granicy FIR-u, to zgodnie z pkt. 7.2 Biuletynu VFR, plan lotu należy dostarczyć do Biura Odpraw	30 min.	60 min.	10 min.	3 godz.

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

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

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

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

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

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

330	PL010-0452	Z wyjątkiem sytuacji, gdy jest to konieczne ze względu na start lub lądowanie loty VFR nie mogą być wykonywane w przestrzeni klasy A nad lasami na wysokości względnej mniejszej niż:	300 m nad najwyższą przeszkodą.	250 nad najwyższą przeszkodą.	200 nad najwyższą przeszkodą.	350 m nad najwyższą przeszkodą.
331	PL010-0454	Jeżeli zdarzenie nastąpiło na obszarze konkretnego państwa, to według prawa jakiego państwa ocenia się roszczenia o wynagrodzenie szkód wyrządzonych w związku z używaniem statku powietrznego osobom i w mieniu znajdującym się poza statkiem powietrznym?	Według prawa państwa, na którego obszarze zdarzenie nastąpiło.	Według prawa państwa, w którym jest zarejestrowany dany statek powietrzny.	Według prawa państwa, w którym miał lądować dany statek powietrzny.	Według prawa państwa, z którego startował dany statek powietrzny.
332	PL010-0455	Jeżeli zdarzenie nastąpiło na obszarze	Według prawa państwa, na którego obszarze zdarzenie nastąpiło.	Według prawa państwa, w którym jest zarejestrowany	Według prawa państwa, w którym jest zarejestrowany	Według prawa państwa, którego sąd rozpoznaje spór.

		konkretnego państwa, to według prawa jakiego państwa ocenia się roszczenia o szkody powstałe w razie zderzenia statków powietrznych?		statek powietrzny ponoszący winę za zderzenie.	statek powietrzny nie ponoszący winy za zderzenie.	
333	PL010-0456	Jeżeli zdarzenie nastąpiło na obszarze konkretnego państwa, to według prawa jakiego państwa ocenia się roszczenia o wynagrodzenie za pomoc udzieloną przez statek powietrzny?	Według prawa państwa, na którego obszarze zdarzenie nastąpiło.	Według prawa państwa, w którym jest zarejestrowany dany statek powietrzny.	Według prawa państwa, w którym miał lądować dany statek powietrzny.	Według prawa państwa, z którego startował dany statek powietrzny.
334	PL010-0457	Jeżeli zdarzenie nastąpiło na obszarze konkretnego państwa, to według prawa jakiego państwa ocenia się roszczenia o wynagrodzenie za pomoc udzieloną statkowi powietrznemu?	Według prawa państwa, na którego obszarze zdarzenie nastąpiło.	Według prawa państwa, w którym jest zarejestrowany dany statek powietrzny.	Według prawa państwa, w którym miał lądować dany statek powietrzny.	Według prawa państwa, z którego startował dany statek powietrzny.

335	PL010-0458	Jeżeli zdarzenie nastąpiło na obszarze niepodlegającym zwierzchnictwu żadnego państwa to według jakiego prawa ocenia się roszczenia o wynagrodzenie za pomoc udzieloną statkowi powietrznemu?	Według prawa sądu, który spór rozpoznaje.	Według prawa państwa, w którym jest zarejestrowany dany statek powietrzny.	Według prawa państwa, w którym miał lądować dany statek powietrzny.	Według prawa państwa, z którego startował dany statek powietrzny.
336	PL010-0459	Jeżeli zdarzenie nastąpiło na obszarze niepodlegającym zwierzchnictwu żadnego państwa, to według jakiego prawa ocenia się roszczenia o wynagrodzenie szkód wyrządzonych w związku z użytkowaniem statku powietrznego osobom i w mieniu znajdującym się poza statkiem powietrznym?	Według prawa sądu, który spór rozpoznaje.	Według prawa państwa, w którym jest zarejestrowany dany statek powietrzny.	Według prawa państwa, w którym miał lądować dany statek powietrzny.	Według prawa państwa, z którego startował dany statek powietrzny.

337	PL010-0460	Jeżeli zdarzenie nastąpiło na obszarze niepodlegającym zwierzchnictwu żadnego państwa, to według jakiego prawa ocenia się roszczenia o szkody powstałe w razie zderzenia statków powietrznych?	Według prawa sądu, który spór rozpoznaje.	Według prawa państwa, w którym jest zarejestrowany statek powietrzny ponoszący winę za zderzenie.	Według prawa państwa, w którym jest zarejestrowany statek powietrzny nie ponoszący winy za zderzenie.	Według prawa państwa, którego sąd rozpoznaje spór.
338	PL010-0461	Jeżeli zdarzenie nastąpiło na obszarze niepodlegającym zwierzchnictwu żadnego państwa, to według jakiego prawa ocenia się roszczenia o wynagrodzenie za pomoc udzieloną przez statek powietrzny?	Według prawa sądu, który spór rozpoznaje.	Według prawa państwa, w którym jest zarejestrowany dany statek powietrzny.	Według prawa państwa, w którym miał lądować dany statek powietrzny.	Według prawa państwa, z którego startował dany statek powietrzny.
339	PL010-0472	Kiedy najpóźniej przed EOBT należy złożyć plan lotu?	60 min.	15 min.	30 min.	120 min.
340	PL010-0473	Kiedy należy podać poprawiony przewidywany czas odblokowania EOBT w stosunku	Jeśli nowy czas EOBT różni się o więcej niż 15 minut od pierwotnego czasu EOBT.	Jeśli nowy czas EOBT różni się o więcej niż 10 minut od pierwotnego czasu EOBT.	Jeśli nowy czas EOBT różni się o więcej niż 5 minut od pierwotnego czasu EOBT.	Przy każdej, nawet jednodominutowej zmianie.

		do lotów podlegających ograniczeniom ATFM?				
341	PL010-0474	Kiedy państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym oraz cywilne lotniskowe organy służby ruchu lotniczego i właściwe organy wojskowe mogą wezwać statek powietrzny do wylądowania na wskazanym lotnisku lub do wykonania innych poleceń?	Gdy statek powietrzny przekroczył granicę państwową bez wymaganego zezwolenia lub niezgodnie z warunkami zezwolenia; gdy statek powietrzny wykonuje lot wbrew zakazom ustalonym w danej przestrzeni powietrznej; oraz gdy istnieją uzasadnione obawy, aby sądzić, że statek powietrzny jest użyty do działań sprzecznych z prawem.	Tylko gdy statek powietrzny przekroczył granicę państwową bez wymaganego zezwolenia lub niezgodnie z warunkami zezwolenia.	Tylko gdy statek powietrzny wykonuje lot wbrew zakazom ustalonym w danej przestrzeni powietrznej.	Tylko gdy istnieją uzasadnione obawy, aby sądzić, że statek powietrzny jest użyty do działań sprzecznych z prawem.
342	PL010-0475	Kiedy państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym oraz cywilne lotniskowe organy służby ruchu lotniczego i właściwe organy wojskowe mogą wezwać statek powietrzny do wylądowania na wskazanym	Gdy statek powietrzny przekroczył granicę państwową bez wymaganego zezwolenia lub niezgodnie z warunkami zezwolenia.	Gdy warunki meteorologiczne uległy pogorszeniu poniżej minimów pilota.	Kiedy nie ma opłaty nawigacyjnej.	Gdy na pokładzie statku powietrznego znajduje się osoba obłożnie chora.

		lotnisku lub do wykonania innych poleceń?				
343	PL010-0476	Kiedy państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym oraz cywilne lotniskowe organy służby ruchu lotniczego i właściwe organy wojskowe mogą wezwać statek powietrzny do wylądowania na wskazanym lotnisku lub do wykonania innych poleceń?	Gdy statek powietrzny wykonuje lot wbrew zakazom ustalonym w danej przestrzeni powietrznej.	Gdy warunki meteorologiczne uległy pogorszeniu poniżej minimów pilota.	Kiedy nie ma opłaty nawigacyjnej.	Gdy warunki meteorologiczne uległy pogorszeniu poniżej minimów dla danej klasy przestrzeni powietrznej.
344	PL010-0477	Kiedy państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym oraz cywilne lotniskowe organy służby ruchu lotniczego i właściwe organy wojskowe mogą wezwać statek powietrzny do wylądowania na wskazanym lotnisku lub do	Gdy istnieją uzasadnione obawy, aby sądzić, że statek powietrzny jest użyty do działań sprzecznych z prawem.	Gdy warunki meteorologiczne uległy pogorszeniu poniżej minimów pilota.	Kiedy nie ma opłaty nawigacyjnej.	Gdy warunki meteorologiczne uległy pogorszeniu poniżej minimów dla danej klasy przestrzeni powietrznej.

		wykonania innych poleceń?				
345	PL010-0481	Kiedy Prezes ULC ma prawo uznać świadectwo zdatności statku powietrznego do lotu wydane lub potwierdzone przez właściwy organ innego państwa na równi ze świadectwami zdatności statków powietrznych do lotu wydanymi w Rzeczypospolitej Polskiej?	Jeżeli zostanie wykazane, że wymagania przyjęte przy wydawaniu lub potwierdzaniu tych świadectw zdatności do lotu nie były niższe niż określone zgodnie z ustawą Prawo Lotnicze.	Prezes ULC nie ma takiego prawa.	Tylko w przypadku wydania zgody na taką czynność przez ministra właściwego do spraw transportu.	Tylko jeżeli właściwy organ innego państwa zwrócił się z oficjalną prośbą o taką czynność.
346	PL010-0483	Kiedy Prezes ULC ma prawo uznać zezwolenie na lot statku powietrznego bez świadectwa zdatności do lotu wydane lub potwierdzone przez właściwy organ innego państwa na równi z zezwoleniami na lot statku powietrznego bez	Jeżeli zostanie wykazane, że wymagania przyjęte przy wydawaniu lub potwierdzaniu tych zezwoleń na lot statku powietrznego bez świadectwa zdatności do lotu nie były niższe niż określone zgodnie z ustawą Prawo Lotnicze.	Prezes ULC nie ma takiego prawa.	Tylko w przypadku wydania zgody na taką czynność przez ministra właściwego do spraw transportu.	Tylko jeżeli właściwy organ innego państwa zwrócił się z oficjalną prośbą o taką czynność.

		świadczenia zdadności do lotu wydanymi w Rzeczypospolitej Polskiej?				
347	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 zdadności do lotu danego statku powietrznego.	Jest to osoba wpisana w świadectwo ogłędzin danego statku powietrznego.
348	PL010-0485	Kogo nazywamy zarządzającym lotniskiem?	Jest to podmiot, który został wpisany jako zarządzający do rejestru lotnisk cywilnych,.	Jest to podmiot zarządzający danym lotniskiem,.	Jest to podmiot który sprawuje nadzór nad funkcjonowaniem danego lotniska,.	Jest to podmiot przyjmujący opłaty za start i lądowanie na danym lotnisku .
349	PL010-0486	Kogo zaliczamy do personelu wchodzącego w skład załóg statków powietrznych, któremu wydaje się licencje?	Pilot samolotowy turystyczny PPL(A).	Informator lotniskowej służby informacji powietrznej.	Skoczek spadochronowy.	Pilot wiatrakowcowy o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 560 kg.
350	PL010-0487	Kogo zaliczamy do personelu wchodzącego w skład załóg statków powietrznych, któremu wydaje się licencje?	Pilot samolotowy zawodowy CPL(A).	Informator lotniskowej służby informacji powietrznej.	Skoczek spadochronowy.	Pilot wiatrakowcowy o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 560 kg.
351	PL010-0491	Kogo zaliczamy do personelu wchodzącego w skład załóg statków powietrznych?	Dyspozytor lotniczy.	Pilot motolotni.	Skoczek spadochronowy zawodowy.	Pilot paralotni.

352	PL010-0492	Kogo zaliczamy do personelu wchodzącego w skład załóg statków powietrznych?	Kontroler ruchu lotniczego.	Informator służby informacji powietrznej.	Skoczek spadochronowy zawodowy.	Pilot motolotni.
353	PL010-0493	Kontroler ruchu lotniczego nie jest zobowiązany do zapewniania służby:	Informacji lotniczej.	Informacji powietrznej.	Kontroli ruchu lotniczego.	Alarmowej.
354	PL010-0494	Kto ma prawo uznać potwierdzenie spełnianie przez statek powietrzny wymagań dotyczących ochrony środowiska wydane lub potwierdzone przez właściwy organ innego państwa, za ważne na równi z potwierdzeniami spełnienia przez statek powietrzny wymagań dotyczących ochrony środowiska wydanymi w	Prezes ULC.	Minister właściwy do spraw transportu.	Organizacja obsługująca dany statek powietrzny.	EUROCONTROL.

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

		świadczeniami zdatości do lotu statku powietrznego wydanymi w Rzeczypospolitej Polskiej?				
357	PL010-0498	Kto może wnosić i używać na pokładzie statku powietrznego broń palną i gazową, materiały wybuchowe oraz urządzenia, środki, substancje mogące stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa lotu lub pasażerów?	Funkcjonariusze Biura Ochrony Rządu podczas wykonywania czynności służbowych.	Funkcjonariusze Ministerstwa Infrastruktury podczas wykonywania czynności służbowych.	Straż Miejska podczas wykonywania czynności służbowych.	Inspektorzy ULC podczas wykonywania czynności służbowych.
358	PL010-0499	Kto ponosi odpowiedzialność za szkody spowodowane ruchem statków powietrznych?	Osoba eksploatująca statek powietrzny, czyli ta która go używała w czasie spowodowania szkody.	Osoba wpisana do rejestrów statków powietrznych jako użytkownik nawet jeżeli udowodni że w danym czasie osobą eksploatującą była inna osoba.	Osoba, która przekazała prawo używania statku powietrznego nawet jeżeli nie zachowała prawa decydowania w sprawach wykonywania lotu.	Ubezpieczyciel.
359	PL010-0500	Kto ponosi odpowiedzialność za szkody spowodowane	Osoba wpisana do rejestru statków powietrznych jako użytkownik chyba że udowodni że w danym	Osoba która przekazała prawo używania statku powietrznego nawet	Osoba eksploatująca statek powietrzny, nawet jeżeli nie używała go w czasie	Ubezpieczyciel.

		ruchem statków powietrznych?	czasie osobą eksploatującą była inna osoba.	jeżeli nie zachowała prawa decydowania w sprawach wykonywania lotu.	spowodowania szkody.	
360	PL010-0501	Kto ponosi odpowiedzialność za szkody spowodowane ruchem statków powietrznych?	Osoba która przekazała prawo używania statku powietrznego jeżeli zachowała prawo decydowania w sprawach wykonywania lotu.	Osoba wpisana do rejestru statków powietrznych jako użytkownik nawet jeżeli udowodni że w danym czasie osobą eksploatującą była inna osoba.	Osoba eksploatująca statek powietrzny, nawet jeżeli nie używała go w czasie spowodowania szkody.	Ubezpieczyciel.
361	PL010-0502	Kto ponosi odpowiedzialność za szkody spowodowane ruchem statków powietrznych?	Osoba używająca sama statku powietrznego lub osoby działające za nią, choćby przekroczyły udzielone im uprawnienia.	Osoba która przekazała prawo używania statku powietrznego nawet jeżeli nie zachowała prawa decydowania w sprawach wykonywania lotu.	Co do zasady osoba eksploatująca statek powietrzny solidarnie z pasażerami.	Ubezpieczyciel.
362	PL010-0503	Kto ponosi odpowiedzialność za szkody spowodowane ruchem statków powietrznych?	Osoba która bezprawnie używa statku powietrznego.	Osoba wpisana do rejestru statków powietrznych jako użytkownik nawet jeżeli udowodni że w danym czasie osobą eksploatującą była inna osoba.	Osoba eksploatująca statek powietrzny, nawet jeżeli nie używała go w czasie spowodowania szkody.	Osoba która przekazała prawo używania statku powietrznego nawet jeżeli nie zachowała prawa decydowania w sprawach wykonywania lotu.
363	PL010-0504	Kto ponosi odpowiedzialność za szkody spowodowane	Osoba która bezprawnie używa statku powietrznego i solidarnie osoba eksploatująca statek powietrzny, czyli ta która	Osoba wpisana do rejestru statków powietrznych jako użytkownik nawet jeżeli udowodni że w	Osoba która przekazała prawo używania statku powietrznego nawet jeżeli nie zachowała	Ubezpieczyciel.

		ruchem statków powietrznych?	go używała w czasie spowodowania szkody, chyba że użycie statku powietrznego nastąpiło bez jej winy.	danym czasie osobą eksploatującą była inna osoba.	prawa decydowania w sprawach wykonywania lotu.	
364	PL010-0505	Kto ponosi odpowiedzialność za szkody spowodowane ruchem statków powietrznych?	Osoba która bezprawnie używa statku powietrznego i solidarnie osoba wpisana do rejestru statków powietrznych jako użytkownik chyba że udowodni że w danym czasie osobą eksploatującą była inna osoba lub że użycie statku powietrznego nastąpiło bez jej winy.	Osoba która przekazała prawo używania statku powietrznego nawet jeżeli nie zachowała prawa decydowania w sprawach wykonywania lotu.	Osoba eksploatująca statek powietrzny, nawet jeżeli nie używała go w czasie spowodowania szkody.	Ubezpieczyciel.
365	PL010-0506	Kto ponosi odpowiedzialność za szkody spowodowane ruchem statków powietrznych?	Osoba która bezprawnie używa statku powietrznego i solidarnie osoba która przekazała prawo używania statku powietrznego jeżeli zachowała prawo decydowania w sprawach wykonywania lotu, chyba że użycie statku powietrznego nastąpiło bez jej winy.	Osoba wpisana do rejestru statków powietrznych jako użytkownik nawet jeżeli udowodni że w danym czasie osobą eksploatującą była inna osoba.	Osoba eksploatująca statek powietrzny, nawet jeżeli nie używała go w czasie spowodowania szkody.	Ubezpieczyciel.
366	PL010-0507	Kto posiada całkowite zwierzchnictwo nad przestrzenią	Rzeczpospolita Polska.	Europejska Organizacja do Spraw Bezpieczeństwa	Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO).	Europejska Konferencja Lotnictwa Cywilnego (ECAC).

		powietrzną Rzeczypospolitej Polski?		Żegluga Powietrznej (Eurocontrol).		
367	PL010-0508	Kto stwierdza spełnienie przez kandydata wymagań, które pozwalają przeprowadzić szkolenie teoretycznego?	Ośrodek szkolenia lotniczego .	Prezes ULC.	Minister właściwy do spraw transportu.	EASA.
368	PL010-0509	Kto stwierdza spełnienie przez kandydata wymagań, które pozwalają przeprowadzić szkolenie praktyczne?	Zatwierdzona organizacja szkolenia lotniczego.	Prezes ULC.	Minister właściwy do spraw transportu.	Europejską Agencją Bezpieczeństwa Lotniczego .
369	PL010-0510	Kto w ramach zwierzchnictwa nad przestrzenią powietrzną RP zarządza ruchem powietrznym w tej przestrzeni?	Polski organ zarządzania ruchem lotniczym.	EUROCONTROL.	ICAO.	ECAC.
370	PL010-0512	Kto jest odpowiedzialny za alarmowanie wojskowego organu odpowiedzialnego za poszukiwanie i	Centrum Kontroli Obszaru (ACC) Warszawa.	Prezes ULC.	Ministerstwo Obrony.	Ministerstwo Komunikacji.

		ratownictwo cywilnych statków powietrznych?				
371	PL010-0513	Lot kontrolowany - Controlled flight - jest to:	Każdy lot, na który wymaga się zezwolenia kontroli ruchu lotniczego.	Każdy lot, wykonywany według przepisów IFR.	Każdy lot, wykonywany w przestrzeni kontrolowanej.	Każdy lot, wykonywany według przepisów VFR w przestrzeni kontrolowanej.
372	PL010-0520	Lot VFR na i powyżej FL 100 w przestrzeni powietrznej klasy C może być wykonany, jeżeli odległość pionowa od chmur jest nie mniejsza niż:	300 m.	100 m.	500 m.	Nieokreślona – z dala od chmur.
373	PL010-0521	Lot VFR na i powyżej FL 100 w przestrzeni powietrznej klasy C może być wykonany z prędkością nie większą, niż:	Prędkość poddźwiękowa.	250 kt TAS.	463 km/h TAS.	250 kt IAS.
374	PL010-0522	Lot VFR na i powyżej FL 100 w przestrzeni powietrznej klasy C może być wykonany, jeżeli odległość pozioma od chmur jest:	Nie mniejsza niż 1500 m.	Nie mniejsza niż 2 km.	Nie mniejsza niż 5 km.	Nieokreślona – z dala od chmur.

375	PL010-0523	Loty VFR mogą być wykonywane w nocy nad terenem wyżynnym lub nad obszarami górskimi - na poziomie co najmniej 600 m (2 000 ft) nad najwyższą przeszkodą znajdującą się w promieniu:	8 km od przypuszczalnej pozycji statku powietrznego.	6 km od przypuszczalnej pozycji statku powietrznego.	7 km od przypuszczalnej pozycji statku powietrznego.	5 km od przypuszczalnej pozycji statku powietrznego.
376	PL010-0524	Loty nocne VFR mogą być wykonywane:	Z dala od chmur i z widocznością terenu lub świateł w terenie.	Nie niżej niż 300 m pod pułapem chmur.	Nie niżej niż 200 m pod pułapem chmur.	Nie niżej niż 500 m nad przeszkodami.
377	PL010-0530	Minimalne wysokości w lotach nocnych VFR na trasach i w przelotach określa się od:	Przeszkód.	Terenu.	Od najwyższego wzniesienia terenu na trasie.	Elewacji lotniska.
378	PL010-0531	MSA na mapie procedury podejścia oznacza:	Minimum Sector Altitude – najniższą wysokość bezwzględną jaka może być stosowana, która zapewnia minimalne przewyższenie nad przeszkodami wynoszące 300 m (1000 ft) nad wszystkimi obiektami znajdującymi się na wycinku koła o promieniu 46 km (25 NM),	Minimum Sector Altitude - Minimalną, sektorową wysokość względną lotu dla lotu IFR poza CTR.	Minimum Safe Altitude – Minimalną bezpieczną wysokość bezwzględną lotu dla lotów IFR i VFR poza CTA.	Minimum Safe Altitude - wysokość bezwzględną dla danego obszaru zapewniającą minimalne przewyższenie nad przeszkodami dla lotu IFR.

			wychodzącym od pomocy radionawigacyjnej.			
379	PL010-0532	Na jakich statkach powietrznych zatwierdzona organizacja szkolenia może wykonywać szkolenie?	Musi korzystać z odpowiedniej floty szkolnych statków powietrznych odpowiednich do prowadzonych kursów szkoleniowych.	Musi używać szkolnych statków powietrznych nie wpisanych do polskiego lub obcego rejestru cywilnych statków powietrznych.	Musi używać szkolnych statków powietrznych ze znakiem rozpoznawczym INS.	Zatwierdzona organizacja szkolenia może korzystać tylko ze szkoleniowych urządzeń symulacji lotu .
380	PL010-0540	Oprócz służb ruchu lotniczego statkom powietrznym wykonującym loty w polskiej przestrzeni powietrznej zapewnia się:	Służbę meteorologiczną.	Służbę informacji powietrznej.	Służbę kontroli ruchu lotniczego.	Służbę alarmową.
381	PL010-0541	Oprócz służb ruchu lotniczego statkom powietrznym wykonującym loty w polskiej przestrzeni powietrznej zapewnia się:	Służbę poszukiwania i ratownictwa.	Służbę alarmową.	Służbę kontroli ruchu lotniczego.	Służbę informacji powietrznej.
382	PL010-0542	Orzeczenie lotniczo-lekarskie wydane dla osoby poniżej 40 roku życia w zakresie wymagań zdrowotnych dla	12 miesięcy.	6 miesięcy.	24 miesiące.	18 miesięcy.

		Klasy 1 posiada ważność?				
383	PL010-0543	Orzeczenie lotniczo-lekarskie Klasy I wydane dla osoby powyżej 40 roku życia, wykonującej loty w zarobkowym przewozie lotniczym w załodze jednoosobowej posiada ważność?	6 miesięcy.	12 miesięcy.	24 miesiące.	18 miesięcy.
384	PL010-0544	Ośrodek szkolenia lotniczego jest to:	Samodzielna organizacja lotnicza lub część składowa innego podmiotu szkoląca do licencji personelu lotniczego.	Organizacja lotnicza prowadząca szkoląca do świadectw kwalifikacji personelu lotniczego.	Fundacja prowadząca szkolenia lotnicze jako działalność statutową.	Samodzielna organizacja lotnicza lub część składowa innego podmiotu szkoląca do UAVO.
385	PL010-0545	Oznacz odpowiednią literą przepisy wykonywania lotów lub rodzaj planowanego lotu wg oznaczeń stosowanych w planach lotów - lot IFR:	I.	V.	X.	N.
386	PL010-0546	Oznacz odpowiednią literą przepisy	X.	I.	N.	R.

		wykonywania lotów lub rodzaj planowanego lotu wg oznaczeń stosowanych w planach lotów - lot innego rodzaju, niż określone:				
387	PL010-0547	Oznacz odpowiednią literą przepisy wykonywania lotów lub rodzaj planowanego lotu wg oznaczeń stosowanych w planach lotów - lot lotnictwa ogólnego:	G.	O.	W.	X.
388	PL010-0548	Oznacz odpowiednią literą przepisy wykonywania lotów lub rodzaj planowanego lotu wg oznaczeń stosowanych w planach lotów - lot nierozkładowy lotnictwa komunikacyjnego:	N.	X.	S.	V.
389	PL010-0549	Oznacz odpowiednią literą przepisy	S.	X.	N.	R.

		wykonywania lotów lub rodzaj planowanego lotu wg oznaczeń stosowanych w planach lotów - lot rozkładowy lotnictwa komunikacyjnego:				
390	PL010-0550	Oznacz odpowiednią literą przepisy wykonywania lotów lub rodzaj planowanego lotu wg oznaczeń stosowanych w planach lotów - lot VFR:	V.	N.	S.	I.
391	PL010-0552	Oznacz odpowiednią literą przepisy wykonywania lotów lub rodzaj planowanego lotu wg oznaczeń stosowanych w planach lotów – najpierw lot IFR, potem lot VFR:	Y.	X.	I.	Z.
392	PL010-0553	Oznacz odpowiednią literą przepisy	Z.	Y.	V.	I.

		wykonywania lotów lub rodzaj planowanego lotu wg oznaczeń stosowanych w planach lotów – najpierw lot VFR, potem lot IFR:				
393	PL010-0554	Pierwszeństwo w podejściu do lądowania powinien mieć statek powietrzny:	Mający uszkodzony zespół napędowy.	Mający status VIP.	Mający uszkodzone podwozie.	Mający status HUM.
394	PL010-0555	Pilot zaplanował nocny lot VFR na FL 125. Czy otrzyma zezwolenie na wykonanie tego lotu?	Nie.	Tak, pod warunkiem utrzymania kontaktu wzrokowego z terenem.	Tak.	Tak, jeśli nie przekroczy prędkości 300 km/h;
395	PL010-0559	Podstawowym dokumentem zawierającym informacje lotnicze autoryzowane przez właściwe władze państwa jest:	AIP - Zbiór Informacji Lotniczych.	Dokumentacja JEPPESEN.	Podręcznik pilota.	Instrukcja wykonywania lotów / skoków.
396	PL010-0560	Poziom (Level) jest to:	Wyrażenie ogólne odnoszące się do pozycji statku powietrznego w locie w płaszczyźnie pionowej i oznaczające zarówno wysokość	Powierzchnia izobaryczna odniesiona do wartości ciśnienia 1013,2 hPa oddzielona od innych	Płaszczyzna izobaryczna odniesiona do wartości ciśnienia 1013,2 hPa oddzielona od innych	Płaszczyzna izobaryczna odniesiona do wartości ciśnienia 1013,2 hPa oddzielona od innych

			względna, wysokość bezwzględną lub poziom lotu..	takich powierzchni o określone różnice wysokości.	takich płaszczyzn o stałą różnicę ciśnienia.	takich płaszczyzn o stałą różnicę wysokości.
397	PL010-0561	Poziom lotu (Flight Level) jest to:	Powierzchnia o stałym ciśnieniu odniesiona do szczególnej wartości ciśnienia 1013,2 hPa i oddzielona od innych takich powierzchni określonymi różnicami ciśnienia.	Powierzchnia izobaryczna odniesiona do wartości ciśnienia 1013,2 hPa oddzielona od innych takich powierzchni o określone różnice wysokości.	Płaszczyzna izobaryczna odniesiona do wartości ciśnienia 1013,2 hPa oddzielona od innych takich płaszczyzn o stałą różnicę ciśnienia.	Płaszczyzna izobaryczna odniesiona do wartości ciśnienia 1013,2 hPa oddzielona od innych takich płaszczyzn o stałą różnicę wysokości.
398	PL010-0562	Poziom przejściowy (Transition Level) jest to:	Najniższy poziom lotu jaki można wykorzystać powyżej wysokości przejściowej.	Poziom lotu, na którym przestawia się wysokościomierz z QNH na STD.	Najwyższy poziom lotu jaki można wykorzystać poniżej wysokości przejściowej.	Poziom lotu, na i poniżej którego położenie statku powietrznego w płaszczyźnie pionowej określane jest jako wysokość względna lub bezwzględna.
399	PL010-0563	Poziom przelotu (Cruising Level) jest to:	Poziom utrzymywany podczas znacznej części lotu.	Wyrażenie ogólne odnoszące się do pozycji statku powietrznego w locie w płaszczyźnie pionowej i oznaczające zarówno wysokość względną, wysokość bezwzględną lub poziom lotu..	Płaszczyzna izobaryczna odniesiona do wartości ciśnienia 1013,2 hPa oddzielona od innych takich płaszczyzn o stałą różnicę ciśnienia.	Płaszczyzna izobaryczna odniesiona do wartości ciśnienia 1013,2 hPa oddzielona od innych takich płaszczyzn o stałą różnicę wysokości.

400	PL010-0564	Poziomy przelotu, na jakich ma się odbyć przelot albo jego część, należy wyrażać jako poziomy lotu:	Podczas lotu na najniższym dostępnym poziomie lotu lub powyżej tego poziomu albo odpowiednio powyżej wysokości bezwzględnej przejściowej.	Podczas lotu poniżej najniższego dostępnego poziomu lotu albo odpowiednio na lub poniżej wysokości bezwzględnej przejściowej.	Podczas wykonywania prac agrolotniczych na małych wysokościach.	Podczas lotu poniżej minimalnej wysokości lotu nad terenem zabudowanym.
401	PL010-0565	Poziomy przelotu, na jakich ma się odbyć przelot albo jego część, należy wyrażać jako wysokości bezwzględne:	Podczas lotu poniżej najniższego dostępnego poziomu lotu albo odpowiednio na lub poniżej wysokości bezwzględnej przejściowej.	Podczas lotu na najniższym dostępnym poziomie lotu lub powyżej tego poziomu .	Podczas wykonywania prac agrolotniczych na małych wysokościach.	Podczas przelotu nad lotniskiem powyżej poziomu przejściowego tego lotniska.
402	PL010-0566	Przez przypadkowo włączony nadajnik została zablokowana częstotliwość radiowa. Statek powietrzny kołuje po lotnisku. Aby zatrzymać ten statek w miejscu, w którym się znajduje, kierujący lotami powinien użyć sygnału świetlnego:	Ciągłe światło czerwone.	Seria błysków zielonych.	Seria błysków białych.	Seria błysków czerwonych.
403	PL010-0567	Przez przypadkowo włączony nadajnik została	Seria błysków czerwonych.	Seria błysków zielonych.	Seria błysków białych.	Ciągłe światło czerwone.

		zablokowana częstotliwość radiowa. Statek powietrzny porusza się po lotnisku. Aby nakazać temu statkowi kołowanie poza polem wzlotów będącym w użyciu kierujący lotami powinien użyć sygnału świetlnego:				
404	PL010-0568	Przez przypadkowo włączony nadajnik została zablokowana częstotliwość radiowa. Statek powietrzny porusza się po lotnisku. Aby nakazać temu statkowi powrót do punktu wyjściowego na lotnisku kierujący lotami powinien użyć sygnału świetlnego:	Seria błysków białych.	Ciągłe światło czerwone.	Seria błysków zielonych.	Seria błysków czerwonych.
405	PL010-0569	Przez przypadkowo włączony nadajnik została zablokowana	Seria błysków zielonych.	Ciągłe światło zielone.	Seria błysków białych.	Ciągłe światło czerwone.

		częstotliwość radiowa. Statek powietrzny porusza się po lotnisku. Aby udzielić temu statkowi zezwolenia na kołowanie kierujący lotami powinien użyć sygnału świetlnego:				
406	PL010-0570	Przez przypadkowo włączony nadajnik została zablokowana częstotliwość radiowa. Statek powietrzny porusza się po lotnisku. Aby udzielić temu statkowi zezwolenia na start kierujący lotami powinien użyć sygnału świetlnego:	Ciągłe światło zielone.	Seria błysków zielonych.	Seria błysków białych.	Ciągłe światło czerwone.
407	PL010-0571	Przy wykonywaniu lotów międzynarodowych statek powietrzny jest obowiązany przestrzegać?	Przepisów ruchu lotniczego właściwych dla obszaru, w którym ruch się odbywa oraz zakazu przekraczania granic jakiegokolwiek państwa bez wymaganego	Tylko przepisów ruchu lotniczego właściwych dla obszaru, w którym ruch się odbywa.	Tylko zakazu przekraczania granic jakiegokolwiek państwa bez wymaganego zezwolenia.	Tylko prawa kraju, w którym statek powietrzny został zarejestrowany.

			zezwolenia (razem oba warunki).			
408	PL010-0572	QFE jest to:	Ciśnienie atmosferyczne na poziomie lotniska lub progu drogi startowej w użyciu.	Ciśnienie atmosferyczne odniesione do średniego poziomu morza.	Ciśnienie atmosferyczne zmierzone na progu drogi startowej odniesione do lotniska.	Ciśnienie atmosferyczne zmierzone na poziomie morza odniesione do elewacji lotniska.
409	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.
410	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.
411	PL010-0575	Rada Ministrów w drodze rozporządzenia wprowadza zakazy i ograniczenia w ruchu lotniczym, niezbędne ze względu na:	Zobowiązania RP wynikające z wiążących uchwał Rady Bezpieczeństwa ONZ.	Poszukiwanie i ratownictwo.	Służbę zdrowia.	Reklamę.
412	PL010-0577	Służba informacji powietrznej w przestrzeni klasy G:	Nie ma obowiązku zapewniania separacji	Ma obowiązek zapewnić separacje między statkami	Ma obowiązek zapewnić separacje między statkami	Ma obowiązek zapewnić separacje między statkami

			między statkami powietrznymi.	powietrznymi wykonującymi loty VFR – spec i loty IFR.	powietrznymi wykonującymi loty IFR i loty VFR.	powietrznymi wykonującymi loty IFR i loty IFR.
413	PL010-0578	Służba kontroli ruchu lotniczego ma obowiązek zapewnić w przestrzeni klasy A separację między statkami powietrznymi wykonującymi loty:	IFR od IFR.	IFR od VFR.	VFR - spec od VFR - spec.	Nie zapewnia żadnemu z nich.
414	PL010-0579	Służba kontroli ruchu lotniczego ma obowiązek zapewnić w przestrzeni klasy C separację między statkami powietrznymi wykonującymi loty:	VFR od IFR.	VFR od VFR.	VFR - spec od VFR.	VFR- nocny od VFR - nocny.
415	PL010-0580	Służba kontroli ruchu lotniczego ma obowiązek zapewnić w przestrzeni klasy D separację między statkami powietrznymi wykonującymi loty:	IFR od IFR.	IFR od VFR.	VFR od IFR.	Nie zapewnia żadnemu z lotów.
416	PL010-0581	Służba kontroli ruchu lotniczego ma obowiązek	IFR od IFR.	IFR od VFR.	VFR od IFR.	Nie zapewnia żadnemu lotów.

		zapewnić w przestrzeni klasy E separacje między statkami powietrznymi wykonującymi loty:				
417	PL010-0582	Statek powietrzny nie zgłosił się w ciągu 30 minut po: a) przewidywanym czasie przylotu podanym przez pilota; b) ostatnio potwierdzonym spodziewanym czasie podejścia; w zależności od tego, który z tych czasów jest najpóźniejszy, odpowiednie informacje dotyczące tego statku powinny być przekazane użytkownikom statków powietrznych lub ich upoważnionym przedstawicielom oraz dowódcom innych zainteresowanych statków	Dowódcy statków powietrznych oraz użytkownicy statków powietrznych lub ich wyznaczeni przedstawiciele.	Służby portowe /Dyżurny Operacyjny Lotniska/.	Kontrola ruchu lotniczego w przestrzeni odpowiedzialności tego lotniska.	Wojskowa służba ruchu lotniczego w rejonie tego lotniska.

		powietrznych i na ich życzenie powinna być podjęta normalna kontrola ruchu lotniczego. Za podjęcie decyzji w sprawie dalszego, normalnego kontynuowania lotów lub też za podjęcie innego działania odpowiedzialni są:				
418	PL010-0583	Statek powietrzny podchodzący do lądowania na lotnisku docelowym ma uszkodzone podwozie, wykonuje więc lądowanie:	Awaryjne.	Techniczne.	Przymusowe.	Zwykłe.
419	PL010-0584	Statek powietrzny porusza się po lotnisku. Przez przypadkowo włączony nadajnik została zablokowana częstotliwość radiowa. Pilot dostrzegł nadaną z	Należy wracać do punktu wyjściowego na lotnisku.	Należy zatrzymać się.	Zezwala się kołować.	Należy kołować poza polem wzlotów będącym w użytku.

		miejsca kierowania lotami w jego kierunku serią błysków białych. Oznacza to, że:				
420	PL010-0585	Statek powietrzny porusza się po lotnisku. Przez przypadkowo włączony nadajnik została zablokowana częstotliwość radiowa. Pilot dostrzegł nadaną z miejsca kierowania lotami w jego kierunku serią błysków czerwonych. Oznacza to, że:	Należy kołować poza polem wzlotów będącym w użytku.	Płyta postojowa zajęta.	Należy wracać do punktu wyjściowego na lotnisku.	Należy kołować do płyty postojowej.
421	PL010-0586	Statek powietrzny porusza się po lotnisku. Przez przypadkowo włączony nadajnik została zablokowana częstotliwość radiowa. Pilot dostrzegł nadaną z miejsca kierowania lotami w jego	Zezwala się kołować.	Należy wracać do punktu wyjściowego na lotnisku.	Należy zatrzymać się.	Zezwala się startować.

		<p> kierunku serię błysków zielonych. Oznacza to, że:</p>				
422	PL010-0587	<p> Statek powietrzny porusza się po lotnisku. Przez przypadkowo włączony nadajnik została zablokowana częstotliwość radiowa. Pilot dostrzegł nadany z miejsca kierowania lotami w jego kierunku ciągły sygnał czerwony. Oznacza to, że:</p>	Należy zatrzymać się.	Należy kołować poza polem wlotów będącym w użytku.	Należy wracać do punktu wyjściowego na lotnisku.	Zezwala się kołować ze zwiększoną ostrożnością.
423	PL010-0588	<p> Statek powietrzny porusza się po lotnisku. Przez przypadkowo włączony nadajnik została zablokowana częstotliwość radiowa. Pilot dostrzegł nadany z miejsca kierowania lotami w jego kierunku ciągły sygnał zielony. Oznacza to, że:</p>	Zezwala się startować.	Płyta postojowa zajęta.	Należy wracać do punktu wyjściowego na lotnisku.	Należy kołować poza polem wlotów będącym w użytku.

424	PL010-0589	Statek powietrzny w locie VFR może wlecieć do rejonu kontrolowanego lub strefy kontrolowanej lotniska objętej klasą C jeżeli pilot:	Złożył plan lotu i uzyskał na jego podstawie zezwolenie organu kontroli ruchu lotniczego na wlot w przestrzeń.	Pozostaje w VMC i zapewnia sobie własną separację.	Przejdzie do lotu IFR.	Przejdzie do lotu IFR pozostając w warunkach VMC.
425	PL010-0590	Statek powietrzny w locie VFR wylatuje z CTR do przestrzeni klasy G. Otrzymał zezwolenie na przelot na wys. 200 m nad terenem. Po wyjściu z CTR pilot powinien mieć wysokościomierz ustawiony na:	QNH.	STD.	QFE.	Ciśnienie na powierzchni terenu, nad którym przelatuje.
426	PL010-0591	Strefa identyfikacji obrony powietrznej (ADIZ) jest to przestrzeń powietrzna, która rozciąga się wzdłuż granicy państwowej w głąb kraju do odległości:	15 km.	2,5 km.	10 km.	6 km.
427	PL010-0592	Szkolenie lotnicze w organizacji szkolenia	Zgodnie z zatwierdzonymi przez Prezesa ULC i wprowadzonymi w życie instrukcjami oraz	Do UAVO .	Stosownie do zezwolenia ministra właściwego do spraw transportu.	Dla pilota paralotni.

		lotniczego jest prowadzone:	dokumentami regulaminowymi.			
428	PL010-0593	Szkolenie lotnicze w organizacji szkolenia lotniczego jest prowadzone:	Przy wykorzystaniu odpowiednich do rodzaju szkolenia statków powietrznych oraz urządzeń treningowych.	Do INS(SL).	Stosownie do zezwolenia ministra właściwego do spraw transportu.	Dla pilota lotni.
429	PL010-0594	Szkolenie lotnicze w w zatwierdzonej organizacji szkolenia jest prowadzone:	Z lotnisk lub miejsc operacji lotniczych wyposażonych w odpowiednie zaplecze.	Stosownie do zezwolenia Ministra Transportu.	Do UAVO.	Do licencji mechanika pokładowego.
430	PL010-0595	Szkolenie lotnicze w zatwierdzonej organizacji szkolenia jest prowadzone:	Stosownie do instrukcji szkolenia i instrukcji operacyjnych .	Stosownie do zezwolenia ministra właściwego do spraw transportu.	Do FDL.	Do licencji radiooperatora pokładowego.
431	PL010-0596	Teren, nad którym jest wykonywany lot VFR, wznosi się do wysokości 300 m AMSL (elewacja terenu). Lot ten na wys. 1350 m AMSL może być wykonany z prędkością nie większą, niż:	250 kt IAS.	250 kt TAS.	463 km/h TAS.	250 km/h IAS.
432	PL010-0597	Teren, nad którym jest wykonywany lot VFR, wznosi się do wysokości 300 m AMSL (elewacja	Nie mniejsza niż 300 m.	Nie mniejsza niż 150 m.	Nie mniejsza niż 500 m.	Nieokreślona - z widocznością ziemi lub wody.

		terenu). Lot ten na wys. 1350 m AMSL może być wykonany, jeżeli odległość pionowa od chmur jest:				
433	PL010-0598	Teren, nad którym jest wykonywany lot VFR, wznosi się do wysokości 300 m AMSL (elewacja terenu). Lot ten na wys. 1350 m AMSL może być wykonany, jeżeli widzialność jest nie mniejsza niż:	5 km.	2 km.	8 km.	10 km.
434	PL010-0599	W czasie lotów zabrania się dokonywania wszelkich zrzutów ze statku powietrznego z wyjątkiem zrzutów dokonywanych na potrzeby?	Doświadczalnych i szkoleniowych oraz sportu i obsługi imprez masowych.	Tylko doświadczalnych i szkoleniowych.	Tylko sportu i obsługi imprez masowych.	Ochrony granic.
435	PL010-0600	W czasie lotów zabrania się dokonywania wszelkich zrzutów ze statku powietrznego z wyjątkiem zrzutów	Gospodarki rolnej i leśnej oraz reklamy.	Ochrony granic.	Tylko reklamy.	Tylko gospodarki rolnej i leśnej.

		dokonywanych na potrzeby?				
436	PL010-0601	W FIR Warszawa, w przestrzeni powietrznej kontrolowanej warstwa przejściowa może mieć grubość:	Większą od zera.	Nie mniej niż 150 m.	Nie mniej niż 300 m.	Większą od zera, lecz nie większą niż 150 m.
437	PL010-0602	W jakiej formie Rada Ministrów może wprowadzić zakazy i ograniczenia w ruchu lotniczym?	W formie rozporządzenia.	W formie zarządzenia.	W formie publikacji w Dzienniku Urzędowym ULC.	W formie decyzji administracyjnej.
438	PL010-0603	Czy wydanie nowej licencji podlega opłacie lotniczej?	Zawsze tak.	Nie.	W zależności od decyzji Prezesa ULC .	Nie zawsze.
439	PL010-0604	Na jakiej podstawie działa zatwierdzona organizacja szkolenia?	Na podstawie certyfikatu wydanego przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.	Na podstawie certyfikatu wydanego przez EASA.	Na podstawie licencji EASA.	Na podstawie licencji EUROCONTROL.
440	PL010-0610	W planach lotu wysokość bezwzględną w setkach stóp oznacza się literą:	A.	M.	Z.	S.
441	PL010-0611	W przestrzeni klasy G lecą naprzeciw siebie samolot i śmigłowiec. Aby uniknąć zderzenia dowódcy tych	Skręcić w prawo.	Skręcić w lewo.	Samolot odejść w górę.	Śmigłowiec odejść w górę.

		statków powietrznych powinni:				
442	PL010-0612	W przestrzeni klasy G lecą naprzeciw siebie samolot i śmigłowiec. Aby uniknąć zderzenia dowódcy tych statków powietrznych powinni minąć się:	W odległości nieokreślonej - takiej, żeby nie zaistniało niebezpieczeństwo kolizji.	W odległości co najmniej 500 m.	Z różnicą wysokości co najmniej 150 m.	W odległości co najmniej 150 m i z różnicą wysokości co najmniej 500 m.
443	PL010-0613	W przestrzeni powietrznej nad wodami otwartymi Morza Bałtyckiego mogą być wyznaczane strefy:	Niebezpieczne.	Zakazane.	Ograniczone.	RCA.
444	PL010-0614	W przypadku akcji przechwytywania dowódca przechwytywanego statku powietrznego powinien włączyć kod transpondera:	7700.	7500.	7600.	7000.
445	PL010-0615	W przypadku bezprawnej ingerencji (HIJACK) pilot nastawia transponder w modzie „A” na kod:	7500.	7600.	7700.	7000.

446	PL010-0616	W przypadku negatywnego wyniku sprawdzenia umiejętności lotniczych dokonywanych w celu przedłużenia uprawnień lotniczych:	Prezes ULC zawiesza ważność uprawnienia .	EASA zabiera licencję w której jest wpisane uprawnienie.	Prezes ULC dokonuje wykreślenie członka personelu lotniczego z rejestru członków personelu lotniczego.	Minister Transportu zawiesza ważność uprawnienia.
447	PL010-0617	Kandydat, który nie zaliczy wszystkich sekcji kontroli umiejętności przed datą upływu ważności uprawnienia na klasę lub typ:	Nie może korzystać z tego uprawnienia do czasu zaliczenia kontroli umiejętności.	Powinien zwrócić licencję Prezesowi ULC .	Powinien zasięgnąć porady lotniczo-lekarskiej.	Powinien zwrócić licencję ministrowi właściwemu do spraw transportu .
448	PL010-0624	W przypadku stwierdzenia utraty łączności radiowej (RADIOCOM FAILURE) pilot nastawia transponder w modzie „A” na kod:	7600.	7500.	7700.	7000.
449	PL010-0625	W stanie bezpośredniego zagrożenia (EMERGENCY) pilot nastawia transponder w modzie „A” na kod:	7700.	7600.	7500.	7000.

450	PL010-0626	W stosunku do jakich obywateli można stosować polską ustawę karną, w przypadku popełnienia za granicą przestępstwa lub wykroczenia przeciwko przepisom o locie i manewrowaniu statku powietrznego?	Do obywateli polskich i cudzoziemców.	Tylko do obywateli polskich.	Tylko do cudzoziemców.	Tylko do obywateli polskich jeżeli wyrażą na to zgodę.
451	PL010-0627	W strefie kontrolowanej lotniska objętej klasą C dowódca statku powietrznego wykonującego lot VFR jest odpowiedzialny za separację z innymi statkami powietrznymi wykonującymi lot:	VFR.	IFR.	VFR - specjalny.	IFR w warunkach VMC.
452	PL010-0628	Warstwa przejściowa (Transition Layer) jest to:	Przestrzeń powietrzna zawarta między wysokością przejściową a poziomem przejściowym.	Przestrzeń powietrzna zawarta między wysokością przejściową a poziomem lotniska	Przestrzeń powietrzna zawarta między wysokością przejściową a średnim poziomem morza.	Przestrzeń powietrzna zawarta między poziomem przejściowym a średnim poziomem morza.

				lub progu drogi startowej.		
453	PL010-0629	Według prawa jakiego państwa ocenia się roszczenia o wynagrodzenie szkód wyrządzonych w związku z użytkowaniem statku powietrznego osobom i w mieniu znajdującym się poza statkiem powietrznym, jeżeli zainteresowane strony i statek powietrzny, mają tę samą przynależność państwową?	Według prawa państwa przynależności zainteresowanych stron i statku powietrznego, bez względu na miejsce zdarzenia, chyba że strony skorzystają z możliwości wyboru innego prawa.	Według prawa państwa, na którego obszarze zdarzenie nastąpiło.	Według prawa państwa, w którym miał lądować dany statek powietrzny.	Według prawa państwa, z którego startował dany statek powietrzny.
454	PL010-0630	Według prawa jakiego państwa ocenia się roszczenia o szkody powstałe w razie zderzenia statków powietrznych, jeżeli statki powietrzne, mają tę samą przynależność państwową?	Według prawa państwa przynależności statków powietrznych, bez względu na miejsce zdarzenia, chyba że strony skorzystają z możliwości wyboru innego prawa.	Według prawa państwa, na którego obszarze zdarzenie nastąpiło.	Według prawa państwa, którego sąd rozpoznaje spór.	Według prawa państwa, z którego startował statek powietrzny nie ponoszący winy za zderzenie.

455	PL010-0631	Według prawa jakiego państwa ocenia się roszczenia o wynagrodzenie za pomoc udzieloną przez statek powietrzny, jeżeli zainteresowana strona i statek powietrzny, mają tę samą przynależność państwową?	Według prawa państwa przynależności statków powietrznych, bez względu na miejsce zdarzenia, chyba że strony skorzystają z możliwości wyboru innego prawa.	Według prawa państwa, na którego obszarze zdarzenie nastąpiło.	Według prawa państwa, w którym miał lądować dany statek powietrzny.	Według prawa państwa, z którego startował dany statek powietrzny.
456	PL010-0633	Wykonując lot VFR w FIR WARSZAWA, nie mając przydzielonego indywidualnego kodu SSR, wlatując w przestrzeń powietrzną, gdzie na potrzeby służby kontroli ruchu lotniczego wykorzystywany jest radar wtórny, pilot powinien włączyć transponder ustawiając go w modzie A na kod:	7000.	2000.	7500.	Każdy inny dowolny kod w modzie A.
457	PL010-0637	Wysokość przejściowa jest to:	Wysokość, na i poniżej której pozycja statku	Wysokość, na której pilot przestawia	Wysokość, na której pilot przestawia	Wysokość, powyżej której wszystkich

			powietrznego w płaszczyźnie pionowej określana jest jako wysokość względna lub bezwzględna.	wysokościomierz z QNH na STD.	wysokościomierz ze STD na QNH.	obowiązuje nastawienie wysokościomierzy.
458	PL010-0638	Wysokość przejściowa w FIR EPWW w przestrzeni klasy G została ustalona na 6500 ft (2000 m) AMSL. Wysokość ta jest to:	Wysokość, na i poniżej której pozycja statku powietrznego w płaszczyźnie pionowej określana jest jako wysokość bezwzględna.	Wysokość bezwzględna, na której pilot przestawia wysokościomierz ze STD na QNH.	Wysokość względna, na której pilot przestawia wysokościomierz z QNH na STD.	Wysokość, powyżej której wszystkich obowiązuje nastawienie wysokościomierzy na STD.
459	PL010-0639	Z jakich części składa się szkolenie lotnicze do uzyskania licencji lub uprawnienia lotniczego?	Szkolenie teoretyczne i praktyczne.	Tylko szkolenie teoretyczne.	Tylko szkolenie praktyczne.	Tylko szkolenie językowe.
460	PL010-0640	Z jakich części składa się szkolenie lotnicze?	Szkolenie teoretyczne i praktyczne.	Tylko szkolenie teoretyczne.	Tylko szkolenie językowe .	Tylko szkolenie praktyczne.
461	PL010-1337	Jeżeli nie podano inaczej w zezwoleniu kontroli ruchu lotniczego i jeżeli będzie zachowana minimalna wysokość nad gęstą zabudową miast lub osiedli lub zgromadzeniem	wysokości bezwzględnej 600 m	wysokości bezwzględnej 1250 m	wysokości bezwzględnej 1450 m	wysokości bezwzględnej 1550 m

		osób na otwartym powietrzu, lot VFR w FIR Warszawa w przestrzeni klasy C przelot poziomy może się odbyć na				
462	PL010-1531	Płyta postojowa znajduje się na:	Lotnisku lądowym.	Lądowisku.	Lotnisku lądowo-wodnym.	Lotnisku wodnym.
463	PL010-1532	Kto określa Akceptowalne Sposoby Spełnienia Wymagań (AMC)?	EASA.	EUROCONTROL.	ICAO.	ECAC.
464	PL010-1533	Loty nocne VFR nie mogą być wykonywane jeśli:	Pułap chmur wynosi mniej niż 450 m.	Pułap chmur wynosi mniej niż FL 150.	Pułap chmur wynosi mniej niż 195.	Pułap chmur wynosi mniej niż FL 200.
465	PL010-1534	Loty VFR nie mogą być wykonywane:	Powyżej FL 195.	Powyżej FL 150.	Powyżej 450 m.	Powyżej FL 200.
466	PL010-1535	Wyrażenie ogólne obejmujące odpowiednio służbę informacji powietrznej, służbę alarmową, służbę doradczą ruchu lotniczego, służbę kontroli ruchu lotniczego (służba kontroli obszaru, służba kontroli zbliżania lub służba kontroli lotniska) to:	Służba ruchu lotniczego.	Służba łączności, nawigacji i dozoru .	Służba meteorologiczna.	Służby informacji lotniczej .

467	PL010-1536	Oprócz służb łączności, nawigacji i dozorowania statkom powietrznym wykonującym loty w polskiej przestrzeni powietrznej zapewnia się:	Służby informacji powietrznej.	Służby nawigacji.	Służby dozorowania.	COM.
468	PL010-1537	Oprócz służb ruchu lotniczego statkom powietrznym wykonującym loty w polskiej przestrzeni powietrznej zapewnia się:	Służbę łączności, nawigacji i dozorowania.	APP.	TWR.	Służbę alarmową.
469	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.
470	PL010-1539	Orzeczenie lotniczo-lekarskie Klasy 2 wydane dla osoby w 30 roku życia posiada ważność:	60 miesięcy.	12 miesięcy.	24 miesiące.	6 miesięcy.

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

476	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.
477	PL010-1547	Co oznacza EASA?	Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego.	Zrzeszenie Władz Lotniczych.	Europejską Konferencję Lotnictwa Cywilnego.	Europejską Organizację do Spraw Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej .
478	PL010-1548	Licencja pilota lekkich statków powietrznych to:	LAPL.	BPL.	FNL.	FRL.
479	PL010-1549	Zaświadczenie o ukończeniu szkolenia teoretycznego wydane przez ATO zachowuje ważność przez:	12 miesięcy.	6 miesięcy.	10 miesięcy.	24 miesiące.
480	PL010-1550	Kto prowadzi rejestr podmiotów szkolących?	Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego.	Minister Infrastruktury.	Minister właściwy do spraw transportu.	Minister Komunikacji.
481	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 należy dany członek personelu lotniczego.	W trakcie rozmowy w AOC.
482	PL010-1552	W trakcie korzystania z uprawnień wynikających z	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.

		licencji pilot musi mieć przy sobie:				
483	PL010-1553	Meldunki o przylocie nadawane przez pilota dowódcę statku powietrznego zawierają następujące elementy informacji:	Znak rozpoznawczy statku powietrznego i lotnisko odlotu lub miejsce operacji lotniczej.	Warunki pogodowe podczas lotu.	Znak rozpoznawczy statku powietrznego.	Numer polisy ubezpieczeniowej statku powietrznego.
484	PL010-1554	Kto usuwa statki powietrzne z rejestru statków powietrznych?	Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego.	Minister Infrastruktury.	Minister właściwy do spraw transportu.	Minister Komunikacji.
485	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.
486	PL010-1556	Który Załącznik do Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym określa Służby ruchu lotniczego?	Załącznik 11.	Załącznik 2.	Załącznik 1.	Załącznik 12.

487	PL010-1557	Który Załącznik do Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym określa Licencjonowanie personelu?	Załącznik 1.	Załącznik 2.	Załącznik 11.	Załącznik 12.
488	PL010-1558	Który Załącznik do Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym określa Przepisy ruchu lotniczego?	Załącznik 2.	Załącznik 1.	Załącznik 11.	Załącznik 12.
489	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).
490	PL010-1560	Gdzie osoba ubiegająca się o licencję SPL, BPL lub PPL musi ukończyć szkolenie lotnicze?	W ATO.	W AHAC.	W CTO.	W POA.

491	PL010-1562	Przed odbyciem swojego pierwszego samodzielnego lotu uczeń-pilot musi mieć ukończone co najmniej?	16 lat w przypadku samolotów.	15 lat w przypadku samolotów.	14 lat w przypadku szybowców.	17 lat w przypadku samolotów.
492	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.
493	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.
494	PL010-1565	Uprawnienie do wykonywania lotów według wskazań przyrządów na trasie to:	EIR.	IFR.	VFR.	EIRT.
495	PL010-1566	Kandydat ubiegający się o uzyskanie licencji pilota turystycznego (PPL) powinien wykazać podczas egzaminu teoretycznego, że	Prawo lotnicze.	Prawo cywilne.	Prawo karne.	Prawo pracy.

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

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

		posiada wiedzę w zakresie przedmiotu:				
502	PL010-1573	Kandydat ubiegający się o uzyskanie licencji pilota turystycznego (PPL) powinien wykazać podczas egzaminu teoretycznego, że posiada wiedzę w zakresie przedmiotu:	Łączność.	Funkcje życiowe człowieka.	Trasa lotu.	Psychologia człowieka.
503	PL010-1574	Kandydat ubiegający się o uzyskanie licencji pilota turystycznego (PPL) nie musi wykazać podczas egzaminu teoretycznego, że posiada wiedzę w zakresie przedmiotu:	Psychologia człowieka.	Zasady lotu.	Procedury operacyjne.	Łączność.
504	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.

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

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

		wykonywane w przestrzeni klasy G nad lasami na wysokości względnej mniejszej niż:				
511	PL020-0003	Co mierzy prędkościomierz jako lotniczy przyrząd pokładowy:	prędkość lotu samolotu względem otaczających mas powietrza	ciśnienie lotniska	kurs samolotu	wysokość lotu
512	PL020-0004	Elementem pomiarowym (czułym) prędkościomierza jest:	różnicowa puszk membranowa	rurka Burdona	puszka aneroidowa	przepona gumowa
513	PL020-0005	Elementem pomiarowym (czułym) wysokościomierza jest:	puszka próżniowa aneroidowa	przepona gumowa	rurka Burdona	różnicowa puszk membranowa
514	PL020-0007	Jakie ciśnienia doprowadzone są do prędkościomierza:	statyczne i całkowite	dynamiczne i statyczne	dynamiczne i całkowite	całkowite
515	PL020-0008	Jakie ciśnienie doprowadzane jest do wysokościomierza:	statyczne	dynamiczne i statyczne	całkowite i dynamiczne	całkowite
516	PL020-0009	Jakie parametry odczytujemy z wysokościomierza:	ciśnienie lotniska i wysokość lotu	ciśnienie lotniska	wysokość lotu	wysokość lotniska

517	PL020-0010	Kadłub konstrukcji półskorupowej składa się:	Wręgi, podłużnice, pokrycie	Dźwigary, wręgi, pokrycie	Wręgi, podłużnice, dźwigary	Pokrycie, podłużnice, dźwigary
518	PL020-0011	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
519	PL020-0013	Kolor uchwytów i dźwigni w kabinie obsługiwanej przez pilota są:	Barwy poszczególnych dźwigni i uchwytów są znormalizowane w zależności od przeznaczenia dźwigni	Barwy są dowolne	Barwy ustala konstruktor danego samolotu	Kolor dźwigni nie ma znaczenia
520	PL020-0019	Radiostacja w czasie nadawania ma możliwość:	Samopodsłuchu.	Zmiany rodzaju modulacji.	Zmiany ilości kanałów.	Wybrania częstotliwości powyżej 137MHz.
521	PL020-0020	Radiostacje lotnicze pracują:	Systemem simpleks.	Systemem duplex.	Systemem ogólnym .	Inne.
522	PL020-0021	Układ „miękki“ sterowania mechanizmami sterowniczymi stanowi:	Linki stalowe i układ rolek	Popychacze połączone z amortyzatorami gumowymi oraz dźwignie	Linki stalowe i popychacze oraz rolki	Popychacze z układem rolek
523	PL020-0022	Układ „sztywny“ sterowania mechanizmami sterowniczymi stanowi:	Popychacze sztywne z układem dźwigni	Popychacze sztywne i linki z układem rolek	Popychacze sztywne i linki z układem dźwigni	Linki w sztywnych rurkach i układ dźwigni
524	PL020-0026	Co wskazuje amperomierz wychylony w prawo od zera:	prawidłową pracę prądnicę lub alternatora	prawidłową pracę prędkościomierza	prawidłową pracę sztucznego horyzontu	prawidłową pracę obrotomierz
525	PL020-0027	Agregaty silnikowe napędzane są	Od silnika poprzez skrzynkę napędów	Bezpośrednio od silnika	Od silnika poprzez reduktor główny	Od silników elektrycznych

526	PL020-0028	Alternator zbudowany jest z:	prądnicę prądu przemiennego z układem prostowniczym	przetwornicy trójfazowej	przetwornicy jednofazowej	prądnicę prądu stałego
527	PL020-0030	Blokada szumów (SQ) w radiostacji UKF służy do:	Wyeliminowania szumów w sygnale użytecznym. W skrajnym przypadku do wyłączenia toru odbiornika w radiostacji.	Ograniczenia poziomu nadawanego sygnału.	Regulacji poziomu odebranego sygnału.	Poprawienia modulacji sygnału.
528	PL020-0032	Ciśnienie oleju mierzone jest	Na wejściu do silnika	W pompie oleju	W regulatorze ciśnienia oleju	We wtryskiwaczu
529	PL020-0033	Co mierzy trójwskazówkowy kontroler parametrów silnika:	ciśnienie oleju, paliwa oraz temperaturę oleju	ciśnienie oleju i ciśnienie paliwa	ilość paliwa i temperaturę oleju	ilość i ciśnienie paliwa
530	PL020-0034	Co możemy odczytać z wysokościomierza:	wysokość lotu i ciśnienie lotniska	prędkość lotu	kurs lotu	przechylenie samolotu
531	PL020-0035	Co nazywamy pojemnością ogniwa:	ilość elektronów jaką można pobrać z ogniwa	ilość jonów	ilość ciepła	ilość cząsteczek
532	PL020-0037	Co nazywamy żyroskopem:	ciało obrotowe (wirnik) wirujące z dużą prędkością kątową dookoła osi symetrii, gdzie jeden z punktów ciała jest nieruchomy	prędkość lotu	wysokość lotu	kurs lotu
533	PL020-0038	Co określa busola magnetyczna:	kurs magnetyczny samolotu	prędkość lotu	prędkość kątową	ciśnienie lotniska
534	PL020-0041	Co stanowi nadajnik temperatury oleju w układzie trójwskazówkowym	drut oporowy	element magnetyczny	dioda	drut półprzewodnikowy

		o kontrolera parametrów silnika:				
535	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
536	PL020-0043	Co wskazuje przyrząd zwany wariometrem:	prędkość pionową samolotu tzn. prędkość wznoszenia i opadania	wysokość lotu	kurs geograficzny	kurs samolotu
537	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
538	PL020-0049	Dla zabezpieczenia łączności radiowej w statku powietrznym zainstalowane są:	Zazwyczaj dwie radiostacje UKF.	Cztery radiostacje UKF	Jedna Radiostacja UKF i jedna radiostacja KF	Jedna radiostacja fal średnich.
539	PL020-0051	Do czego przeznaczony jest manometr ciśnienia paliwa:	do pomiaru ciśnienia paliwa podanego do gaźnika	do pomiaru ciśnienia oleju smarującego silnik	do pomiaru temperatury cylindrów silnika	do pomiaru ciśnienia ładowania
540	PL020-0053	Do czego służy sztuczny horyzont:	do określenia położenia samolotu względem linii horyzontalnej oraz	do określania prędkości samolotu	do określania wysokości lotu samolotu	do określenia ciśnienia lotniska

			pochylenia i przechyłu samolotu			
541	PL020-0054	Do czego służy termometr temperatury cylindrów:	pomiaru temperatury cylindrów silnika	pomiaru ciśnienia oleju	pomiaru ciśnienia ładowania	pomiaru ciśnienia paliwa
542	PL020-0055	Do pracy radiokompasu potrzebna jest :	Antena stała i antena ramowa tzw. ramka.	Tylko antena stała.	Tylko antena ramowa.	Nie potrzebne są anteny.
543	PL020-0056	Do pracy radiowysokościomierza wykorzystano :	Zjawisko odbicia fal radiowych od powierzchni ziemi.	Modulację amplitudy.	Zjawisko interferencji.	Modulację fazy.
544	PL020-0057	Do prawidłowego spalania mieszanki w cylindrach niezbędna jest odpowiednia ilość	tlenu	wodoru	węgla	azotu
545	PL020-0064	Element tłumiący drgania silnika przekazywane na płatowiec zwany jest	lord	amortyzator	tłumik	Sworzeń tłumiący
546	PL020-0065	Elementem otwierającym bezpośrednio zawory jest	Dźwignia zaworowa	krzywka	trzonek	popychacz
547	PL020-0067	Elementem uszczelniającym współpracujący tłok i cylinder jest	Pierścień	uszczelka	simmering	Nie występuje
548	PL020-0068	Elementem utrzymującym	Sprężyna zaworowa	Trzonek zaworu	Krzywka rozrządu	Zamek zaworu

		zawory w położeniu zamkniętym jest				
549	PL020-0070	Ewentualne opiłki powstające w czasie pracy silnika można wykryć w	Filtrze oleju	Misce olejowej	Zbiorniku oleju	Pompie olejowej
550	PL020-0071	Gaźnik jest przeznaczony do	Przygotowania mieszanki palnej	Wtrysk paliwa do układu dolotowego	Wtrysk paliwa do cylindrów	Podgrzanie paliwa
551	PL020-0072	Gdzie pilot może znaleźć informacje dotyczące ograniczeń eksploatacyjnych silnika	Instrukcja Użytkownika Statku Powietrznego	Świadectwie Zdatości	Instrukcji Obsługi Statku Powietrznego	Książce Silnika
552	PL020-0073	Głównymi parametrami pracy silnika kontrolowanymi przez pilota są	Prędkość obrotowa Temperatura oleju Ciśnienie oleju Ciśnienie paliwa	Prędkość obrotowa Temperatura spalin Ciśnienie oleju Ciśnienie paliwa	Prędkość obrotowa Temperatura oleju Ciśnienie w instalacji hydraulicznej Ciśnienie paliwa	Prędkość obrotowa Temperatura paliwa Ciśnienie oleju Ciśnienie paliwa
553	PL020-0076	Ile kolorów mają światła pozycyjne:	3	2	4	1
554	PL020-0078	Ile stopni swobody ma sztuczny horyzont:	trzy	dwa	cztery	jeden
555	PL020-0079	Ile stopni swobody ma zakrętomierz:	dwa	trzy	cztery	jeden
556	PL020-0080	Ilość oleju w silniku kontrolowana jest zazwyczaj z wykorzystaniem	Miarki bagnetowej	Wskaźnika w kabinie	Zasady naczyń połączonych	Zdalnego pomiaru
557	PL020-0084	Jak nazywamy element	puszka próżniowa aneroidowa	różnicowa puszka membranowa	rurka Burdona	przepona gumowa

		pomiarowy (czuły) wysokościomierza:				
558	PL020-0087	Jaką energię przetwarzamy podczas ładowania akumulatora:	elektryczną w chemiczną	chemiczną w elektryczną	elektryczną w ciepłą	cieplą w chemiczną
559	PL020-0088	Jaką energię przetwarzamy podczas rozładowania akumulatora:	chemiczną w elektryczną	cieplą w chemiczną	elektryczną w ciepłą	elektryczną w chemiczną
560	PL020-0089	Jaką pozycję przyjmuje wskaźnik ślizgu zakrętomierza, kiedy informuje o zakręcie skoordynowanym:	kulka wskaźnika znajduje się w środkowym położeniu	kulka nie znajduje się w środkowym ani max. położeniu	kulka wskaźnika jest w max. skrajnym położeniu w kierunku przeciwnym do przechylenia	kulka wskaźnika jest w max. skrajnym położeniu w kierunku przechylenia
561	PL020-0092	Jaki przyrząd lotniczy przeznaczony jest do pomiaru prędkości kątowej zespołu napędowego:	obrotomierz	prędkościomierz	paliwomierz	wysokościomierz
562	PL020-0093	Jaki przyrząd lotniczy służy do odległościowego pomiaru paliwa w zbiornikach:	paliwomierz	obrotomierz	wariometr	manometr ciśnienia
563	PL020-0101	Jakie wskazania pokazuje	wartość napięcia w sieci	wartość prądu	wartość częstotliwości	wartość oporności

		woltomierz prądu stałego:				
564	PL020-0103	Jakość smarowania silnika kontrolowana jest poprzez pomiar	Temperatury i ciśnienia oleju	Temperatury głowic cylindrów	Prędkości obrotowej silnika	Ciśnienia ładowania
565	PL020-0104	Jednostkowe zużycie paliwa wyrażone jest w	g/kW h	g/h	g/kW	l/h
566	PL020-0105	Jednoznaczność namiaru w radiokompasie otrzymujemy:	Dzięki zastosowaniu anteny stałej i anteny ramowej co daje wypadkową charakterystykę odbioru kardiodę.	Dzięki dobraniu odpowiedniej częstotliwości.	Dzięki zastosowaniu odpowiedniej modulacji.	Dzięki otrzymaniu wypadkowej charakterystyki odbioru w postaci koła.
567	PL020-0107	Kadłub konstrukcji półskorupowej składa się z części:	Wręgi, podłużnice, pokrycie	Dźwigary, wręgi, pokrycie	Pokrycie, podłużnice, dźwigary	Wręgi, podłużnice, dźwigary
568	PL020-0108	Kadłub konstrukcji skorupowej składa się z części:	Wręgi i pokrycia	Wręgi, podłużnice, wypełniacz ulowy	Podłużnice, pokrycie, dźwigary	Podłużnice, wręgi, pokrycie
569	PL020-0109	Kiedy sprawdza się sprawność układu zapłonowego	W czasie próby silnika	Po wymianie oleju	W czasie lotu	Podczas przeglądu przedlotowego
570	PL020-0116	Mechanizm sterowania zaworami to	rozrząd	sterownik	rozdzielacz	regulator
571	PL020-0118	Moc silnika wraz ze wzrostem wysokości	maleje	Pozostaje bez zmian	rośnie	Rośnie a potem maleje
572	PL020-0119	Moc silnika wysokościowego	Rośnie do wysokości obliczeniowej a potem maleje	Maleje	Pozostaje bez zmian	rośnie

		wraz ze wzrostem wysokości				
573	PL020-0120	Moc tracona na pokonanie oporów mechanicznych wraz ze wzrostem temperatury oleju	Maleje, a potem rośnie	maleje	rośnie	Pozostaje bez zmian
574	PL020-0121	Moment zapłonu odniesiony do kąta obrotu wału silnika nazywamy kątem	Wyprzedzenia zapłonu	Opóźnienia zapłonu	Inicjacji zapłonu	zapłonu
575	PL020-0122	Na czym polega sprawdzenie pracy układu zapłonowego	określenie spadku prędkości obrotowej silnika dla każdego układu	Określenie maksymalnej prędkości obrotowej silnika dla każdego układu zapłonowego	Pomiar czasu przejścia silnika z obrotów biegu jałowego do maksymalnych	Pomiar wibracji silnika podczas pracy silnika na zakresie startowym
576	PL020-0123	Na jakie napięcie znamionowe buduje się prądnice prądu stałego lub alternatory:	28V lub 12 V	35V	10 V	40 V
577	PL020-0124	Nagły brak wskazań ciśnienia oleju (bez wzrostu temperatury oleju) jest zazwyczaj spowodowany	Uszkodzeniem układu pomiarowego	Uszkodzeniem akumulatora	Brakiem oleju	Uszkodzeniem chłodnicy oleju
578	PL020-0125	Najmniejsze natężenie ziemskiego pola magnetycznego jest na:	równiku magnetycznym	biegunie magnetycznym północnym	biegunie magnetycznym południowym	biegunie geograficznym

579	PL020-0127	Niezbędny wydatek powietrza chłodzącego zapewniany jest poprzez zastosowanie odpowiednio ukształtowanych owiewek cylindrów zwanych	deflektorami	sterownicami	dyszami	zasłonkami
580	PL020-0128	Obecność wody w paliwie jest	niedopuszczalna	Dopuszczalna w ilości ok.5 ml./l	Dopuszczalna w formie emulsji	Dopuszczalna w wysokich temperaturach
581	PL020-0132	Oddzielacze powietrza z oleju silnikowego ze względu na sposób ich działania dzielimy na	Statyczne i dynamiczne	Odśrodkowe i dynamiczne	Bezwładnościowe i statyczne	Z filtrem i bez filtra
582	PL020-0134	Odpowiednia kolejność pracy cylindrów ma na celu	Równomierne obciążenie wału korbowego	Równomierne smarowanie silnika	Zmniejszenie zużycia paliwa	Pełniejsze spalanie mieszanki
583	PL020-0135	Odpowiednia kolejność zapłonu ma na celu	Zmniejszenie pulsacji momentu obrotowego	Równomierne smarowanie silnika	Zmniejszenie zużycia paliwa	Pełniejsze spalanie mieszanki
584	PL020-0136	Ogrzewanie wlotu do gaźnika ma na celu	Zabezpieczenie przed oblodzeniem	Ogrzanie powietrza w kabinie	Podniesienie temperatury paliwa	Podgrzanie oleju przed uruchomieniem
585	PL020-0142	Opracowanie, zatwierdzenie, wprowadzanie zmian w Instrukcji	Opracowuje producent samolotu, zatwierdza Państwowy Nadzór Lotniczy	Opracowuje użytkownik samolotu a zatwierdza jego Służba Jakości	Opracowuje użytkownik samolotu, a zatwierdza	Opracowuje producent samolotu i zatwierdza jego służba jakości

		Użytkowanie w Locie:			państwowy nadzór lotniczy	
586	PL020-0143	Optymalna temperatura oleju w silniku to ([°]C)	90-100	30-40	50-70	140-160
587	PL020-0145	Panele z elementami kontrolnymi i sterującymi radiostacji umieszczone są:	W kokpicie.	W przedziałach elektronicznych.	W kabinie pasażerskiej.	W specjalnych lukach.
588	PL020-0146	Parametrami charakteryzującym rozwijaną aktualnie moc silnika z doładowaniem są	Prędkość obrotowa i ciśnienie ładowania	Prędkość obrotowa i ciśnienie paliwa	Ciśnienie ładowania i temperatura głowic	Ciśnienie ładowania i ciśnienie oleju
589	PL020-0147	Parametrem kryterialnym do oceny pracy silnikowej instalacji paliwowej jest	Ciśnienie paliwa	Zużycie paliwa	Ciśnienie oleju	Prędkość obrotowa
590	PL020-0149	Podaj kolejność cykli pracy silnika czterosuwowego	Ssanie Sprężanie Rozprężanie Wydech	Sprężanie Ssanie Rozprężanie Wydech	Ssanie Rozprężanie Wydech Sprężanie	Ssanie Sprężanie Rozprężanie Praca
591	PL020-0150	Podgrzewanie silnika gorącym powietrzem w okresie niskich temperatur ma na celu	Ułatwienie rozruchu	Zwiększenie lepkości oleju	Zwiększenie energii zapłonu	Ułatwienie tworzenia się mieszanki palnej

592	PL020-0151	Podstęp sygnałów z radiokompasu uzyskujemy:	Przez odpowiednie ustawienie przetłącznika na Audio Selektor Panel (z rosyjska SPU).	Przez specjalny wzmacniacz.	Przez przyciśnięcie przycisku radio.	Przez przyciśnięcie przycisku SPU.
593	PL020-0152	Podstawowym rodzajem pracy radiokompasu jest:	Pozycja ADF, z rosyjska Kompas.	Antena	Ramka.	WŁ.
594	PL020-0156	Pomocnicze pompy podające paliwo zazwyczaj napędzane są	elektrycznie	od silnika	ręcznie	eżektorowo
595	PL020-0157	Pompa olejowa napędzana jest	Od silnika	elektrycznie	eżektorowo	hydraulicznie
596	PL020-0158	Pompa wtryskowa jest przeznaczona do	Wtrysk paliwa do cylindrów lub układu dolotowego	Mieszanie paliwa i powietrza	Przygotowanie mieszanki palnej	Podanie paliwa do gaźnika
597	PL020-0159	Poziom oleju „między kreskami” na miarce bagnetowej oznacza	Prawidłową ilość oleju	Nieprawidłową ilość oleju	Należy dolać do górnej kreski	Należy obniżyć poziom oleju do dolnej kreski
598	PL020-0160	Pozycja SBYw transponderze służy do:	Przygotowania transpondera do pracy.	Uaktywnienia pracy transpondera.	Podawania wysokości lotu.	Identyfikacji .
599	PL020-0161	Praca odbiornika GPS oparta jest na:	Dobrze odpowiedniej ilości satelitów.	Wybraniu odpowiednich radiolatarni prowadzących.	Wykorzystaniu zjawiska Dopplera.	Wykorzystaniu zjawiska interferencji.
600	PL020-0163	Prądnicami prądu stałego, nazywamy maszyny elektryczne które służą do	mechaniczną w elektryczną	elektryczną w chemiczną	chemiczna w elektryczną	elektryczną w ciepłą

		przetwarzania energii:				
601	PL020-0167	Próbie iskrowników wykonuje się	W czasie przeglądu przedlotowego przed startem oraz zawsze kiedy uznamy to za konieczne	Przed każdym startem	W czasie lotu	W czasie przeglądu polotowego
602	PL020-0169	Przepustnica gaźnika sterowana jest przy pomocy	Dźwigni (ciągna) sterowania silnikiem	Regulatora prędkości obrotowej silnika	Regulatora skoku śmigła	Różnicy ciśnień
603	PL020-0170	Przy awarii prądnicy lub alternatora, na ile czasu powinno wystarczyć akumulatora do bezpiecznego lądowania:	0,5 h – 1 h	3 h – 4 h	5 h – 6 h	7 h – 8 h
604	PL020-0171	Przycisk IDENT w transponderze używany jest:	Na życzenie kontroli ruchu lotniczego.	W celu stabilizacji częstotliwości.	W celu wyłączenia.	W celu poprawienia propagacji.
605	PL020-0172	Przyczyną spalania stukowego jest	Za mała liczba oktanowa paliwa lub późny zapłon	Za duża liczba oktanowa paliwa	Za dużo oleju w paliwie	Za mała energia zapłonu
606	PL020-0173	Przydzielone pasmo częstotliwości w zakresie UKF dla łączności radiowej w lotnictwie cywilnym to:	118,00 – 136,975 MHz	105,00 – 131,00 MHz	95,00 – 101,00 MHz	76,00 – 98,00 MHz
607	PL020-0174	Radiokompas może pracować jako:	Radionamiernik dostarczający informacji o położeniu statku powietrznego względem radiolatarni naziemnej i	Krótkofalowy odbiornik radiowy.	Urządzenie do pomiaru odległości.	Wskaźnik wibracji.

			jako średniofalowy odbiornik radiowy,			
608	PL020-0175	Radiokompas posiada:	Dwie anteny	Trzy anteny.	Cztery anteny.	Nie posiada żadnej anteny.
609	PL020-0176	Radiokompas służy do:	Prowadzenia statku powietrznego według radiolatarni prowadzących.	Do nadawania sygnałów alarmowych.	Do prowadzenia łączności zewnętrznej.	Do prowadzenia łączności między członkami załogi.
610	PL020-0178	Radiostacja UKF zasilana jest :	Napięciem stałym.	Napięciem zmiennym 115V	Napięciem zmiennym 36V	Napięciem stałym i zmiennym.
611	PL020-0179	Radiostacje pokładowe UKF budowane są w następującym układzie:	Nadajnik i odbiornik są z sobą integralnie związane,	Nadajnik i odbiornik stanowią oddzielne zespoły.	Jest jeden odbiornik do kilku nadajników.	Jest jeden nadajnik do kilku odbiorników.
612	PL020-0180	Radiowysokościomierz informuje o zadanej wysokości za pomocą:	Sygnalizacji świetlnej i dźwiękowej.	Syreny.	Sygnału akustycznego 300Hz.	Brak informacji.
613	PL020-0181	Radiowysokościomierz małych wysokości służy do:	Określenia rzeczywistej wysokości lotu statku powietrznego nad powierzchnią ziemi.	Określenia dużych wysokości.	Wykrywania przeszkód terenowych.	Wykrywania wibracji.
614	PL020-0182	Radiowysokościomierz posiada możliwość :	Ustawienia zadanej wysokości.	Automatycznego odejścia na drugi krąg.	Automatycznego podejścia do lądowania.	Określenia warunków terenowych.
615	PL020-0186	Siła gazowa działająca na tłok zależy od	średnicy cylindra	Temperatury silnika	skoku tłoka	ilości zaworów
616	PL020-0191	Słuchawki i mikrofony załogi w większości statków powietrznych z	Przez skrzynki ASP.(Audio Selector Panel) z rosyjska SPU.	Słuchawki bezpośrednio do odbiornika.	Mikrofony bezpośrednio do nadajnika.	Różnie w zależności od egzemplarza samolotu.

		radiostacją połączono:				
617	PL020-0192	Spalanie stukowe w silniku powoduje	Zaburzenia pracy silnika	Wzrost mocy silnika	Zmniejszenie zużycia paliwa	Spadek temperatury silnika
618	PL020-0193	Sprawdzenie pracy transpondera na ziemi możemy wykonać za pomocą:	Wbudowanego układu samokontroli (Self-Test).	Generatora akustycznego.	Miernika uniwersalnego.	Specjalnej sondy.
619	PL020-0194	Sprężarki doładowujące to zazwyczaj sprężarki	odśrodkowe	osiowe	tłokowe	Osiowo-odśrodkowe
620	PL020-0195	Stan cieplny silnika kontrolowany jest poprzez pomiar	Temperatury głowic	Temperatury gazów wylotowych	Temperatury mieszanki palnej	Temperatury powietrza za sprężarką doładowującą
621	PL020-0196	Stan nadawania lub odbioru radiostacji uwarunkowany jest:	Uruchomieniem bądź nie przycisku N/O.(Na rosyjskim sprzęcie przy nadawaniu naciskamy przycisk radio)	Przyciśnięciem przycisku SGU.	Przyciśnięciem przycisku Test.	Wybraniem odpowiedniego kanału.
622	PL020-0201	Stosunek objętości całkowitej cylindra do objętości komory spalania nazywamy	Stopniem sprężania	sprężaniem	Współczynnikiem sprężu	Współczynnikiem nadciśnienia
623	PL020-0209	Temperatura głowic cylindrów mierzona jest	W gniazdach świec	Za zaworem wylotowym	Między głowicą, a tuleją cylindra	Między zaworem ,a głowicą
624	PL020-0210	Temperatura oleju mierzona jest	Na wyjściu z silnika	Na wejściu do silnika	W zbiorniku	Za pompą olejową
625	PL020-0212	Transponder służy do:	Identyfikacji statku powietrznego i podania	Prowadzenia dalekiej nawigacji.	Wykrywania frontów atmosferycznych.	Wykrywania wibracji.

			wysokości do kontroli ruchu.			
626	PL020-0213	Urządzenie oddzielające powietrze, pary oleju i spaliny z odprowadzanego oleju z silnika zwane jest	odpieniaczem	Filtrem	ekranem	odpowietrznik
627	PL020-0214	Urządzeniem wytwarzającym energię elektryczną zapłonu nazywamy	Iskrownikiem	generatorem	zapłonikiem	wytwornicą
628	PL020-0216	W celu sprawdzenia transpondera na ziemi należy:	Ustawić przełącznik rodzaju pracy w położenie TEST.	Ustawić przełącznik rodzaju pracy w położenie SBY.	Ustawić przełącznik rodzaju pracy w położenie OF.	Ustawić przełącznik rodzaju pracy w dowolnym położeniu.
629	PL020-0217	W celu ułatwienia pracy załodze zastosowano radiokompasy z możliwością :	Zapamiętania kilku częstotliwości.	Zastosowano bank danych.	Uproszczono metody obliczeń.	Zastosowano przeliczniki nawigacyjne.
630	PL020-0218	W jaki sposób utrzymujemy żądany kurs:	wykonując przechylenia pod kontrolą wskazań sztucznego horyzontu i wskaźnika kursu	utrzymując właściwy kąt natarcia	utrzymując stałą prędkość przyrządową	przez zmniejszenie prędkości lotu
631	PL020-0219	W jakich jednostkach mierzymy pojemność ogniwa:	w amperogodzinach	w amperach	w woltach	w godzinach
632	PL020-0220	W jakich warunkach obsługowych do	normalnych	połowych	specjalnych	wymuszonych

		zasilania wykorzystuje się lotniskowe źródło zasilania				
633	PL020-0222	W niskociśnieniowym silniku wtryskowym mieszanka wytwarzana jest w	Układzie dolotowym	cyindrach	gaźniku	Pompie wtryskowej
634	PL020-0223	W silniku chłodzonym powietrzem najbardziej uźebrowane są okolice	Zaworu wylotowego	Zaworu wlotowego	Dolna część cylindra	Miska olejowa
635	PL020-0224	W silniku chłodzonym powietrzem znaczna ilość ciepła odprowadzana jest także przez	Instalację olejową	Instalację paliwową	Instalację hydrauliczną	Płyn chłodzący
636	PL020-0225	W silniku gaźnikowym mieszanka palna wytwarzana jest poprzez	Rozpraszanie paliwa w strumieniu powietrza	Wtrysk paliwa do układu dolotowego	Bezpośredni wtrysk paliwa do cylindrów	Wtrysk paliwa przed gaźnikiem
637	PL020-0226	W wysokociśnieniowym silniku wtryskowym mieszanka wytwarzana jest w	cyindrach	gaźniku	Układzie dolotowym	Sprężarce doładowującej

638	PL020-0227	Wałek rozrządu sprzęgnięty jest bezpośrednio z	Wałem korbowym	Tarcza krzywkową	reduktorem	Regulatorem obrotów
639	PL020-0228	Wartość napięcia prądu przemiennego jednofazowego:	115V	200V	300V	30V
640	PL020-0229	Wartość napięcia prądu przemiennego trójfazowego:	3 x 36V	115V	250V	100V
641	PL020-0231	Właściwa praca Transpondera sygnalizowana jest:	Miganiem lampki kontrolnej.	Dzwonieniem dzwonka.	Uruchomieniem brzęczyka.	Sygnałem akustycznym 150Hz.
642	PL020-0232	Wskazania przyrządu żyroskopowego zwanego zakrętomierzem pokazuje:	kierunek oraz prędkość kątową zakrętu samolotu	wysokość lotu nad danym terenem	ciśnienie lotniska	kurs magnetyczny
643	PL020-0233	Wybieranie łączności między statkami powietrznymi, między służbami naziemnymi ,między członkami załogi oraz podstępach pomocy radionawigacyjnych dokonujemy przez :	Skrzynki połączeniowe ASP Audio Selektor Panel czyli z rosyjska SPU.	Skrzynki SGU.	Bezpośrednio z radiostacji.	Bezpośrednio z pomocy radionawigacyjnych.
644	PL020-0235	Z jakiego zapasowego źródła	akumulatora	prądnicę prądu przemiennego	przetwornicy	silnika

		zasilania gdy jest awaria prądnicy prądu stałego				
645	PL020-0236	Zabrania się włączać transponder z ustawionymi:	Kodami ratunkowymi.	Kodami zalecanymi dla IFR.	Kodami zalecanymi dla VFR.	Wszystkie odpowiedzi są poprawne
646	PL020-0237	Zadanie zmniejszenia sił tarcia i zużycia elementów silnika spełnia	Instalacja olejowa	Instalacja paliwowa	Chłodnica powietrzno-olejowa	Regulator ciśnienia oleju
647	PL020-0239	Zakres i uprawnienia wykonywania obsługi technicznych przez pilota przed wykonaniem lotu przez niego na danym statku powietrznym:	Może wykonywać obsługę techniczną łącznie z usuwaniem usterek, gdy posiada licencję mechanika obsługi	Pilot może wykonywać obsługę techniczną liniową w zakresie dopuszczenia samolotu do lotu z prawem usuwania niesprawności, gdy posiada odpowiednie uprawnienia jako załącznik do licencji	Może wykonywać obsługę techniczną liniową, gdy posiada licencję pilota z uprawnieniami dowódcy	Nie ma prawa wykonywać żadnych obsługi na samolocie, na którym ma wykonać lot
648	PL020-0240	Zakres pracy radiowysokościomierzy to:	0-1200m	15-350m.	50-450m	Powyżej 2000m.
649	PL020-0241	Zakrętomiernik jako przyrząd żyroskopowy charakteryzuje się tym że:	mierzy prędkość precesji przechylenia	ma oś główną poziomą	mierzy odchylenie kierunku linii magnetycznych od płaszczyzny horyzontu	mierzy ciśnienie lotniska
650	PL020-0242	Zapłon mieszanki w silniku	Sprężaniem i rozprężaniem	Rozprężaniem i wydechem	Ssaniem i sprężaniem	Wydechem i ssaniem

		czterosuwowym następuje między				
651	PL020-0243	Zasadnicza pompa podająca paliwo jest napędzana	Od silnika	elektrycznie	eżektorowo	przeptywowo
652	PL020-0244	Zasobnik hydrauliczny (hydroakumulator) przeznaczony jest:	Służy jako układ wspomagający zasadniczą instalację hydrauliczną przy spadku w niej ciśnienia.	Jako zasadnicze źródło zasilania instalacji hydraulicznej.	Jako zasadnicze źródło zasilania instalacji hydraulicznej hamulcowej.	Jako wzmacniacz hydrauliczny w układzie sterowania
653	PL020-0246	Zaznaczyć źródła prądu przemiennego:	prądnica prądu przemiennego lub przetwornica	akumulator	prądnica prądu stałego	silnik prądu stałego
654	PL020-0247	Zaznaczyć źródła prądu stałego:	prądnica prądu stałego lub alternator	przetwornica	prądnica prądu przemiennego	silnik prądu przemiennego
655	PL020-0248	Zbyt mały luz zaworowy może spowodować	Erozję i wypalenie zaworu	Złamanie trzonka zaworu	Wyciek oleju z cylindra	Nie ma znaczenia
656	PL020-0249	Ze wzrostem prędkości obrotowej silnika moment obrotowy	Rośnie, a potem maleje	rośnie	Pozostaje bez zmian	maleje
657	PL020-0250	Ze wzrostem stopnia sprężania stosowane paliwo powinno mieć	Większą liczbę oktanową	Mniejszą liczbę oktanową	Większą liczbę cetanową	Niższą temperaturę
658	PL020-0251	Zestaw urządzeń łączności składa się z:	Radiostacji UKF,ASP (Audio Selektor Panel z rosyjska SPU) oraz słuchawek i mikrofonów.	Radiostacji KF i SGU.	Radiostacji średniofalowej i mikrofonów.	Słuchawek i zespołów kontrolnych.
659	PL020-0252	Zjawisko kawitacji wpływa na pracę instalacji paliwowej	negatywnie	pozytywnie	Nie ma wpływu	Zależy od jakości paliwa

660	PL020-0253	Zjawisko oblodzenia gaźnika występuje zazwyczaj w warunkach dużej wilgotności i temp. otoczenia (?C).	-1do 12	-1 do 4	-1 do -4	Poniżej -4
661	PL020-0254	Zużycie jednostkowe paliwa w trakcie zubażania mieszanki	Maleje a potem rośnie	Pozostaje bez zmian	Rośnie a potem maleje	rośnie
662	PL021-0001	Od czego uzależnia się moc prądnicy zamontowanej na śmigłowcu?	od ilości energii elektrycznej potrzebnej dla danego typu śmigłowca	od prędkości śmigłowca	od ciśnienia lotniska i wysokości lotu	od przyrządów ciśnieniowych
663	PL021-0002	Żyromagnetyczna busola odległościowa jest przeznaczona do	określenia kursu żyromagnetycznego przy zmianie położenia śmigłowca wokół osi pionowej.	określenia kursu geograficznego.	prędkości lotu.	przechylenia śmigłowca.
664	PL021-0003	Ważność świadectwa zdatności do lotu śmigłowca	jest ograniczona do określonego terminu.	jest bez żadnych ograniczeń.	upływa, gdy zachodzi konieczność wymiany zespołu napędowego.	upływa, gdy wykonywane są techniczne czynności okresowe.
665	PL021-0004	Świadectwo zdatności do lotu śmigłowca	jest wydawane przez Techniczny Państwowy Nadzór Lotniczy.	jest wydawane przez uprawnioną bazę obsługową.	jest wydawane przez służby jakości użytkownika.	jest wydawane przez producenta śmigłowca.
666	PL021-0005	Odbiornik GPS pozwala na	podanie aktualnej pozycji śmigłowca.	określenia kąta natarcia.	wykrywanie frontów burzowych.	utrzymanie łączności.
667	PL021-0006	Odległość mierzona za pomocą	odległość wzdłuż linii nachylonej między	rzut prostopadły na ziemię linii między	odległość do wyliczenia według podanego wzoru.	odległość orientacyjna.

		radioodległościami erza to	śmigłowcem a radiolatarnią.	śmigłowcem a radiolatarnią.		
668	PL021-0007	Określając wysokość rzeczywistą uwzględnia się	wysokość lotu mierzona względem terenu, nad którym przelatuje śmigłowiec.	wysokość lotu mierzona względem dowolnie obranego miejsca.	wysokość lotu mierzona względem poziomu morza.	wysokość lotu mierzona w powietrzu.
669	PL021-0008	Oświetlenie zewnętrzne śmigłowca składa się z:	lampy antykolizyjnej, świełał pozycyjnych i reflektora.	lampek oświetlenia tablicy przyrządów.	lampki oświetlenia mapy.	lampek w kabinie pasażerskiej.
670	PL021-0009	Pokładowy dziennik techniczny	służy do: potwierdzenia wykonanych obsług technicznych do lotu i po locie, potwierdzenia przyjęcia przez załogę śmigłowca do lotu i zdania go po locie obsłudze technicznej, rejestracji czasu pracy śmigłowca, wpisywania niesprawności śmigłowca itp. Przeznaczony jest dla personelu technicznego i latającego.	służy personelowi technicznemu przy obsłudze technicznej liniowej.	służy personelowi latającemu do wpisywania powstałych niesprawności.	stanowi dokument do potwierdzenia wykonania obsług technicznych wyższego rzędu.
671	PL021-0010	Prądnicę prądu stałego instalowane na śmigłowcach zbudowane są jako	samowzbudne – bocznikowe.	szeregowe.	obcowzbudne.	dwustopniowe.
672	PL021-0011	Prędkość rzeczywistą określa się jako	prędkość lotu śmigłowca względem powietrza o parametrach panujących na wysokości lotu.	prędkość lotu śmigłowca względem ziemi.	prędkość kątową.	prędkość wskazywaną przez prędkościomierz.

673	PL021-0012	Ilu przewodowa jest instalacja prądu stałego na śmigłowcu?	jednoprzewodowa	trójprzewodowa	czteroprzewodowa	pięcioprzewodowa
674	PL021-0013	Instalacja przeciwpożarowa zabudowana jest głównie	w rejonach zbiorników paliwowych i w silnikach.	w kadłubach i kabinie.	tylko wewnątrz silników.	tylko w gondolach podwozia.
675	PL021-0014	Instrukcja użytkowania w locie	jest obowiązkowym dokumentem, który musi znajdować się na pokładzie śmigłowca do wykorzystania przez załogę w czasie całego lotu i dotyczy jego użytkowania.	służy personelowi technicznemu przy obsłudze śmigłowca.	zawiera czynności techniczne, obsługowe wykorzystywane przez załogę śmigłowca - pilota.	jest zbiorem procedur operacyjnych.
676	PL021-0015	Jaka jest wartość częstotliwości w sieci prądu przemiennego na śmigłowcu?	400 Hz.	50 Hz.	200 Hz.	600 Hz.
677	PL021-0016	Jaka powinna być minimalna wartość napięcia akumulatora na śmigłowcu, sprawdzanego pod obciążeniem?	24 V lub 12 V.	40 V.	15 V.	30 V.
678	PL021-0017	Jaki parametr mierzy prędkościomierz, będący lotniczym przyrządem pokładowym?	prędkość lotu śmigłowca względem otaczających mas powietrza	wysokość lotu względem terenu	prędkość kątową	kurs śmigłowca

679	PL021-0018	Jakie ciśnienie odbierane jest na śmigłowcu?	statyczne i całkowite	dynamiczne i statyczne	całkowite i dynamiczne	całkowite
680	PL021-0019	Jakie przyrządy przeznaczone są do określenia stanu pracy silnika lotniczego?	manometry, termometry i obrotomierz	prędkościomierz	wysokościomierz	busola lotnicza
681	PL021-0020	Czy rozlanie paliwa w rejonie śmigłowca wpływa na jego bezpieczeństwo?	Tak, należy przerwać wszelkie prace do czasu zneutralizowania zagrożenia przez kompetentne służby.	Można miejsce rozlania zasypać piaskiem i kontynuować pracę.	Nie wpływa to na bezpieczeństwo śmigłowca.	Należy zaczekać z pracami przy śmigłowcu do czasu odparowania paliwa.
682	PL021-0021	Czym zabezpieczane są obwody elektryczne na śmigłowcu?	bezpiecznikami	izolacją	przełącznikami	kablami
683	PL021-0022	Do czego służy rurka spiętrzeniowa na śmigłowcu?	Służy jako nadajnik ciśnienia całkowitego i statycznego.	Służy jako nadajnik ciśnienia całkowitego i dynamicznego.	Służy jako nadajnik ciśnienia statycznego.	Służy jako nadajnik ciśnienia dynamicznego i statycznego.
684	PL030-0001	Błąd barometryczny wysokościomierza pojawia się, gdy:	Ciśnienie na poziomie morza (Mean Sea Level) różni się od wartości 1013.25hPa.	Gradient zmiany gęstości jest inny niż standardowy.	Gradient zmiany ciśnienia jest inny niż ISA.	Wysokościomierz został nagrany (np.w świetle słonecznym) do wysokiej temperatury.
685	PL030-0002	Błąd temperaturowy wysokościomierza pojawia się, gdy:	Gradient zmiany temperatury jest inny niż standardowy – czyli warunki różnią się od tych zdefiniowanych	Gradient zmiany ciśnienia jest inny niż standardowy.	Wysokościomierz został nagrany (np.w świetle słonecznym) do wysokiej temperatury.	Ciśnienie npm (Mean Sea Level) różni się od wartości 1013.25hPa.

			Międzynarodową Atmosferą Wzorcową.			
686	PL030-0003	Ciężar elementu 55 kg, ramię 2.3 m. Moment = [kgm]	126.5	23.9	6957	0.0418
687	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 ³ / -6.5°C na 1000 m	15°C / 1013,25 mb / 1.225 kg/m ³ / 1.98°C na 1000m	0°C / 1.013 Bar / 1225 g/m ³ / 1.98°C na 1000 ft	15°C / 29.92 in.Hg / 1013 kg/m ³ / 1.98°C na 1000 ft.
688	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.
689	PL030-0010	Ważenie statku powietrznego (SP): odczyt na wadze pod przednim podwoziem 155 kg, odczyt – suma na głównym 320 kg. Odległość przód SP – przednie	1.88 m	2.92	3.2	1.68

		podwozie 0.8m, przód SP - główne 2.4 m. Jaka jest odległość przód SP – środek ciężkości?				
690	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
691	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)
692	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.

693	PL030-0059	Kierunek pasa 040°, wiatr 270 / 18 kt (ATIS). Jakiej są składowe wiatru:.	W ogon: 12 kt, boczna – z lewej 14 kt.	Czołowa: 12 kt, boczna – z prawej 14 kt.	Czołowa: 16 kt, boczna – z prawej 16 kt.	W ogon: 8 kt, boczna – z lewej 21 kt.
694	PL030-0060	Kierunek pasa 150°, wiatr 220 / 22 kt (ATIS). Jakiej są składowe wiatru:.	Czołowa: 8 kt, boczna – z prawej 21 kt.	Czołowa: 14 kt, boczna – z prawej 17 kt.	Czołowa: 4 kt, boczna – z prawej 22 kt.	W ogon: 8 kt, boczna – z lewej 21 kt.
695	PL030-0061	Kierunek pasa 200°, wiatr 080 / 13 kt (ATIS). Jakiej są składowe wiatru:.	W ogon: 7 kt, boczna – z lewej 11 kt.	Czołowa: 7 kt, boczna – z prawej 11 kt.	Czołowa: 4 kt, boczna – z prawej 12 kt.	W ogon: 8 kt, boczna – z lewej 12 kt.
696	PL030-0062	Kierunek pasa 220°, wiatr 160 / 26 kt (ATIS). Jakiej są składowe wiatru:.	Czołowa: 13 kt, boczna – z lewej 23 kt.	Czołowa: 14 kt, boczna – z prawej 17 kt.	Czołowa: 9 kt, boczna – z prawej 23 kt.	W ogon: 13 kt, boczna – z lewej 22 kt.
697	PL030-0063	Kierunek pasa 330°, wiatr 250 / 15 kt (ATIS). Jakiej są składowe wiatru:.	Czołowa: 3 kt, boczna – z lewej 15 kt.	Czołowa: 8 kt, boczna – z lewej 13 kt.	W ogon: 3 kt, boczna – z lewej 15 kt.	W ogon: 3 kt, boczna – z prawej 15 kt.
698	PL030-0064	Które, z podanych kombinacji warunków pogodowych panujących na lotnisku podczas startu, przyczynią się największego spadku osiągnięć samolotu:.	duża temperatura, duża wysokość gęstościowa, duża wilgotność.	mała temperatura, duża wysokość gęstościowa, mała wilgotność.	duża temperatura, mała wysokość gęstościowa, mała wilgotność.	mała temperatura, mała wysokość gęstościowa, mała wilgotność.
699	PL030-0065	Które, z podanych kombinacji warunków	duża wysokość gęstościowa i duża temperatura otoczenia.	silny wiatr czołowy.	słaby opad deszczu przy niskiej, ale dodatniej	niska temperatura otoczenia.

		pogodowych panujących na lotnisku podczas startu, przyczynią się największego spadku osiągnięć samolotu:.			temperaturze otoczenia.	
700	PL030-0066	Liczba Macha to stosunek:.	Prędkości TAS i lokalnej prędkości dźwięku.	Prędkości IAS i lokalnej prędkości dźwięku.	Prędkości IAS i prędkości dźwięku na danej wysokości odniesionej do ISA.	Prędkości TAS i prędkości dźwięku na poziomie morza.
701	PL030-0068	Maksymalna konstrukcyjna masa do lądowania (Maximum Structural Landing Mass) to:.	maksymalna masa do lądowania w normalnych okolicznościach.	maksymalna masa do lądowania - nieprzekraczalna - nawet w sytuacjach awaryjnych ze względu na pewność zniszczenia konstrukcji.	maksymalna masa do lądowania w sytuacjach awaryjnych (1.3 razy większa od normalnej masy do lądowania).	maksymalna masa do startu i do lądowania w sytuacjach awaryjnych (1.3 razy większa od normalnej masy do lądowania).
702	PL030-0072	Mała wysokość gęstościowa oznacza, że:.	Gęstość powietrza jest duża – czyli osiągi samolotu będą lepsze niż w przypadku dużej wysokości gęstościowej.	Gęstość powietrza jest duża – czyli osiągi samolotu będą dużo gorsze niż w przypadku dużej wysokości gęstościowej.	Gęstość powietrza jest mała, co powoduje spadek osiągnięć samolotu w porównaniu do przypadku dużej wysokości gęstościowej.	Gęstość powietrza jest duża, co powoduje spadek osiągnięć samolotu w porównaniu do przypadku dużej wysokości gęstościowej.
703	PL030-0080	Odnosnie wpływu oblodzenia na osiągi statków powietrznych prawdą jest, że:.	Nawet drobne zanieczyszczenie typu „papier ścierny” powierzchni nośnych może mieć niebezpieczny wpływ na osiągi.	Lód na górnej powierzchni skrzydeł /łopat wirników jest mniej niebezpieczny niż na dolnej.	Głównym czynnikiem wpływającym na osiągi statków powietrznych jest masa osadzającego się na nich lodu.	Aby na statku powietrznym pojawiło się oblodzenie mające wpływ na osiągi musi

						on poruszać się w chmurach.
704	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.
705	PL030-0087	Przeciążenie występujące w zakręcie (load factor) to:.	Całkowita siła nośna dzielona przez ciężar.	Ciężar dzielony przez siłę nośną.	Ciąg dzielony przez ciężar.	Ciężar dzielony przez ciąg.
706	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
707	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
708	PL040-0007	Akomodacja jest spowodowana:	zmianą kształtu soczewki	zmianami w rogówce	zmianami w ciele szklistym	zmianami na dnie oka
709	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	dobre przygotowanie merytoryczne i wysłuchiwanie rozmówcy w skupieniu	pełne nastawienie kontaktu na odbiorcę pozbawione elementów mojej aktywności, która mogłaby go zakłócić

710	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
711	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
712	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
713	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
714	PL040-0013	Alkohol spożywany przed lotem :	nawet w małej ilości upośledza zdolność wykonywania czynności złożonych i jakość wykonywania czynności pilota	nie upośledza zdolności wykonywania czynności złożonych i jakości wykonywania czynności pilota	nawet w małej ilości powoduje halucynacje	w małej ilości jest dopuszczalny bezpośrednio i w czasie lotu
715	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
716	PL040-0015	Asertywność relacjach międzyludzkich to:	zachowanie, w którym potrafimy wyrazić siebie z pełną wiarą we własne możliwości, nie	nastawienie na unikanie konfliktów i postawy uległe	stanowcza i władcza postawa w kontaktach z ludźmi	umiejętność instrumentalnego manipulowania ludźmi

			zachowując się biernie , uległe, czy manipulująco			
717	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 somniałkowego	najprostszy sposób wykonywania rutynowych czynności	wyćwiczone czynności poznawcze i ruchowe odbywające się z udziałem woli człowieka w sytuacji stresowej lecz objęte niepamięcią wsteczną
718	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
719	PL040-0020	Błąd orientacji w czynnościach pilota to:	niewłaściwy, niepełny lub zdeformowany odbiór informacji związanych z analizą warunków przebiegu lotu	brak zaangażowania możliwości analitycznych centralnego systemu nerwowego	zaniechanie analizy trasy lotu	nieuważna obserwacja przyrządów pokładowych
720	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 ₂ w przybliżeniu wynosi ok. 20% całkowitego ciśnienia atmosferycznego
721	PL040-0022	Ból zatok obocznych nosa z powodu uwężnienia 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

722	PL040-0023	Centralny układ nerwowy składa się z:	mózgowia i rdzenia kręgowego	tylko mózgu	tylko rdzenia kręgowego	narządów zmysłów
723	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
724	PL040-0025	Choroba dekompresyjna jest powodowana przez:	obniżenie ciśnienia otaczającego	wzrost ciśnienia otaczającego	niedobór azotu w powietrzu pęcherzykowym	spadek ciśnienia parcjalego tlenu
725	PL040-0028	Choroba powietrzna :	jest synonimem choroby lokomocyjnej w samolocie	jest wywołana brakiem powietrza	jest wywołana nadmiarem powietrza	jest spowodowana spadkiem ciśnienia atmosferycznego
726	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
727	PL040-0030	Choroba powietrzna jest to :	choroba spowodowana bodźcami płynącymi z błędników jako wyraz ich nadmiernego pobudzenia	choroba spowodowana niedoborem tlenu w otaczającej atmosferze	choroba wywołana obniżeniem ciśnienia w otaczającej atmosferze	choroba spowodowana przez powstające w ustroju /przy zmianie ciśnienia/ pęcherzyki azotu
728	PL040-0031	Choroba powietrzną jest reakcją organizmu na niewielkie zmienne przyspieszenie	podrażnienie błędnika /narządu przedsionkowego/	podrażnienie ślimaka /narządu słuchu /	narządu wzroku	niedotlenienie mózgu

		podczas lotu i jest zależna od :				
729	PL040-0032	Choroba wysokościowa jest:	związana z niedoborem tlenu	związana z powstaniem w ustroju pęcherzyków azotu / zmiany ciśnienia /	związana z zaburzeniami błędnika	synonim choroby dekompresyjnej
730	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
731	PL040-0035	Chwilowe osłabienie słuchu spowodowane jest przez:	wpływ różnicy ciśnień	wpływ przyśpieszenia	wpływ drgań statku powietrznego	wpływ różnicy temperatur
732	PL040-0036	Chwilowy, niedostateczny przepływ krwi przez mózg powoduje:	omdlenie	długotrwałą utratę przytomności	śmierć	mdłości
733	PL040-0038	Ciśnienie parcjalne tlenu O ₂ w przybliżeniu wynosi	ok. 20% całkowitego ciśnienia atmosferycznego	ok. 80% całkowitego ciśnienia atmosferycznego	ok. 4 % całkowitego ciśnienia atmosferycznego	ok.1% całkowitego ciśnienia atmosferycznego
734	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)
735	PL040-0040	Ciśnienie parcjalne tlenu w pęcherzyku płucnym w stosunku do	niższe	wyższe	takie samo	wyższe lub niższe zależności od temperatury powietrza

		ciśnienia parcjalego tlenu w powietrzu na danej wysokości jest:				
736	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
737	PL040-0042	Co oznacza pojęcie „stres lotu”?	ważny aspekt początkowego szkolenia lotniczego: ogół sytuacji występujących w warunkach rzeczywistego lotu związanych z napięciem emocjonalnym pilota oraz czynnikami działającymi ze strony środowiska: przyspieszenie, hałas, wibracje, różnice temperatury i ciśnienia	określenie stanu niepewności, niepokoju i lęku u początkującego pilota	określa stan obniżonego nastroju u pilota w sytuacji przemęczenia pracą	określa niechęć do podejmowania obowiązków pilotowania statku powietrznego ściśle związaną z zespołem wypalenia zawodowego
738	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
739	PL040-0044	Człowiek gorzej toleruje przeciążenia wzdłuż długiej osi ciała :	ujemne	dotądnie	toleruje je tak samo	nie toleruje prawie zupełnie ani jednych ani drugich

740	PL040-0045	Człowiek lepiej toleruje przeciążenia wzdłuż długiej osi ciała :	dodatnie	ujemne	toleruje je tak samo	nie toleruje prawie zupełnie ani jednych ani drugich
741	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 + /
742	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
743	PL040-0048	Czynny pilot podczas wizyty u lekarza, który proponuje mu leki przeciwdepresyjne, powinien:	skontaktować się z odpowiednim centrum medycyny lotniczej celem weryfikacji stanu zdrowia	zacząć je zażywać i latać dalej	nigdy ich nie zażywać	zażywać je w mniejszej dawce niż zalecane
744	PL040-0049	Czynny pilot podczas wizyty u lekarza, który proponuje mu leki recepturowe powinien:	poinformować go o wykonywanych czynnościach pilota, a w razie wątpliwości poprosić o kontakt ze specjalistą medycyny lotniczej	nie informować go o wykonywaniu czynności pilota, a jedynie przeczytać ulotkę leku	nie informować go o wykonywaniu czynności pilota, a jedynie ściśle przestrzegać zaleczonego dawkowania	odmówić przyjmowania ich całkowicie
745	PL040-0050	Czynny pilot podczas wizyty u lekarza, który proponuje mu leki	skontaktować się z odpowiednim centrum medycyny lotniczej celem weryfikacji stanu zdrowia	zacząć je zażywać i latać dalej	nigdy ich nie zażywać	zażywać je w mniejszej dawce niż zalecane

		uspokajające, powinien:				
746	PL040-0051	Czynny pilot, który stosuje leki działające na ośrodkowy układ nerwowy:	łamie prawo i naraża siebie i innych na niebezpieczeństwo	łamie prawo unijne, ale nie polskie	nie łamie prawa	nie łamie prawa o ile przyjmuje je według zaleceń psychiatry
747	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
748	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
749	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
750	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

751	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
752	PL040-0057	Do jakiej ostrości wzroku może pilot wykonywać loty bez szkielek korekcyjnych :	0,7	0,9	0,8	0,6
753	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
754	PL040-0060	Do przegrzania organizmu w warunkach wysokiej temperatury otoczenia predysponuje :	otyłość, zmniejszona podaż płynów	zwiększona podaż płynów i niska wilgotność otoczenia	zmniejszona aktywność ruchowa	niska wilgotność otoczenia
755	PL040-0062	Dolegliwości ze strony ucha środkowego występuje najczęściej podczas:	zniżania samolotu	startu	lotu poziomego	wznoszenia z dużą prędkością
756	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

757	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
758	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
759	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
760	PL040-0067	Fizjologiczna częstość oddechów na minutę u człowieka wynosi:	14-16	8-10	5-7	20-30
761	PL040-0068	Fizjologiczny proces utraty zdolności okomodacyjnych oka to :	starczowzroczność	skurcz okomodacji	krótkowzroczność	nadwzroczność
762	PL040-0069	Fotodysocjacja tlenu cząstkowego /O ₂ / w atmosferze prowadzi do :	powstania tlenu atomowego i ozonu	pochłaniania	ultrafioletowego promieniowania słońca	mieszania składników każdej części powietrza
763	PL040-0070	Funkcje integracyjne człowieka w	intelektualne, emocjonalno-	złożone procesy myślowe analizy i syntezy	antycypacji, czyli przewidywania biegu wydarzeń	decyzyjne w sytuacji wyboru – gdy występuje możliwość

		układzie sterowania pilot – statek powietrzny obejmują podstawowe procesy :	motywacyjne, orientacji i wykonawcze			pojawienia się więcej niż jednej reakcji w danym zadaniu
764	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
765	PL040-0072	Główną przyczyną upośledzenia słuchu w lotnictwie jest:	ultradźwięki, hałas	ultradźwięki, wysoka temperatura	światło, wibracja	obniżone ciśnienie, światło
766	PL040-0073	Hiperwentylację definiuje się jako:	wentylację z liczbą większą niż 30 na minutę	wentylacje objętościową oddechową większą niż 800 ml	uzyskanie saturacji większej niż 95%	uzyskanie stężenia dwutlenku węgla mniejszego niż 35 mm Hg
767	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
768	PL040-0075	Jaka jest najczęstsza	niedrożność dróg oddechowych	tamponada osierdzia	wstrząs krwotoczny	uraz kręgosłupa

		przyczyna pourazowej śmierci „do uniknięcia” u dorosłego pacjenta po doznanym urazie?				
769	PL040-0076	Jaka tkanka nerwowa jest najbardziej wrażliwa na niedotlenienie wysokościowe:	istota szara mózgu	istota biała mózgu	synapsy i neurony	rdzeń kręgowy
770	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
771	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
772	PL040-0079	Jakie jest najpoważniejsze wczesne powikłanie porażenia prądem elektrycznym:	zaburzenia rytmu serca	uraz kręgosłupa szyjnego	wstrząs hipowolemiczny	niewydolność nerek
773	PL040-0081	Jaskra to schorzenie powodujące :	wzmożone ciśnienie śródgałkowe	wzmożenie ciśnienia śródczaszkiowego	wyrównanie ciśnienia w uchu środkowym	bóle oczu przy zmianie ciśnienia atmosferycznego

774	PL040-0084	Komunikacja niewerbalna czyli tzw. „mowa ciała” to:	podlegająca kontroli komunikacja bezsłowna oparta na przekazie informacyjzawartych 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
775	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
776	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
777	PL040-0087	Konieczność reanimacji uszkodzonego (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 błąd	poszkodowany jest nieprzytomny

778	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)
779	PL040-0089	Krwawienie z tętnicy charakteryzuje się :	zazwyczaj większą intensywnością i wypływaniem jasnoczerwonej krwi zgodnie z falami tętna	zazwyczaj większą intensywnością i wypływaniem ciemnoczerwonej krwi	małą intensywnością i wypływaniem ciemnoczerwonej krwi	małą intensywnością niezależnie od zabarwienia krwi
780	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
781	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
782	PL040-0092	Które z poniższych jest najczęstszą przyczyną	niedotlenienie	uraz mózgu	stłuczenie serca	komorowe zaburzenia rytmu

		zatrzymania krążenia u pacjenta po doznanym urazie?				
783	PL040-0093	Które z uwarunkowań osobowościowych są najkorzystniejsze dla pozytywnego przebiegu szkolenia i pracy pilota:	ekstrawersja lub ambiwersja, wysoki stopień odporności emocjonalnej, wysokistopień ogólnych zdolności poznawczych	bardzo małe zapotrzebowanie na stymulację zewnętrzną, introwersja, dobry poziom funkcjonowania intelektualnego	dobra pamięć i koncentracja uwagi, osobowość dobrze funkcjonująca społecznie	osobowość introwertywna o dużej wrażliwości emocjonalnej z dobrymi umiejętnościami współpracy z ludźmi w zespole
784	PL040-0094	Który element lotu wiąże się z największym obciążeniem psychicznym dla pilota?	lądowanie	start	lot akrobacyjny	lot IFR
785	PL040-0095	Który odcinek kręgosłupa jest najbardziej narażony na obrażenia w wypadku samochodowym w przypadku uderzenia od tyłu?	szyjny	piersiowy	łędźwiowy	krzyżowo-ogonowy
786	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 kierunkukończyn dolnych	+Gydziałanie wzdłuż kręgosłupa w kierunkukończyn górnych

787	PL040-0097	Który z kierunków przelotu jest najbardziej niekorzystny z punktu widzenia chronobiologii:	zachód – wschód	północ – południe	wschód – zachód	południe – północ
788	PL040-0098	Latanie wkrótce po nurkowaniu jest niewskazane z powodu	zwiększonego narażenia na chorobę dekompresyjną	zwiększonego narażenia na niedotlenienie	zwiększonego narażenia na wystąpienie udaru ciepłego	zwiększonego narażeniem na wystąpienie złudzeń wzrokowych
789	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
790	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
791	PL040-0101	Leki uspokajające (anksjolityki) mogą być dopuszczone u pilotów :	nigdy	zawsze	jedynie w przypadku pilotów akrobacyjnych	jedynie w przypadku pilotów liniowych
792	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

793	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
794	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
795	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
796	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
797	PL040-0110	Model kolejnych faz psychologicznej reakcji na stres to:	mobilizacja – rozstrojenie – destrukcja	destrukcja – rozstrojenie – mobilizacja	rozstrojenie – destrukcja mobilizacja	rozstrojenie- stabilność emocjonalna – mobilizacja

798	PL040-0111	Na układ optyczny oka składają się :	rogówka, komora przednia, soczewka, ciało szkliste	rogówka, soczewka, nerw wzrokowy	rogówka, spojówka, siatkówka	twardówka, rogówka, soczewka
799	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
800	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
801	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
802	PL040-0116	Najbardziej uchwytym miernikiem napięcia psychicznego pilota jest:	częstość skurczów serca	spadek ciśnienia tętniczego krwi	spadek poziomu adrenaliny w surowicy krwi	zwężenie źrenic
803	PL040-0117	Najodpowiedniejszą z wymienionych poniżej metodą zapobiegania lotniczej chorobie	trening desensytyzacyjny	podawanie leków antycholinolinoalergicznych /Scopolamina/	podawanie leków antyhistaminowych /Meclizyna, Dimenhydrant/	zastosowanie nadciśnienia oddechowego

		lokomocyjnej u pilotów jest :				
804	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
805	PL040-0119	Najważniejszym i najbardziej złożonym systemem percepcyjnym człowieka jest:	wzrok	słuch	powonienie	analiza organoleptyczna
806	PL040-0120	Najważniejszym źródłem informacji pozwalającym na utrzymanie orientacji przestrzennej podczas lotu bez widzialności ziemi (IR) jest:	narząd wzroku	narząd słuchu i równowagi	mięśnie szkieletowej stawy	układ oddechowy
807	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

808	PL040-0122	Narkotyki z grupy kanabinoli to:	marihuana i haszysz	grzyby halucynogenne	pejotl	opium i heroina
809	PL040-0123	Narząd słuchu składa się:	z ucha zewnętrznego, środkowego i wewnętrznego	jedynie z ucha wewnętrznego	jedynie z ucha środkowego	jedynie z kanałów półkolistych
810	PL040-0124	Narządami związanymi z równowagą ciała człowieka są:	narząd wzroku, narząd przedsionkowy (błędnik) oraz mięśnie szkieletowe	narząd wzroku	narząd przedsionkowy /błędnik /	ucho środkowe
811	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)
812	PL040-0126	Neurotyczność to:	stała cecha osobowości charakteryzująca się dużą chwiejnością nastroju, drażliwością, pobudliwością, tendencją do intensywnej i długotrwałej przeżywania negatywnych emocji	stała cecha osobowości związana z zaniżoną samooceną	cecha ludzi powolnych, flegmatycznych, działających z rozwagą	określenie rodzaju wrodzonego typu temperamentu człowieka
813	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
814	PL040-0128	Niedotlenienie na dużej wysokości we wczesnej fazie może objawiać się:	nadmierną wesołością i brakiem koordynacji ruchów	utratą przytomności	agresją	zwolnioną częstością oddechu
815	PL040-0129	Niedotlenienie organizmu w	nerwowego	oddechowego	sercowo-naczyniowego	mięśniowo-szkieletowego

		pierwszej kolejności upośledza sprawność układu:				
816	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
817	PL040-0131	Niedrożny przewód słuchowy przy zmniejszaniu wysokości może oprócz bólu ucha powodować	zawroty głowy	ból zęba	ból oka	ból brzucha
818	PL040-0132	Niektóre leki sprzedawane bez recepty mogą być przeciwwskazane podczas wykonywania czynności pilota :	prawda	fałsz	prawda jedynie w przypadku pilotów liniowych	prawda jedynie w przypadku pilotów akrobacyjnych
819	PL040-0133	Nieżyt górnych dróg oddechowych /potocznie „katar”/ utrudnia:	wyrównywanie ciśnienia w uchu środkowym	dobrze widzenie	rozdzielanie barw	prawidłową koordynację ruchów
820	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

821	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
822	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
823	PL040-0138	Objawy niedotlenienia organizmu w warunkach obniżonego ciśnienia cząsteczkowego są nazywane:	głodem tlenowym	chorobą lokomocyjną	chorobą kesonową	tachykardią
824	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
825	PL040-0140	Objawy wzrokowe podczas narastania przeciążenia Gz + zależą od :	niedotlenienia ośrodkowego układu nerwowego	spadku wysycenia krwi tlenem	wzrostu CO2	spadku ciśnienia śródgałkowego

826	PL040-0141	Objawy zespołu odstawiennego (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
827	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
828	PL040-0143	Obwodowy układ nerwowy składa się z:	nerwów obwodowych czaszkowych i rdzeniowych	rdzenia kręgowego	mózgu	mózgu i rdzenia kręgowego
829	PL040-0145	Oddychanie wewnętrzne jest wymianą gazów pomiędzy krwią, a komórkami ustroju i polega na dyfuzji przez błonę komórkową :	tlenu /O ₂ / z krwi do komórki	dwutlenku węgla /CO ₂ / z krwi do komórki	procesem dyfuzji objęty jest tylko tlen /O ₂ /	procesem dyfuzji objęty jest tylko dwutlenek węgla /CO ₂ /
830	PL040-0146	Oddychanie zewnętrzne – wdech i wydech - polega na wymianie gazów pomiędzy atmosferą pęcherzyków płucnych, a ustrojem człowieka i polega na dyfuzji	tlenu /O ₂ / do krwi, a z krwi do atmosfery dwutlenku węgla /CO ₂ /	dwutlenku węgla /CO ₂ / do krwi, a z krwi do atmosfery tlenu /O ₂ /	dyfuzja dotyczy tylko tlenu /O ₂ /	dyfuzja dotyczy tylko dwutlenku węgla /CO ₂ /

		przez barierę pęcherzykowo – naczyniową:				
831	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
832	PL040-0148	Odporność na stres jest:	cechą osobowości, podlegającą modyfikacji	cechą nabytą we wczesnym dzieciństwie	cechą wrodzoną	efektem wysokiego poziomu motywacji
833	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
834	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
835	PL040-0151	Okres karencji w stosowaniu leków, wpływających na sprawność psychofizyczną pilota obejmuje czas:	od podania ostatniej dawki do podjęcia pracy w powietrzu	od pierwszego podania leku do momentu ustąpienia objawów chorobowych	od pierwszego podania leku do podania ostatniej dawki	od podania leku do jego pełnego wchłonięcia z przewodu pokarmowego
836	PL040-0152	Osobę, u której podejrzewamy złamanie kręgosłupa, oraz stwierdzamy zatrzymanie	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

		krążenia i oddechu własnego :				
837	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 zmianom w ciągu całego życia i nabywania doświadczeń
838	PL040-0154	Ostrość wzroku badamy przy pomocy:	tablic Snellena	testu barwnego Ishihara	lampy szczelinowej	wziernika okulistycznego /oftalmoskopu/
839	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
840	PL040-0156	Pamięć długotrwałą definiujemy jako:	magazyn wszystkich informacji zdobytych w czasie doświadczeń życiowych człowieka o nieograniczonej pojemności i czasie przechowywania	zdolność umysłu rozpoznawania zdarzeń, których się uprzednio doświadczyło	strukturę poznawczą związaną z myśleniem logicznym	połączenie pamięci wzrokowej, słuchowej i kinestetycznej
841	PL040-0157	Pamięć krótkotrwałą to:	pamięć operacyjna o ograniczonej pojemności i krótkim czasie przechowywania informacji	pamięć aktualizująca temat zagadnień w czasie rozmowy	kodowanie informacji tylko w zależności od bieżącego kontekstu	pamięć ikoniczna

842	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
843	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
844	PL040-0160	Pilot odniósł obrażenia łokcia. Podczas badania nasuwa się podejrzenie zwknięcia. Czuć i tętno na obwodzie – zachowane. Co należy zrobić na miejscu wypadku?	unieruchomić w szynie w pozycji maksymalnego komfortu	umieścić w szynie próżniowej	nastawić rękę, stosując wyciąg	wyprostować rękę , aż pacjent odczuje dyskomfort, następnie zastosować unieruchomienie szynowe
845	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
846	PL040-0162	Po kilkunastu sekundach	autokinezą	psychokinezą	oczopląsem	„kurzą ślepotą”

		obserwacji stacjonarnego światła na ciemnym tle powierzchni ziemi, pilot odnosi wrażenie jego poruszania. Złudzenie takie nazywamy:				
847	PL040-0163	Pod wpływem niedotlenienia wysokościowego następuje adaptacja do zmiany czynników środowiska :	tak	nie	zależy od indywidualnych możliwości organizmu	zależy od pojemności wyrzutowej serca
848	PL040-0164	Podaj prawidłową kolejność czynności na miejscu wypadku:1) kontrola tętna 2)kontrola oddechu 3)ocena bezpieczeństwa miejsca wypadku 4)unieruchamianie złamań 5)resuscytacja/sztuczny oddech 6)pośredni masaż serca/tamowanie krwawienia	3,2,1,6,5,4	2,3,4,5,6,1	6,1,2,3,4,5	4,1,2,5,3,6

849	PL040-0165	Podczas "nurkowania" samolotu, szybowca :	krew napływa do głowy	krew odpływa od głowy	krew napływa do kończyn dolnych	krew napływa do trzew (jamy brzusznej)
850	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
851	PL040-0167	Podczas pobytu na dużej wysokości rytm oddechowy płuc:	rośnie	maleje	utrzymuje się na stałym poziomie	na przemian rośnie i maleje
852	PL040-0168	Podczas ściągania drążka "na siebie":	krew odpływa od głowy	krew napływa do głowy	krew odpływa od kończyn dolnych	krew napływa do trzew (jamy brzusznej)
853	PL040-0169	Podczas wdechu i wydechu ciśnienie powietrza pęcherzykowatego jest sumą ciśnień parcjalnych wielu gazów takich jak : tlen, dwutlenek węgla i azot. Które z praw gazowych w sposób najlepszy opisuje to zjawisko :	prawo Daltona	prawo Henry'ego	prawo Boyle'a	żadne z nich
854	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

855	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
856	PL040-0174	Podczas wznoszenia się na dużą wysokość częstość skurczów serca:	rośnie	maleje	utrzymuje się na stałym poziomie	na przemian rośnie i maleje
857	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 przezwycięzenia zjawiska „bloku umysłowego”	redukcja rozwiązania złożonych problemów do prostszych cząstkowych operacji	głównie oparte na bieżącej analizie informacji zdrowotnych związanych z daną podjętą reakcją
858	PL040-0176	Podstawową funkcją narządów otolitowych jest :	pomiar przyspieszeń liniowych	pomiar prędkości liniowych	pomiar przyspieszeń kątowych	pomiar prędkości kątowych
859	PL040-0177	Podstawową funkcją ozonu w atmosferze jest:	filtrowanie szkodliwego promieniowania UV	filtrowanie szkodliwego promieniowania mikrofalowego	filtrowanie szkodliwego promieniowania widzialnego	filtrowanie szkodliwego promieniowania rentgenowskiego
860	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
861	PL040-0180	Podstawowymi procesami psychicznymi, które zapewniają	wrażenia, spostrzeżenia, wyobrażenia, procesy myślowe i decyzyjne	utworzenie wewnętrznej reprezentacji przestrzeni problemu zadaniowego	procesy widzenia stereoskopowego i dużej przerzutności uwagi	myślowe procesy konstruowania hipotez na podstawie ograniczenia faktów i testowanie ich

		pilotowi orientację są :				
862	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
863	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
864	PL040-0183	Poziom motywacji wpływa na sprawność wykonania danego zadania. Nieefektywność działania, błędy, problemy z koncentracją uwagi pojawiają się :	zawsze przy skrajnie wysokim lub skrajnie niskim poziomie motywacji	tylko przy zawyżonym poziomie motywacji	przy średnio intensywnym poziomie motywacji	nie ma reguły
865	PL040-0185	Pożądaną u pilotów styl radzenia sobie w sytuacjach stresowych w powietrzu to:	styl konfrontacyjny zorientowany na zadanie	styl konfrontacyjny zorientowany na osobę	styl unikowy zorientowany na emocje	radzenie sobie poprzez wsparcie społeczne
866	PL040-0186	Prawidłową pozycją ratownika przy masażu serca jest:	dłonie oparte nadgarstkami w 1/3 dolnej mostka, ręce – wyprostowane w łokciach	dłonie oparte palcami w połowie mostka, ręce wyprostowane w łokciach	dłonie oparte palcami w 1/3 dolnej mostka, ręce wyprostowane w łokciach	dłonie oparte nadgarstkami połowie mostka, ręce wyprostowane w łokciach

867	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
868	PL040-0189	Problematyka psychologii lotniczej najbliższa jest psychologii:	pracy	wychowawczej	społecznej	sportowej
869	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
870	PL040-0191	Promienie światła wpadają do wnętrza oka przez:	źrenicę	tęczówkę	siatkówkę	twardówkę
871	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
872	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
873	PL040-0194	Przed rozpoczęciem sztucznego oddychania należy:	udrożnić górne drogi oddechowe uszkodzowanego (usunąć wszystkie zanieczyszczenia	uderzyć uszkodzowanego w mostek	wykonać kilkanaście głębokich wdechów	wypić kieliszek silnego alkoholu dla dezynfekcji jamy ustnej

			z jamy ustnej, nosowej i gardła)			
874	PL040-0195	Przekrwione oczy, napady śmiechu lub płaczu, spowolnienie psychoruchowe MOŻE być objawem zażycia:	kannabinoli (marihuana, haszysz)	amfetaminy	kokainy	morfiny
875	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 przestać	rodzaj skupienia uwagi w którym odbierany przez zmysły materiał selekcjonują hipotezy percepcyjne
876	PL040-0197	Przez pojęcie „czynnika ludzkiego” w wypadkach lotniczych należy rozumieć (w znaczeniu szerokim):	nieadekwatne działanie pilota i osób odpowiedzialnych za organizację zabezpieczenia wykonywania lotów	awarię przyrządów pokładowych	zdarzenie losowe w powietrzu	utrata orientacji przestrzennej w chmurach
877	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
878	PL040-0199	Przy przekroczeniu optimum prędkości przetwarzania i	mogą wystąpić defekty w procesie orientacji człowieka w postaci	następuje pełna, optymalna adaptacja możliwości odbioru i	następuje zjawisko wizualizacji	następuje zawsze całkowite zahamowanie

		odbioru określonej ilości informacji przez człowieka	przepuszczania i zniekształcenia sygnałów, zmniejszenie zakresu ich rozróżniania i rozpoznawania	przetwarzania informacji u człowieka bez zakłóceń	podobnych zdarzeń z przeszłości	przebiegu procesów myślowych u człowieka
879	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
880	PL040-0201	Przy wystąpieniu bólu ucha przy zmniejszaniu wysokości należy:	wyrównać poziom lotu i spróbować manewrów udrażniających przewód słuchowy (ziewanie, przełykanie śliny, itp.)	szybko zmniejszając wysokość przełykać ślinę	szybko zmniejszać wysokość z zatrzymanym oddechem	niezależnie od wysokości nie robić nic czekając na ustąpienie dolegliwości
881	PL040-0202	Przy złamaniu kręgosłupa u uszkodzonego zawsze dochodzi do uszkodzenia rdzenia kręgowego stąd po urazie nie ma znaczenia w jakiej pozycji będzie on transportowany :	zdanie jest fałszywe i dlatego należy obchodzić się z takimi uszkodzonymi bardzo ostrożnie, ograniczyć ich poruszanie się i przenosić ich jedynie w pozycji poziomej	zdanie jest prawdziwe i dlatego takie osoby mogą być przenoszone w pozycji pionowej	zdanie jest prawdziwe i dlatego takie osoby mogą być przenoszone jedynie w pozycji poziomej	zdanie jest fałszywe, a uszkodzenie rdzenia kręgowego nie ma żadnego związku z uszkodzeniem kręgosłupa
882	PL040-0203	Przy znacznym przyspieszeniu podczas startu samolotu pilot ulega złudzeniu :	podnoszenia „nosa” samolotu w górę	opadania samolotu „nosem” w dół	rotacji bocznej	autorotacji

883	PL040-0204	Przyczyną dolegliwości w chorobie dekompresyjnej są pęcherzyki którego gazu :	azotu	tlenu	dwutlenku węgla	pary wodnej
884	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
885	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
886	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
887	PL040-0208	Przyjmowanie leków psychiatrycznych jest przeciwwskazaniem do wykonywania obowiązków pilota:	zawsze	nigdy	jedynie dla pilota zawodowego	jedynie dla skoczka spadochronowego
888	PL040-0209	Przyspieszenia wyzwalające przeciążenia o kierunku głowa –	+ Gz	- Gz	+Gy	- Gy

		kończyny dolne określone są jako:				
889	PL040-0210	Przyspieszenie ziemskie wynosi:	9,81 m/s ² i działa pionowo ku dołowi	9,81 m/s ² i działa pionowo ku górze	10,81 m/s ² i działa pionowo ku dołowi	10,81 m/s ² i działa pionowo ku górze
890	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
891	PL040-0212	Psychologiczne procesy orientacji pilota lecącego na małych wysokościach są :	złożone, odbywają się w deficycie czasu przy konieczności dużej przerzutności uwagi w celu odbioru informacji z punktów orientacyjnych znajdujących się na ziemi oraz wskazań przyrządów kontrolnych	głównie są to skoordynowane korekcyjne czynności motoryczne angażujące podstawowe rodzaje ruchów w działaniu pilota: pozycyjne, ciągłe, seryjne	zmniejsza się zakres koniecznej świadomej kontroli lotu i angażowania procesów orientacyjnych, pilot bazuje na zautomatyzowaniu czynności i nawykach lotniczych	skupione wyłącznie na odbiorze informacji spoza kabiny, sprowadzone do umiejętności kontroli wzrokowej w obserwacji punktów orientacyjnych na ziemi
892	PL040-0213	Punkt na siatkówce, w którym nerw wzrokowy opuszcza gałkę oczną:	nie odbiera wrażeń wzrokowych, tworząc w obszarze widzenia strefę nieobserwowaną (tzw. plamkę ślepa)	stanowi obszar 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
893	PL040-0214	Rozproszenie uwagi oznacza:	niezdolność do skupienia się na bodźcach zewnętrznych istotnych	tyczasowy brak umiejętności	przedłużony czas przetwarzania informacji	brak umiejętności selekcji informacji ze

			dla zadań wynikających z bieżącej sytuacji	organizacji informacji w jednolitą całość		strony środowiska zewnętrznego
894	PL040-0215	Rozumowanie dedukcyjne to:	wyprowadzanie wniosków z przesłanek za pomocą reguł logicznych	proces ukierunkowany na cel myślenia realistycznego	proces ułatwiający subiektywne oszacowanie prawdopodobieństw a zajścia zdarzeń	myślenie autystyczne
895	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
896	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
897	PL040-0218	Ruch ciała człowieka w przestrzeni w głównej mierze odbierają:	trzy przewody półkoliste błędnika	dwa przewody półkoliste błędnika	jeden przewód półkolisty błędnika	ślimak

898	PL040-0219	Siatkówka	jest najbardziej wewnętrzną, światłowrażliwą błoną oka	jest najbardziej zewnętrzną błoną oka	jest innym określeniem soczewki	nie występuje w gałce ocznej
899	PL040-0220	Specyficzna metoda oceny stosowanaw psychologii to :	ocena testowa	wywiad	metoda statystyczna	metoda opisu
900	PL040-0221	Spostrzeganie głębi to:	spozstrzeganie obiektów w przestrzeni trójwymiarowej wymagające interpretacji odległości między podmiotem a spostrzeganym obiektem	spozstrzeganie ograniczonego wycinka szerszego świata wizualnego rozciągającego się we wszystkie strony niewidocznego otoczenia	umiejętność szczegółowej obserwacji obiektów położonych w dużej odległości	umiejętność oceny względnych odległości między obiektami obserwowanymi gdy człowiek porusza się w nieruchomym otoczeniu
901	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
902	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
903	PL040-0224	Stosowanie narkotyków poza okresami	jest zabronione gdyż powoduje długotrwałe skutki dla zdrowia pilota	jest dozwolone	jest obojętne dla jakości wykonywania czynności lotniczych	jest dozwolone u pilotów

		aktywności lotniczej:				turystycznych i szybowników
904	PL040-0225	Strefa krytyczna dla pilota oddychającego bez aparatu tlenowego wynosi:	6-7 tys. m	3-4 tys. m	4-5 tys. m	8-9 tys. m
905	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
906	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
907	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
908	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
909	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
910	PL040-0231	Stwierdzenie, że wymiana gazowa w pęcherzykach płucnych jest możliwa dopóki ciśnienie parcjalne	prawdziwe i ma znaczenie dla pilotów	prawdziwe ale nie ma znaczenia dla pilotów	fałszywe	nieistotne dla pilota

		tlenu (pO ₂) w powietrzu pęcherzykowym jest wyższe niż ciśnienie parcjale tlenu we krwi jest:				
911	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
912	PL040-0233	Szerszy niż zwykle pas startowy :	powoduje u pilota lądującego na nim złudzenie, że samolot znajduje się niżej niż w rzeczywistości	powoduje u pilota lądującego na nim złudzenie, że samolot znajduje się wyżej niż w rzeczywistości	powoduje u pilota lądującego na nim złudzenie, że samolot znajduje się na wysokości rzeczywistej	nie ma wpływu na postrzeganie odległości od ziemi
913	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
914	PL040-0237	Tak zwany poziom szkodliwy	około 90 dB	około 45 dB	około 72 dB	około 80 dB

		oddziaływania hałasu na narząd słuchu wynosi:				
915	PL040-0238	Toksyczność tlenku węgla / CO / wynika :	z większego powinowactwa do hemoglobiny niż tlen	z mniejszego powinowactwa do hemoglobiny niż tlen	z uszkodzenia układu białokrwinkowego krwi	z uszkodzenia płytek krwi
916	PL040-0239	Tolerancja na przeciążenia może być obniżona przez:	niedotlenienie, hiperwentylację, hipoglikemię (obniżone stężenie cukru we krwi)	niedotlenienie, hiperglikemię (podwyższone stężenie cukru we krwi)	tylko hiperwentylację	tylko niedotlenienie
917	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
918	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
919	PL040-0243	Trwałe zaburzenie widzenia barw, może być :	wrodzona	po usunięciu soczewki	po przeszczepieniu rogówki	po zapaleniu tęczówki
920	PL040-0245	U człowieka najsilniejszym „dawcą czasu” /synchronizatorem rytmów okołodobowych/ jest :	naprzemienność nocy i dnia	intensywność iluminacji	czynnik socjalny	dobowe wahania temperatury zewnętrznej otoczenia

921	PL040-0246	U podstaw selekcji psychologicznej leży założenie, że:	wszyscy ludzie mogaw sobie wykształcić te same umiejętności , ale w różnym czasie	ludzie nie mają jednakowej motywacji do pracy	ludzie są zróżnicowani pod względem zdolności ogólnych i specjalnych	wszyscy ludzie są równi pod względem inteligencji
922	PL040-0247	Uczeń – pilot w porównaniu z pilotem doświadczonym :	potrzebuje więcej czasu na odebranie i przetworzenie informacji, uwzględnia większe ilości danych by poprawnie zorientować się w funkcjonowaniu obiektu sterowania	przetwarzanie informacji jest podobne pod względem jakościowym	potrzebuje mniej czasu na odebranie i przetworzenie informacji z racji szybkiego przetwarzania informacji niepełnej nie obciążony nadmiarem doświadczeń	nie koncentruje się na informacjach pochodzących z wskazań przyrządów określających parametry lotu
923	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
924	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
925	PL040-0250	Uczucie silnego bólu głowy sprawiający wrażenie rozsadzania głowy jest spowodowany przez :	przeciążenie ujemne /Gz -/	spadek temperatury	hałas	przeciążenie dodatnie / Gz+ /

926	PL040-0251	Udział czynnika ludzkiego w wypadkach lotniczych określa się na około :	90%	60%	30%	45%
927	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
928	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
929	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
930	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
931	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
932	PL040-0257	Układ przedsionkowy / błędnik błoniasty /	orientację ciała w przestrzeni	odbieranie bodźców dźwiękowych	prawidłowe napięcie mięśni	rozpoznawanie zapachów

		w uchu wewnętrznym umożliwia człowiekowi:				
933	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
934	PL040-0260	Uraz ciśnieniowy ucha zwany barotraumą spowodowany jest:	brakiem możliwości wyrównania ciśnień –jama bębnekowa – atmosfera	niedotlenieniem wysokościowym	obniżeniem ciśnienia atmosferycznego	spadkiem temperatury powietrza
935	PL040-0261	Uraz nerwu wzrokowego powoduje:	ślepotę	zapadnięcie gałki ocznej	zapalenie brzegów powiek	zapalenie gruczołu łzowego
936	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
937	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
938	PL040-0264	Uwagę dowolną człowieka charakteryzuje:	typ podzielności, trwałość, zakres, przerzutność, wybiórczość	trwałość i stopień intensywności skupienia uwagi	różne cechy związane z daną sytuacją psychologiczną,	liczba elementów, które człowiek jest w stanie zauważyć

				mierzony w jednostce czasu	motywacją osobowością	
939	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
940	PL040-0266	W czasie lotu na dużą wysokość ciśnienie krwi:	rośnie	maleje	utrzymuje się na stałym poziomie	zmienia się cyklicznie
941	PL040-0268	W krótkowzroczności promienie po przejściu przez ośrodki optyczne załamują się :	przed siatkówką	na siatkówce	za siatkówką	na rogówce
942	PL040-0269	W którym narządzie działanie alkoholu etylowego utrzymuje się najdłużej?	w narządzie równowagi	w sercu	w wątrobie	w płucach
943	PL040-0270	W lotach nocnych niedotlenienie jest szczególnie niebezpieczne z powodu	większej wrażliwości na niedotlenienie komórek czułych na niewielką ilość światła	większej wrażliwości mózgu na niedotlenienie w nocy	mniejszej wrażliwości mózgu na niedotlenienie w nocy	większej wrażliwości na niedotlenienie komórek rozpoznających kolory
944	PL040-0271	W przypadku gdy uszkodzony ma zachowane własne tętno ale nie oddycha	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

		samodzielnie od dłuższego czasu:				
945	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
946	PL040-0273	W przypadku kiedy pilot nie jest w stanie stwierdzić czy objawy których doświadcza spowodowane są niedotlenieniem czy hiperwentylacją powinien:	niezależnie od przyczyny założyć maskę z tlenem i zwolnić tempo oddychania	przyspieszyć tempo oddychania	zwolnić tempo oddychania	założyć maskę tlenową i przyspieszyć tempo oddychania
947	PL040-0274	W przypadku podejrzenia u uszkodzonego złamania kręgosłupa należy:	przenosić uszkodzonego jedynie na noszach lub poziomo przy udziale większej liczby ratowników i w miarę możliwości założyć uszkodzonymu kołnierz Shantza	przenosić uszkodzonego wygodnie niezależnie od pozycji, gdyż zasadnicze uszkodzenia już się dokonały	przenosić uszkodzonego jedynie w pozycji pionowej, ale z założonym kołnierzem Schantza	nie przenosić uszkodzonego nawet w przypadku zagrożenia np. pożarem
948	PL040-0275	W przypadku podejrzenia u nieprzytomnego złamania kręgosłupa w	pozostawić go pod nadzorem na miejscu do przyjazdu wyspecjalizowanych ratowników medycznych	pozostawić go pod nadzorem na miejscu do czasu odzyskania przytomności, a	położyć na twardym podłożu	reanimować zachowaniem szczególnych środków ostrożności

		bezpiecznym otoczeniu zachowanym własnym oddechem i tętnem, należy:		następnie wynieść z miejsca wypadku		
949	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
950	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
951	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

952	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
953	PL040-0280	W przypadku wystąpienia nagłego bólu zęba podczas lotu należy:	obniżyć pułap	zwiększać powoli wysokość lotu	zwiększać szybko wysokość lotu	przełykać ślinę
954	PL040-0281	W przypadku wystąpienia objawów niedotlenienia należy w pierwszej kolejności:	rozpocząć oddychanie czystym tlenem z aparatu tlenowego oraz zwolnić częstość oddechów	oddychać szybciej	zamknąć oczy i spróbować się zrelaksować	podwyższyć pułap lotu
955	PL040-0282	W przypadku występowania przeciążeń dodatnich wzdłuż długiej osi ciała:	krew znacznie silniej odpływa od głowy	krew znacznie silniej napływa do głowy	krew nie zmienia siły napływu do głowy	występują silne zaburzenia oddychania
956	PL040-0283	W przypadku występowania przeciążeń ujemnych działających wzdłuż osi długiej ciała:	krew znacznie silniej napływa do głowy	krew znacznie silniej odpływa od głowy	krew nie zmienia siły napływu do głowy	występują silne wrażenia słuchowe
957	PL040-0284	W przypadku zatrucia drogą	poszkodowany jest nieprzytomny lub	od zatrucia minęła więcej niż 1 godzina	poszkodowany jest przytomny lub	poszkodowany jest przytomny lub

		pokarmową nie wolno prowokować wymiotów jeżeli:	nastąpiło spożycie substancji żrących		nastąpiło zatrucie substancja stałą	nastąpiło zatrucie substancja płynną
958	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
959	PL040-0286	W przypadku, kiedy uszkodzony z podejrzeniem złamania kręgosłupa nie oddycha i nie wyczuwamy u niego tętna należy:	stosować sztuczne oddychanie i pośredni masaż serca	stosować sztuczne oddychanie, ale nie masować serca	nie reanimować go wcale	nie przenosić
960	PL040-0289	W skrócie ze stałą prędkości kątową samolotu wykonywanie przez pilota ruchów głową w płaszczyźnie innej niż płaszczyzna skrętu może spowodować :	silne wrażenie wirowania, skrętu i przyspieszania zwane złudzeniem Coriolisa	silny ból głowy	zatkanie uszu	silny ból zęba
961	PL040-0290	W utrzymaniu prawidłowej postawy ciała i sprawnej orientacji w przestrzeni,	błądźnik	narząd słuchu	narząd wzroku	zmysł dotyku

		nadrzędna rolę odgrywa :				
962	PL040-0292	W wypadku, w którym poszkodowanych zostało więcej osób, w pierwszej kolejności należy udzielić pomocy :	najciężej poszkodowanym	najlżej poszkodowanym	najbliższym znajdującym się przy ratowniku	osobom ze zwichnięciami
963	PL040-0293	W wypadku, w którym poszkodowanych zostało więcej osób, w pierwszej kolejności należy udzielić pomocy :	osobom z zatrzymanym krążeniem i oddechem	osobom ze złamaniami	osobom ze zwichnięciami	osobom przytomnym
964	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
965	PL040-0296	Ważne cechy dobrego nadawcy to:	panowanie nad emocjami, nie przerywanie, dostosowanie słownictwa do rozmówcy, rekapitulowanie, parafrazowanie wypowiedzi interlokutora	wyraźna artykulacja, dobra dykcja, bogate słownictwo, talent oratorski	kultura osobista, bogate zainteresowania, biegłość w argumentacji	umiejętność przeforsowania swojego punktu widzenia w rozmowie
966	PL040-0297	Węższy niż zwykle pas startowy :	powoduje u pilota lądującego na nim złudzenie, że samolot znajduje się wyżej niż w rzeczywistości	powoduje u pilota lądującego na nim złudzenie, że samolot znajduje się niżej niż w rzeczywistości	powoduje u pilota lądującego na nim złudzenie, że samolot znajduje się na	nie ma wpływu na postrzeganie odległości od ziemi

					wysokości rzeczywistej	
967	PL040-0298	Widzenie stereoskopowe to:	zdolność widzenia przestrzennego	dwojenie obrazu	awitaminoza	pogorszenie widzenia
968	PL040-0299	Wnikanie tlenku węgla do ustroju odbywa się głównie poprzez:	układ oddechowy	przewód pokarmowy	skórę i błony śluzowe	układ moczowy
969	PL040-0300	Wpływ lotów z przekraczaniem stref czasowych przejawia się w układzie nerwowym głównie jako:	desynchronizacja snu i czuwania	zaburzenia temperatury ciała	napadowe zasypianie w ciągu dnia	bóle głowy i bezsenność
970	PL040-0302	Wrażliwość reakcji człowieka na bodźce jest:	uwarunkowana indywidualnymi wrodzonymi progami percepcyjnymi	zmienna i nieograniczona	sztywno określona przez siłę bodźca	silnie uwarunkowana sytuacyjnie
971	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
972	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

973	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
974	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
975	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
976	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
977	PL040-0309	Wymiana gazowa u człowieka odbywa się w:	pęcherzykach płucnych	oskrzelach	krtani	tętnicach

978	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
979	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
980	PL040-0312	Wysokość powyżej której nie wolno latać bez sprawnej aparatury tlenowej na pokładzie wynosi :	4 tys. m.	3 tys. m.	5 tys. m.	6 tys. m.
981	PL040-0313	Wystąpienie nagłego bólu ucha podczas zniżania może być spowodowane:	niedrożną trąbką słuchową	drożną trąbką słuchową	przebitą błoną bębenkową	niedrożnym przewodem słuchowym zewnętrznym
982	PL040-0314	Wystąpienie nagłego bólu ucha przy zniżaniu:	może być spowodowane nierównym ciśnieniem w uchu środkowym i jamie nosowo-gardłowej	nie ma związku z wyrównywaniem ciśnienia w uchu środkowym i jamie nosowo-gardłowej	jest bezpośrednio związane z zapaleniem ucha środkowego	jest związane z chorobami nerwu słuchowego
983	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
984	PL040-0317	Z ilu jam składa się serce?	4	3	2	5

985	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
986	PL040-0319	Zaczerwienienie skóry, obrzęk, uczucie pieczenia i pęcherze są objawami oparzenia stopnia :	II	I	III	IV
987	PL040-0320	Zaćmą nazywamy schorzenie powodujące:	zmętnienie soczewki	zamglenie rogówki	męty w ciele szklistym	zmiany zwyrodnieniowe na dnie oka
988	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
989	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
990	PL040-0323	Zażycie marihuany lub haszyszu powoduje:	podniesienie nastroju, zaburzenia koncentracji i uwagi, osłabienie pamięci oraz orientacji, obniżenie	zubożenie emocjonalne, stępienie, sztywność, spływanie uczuć,	nie ma charakterystycznych objawów zewnętrznych	po niekontrolowanej euforii i pobudzenia: zanik woli i chęci działania,

			krytycyzmu, lęk i urojenia prześladowcze, poszerzenie źrenic i zaczerwienienie spojówek	zachowania aspołeczne, unikanie kontaktów z ludźmi, nieuzasadniona wrogość, poczucie małej wartości		krótkotrwała depresja połączona z lękami i bezsennością
991	PL040-0324	Zażywanie leków, które mają wpływ na przebieg procesów myślowych jest w lotnictwie:	zawsze zabronione	zawsze dozwolone	zabronione jedynie u pilotów liniowych	dozwolone jedynie u pilotów akrobacyjnych
992	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 jedności
993	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
994	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 ₂	zmniejsza się procentowa zawartość tlenu

995	PL040-0328	Zespół stresu pourazowego to:	zespół opóźnionych reakcji stresowych w postaci dolegliwości natury psychicznej nawracających wielokrotnie nawet po upływie długiego czasu, związanych z ekspozycją na zdarzenie szczególnie przerażające lub katastroficzne	określenie rozdrażnienia typu neurastenicznego polegającego na zwiększonej pobudliwości na bodźce zmysłowe /światło, hałas, dotyk/ odbierane z subiektywnym poczuciem dyskomfortu lub bólu	określenie fazy rekonwalescencji w terapii chorób psychicznych po ustąpieniu objawów ostrych danego schorzenia	określenie zespołu objawów związanych z brakiem poczucia kontroli nad jedzeniem w chwilach smutku i przygnębienia
996	PL040-0329	Zez to :	wada układu mięśniowego oczu	zaburzenie pracy mięśni rzęskowych	kręcz karku	zwichnięcie soczewki
997	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
998	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
999	PL040-0332	Złamanie kończyny dolnej może być doraźnie zaopatrzone przy użyciu bandażu i np.:	deski, parasolki lub narty unieruchamiając dwa sąsiednie stawy	właściwie umocowanych plastrów w miejscu złamania	bandażowania okolicy złamania	jałowej gazy
1000	PL040-0333	Złudzenia	są nieprawidłowymi odwzorowaniami rzeczywistości powstającymi w wyniku fizjologicznych, lub	nie występują w lotnictwie	nie występują poniżej 2000 m	są prawidłowymi odwzorowaniami nieprawidłowych zachowań w rzeczywistości

			patologicznych procesów w mózgu			
1001	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
1002	PL040-0335	Złudzenia somatograwitacyjne spowodowane są głównie działaniem :	przyspieszeń liniowych na narządy otolitowe	przyspieszeń liniowych na kanały półkoliste	przyspieszeń kątowych na narządy otolitowe	przyspieszeń kątowych na kanały półkoliste
1003	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
1004	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
1005	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
1006	PL040-0339	Zmęczenie wzroku pilota w lotach dziennych na małej wysokości wynika z :	konieczności stałego przenoszenia wzroku z szybko przesuających się obiektów naziemnych na przyrządy pokładowe	niepełnej adaptacji	ubytków w polu widzenia	małej prędkości kątowej
1007	PL040-0340	Zmiana ciśnienia atmosferycznego między otoczeniem	trąbkę słuchową Eustachiusza	kanały półkoliste	młoteczek i kowadełko	ślimak

		a uchem środkowym wyrównywane jest przez:				
1008	PL040-0341	Znacznie rozszerzone źrenice oraz pobudzenie psychoruchowe MOGĄ być objawem zażycia:	amfetaminy	kannabinoli (marihuana, haszysz)	morfiny	heroiny
1009	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
1010	PL050-0003	Burze występują głównie na frontach:	Chłodnych II rodzaju	Chłodnych I rodzaju	Ciepłych	Okluzji ciepłej
1011	PL050-0007	Chmury Ac lub Sc Castellanus występujące o poranku zapowiadają:	Popołudniowe burze	Opady ciągłe w godzinach wieczornych	Pogodę bez opadów	Nocne mgły
1012	PL050-0008	Chmury Ci unc zapowiadają:	Zbliżanie frontu ciepłego	Zbliżanie frontu chłodnego	Ładną pogodę	Pogodę burzową
1013	PL050-0010	Chmury Cs zapowiadają zbliżanie:	Frontu ciepłego	Frontu chłodnego I rodzaju	Frontu chłodnego II rodzaju	Słonecznej pogody
1014	PL050-0011	Chmury Cu są znaką występowania równowagi:	Chwiejnej	Stałej	Obojętnej	Nieustalanej

1015	PL050-0012	Chmury Cu zaliczamy do:	Grupy chmur o budowie pionowej	Piętra średniego	Piętra wysokiego	Piętra niskiego
1016	PL050-0013	Chmury o budowie warstwowej to:	St, Cs	Ci, Cc	Sc, Ac	Cu, Cb
1017	PL050-0014	Chmury pięknej pogody to:	Cu hum	St fra	Cb	Cs
1018	PL050-0015	Chmury piętra średniego to:	Ac, As	Cc, Ci	St, Sc	Cb, Cu
1019	PL050-0016	Chmury St fra są to chmury:	Postrzępione	Soczewkowate	Wypiętrzone	Ładnej pogody
1020	PL050-0017	Chmury warstwowe to:	Ns As	Cu Ci	Sc Ac	Cb Cu
1021	PL050-0018	Chwilowy wzrost prędkości wiatru występuje przy przechodzeniu chmur:	Cb	Ci	St	Sc
1022	PL050-0019	Ciśnienie na wysokości 1,5 km wynosi około:	850 hPa	1050 hPa	700 hPa	500 hPa
1023	PL050-0020	Ciśnienie przed frontem ciepłym:	Spada	Rośnie	Nie zmienia się	Wykazuje nieregularny wzrost
1024	PL050-0022	Ciśnienie w warstwie przyziemnej zmienia się o 1 hPa przy zmianie wysokości o:	około 8 m	100 m	20m	2m
1025	PL050-0023	Ciśnienie wraz z wysokością:	Maleje o około 1 hPa/8 m	Maleje o 1 hPa/100 m	Nie zmienia się	Maleje liniowo
1026	PL050-0025	Ciśnienie za frontem chłodnym:	Rośnie	Spada	Nie zmienia się	Maleje nieregularnie

1027	PL050-0026	Cu hum to chmura:	Pięknej pogody	Wypiętrzona	Średnio rozbudowana	Postrzępiona
1028	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
1029	PL050-0028	Długotrwała jest mgła:	Adwekcyjna	Radiacyjna	Konwekcyjna	Z wyparowania
1030	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
1031	PL050-0032	Front ciepły przemieszcza się z prędkością:	20 – 40 km/h	10 – 15 km/h	5 – 10 km/h	40 – 45 km/h
1032	PL050-0033	Front okluzji powstaje:	Z połączenia frontu chłodnego z ciepłym	Z rozmycia frontu ciepłego	Z rozmycia frontu chłodnego	Ze zbliżania wyżu do niżu
1033	PL050-0034	Gdy temperatura powietrza obniża się do temperatury punktu rosy to:	Widzialność zmniejsza się	Widzialność nie zmienia się	Widzialność rośnie	Pogoda się poprawia
1034	PL050-0035	Inwersja z osiadania powstaje w:	Wyżach	Niżach	Zatokach niżowych	Siodłach barycznych
1035	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
1036	PL050-0037	Izobary to linie jednakowego ciśnienia na poziomie:	Morza	Ziemi	1km	2 m

1037	PL050-0039	Izobary to linie łączące punkty o jednakowym:	Ciśnieniu zredukowanym do średniego poziomu morza	Ciśnieniu na poziomie ziemi	Spadku ciśnienia	Wzroście ciśnienia
1038	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
1039	PL050-0043	Mgła adwekcyjna powstaje:	Przy napływie ciepłego powietrza	Przy napływie chłodnego powietrza	Wskutek wypromieniowania ciepła	Przy napływie powietrza kontynentalnego
1040	PL050-0045	Mgła powstaje w wyniku:	Kondensacji pary wodnej	Wzrostu zapylenia	Wzrostu zmętnienia	Zadymienie
1041	PL050-0046	Mgła radiacyjna powstaje:	W godzinach nocnych	Przed południem	Po południu	W dowolnej porze doby
1042	PL050-0048	Mgły w niżu powstają:	Po przejściu frontu ciepłego	Przed frontem ciepłym	Po przejściu frontu chłodnego	Nie powstają
1043	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
1044	PL050-0050	Na wysokości około 1,5 km ciśnienie wynosi:	850 hPa	700 hPa	500 hPa	925 hPa
1045	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
1046	PL050-0053	Najbardziej gwałtowne zmiany pogody występują:	Przy przechodzeniu frontu chłodnego II rodzaju	Przy przechodzeniu klina wyżowego	W siodłach barycznych	Przy przechodzeniu frontu ciepłego
1047	PL050-0054	Najdłużej utrzymuje się mgła:	Adwekcyjna	Radiacyjna	Z wyparowania	Wieczorna
1048	PL050-0055	Najgroźniejsze oblodzenie	0°C do - 10°C	- 10°C do - 20°C	0°C do +10°C	- 20°C do - 40°C

		występuje w chmurach przy temperaturze:				
1049	PL050-0056	Najgroźniejsze oblodzenie występuje w chmurach:	Cb, Ns	St, Sc	Ac, Cc	Ci, Cs
1050	PL050-0057	Najniższa warstwa atmosfery to:	Troposfera	Stratosfera	Tropopauza	Stratopauza
1051	PL050-0059	Najniższe podstawy ma chmura:	St	Cu	Sc	As
1052	PL050-0063	Najwięcej mgieł występuje:	Późną jesienią i podczas ciepłej zimy	Wiosną	Latem	Podczas mroźnej zimy
1053	PL050-0064	Największa turbulencja występuje:	Podczas przechodzenia frontu chłodnego II rodzaju	Po przejściu frontu chłodnego I rodzaju	Przed frontem ciepłym	Po ustąpieniu mgły
1054	PL050-0065	Nocna inwersja przyziemna temperatury powstaje z powodu:	Wypromieniowania ciepła z podłoża	Wyparowania	Napływu chłodnego powietrza	Napływu ciepłego powietrza
1055	PL050-0067	O mgle mówimy, gdy widzialność jest mniejsza od:	1000 m	100 m	500 m	3000 m
1056	PL050-0068	Okluzja o charakterze frontu chłodnego występuje w Polsce głównie w:	Ciepłej porze roku	Chłodnej porze roku	W pierwszym kwartale roku	Wiosną
1057	PL050-0069	Opady gradu występują z chmur:	Cb	Ns	St	Ac
1058	PL050-0071	Opady marznące powodują	Gołoledzi	Szronu	Rosy	Mokrej nawierzchni

		powstanie na powierzchni ziemi:				
1059	PL050-0072	Opady mżawki występują z chmur:	St	Ns	Cs	Cb
1060	PL050-0073	Oznaką termiki są chmury:	Cu, Cb	Sc, Ac	St, Ns	Ci, Cs
1061	PL050-0074	Oznaką turbulencji na małych wysokościach są:	Nagłe nasilenia i zmiany prędkości wiatru	Wiatry spokojne bez porywów	Wiatry słabe	Cisze
1062	PL050-0076	Podczas termiki z chmurami:	Turbulencja występuje	Turbulencja nie występuje	Turbulencja występuje tylko ponad chmurami	Turbulencja występuje tylko poza chmurami
1063	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
1064	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
1065	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
1066	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 $0,5^{\circ}\text{C}/100\text{ m}$
1067	PL050-0082	Prędkość wiatru jest większa w:	Niżu	Obszarze bezgradientowym	Siodle barycznym	Wyżu

1068	PL050-0084	Prędkość wiatru, w dolnej atmosferze, wraz z wysokością najczęściej:	Wzrasta	Maleje	Nie zmienia się	Nie wykazuje żadnego związku
1069	PL050-0085	Przed ciepłym frontem ciśnienie:	maleje	nie zmienia się	wzrasta	początkowo spada a następnie wzrasta
1070	PL050-0086	Przy froncie ciepłym występują głównie chmury:	Warstwowe	Kłębiaste	Kłębiasto - warstwowe	Tylko pierzaste
1071	PL050-0087	Przy froncie ciepłym występują:	długotrwałe opady ciągłe	krótkotrwałe opady przelotne	opady nie występują	opady chwilowe
1072	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
1073	PL050-0089	Przyziemna inwersja temperatury z wypromieniowania powstaje:	W godzinach nocnych	W godzinach popołudniowych	W godzinach przedpołudniowych	W południe
1074	PL050-0090	Rozkład temperatury z wysokością w troposferze jest mierzony za pomocą:	Radiosond	Balonów na uwięzi	Termometru	Radaru
1075	PL050-0091	Równowaga chwiejna występuje, gdy gradient rzeczywisty jest:	Większy od adiabaticznego	Mniejszy od adiabaticznego	Równy adiabaticznemu	Niezależny od gradientu adiabaticznego

1076	PL050-0092	Spadek ciśnienia oznacza zbliżanie się:	niżu	wyżu	wału wyżowego	siodła barycznego
1077	PL050-0093	Spokojny wślizg powietrza występuje przy froncie:	Ciepłym	Chłodnym II rodzaju	Okluzji chłodnej	Wtórny chłodnym
1078	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
1079	PL050-0095	Symbol graficzny „,„ oznacza:	Opad mżawki	Opad deszczu przelotnego	Opad śniegu	Opad gradu
1080	PL050-0096	Temperatura powietrza na stacjach meteorologicznych jest mierzona na wysokości:	2 m	10 m	5 cm	100 m
1081	PL050-0097	Temperatura punktu rosy jest to temperatura:	W której powietrze osiąga stan nasycenia	W której powstaje rosa	W której występują przymrozki	Zamarza woda
1082	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
1083	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
1084	PL050-0102	Temperatura, przy której skrapla się para wodna to:	Temperatura punktu rosy	Temperatura parowania	0°C	Temperatura powietrza suchego

1085	PL050-0103	Termika powstaje:	W ciągu słonecznego dnia	Podczas mglistego poranka	W godzinach przedwieczornych	W godzinach nocnych
1086	PL050-0104	Tropopauza jest najwyższa:	Nad równikiem	Nad biegunem	W umiarkowanych szerokościach geograficznych	Nad Polską
1087	PL050-0105	Tropopauza w umiarkowanych szerokościach geograficznych jest w pobliżu powierzchni izobarycznej:	250 hPa	500 hPa	100 hPa	700 hPa
1088	PL050-0106	Uskok wiatru towarzyszy chmurze:	Cb	St	Ns	Cu
1089	PL050-0107	Warstwa od ziemi do wysokości około 11 km to:	troposfera	tropopauza	stratosfera	warstwa tarcia
1090	PL050-0108	Wiatr dolny jest mierzony na wysokości:	10 m	2 m	100 m	Przy gruncie
1091	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
1092	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
1093	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

1094	PL050-0115	Wiatr z kierunku zachodniego to w stopniach:	270	360	90	315
1095	PL050-0116	Wiatry górne dla FL050 są wyznaczone z mapy:	850 hPa	700 hPa	900 hPa	Dolnej
1096	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
1097	PL050-0118	Widzialność poprawia się przy napływie powietrza:	Chłodnego	Ciepłego i wilgotnego	Upalnego	Zapylonego
1098	PL050-0119	Wilgotność względna powietrza jest wyrażana w:	Procentach	Stopniach C	Gramach pary wodnej	Gramach wody/m ³
1099	PL050-0120	Wycinek ciepły niżu to obszar:	Między frontem ciepłym a chłodnym	Przed frontem ciepłym	Przed frontem okluzji	Za frontem chłodnym
1100	PL050-0121	Wypiętrzone chmury Cu to:	Congestus	Mediocris	Humilis	Fractus
1101	PL050-0122	Wysokość izotermy 0°C jest wyznaczona z pomiarów:	Radiosondażowych	Aktynometrycznych	Radarowych	Temperatury w kłatkach meteorologicznych
1102	PL050-0123	Wzrost ciśnienia oznacza zbliżanie:	Wyżu	Niżu	Siodła barycznego	Zatoki niskiego ciśnienia
1103	PL050-0124	Z okluzją ciepłą związane są układy chmur	Ciepłemu	Chłodnemu I rodzaju	Chłodnemu II rodzaju	Zokludowanemu o charakterze frontu chłodnego

		towarzyszące frontowi:				
1104	PL050-0125	Za frontem chłodnym w okresie lata napływają masy:	PPm	PAm	PZm	PAk
1105	PL050-0126	Zbliżanie frontu ciepłego zapowiadają chmury wysokie o wyglądzie:	Haczykowatym	Poplątanych włókien	Skłębionych włókien	Nieokreślonym
1106	PL050-0127	Zjawisko „Bryza” powstaje:	W rejonie brzegu morskiego	Na obszarach górzystych i pagórkowatych	W rejonie Górnego Śląska	W rejonie Jury Częstochowskiej
1107	PL050-0128	Zjawisko halo występujące na chmurach warstwowych zapowiada zbliżanie:	Frontu ciepłego	Frontu chłodnego II rodzaju	Frontu chłodnego I rodzaju	Słonecznej pogody
1108	PL050-0129	Źródłem mas powietrza arktycznego jest:	Arktyka	Północno-wschodnia część Atlantyku	Północna Afryka	Północna Kanada
1109	PL050-0137	Opady ciągłe występują z chmur:	St, Ns, As	Cu, Cb	Ac, Cc, Cs	Sc, Ci
1110	PL050-0138	Opady ciągłe występują z chmur:	Ns	Ac	Cb	Sc
1111	PL050-0139	Opady ciągłe występują:	Przed frontem ciepłym	Po przejściu frontu ciepłego	Przy froncie chłodnym przyspieszonych	Przed frontem chłodnym opóźnionym
1112	PL050-0144	Podstawy chmur St nie przekraczają:	300 m	100 m	1000 m	2000 m

1113	PL050-0145	Przy ruchach falowych powstają chmury:	Lenticularis	Castellanus	Uncinus	Fractus
1114	PL050-0151	Temperatura na wysokości 500 m może być wyższa od przyziemnej, gdy występuje:	Inwersja	Izoterma	Spadek temperatury mniejszy od $0,2^{\circ}/100m$	Spadek temperatury $0,65^{\circ}/100m$
1115	PL050-0153	Termika naniesiona powstaje przy napływie:	Powietrza arktycznego lub polarno-morskiego	Powietrza polarno-kontynentalnego	Powietrza zwrotnikowo-kontynentalnego	Powietrza równikowego
1116	PL050-0154	Termika naniesiona powstaje:	Po przejściu frontu chłodnego	Przed frontem chłodnym	Przed frontem ciepłym	Po przejściu frontu ciepłego
1117	PL050-0155	Termika wypracowana powstaje:	W wyżach	W niżach	W zatokach niżowych	W bruzdach niskiego ciśnienia
1118	PL050-0156	Ciągły opad deszczu ze śniegiem wskazuje na występowanie:	Oblodzenia	Turbulencji	Zjawiska halo	Dobrej widzialności
1119	PL050-0158	Depesza TAF zawiera:	Prognozę pogody dla lotniska	Prognozę pogody dla rejonu lotniska	Prognozę pogody dla trasy lotniczej	Ostrzeżenie o zjawiskach groźnych
1120	PL050-0159	EMBD odnosi się do chmur:	Cb	Ns	Cc	Sc
1121	PL050-0160	Izohipsy są to linie:	Jednakowej wysokości powierzchni izobarycznej	Jednakowej grubości warstwy	Jednakowego ciśnienia	Jednakowej prędkości wiatru
1122	PL050-0161	JET-STREAM jest to:	Niezbyt gruba ok. 2 km i wąska strefa bardzo silnych wiatrów występująca na poziomie 9 – 12 km	Wiatr lokalny występujący na terenach gór	Wiatr wiejący z prędkością przewyższającą 120 km/h	Wiatr towarzyszący silnemu wyładowaniu atmosferycznemu
1123	PL050-0162	JET-STREAM osiąga maksymalnie:	Ok. 500 km/h	400 – 450 km/h	600 – 700 km/h	650 – 700 km/h

1124	PL050-0163	JET-STREAM występuje:	W strefie frontu polarnego	W strefie dwóch mas powietrza o dużych różnicach wilgotności	W strefie dwóch mas powietrza o małych różnicach wilgotności i temperatury	W strefie niskiego ciśnienia
1125	PL050-0164	Mapa dla FL 180 to powierzchnia izobaryczna:	500 hPa	700 hPa	850 hPa	100 hPa
1126	PL050-0165	METAR podaje:	Obserwacje regularne	Obserwacje specjalne	Prognozy pogody	Ostrzeżenia
1127	PL050-0166	NOSIG oznacza:	Nie są prognozowane żadne istotne miany	Brak depezy TAF	Brak depezy METAR	Brak ostrzeżenia
1128	PL050-0167	Opady ciągłe występują z chmur:	Warstwowych	Kłębiastych	Warstwowo - kłębiastych	Pierzastych
1129	PL050-0171	Opady ciągłe występują:	Przed frontem ciepłym	Po przejściu frontu ciepłego	Przy froncie chłodnym przyspieszonych	Przed frontem chłodnym opóźnionym
1130	PL050-0172	Opady ciągłe występują:	Przed frontem ciepłym	Po przejściu frontu ciepłego	Przy froncie chłodnym przyspieszonym	Za frontem chłodnym przyspieszonym
1131	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
1132	PL050-0175	Podczas mgły widzialność nie przekracza:	1000 m	100 m	3000 m	500 m
1133	PL050-0176	Podstawy chmur St nie przekraczają:	300 m	1000 m	2000 m	6000 m
1134	PL050-0178	Przy deszczu ciągłym umiarkowanym grupa chmurowa ma postać:	OVC010	BKN013CB	SCT100	FEW010

1135	PL050-0180	RVR należy podawać, gdy widzialność jest:	mniejsza równa 1500 m	mniejsza równa 2000 m	mniejsza równa 3000 m	mniejsza równa 1000 m
1136	PL050-0181	SIGMET należy opracowywać o następujących burzach:	FRA TS	ISOL TS	OCAL TS	RISK TS
1137	PL050-0182	SIGMET to:	Ostrzeżenie dla przestrzeni powietrznej lub trasy	Ostrzeżenie dla lotniska	Ostrzeżenie dla stacji radarowej	Ostrzeżenie dla stacji meteo
1138	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
1139	PL050-0185	TEMPO oznacza zmiany:	Krótkotrwałe trwające krócej niż 1 godz.	Krótkotrwałe trwające krócej niż pół godz.	Stopniowe	Zmiany w okresie ważności prognozy
1140	PL050-0186	W grupie OVC070 zaszyfrowane są chmury:	As	Ac	Sc	St
1141	PL050-0187	W przypadku bezchmurnego nieba z oblodzeniem można się spotkać w przypadku:	Gdy temperatura powierzchni samolotu jest niższa od temperatury powietrza otaczającego	Gdy temperatura powierzchni samolotu jest wyższa od temperatury powietrza otaczającego	Gdy temperatura powierzchni samolotu jest taka sama jak temperatura powietrza wilgotnego	Gdy temperatura powierzchni samolotu przemieszcza się w masie powietrza suchego
1142	PL050-0188	Wiatr wieje względem izohips:	Równoległe	Prostopadłe	Pod kątem 30°	Pod kątem 60°
1143	PL060-0001	762 metry to po przeliczeniu:	2 500 stóp	25000 stóp	2 300 stóp	232.3 stóp
1144	PL060-0002	Ciśnienie panujące na progu drogi	QFE	QNE	QNH	STD

		startowej w użyciu oznaczamy jako:				
1145	PL060-0003	Deklinacja magnetyczna to:	kąt zawarty między północnym kierunkiem południka geograficznego a północnym kierunkiem południka magnetycznego.	kąt zawarty między kierunkiem wektora magnetycznego Ziemi a płaszczyzną styczną do jej powierzchni	kąt zawarty między południkiem magnetycznym a południkiem busoli, mierzony zgodnie z półwolkowym systemem pomiaru kierunku	linia łącząca punkty o jednakowej wartości inklinacji
1146	PL060-0004	Dewiacja busoli to:	kąt zawarty pomiędzy północnym kierunkiem południka magnetycznego a północnym kierunkiem południka busoli, mierzony zgodnie z półwolkowym systemem pomiaru kierunku.	kąt zawarty między południkiem geograficznym a południkiem magnetycznym	kąt zawarty między kierunkiem wektora magnetycznego Ziemi a płaszczyzną styczną do jej powierzchni	linia łącząca punkty o jednakowej wartości deklinacji
1147	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
1148	PL060-0006	Do określenia trójwymiarowej pozycji obiektu według GPS potrzeba:	odbioru sygnału czterech satelitów,	odbioru sygnału dwóch satelitów,	dwóch odbiorników,	trzech odbiorników.
1149	PL060-0007	Zjawisko zmienności pola	Busolę magnetyczną	Chyłomierz poprzeczny	VOR/ILS	Wariometr

		magnetycznego Ziemi jest wykorzystywane przez:				
1150	PL060-0008	Godzina 0100 czasu lokalnego latem w Polsce odpowiada godzinie:	2300 UTC dnia poprzedniego	2400 UTC dnia poprzedniego	0100 UTC	0200 UTC
1151	PL060-0009	Godzina 0300 czasu lokalnego latem w Polsce odpowiada godzinie:	0100 UTC	0400 UTC	0200 UTC	1500 UTC
1152	PL060-0010	Godzina 0300 czasu lokalnego zimą w Polsce odpowiada godzinie:	0200 UTC	0400 UTC	0100 UTC	1500 UTC
1153	PL060-0011	Godzina 1300 czasu lokalnego zimą w Polsce odpowiada godzinie:	1200 UTC	1400 UTC	0100 UTC	1100 UTC
1154	PL060-0012	Godzina 2300 czasu lokalnego latem w Polsce odpowiada godzinie:	2100 UTC	0100 UTC dnia następnego	2200 UTC	1100 UTC
1155	PL060-0013	Odcinek 105 km odpowiada na mapie lotniczej w skali 1:500 000:	21 cm	42 cm	25 cm	10.5 cm
1156	PL060-0014	Jaka jest wartość inklinacji na Północnym Biegunie Magnetycznym?	90 stopni	0 stopni	60 stopni	45 stopni

1157	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
1158	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
1159	PL060-0017	Jaka jest wartość inklinacji na Południowym Biegunie Magnetycznym?	- 90 stopni	0 stopni	- 60 stopni	- 45 stopni
1160	PL060-0018	Jaki kierunek określamy jako NE?	045°	095°	135°	345°
1161	PL060-0019	Jaki kierunek określamy jako NW?	315°	295°	335°	205°
1162	PL060-0020	Jaki kierunek określamy jako SE?	135°	095°	315°	045°
1163	PL060-0021	Jaki kierunek określamy jako SW?	225°	295°	335°	205°
1164	PL060-0022	Jeden stopień łuku kąta wielkiego	60 Mm	1 Mm	60 km	100 km

		Ziemi odpowiada odległości:				
1165	PL060-0023	Jedna mila morska [1 Mm] to:	1852m	1620m	1820m	1013m
1166	PL060-0024	Jedna minuta łuku koła wielkiego Ziemi odpowiada odległości:	1 NM	1 km	60 km	2 km
1167	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
1168	PL060-0026	Jeżeli na wysokościomierzu ustawisz ciśnienie QNH, to będzie on wskazywał:	wysokość bezwzględną	wysokość rzeczywistą	wysokość względną	poziom lotu
1169	PL060-0027	Jeżeli deklinacja magnetyczna i dewiacja busoli jest dodatnia, to kurs busoli jest:	mniejszy od kursu rzeczywistego	większy od kursu rzeczywistego	równy kursowi magnetycznemu	równy kursowi rzeczywistemu
1170	PL060-0028	Jeżeli deklinacja magnetyczna i dewiacja busoli jest ujemna, to kurs busoli jest:	większy od kursu rzeczywistego	mniejszy od kursu rzeczywistego	równy kursowi magnetycznemu	równy kursowi rzeczywistemu
1171	PL060-0029	Jeżeli wektor wiatru jest prostopadły do	maksymalny	równy zero	dodatn lub ujemny, lecz nie jest maksymalny	pomijalnie mały

		nakazanej linii drogi, to kąt znoszenia jest:				
1172	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
1173	PL060-0031	kąt zawarty pomiędzy płaszczyzną horyzontu a kierunkiem wektora natężenie pola magnetycznego Ziemi to:	inklinacja	deklinacja	dewiacja	izogona
1174	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

1175	PL060-0033	Kąt zawarty pomiędzy północnym kierunkiem południka geograficznego a północnym kierunkiem południka magnetycznego to:	deklinacja	inklinacja	kurs geograficzny	kurs magnetyczny
1176	PL060-0034	Kąt zawarty pomiędzy północnym kierunkiem południka magnetycznego a północnym kierunkiem południka busoli, mierzony zgodnie z półwłokowym systemem pomiaru kierunku to:	dewiacja	deklinacja	kurs magnetyczny	kurs busoli
1177	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”
1178	PL060-0036	Kierunek 045 stopni określamy jako	NE	SE	SW	NW

1179	PL060-0037	Kierunek 135 stopni określamy jako	SE	NE	SW	NW
1180	PL060-0038	Kierunek 225 stopni określamy jako:	SW	SE	NE	NW
1181	PL060-0039	Kierunek 315 stopni określamy jako	NW	SE	SW	NE
1182	PL060-0040	Kody specjalne modu A transpondera to:	7500 - Porwanie; 7600 - Utrata łączności; 7700 – Sytuacja awaryjna	7500 - Sytuacje awaryjne; 7600 - Utrata łączności; 7700 - Porwanie	7500 - Porwanie; 7600 - Stucacje awaryjne; 7700 - Utrata łączności	żadna z odpowiedzi nie jest prawdziwa
1183	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
1184	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
1185	PL060-0051	Latem w Polsce Uniwersalny Czas Skoordinowany (UTC) obliczymy poprzez:	odjęcie od czasu lokalnego dwóch godzin	dodanie do czasu lokalnego jednej godziny	dodanie to czasu lokalnego dwóch godzin	odjęcie od czasu lokalnego jednej godziny
1186	PL060-0052	Linia łącząca punkty o jednakowej	izogona	deklinacja	dewiacja	inklinacja

		wartości deklinacji to:				
1187	PL060-0053	Linia na powierzchni Ziemi przecinająca południki pod tym samym kątem to:	loksodroma	ortodroma	izogona	izobara
1188	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
1189	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
1190	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
1191	PL060-0058	Na mapie lotniczej w skali 1:1 000 000	200 km	50 km	100 km	20 km

		odcinek 20 cm odpowiada rzeczywistej odległości w terenie:				
1192	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
1193	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
1194	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
1195	PL060-0062	Nastawienie skali wysokościomierza znajdującego się na ziemi tak, aby wskazywał wzniesienie tego	QNH	QNE	QFE	QDM

		miejsca oznaczamy jako:				
1196	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°
1197	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°
1198	PL060-0066	Odległość pomiędzy 10° a 11° długości geograficznej zachodniej na równiku wynosi:	111 km	60 km	60 mil lądowych	111 mil morskich
1199	PL060-0067	Odległość pomiędzy 29° a 30° długości geograficznej wschodniej na równiku wynosi:	111 km	60 km	60 mil lądowych	111 mil morskich
1200	PL060-0068	Odległość pomiędzy 45o a 46° szerokości	111 km	60 km	60 mil lądowych	111 mil morskich

		geograficznej północnej wynosi:				
1201	PL060-0069	Pod określeniem "węzeł" [w] rozumiemy:	NM/h	Milę lądową/h	km/h	m/h
1202	PL060-0070	Podaj przybliżoną długość równika Ziemi:	21 600 Mm	21 600 km	12 714 Mm	6 865 Mm
1203	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
1204	PL060-0072	Prędkość 15 m/s przeliczona na węzły to:	29 w	25 w	24 w	34 w
1205	PL060-0073	Prędkość 180 km/godz przeliczona na m/s to:	50 m/s	30 m/s	60 m/s	90 m/s
1206	PL060-0074	Prędkość 20 m/s przeliczona na km/godz to:	72 km/h	24 km/h	88 km/h	100 km/h
1207	PL060-0075	Prędkość podróżna to:	Prędkość przemieszczania się samolotu względem ziemi	CAS z uwzględnieniem wiatru	IAS z uwzględnieniem wiatru	liczba Macha
1208	PL060-0076	Przy pomiarze kąta drogi na mapie lotniczej ICAO	kątomierz przykłada się przy południku najbliższym środka odcinka trasy	kątomierz przykłada się na punkcie odlotowym trasy	kątomierz przykłada się w punkcie przecięcia	kątomierz przykłada się na punkcie docelowym trasy

		najmniejszy błąd pomiaru uzyskuje się, gdy:			przedłużenia odcinka trasy z południkiem ramki mapy	
1209	PL060-0078	Punkty A i B są oddalone od siebie o 15 km. Na mapie odcinek między nimi ma długość 6 cm. Jaka jest skala tej mapy?	1 : 250 000	1 : 300 000	1 : 400 000	1 : 500 000
1210	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
1211	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
1212	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
1213	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

1214	PL060-0083	Równik ziemski to:	Łuk koła wielkiego powstały w wyniku przecięcia powierzchni kuli ziemskiej płaszczyzną prostopadłą do osi Ziemi przechodzącą przez jej środek.	Łuk łączący oba bieguny geograficzne Ziemi, będący przecięciem powierzchni Ziemi płaszczyzną przechodzącą przez oś obrotu Ziemi	Kąt dwuścienny, zawarty między płaszczyzną południka zerowego a płaszczyzną południka przechodzącego przez dany punkt na powierzchni Ziemi	Kąt zawarty między płaszczyzną równika a pionem (promieniem) danego punktu
1215	PL060-0084	Równik ziemski przecina wszystkie południki pod kątem:	90°	60°	45°	180°
1216	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
1217	PL060-0086	Jaką odległość pokonał samolot w czasie 18 minut przy średniej prędkości podróży 100 węzłów?	55 km	36 km	9 km	69 km
1218	PL060-0087	Wariometr pokazuje wartość 500 ft/min. W	2.5 m/s	3.5 m/s	5.0 m/s	15 m/s

		przeliczeniu na m/sek to:				
1219	PL060-0088	Wariometr pokazuje wartość 750 ft/min. W przeliczeniu na m/sek to:	3.8 m/s	2.5 m/s	5.0 m/s	7.5 m/s
1220	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
1221	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
1222	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
1223	PL060-0092	Z poniższej listy wybierz obiekt orientacyjny liniowy:	Tory kolejowe	Ostry zakręt rzeki	Wysoki maszt radiowy	Most
1224	PL060-0093	Z poniższej listy wybierz obiekt orientacyjny powierzchniowy:	Duże miasto	Wieś	Brzeg morza	Skrzyżowanie głównych dróg

1225	PL060-0094	Z poniższej listy wybierz obiekt orientacyjny punktowy:	Most	Duże miasto	Tory kolejowe	Masyw leśny
1226	PL060-0095	Zimą w Polsce obliczamy czas UTC poprzez:	Odjęcie od czasu lokalnego jednej godziny	Dodanie do czasu lokalnego jednej godziny	Dodanie do czasu lokalnego dwóch godzin	Odjęcie od czasu lokalnego dwóch godzin
1227	PL060-0096	Deklinacja = 2°E, Dewiacja = -3°, KB = 127°. Wartości NKDM i NKDG wynoszą odpowiednio:	124°, 126°	126°, 128°	124°, 124°	126°, 124°
1228	PL060-0097	Deklinacja = 3°E, NKDM = 188°, KB = 190°. Wartości NKDG i Dewiacji wynoszą odpowiednio	191°, -2°	185°, -2°	194°, +4°	189°, -3°
1229	PL060-0101	Aby przeliczyć odległość podaną w kilometrach na mile morskie, stosujemy następującą regułę:	$(\text{km} : 2) + 10\%$	$(\text{km} \times 2) - 20\%$	$(\text{km} : 2) - 10\%$	$(\text{km} \times 2) - 10\%$
1230	PL060-0102	Aby przeliczyć odległość podaną w metrach na stopy, stosujemy następującą regułę:	$(\text{m} \times 3) + 10\%$	$\text{m} \times 0.3$	$(\text{m} : 10) \times 3$	$(\text{m} \times 3) : 10$
1231	PL060-0103	ADF jest to:	radiokompas	radionamiernik VHF	pokładowe urządzenie odzewowe.	transponder radaru wtórnego

1232	PL060-0109	Bezwładnościowy system nawigacyjny działa na zasadzie:	zliczania zmian położenia w przestrzeni i przyspieszeń, którym podlega statek powietrzny	pomiaru różnicy głębokości modulacji,	pomiaru różnicy odległości.	porównywania prędkości IAS i TAS
1233	PL060-0110	Ciśnienie standardowe oznaczamy jako:	QNE	QFE	QNH	QDM
1234	PL060-0111	Ciśnienie standardowe wyrażone w calach słupa rtęci wynosi:	29.92 inHg	32.10 inHg	28.50 inHg	10.13 inHg
1235	PL060-0112	Czas używany w systemie GPS to:	własny czas systemu skorelowany z UTC.	własny czas systemu zupełnie niezależny od UTC.	Czas zegarów satelitów i systemu dokładnie odpowiada UTC.	Czas zegarów satelitów i systemu dokładnie odpowiada UTC + 6.5h.
1236	PL060-0115	Dokąd doleci statek powietrzny, który wystartował z lotniska EPWA z kursem 300 stopni lecąc w warunkach bezwietrznych po loksodromie:	Lotem spiralnym będzie leciał w kierunku bieguna północnego, dążąc do jego osiągnięcia.	Z kursem 300 stopni będzie leciał po równoleżniku i wróci do miejsca wylotu.	Korygując kurs doleci do miejsca wylotu.	Będzie lecieć po południku do bieguna północnego
1237	PL060-0117	Dostrojenie pokładowego zestawu VOR/DME następuje przez:	nastawienie częstotliwości VOR.	nastawienie aktualnego ciśnienia QFE,	wybranie kanału DME,	żadna z odpowiedzi nie jest prawdziwa
1238	PL060-0120	Gdzie w samolocie montuje się detektor pola magnetycznego dla busoli magnetycznej ?	w miejscu, gdzie nie ma żadnych obwodów elektrycznych powodujących dewiację.	Ułatwienie dostępu do urządzenia i zwiększenie dostępności na oddziaływanie	Umieszczenie tego urządzenia w pozycji, gdzie nie będzie warunków do uszkodzenia tego	Żadna z odpowiedzi nie jest prawdziwa

				ziemskiego pola magnetycznego	urządzenia podczas uderzenia pioruna	
1239	PL060-0122	Odcinek 2 km odpowiada na mapie lotniczej w skali 1:10 000:	20 cm	40 cm	5 cm	10.5 cm
1240	PL060-0125	Jaką prędkość obserwujemy na wskaźniku DME?	podróżną	przyrządową	rzeczywistą	liczbę Macha.
1241	PL060-0127	Jakich częstotliwości używa system VOR?:	108.00-117.95 MHz	107.95-117.95 MHz	108.00-117.00 kHz	112.05-118.00 MHz
1242	PL060-0128	Jakie będzie wskazanie odległości DME w kabinie pilotów w chwili przelotu statku powietrznego bezpośrednio nad radiolatarnią VOR/DME?	Wskazanie równe wysokości, na jakiej leci statek powietrzny.	0 (zero).	Nie będzie żadnego wskazania, gdyż statek powietrzny znajdzie się w stożku martwym urządzenia.	żadna z odpowiedzi nie jest prawdziwa
1243	PL060-0129	Jedna mila morska [1 Nm] to (w zaokrągleniu):	6000 stóp	5000 stóp	4500 stóp	8000 stóp
1244	PL060-0130	Jednemu hPa zmiany ciśnienia przy ziemi odpowiada (w zaokrągleniu) zmiana wysokości:	30 stóp	40 stóp	10 stóp	50 stóp

1245	PL060-0133	Kąt zawarty pomiędzy nakazaną linią drogi a kursem statku powietrznego, nazywamy:	kątem znoszenia	kątowym bocznym odchyleniem	kątową poprawką dopełniającą	kątem wiatru
1246	PL060-0135	Kąt zawarty pomiędzy nakazaną linią drogi a kursem statku powietrznego, to:	kąt znoszenia	kąt wiatru	kąt drogi	kąt kursowy radiolatarni
1247	PL060-0136	Jakim skrótem określamy namiar magnetyczny:	QDR	QDM	KKR	QFE
1248	PL060-0137	Jakim skrótem określamy kurs magnetyczny:	QDM	QDR	Radial	QFE
1249	PL060-0139	Liczba Macha to stosunek:	TAS do prędkości dźwięku na danej wysokości	IAS do prędkości dźwięku na danej wysokości	prędkości dźwięku na danej wysokości do IAS	prędkości dźwięku na danej wysokości do TAS
1250	PL060-0140	Liczba możliwych kodów modu A transpondera wynosi:	4096	10 000	9999	7700
1251	PL060-0149	Model Ziemi dla systemu GPS to:	WGS84.	WGPS.	GPS84.	NAVSTAR.
1252	PL060-0151	Na mapie lotniczej w skali 1:10 000 odcinek 2 cm odpowiada rzeczywistej odległości w terenie:	200 m	50 m	100 m	20 m

1253	PL060-0152	Na mapie lotniczej w skali 1:500 000 odcinek o długości 10.8 cm pokonano w czasie lotu 20 minut. W tym przypadku prędkość podróżna wynosi:	162 km/h	200 MPH	162 kts	200 km/h
1254	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
1255	PL060-0155	Na wskaźniku odległości DME odczytujemy odległość od stacji naziemnej:	ukośną	pionową	poziomą	żadna z odpowiedzi nie jest prawdziwa
1256	PL060-0156	Na wskaźniku VOR pełne wychylenie CDI oznacza odchylenie co najmniej ... stopni od zadanego radiału.	10	5	2	12
1257	PL060-0158	Nadajniki VOR zorientowane są wobec:	Północy Magnetycznej	Północy Geograficznej	Północy Busoli	żadna z odpowiedzi nie jest prawdziwa
1258	PL060-0159	Najbardziej dokładne określenie	stacji DME usytuowanej na trasie lotu	stacji VOR usytuowanej	stacji DME usytuowanej	radiolatarni NDB usytuowanej na trasie lotu

		prędkości podróznej jest możliwe przy użyciu:		poprzecznie do trasy lotu	poprzecznie do trasy lotu	
1259	PL060-0162	O godzinie 0830 pilot odczytał KKR=315° z radiolatarni NDB. Lecąc dalej tym samym kursem południowym o 0840 był, na KKR=270°. Zakładając, że nie ma znoszenia przez wiatr oraz że jego prędkość podrózna wynosi 240 w określ odległość od NDB o godzinie 0840.	40 Mm	32 Mm	48 Mm	38 Mm
1260	PL060-0163	Objętość 20 US gal odpowiada:	76 l	92 l	20 l	53 l
1261	PL060-0164	Objętość 27 US gal odpowiada:	102 l	92 l	15 l	53 l
1262	PL060-0165	Objętość 34 l odpowiada:	9 US gal	12 US gal	18 US gal	13 US gal
1263	PL060-0166	Objętość 65 l odpowiada:	17 US gal	12 US gal	20 US gal	13 US gal
1264	PL060-0167	Odbiornik DME podaje dane w jednostkach:	Mm, w, min	km, km/h, min	w zależności od nastawy	żadna z odpowiedzi nie jest prawdziwa

1265	PL060-0169	Odnosnie radaru prawdą jest, że:	radar pierwotny działa na zasadzie odbicia fal elektromagnetycznych od samolotu, wtórny - na zasadzie odpowiedzi transpondera na pokładzie samolotu.	na samolotach instaluje się wyłącznie radar pierwotny, stacje naziemne wyłącznie systemy radarów wtórnych.	radar pierwotny jest zawsze mniej dokładny niż radar wtórny.	na samolotach instaluje się wyłącznie radar wtórny.
1266	PL060-0173	Pilot aktywuje mod IDENT w transponderze:	na polecenie kontrolera radarowego	przy zmianie częstotliwości radiowej	podczas korespondencji radiowej	zawsze po ustawieniu nowego kodu (squawk)
1267	PL060-0174	Pilot planuje przelot z lotniska w Jeleniej Górze (N50°53'57,8" E015°47'7,8") na lotnisko w Zamościu (N50°42'6,5" E023°12'15,3") tak, żeby wylądować przed zachodem słońca. W czasie bezpośredniego przygotowania nawigacyjnego do lotu pilot uwzględnia:	zachód słońca w Zamościu następuje około 30 minut wcześniej	zachód słońca w Zamościu następuje około 1 godzinę wcześniej	zachód słońca na lotnisku odlotowym i dolotowym następuje w tym samym czasie	zachód słońca w Zamościu następuje około 30 minut później
1268	PL060-0175	Pilot planuje przelot z lotniska w Zamościu (N50°42'6,5" E023°12'15,3")	zachód słońca w Jeleniej Górze następuje około 30 minut później	zachód słońca w Jeleniej Górze następuje około 1 godzinę wcześniej	zachód słońca na lotnisku odlotowym i dolotowym następuje w tym samym czasie	zachód słońca w Jeleniej Górze następuje około 30 minut wcześniej

		na lotnisko w Jeleniej Górze (N50°53'57,8" E015°47'7,8") tak, żeby wylądować przed zachodem słońca. W czasie bezpośredniego przygotowania nawigacyjnego do lotu pilot uwzględnia:				
1269	PL060-0176	Pilot uzyskał z TWR przed startem następującą informację o wietrze przy powierzchni Ziemi: 260 stopni/34kt. Jaka jest składowa poprzeczna wiatru do pasa 30?	23 w	17 w	29 w	34 w
1270	PL060-0185	Prędkość podróżna statku powietrznego wynosi 90 węzłów. W czasie 18 minut zostanie przebyta odległość	27 Mm	18 Mm	33 Mm	45 Mm
1271	PL060-0186	Prędkość TAS (True Air Speed) z	prędkość podróżna	liczba Macha	prędkość wskazywana IAS	prędkość poprawiona CAS

		uwzględnieniem wiatru to:				
1272	PL060-0187	Przed lądowaniem pilot uzyskał z TWR następującą informację o wietrze przy powierzchni Ziemi: 260 stopni/34kt. Jaka jest składowa poprzeczna wiatru do pasa 22?	23 w	17 w	29 w	20 w
1273	PL060-0190	Przy założeniu, że magnetyczny kąt drogi od LDZ do JED wynosi 159° a od JED do LDZ 339° to statek powietrzny, który przeleciał LDZ w kierunku JED w warunkach bezwietrznych znajduje się:	Na radialu 159° od VOR LDZ, mając kurs 159°.	Na radialu 339° od VOR LDZ, mając kurs 159°.	Na radialu 159° od VOR LDZ, mając kurs 339°.	żadna z odpowiedzi nie jest prawdziwa
1274	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
1275	PL060-0197	Radar pierwotny funkcjonuje	techniki impulsowej	porównywania fazy	transpondera zapytującego	ciągłej emisji fali nośnej

		najczęściej na zasadzie:				
1276	PL060-0198	Namiar magnetyczny w kodzie Q jest określany jako:	QDR	QDM	QUJ	QTE
1277	PL060-0199	Radiokompas może odbierać częstotliwości w zakresie:	od 150 kHz do 1750 kHz	od 200 kHz do 600 kHz	od 188 MHz do 413 MHz	powyżej 500 MHz
1278	PL060-0201	Radiolatarnia NDB emituje fale radiowe:	bezkierunkowo,	w określonych sektorach	kierunkowo	co 10 stopni
1279	PL060-0204	Odpowiednikami radiolatarni w systemie GPS są:	satelity GPS	odbiorniki GPS	stacje kontrolne	radiostacje VHF
1280	PL060-0205	Radiolatarnie NDB pracują w paśmie częstotliwości:	190-1750 kHz	200-1750 MHz	200-600 kHz	200-800 kHz
1281	PL060-0206	Radionamiernik VDF jest umieszczony na:	Ziemi	pokładzie statku powietrznego	satelicie systemu GPS	żadna z odpowiedzi nie jest prawdziwa
1282	PL060-0207	Radionamierniki VDF pracują na częstotliwościach:	130 MHz i 122.7 MHz	od 108 MHz do 136.975 MHz	od 88 MHz do 108 MHz	powyżej 140 MHz
1283	PL060-0221	Skrót "RVR" oznacza:	widzialność na drodze startowej	prosimy o wektorowanie radarowe	meldunek o widzialności drogi startowej	nowe zezwolenie na przelot inną trasą
1284	PL060-0222	Skrót "SSR" oznacza:	wtórny radar dozoru	radar poszukiwawczy i dozoru	wytrzymałość nawierzchni drogi startowej	standardowy meldunek o opadach i zaleganiu śniegu
1285	PL060-0224	Stacja DME znajduje się na	16 Mm	15 Mm	18 Mm	37 Mm

		wysokości 1000 ft AMSL. QNH=1013.25 hPa. Samolot leci na poziomie FL370, 15 NM od stacji DME. Odczyt DME będzie wynosił:				
1286	PL060-0229	Statek powietrzny lecący w warunkach bezwietrznych z kursem 320 przecina radial 195 od VOR-a JED. Statek powietrzny znajdzie się:	Na zachód od VOR-a JED.	Na wschód od VOR-a JED.	Nad VOR-em JED.	żadna z odpowiedzi nie jest prawdziwa
1287	PL060-0230	Statek powietrzny leci z kursem 330 stopni w warunkach bezwietrznych i przecina radial 120 od VOR/DME LIN w odległości 30 NM DME. Statek powietrzny przeleci:	Po wschodniej stronie VOR/DME LIN	Po zachodniej stronie VOR/DME LIN.	Dokładnie nad VOR/DME LIN.	żadna z odpowiedzi nie jest prawdziwa
1288	PL060-0231	Statek powietrzny planuje zniżanie ze stałą prędkością podrózną. W czasie 5 minut pilot	1000 ft/min	2000 ft/min	1500 ft/min	500 ft/min

		planuje niżenie z poziomu FL 100 do poziomu FL050. Z jaka prędkością opadania na wariometrze statek powietrzny powinien się zniżyć?				
1289	PL060-0232	Statek powietrzny porusza się z prędkością 120 km/h. Prędkość wiatru wynosi 30 km/h. Maksymalna wartość kąta znoszenia w tych warunkach wynosi:	15°	12°	30°	40°
1290	PL060-0233	Statek powietrzny porusza się z prędkością 150 km/h. Prędkość wiatru wynosi 30 km/h. Maksymalna wartość kąta znoszenia w tych warunkach wynosi:	12°	15°	30°	40°
1291	PL060-0234	Statek powietrzny porusza się z prędkością podróżną 150 km/h. W czasie 14	35 km	14 km	27 km	45 km

		minut przebędzie on odległość				
1292	PL060-0235	Statek powietrzny porusza się z prędkością podróżną 180 km/h. W czasie 18 minut przebędzie on odległość	54 km	36 km	18 km	68 km
1293	PL060-0236	Statek powietrzny startuje z lotniska o elewacji 1500 ft MSL i wznosi się z prędkością pionową 600 ft/min. Jego średnia prędkość podróżna wynosi 90 węzłów, a ciśnienie QNH = 1013.2 hPa. W jakiej odległości od lotniska osiągnięty zostanie FL 75?	15 Mm	18 Mm	20 Mm	12 Mm
1294	PL060-0237	Statek powietrzny startuje z lotniska o elewacji 500 ft MSL i wznosi się z prędkością pionową 500 ft/min. Jego średnia prędkość podróżna wynosi 100 węzłów, a ciśnienie	25 Mm	18 Mm	21 Mm	12.5 Mm

		QNH = 1013.2 hPa. W jakiej odległości od lotniska osiągnięty zostanie FL 80?				
1295	PL060-0243	System GPS działa w paśmie ... na zasadzie	UHF, pomiaru o opóźnienia odbioru sygnału (odległości) na drodze odbiornik - satelity.	SHF, podobnie do radaru wtórnego - pytanie-odzew.	SHF, pomiaru o odległości do minimum 24 satelitów.	HF, informacji o odległości do co najmniej 4 satelitów.
1296	PL060-0244	Średnia prędkość podróży statku powietrznego wynosi 150 km/h. W czasie 18 minut zostanie przebyta odległość	45 km	18 km	27 km	35 km
1297	PL060-0245	Tabele wschodów i zachodów słońca znajdują się w AIP Polska w rozdziale:	GEN	ENR	AD	RAC
1298	PL060-0246	Urządzeniem pokładowym współpracującym z radiolatarnią NDB jest:	radiokompas	radiostacja średniofalowa	radionamiernik VHF	transponder
1299	PL060-0247	Urządzeniem pokładowym współpracującym z radionamiernikiem VDF jest:	radiostacja komunikacyjna VHF	radar wtórny	radiodalmierz DME	radiokompas ADF
1300	PL060-0248	VOR jest radionawigacyjnym systemem:	kątowym	odległościowo-kątowym,	odległościowym,	hiperbolicznym

1301	PL060-0249	VOR podaje kąt namiaru na samolot:	względem południka magnetycznego VOR,	względem osi podłużnej statku powietrznego,	względem południka geograficznego samolotu	względem południka busoli
1302	PL060-0251	W jakim celu stosuje się mod IDENT?	jako mod służący do identyfikacji statku powietrznego	jako impuls kodu alarmowego	jako impuls służący do tłumienia zakłóceń	żadna z odpowiedzi nie jest prawdziwa
1303	PL060-0252	W jakim modzie wysyłane jest zapytanie o wysokość?	w modzie "C"	w modzie "3/A"	w modzie "D"	w modzie "B"
1304	PL060-0254	W sytuacji utraty łączności pilot włącza transponder w modzie A na kod:	7600	7000	7500	7700
1305	PL060-0255	W sytuacji niebezpieczeństwa pilot włącza transponder w modzie A na kod:	7700	7000	7500	7600
1306	PL060-0256	W sytuacji uprowadzenia pilot włącza transponder w modzie A na kod:	7500	7000	7600	7700
1307	PL060-0257	Wartość ciśnienia standardowego wynosi:	760 mmHg	750 mmHg	1000 mmHg	1013 mmHg
1308	PL060-0258	Wartość ciśnienia standardowego wynosi:	1013 hPa	760 hPa	1000 hPa	750 hPa
1309	PL060-0261	Współpraca części pokładowej DME z radiolatarnią naziemną wymaga:	dwóch częstotliwości radiowych	jednej częstotliwości radiowej	trzech częstotliwości radiowych	czterech częstotliwości radiowych

1310	PL060-0265	Zakładając, że powietrze jest nieściśliwe i sposób umieszczenia nadajników ciśnienia na samolocie nie powoduje błędów wskazań prędkościomierza, to prędkość rzeczywista TAS jest równa:	prędkości wskazywanej IAS w warunkach bezwietrznych	prędkości wskazywanej IAS poprawionej o wartość poprawki na błąd gęstości powietrza	prędkości podróźnej (GS), gdy uwzględnimy wpływ wiatru	liczbie Macha (Ma)
1311	PL060-0270	Zakres częstotliwości pracy radiodalmierza DME wynosi:	od 960 MHz do 1215 MHz	od 118.0 MHz do 137.9 MHz	od 500 MHz do 1.8 GHz	od 112 MHz do 117.900 MHz
1312	PL060-0272	Zasięg, z jakiego można odbierać sygnały ze stacji naziemnej NDB jest:	większy nad morzem niż obszarami lądowymi.	mniej niż nad morzem niż obszarami lądowymi	nie różni się.	żadna z odpowiedzi nie jest prawdziwa
1313	PL060-0273	Zjawisko załamania fali na brzegu (morze/ląd):	można zminimalizować jego wpływ przez branie namiarów na stacje, których sygnał dochodząc do odbiornika przecina brzeg pod kątem prostym.	występuje tylko w czasie wschodów i zachodów słońca	można zminimalizować przez branie namiarów na stacje położone jak najdalej w głąb lądu	występuje głównie w nocy
1314	PL060-0274	Zniżanie jest planowane z wysokości 7000 ft w ten sposób, żeby	24 Mm	18 Mm	60 Mm	13 Mm

		osiągnąć 1000 ft AMSL w odległości 6 NM od stacji VOR/DME. Prędkość podróżna wynosi 180kt a prędkość opadania 1000ft/min. Odległość od stacji w chwili rozpoczęcia zniżania wynosi:				
1315	PL060-0275	Źródłem czasu w systemie GPS są:	własne zegary atomowe satelity.	radiostacja DCF-77 we Frankfurcie,	wewnętrzny zegar kwarcowy odbiornika,	żadna z odpowiedzi nie jest prawdziwa
1316	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
1317	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
1318	PL070-0003	Pierwszą czynnością załogi statku	Ratowanie życia załogi i pasażerów	Ratowanie mienia i wyposażenia statku powietrznego	Powiadomienie przełożonego i/lub władzy lotniczej	Powiadomienie Policji

		powietrznego po lądowaniu awaryjnym w terenie przygodnym jest:				
1319	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
1320	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
1321	PL070-0006	Kto powiadamia prokuraturę o wypadku lotniczym?	PKBWL	Prezes ULC	Użytkownik statku powietrznego	Pilot
1322	PL070-0007	Kto w kraju wydaje decyzje dotyczące wniosków wynikających z nieprzestrzegania przepisów lotniczych?	Prezes ULC	PKBWL	Minister Infrastruktury	Urząd Lotnictwa Cywilnego
1323	PL070-0008	Kto w kraju wydaje decyzje dotyczące wniosków i powypadkowych zaleceń profilaktycznych?	Prezes ULC	Minister Infrastruktury	Minister Spraw Wewnętrznych	PKBWL
1324	PL070-0009	Czy zderzenie statku powietrznego w	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

		locie z ptakiem jest incydem lotniczym?				
1325	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
1326	PL070-0011	Incydem lotniczym jest zdarzenie związane z eksploatacją statku powietrznego inne niż wypadek lotniczy, które...	ma lub mogłoby mieć niekorzystny wpływ na bezpieczeństwo eksploatacji.	zakończyło się bez konsekwencji uszczerbku na zdrowiu załogi i/lub pasażerów	zakłóciło bezpieczne wykonanie lotu.	przyczyniło się do przerwania zadania.
1327	PL070-0012	Poważnym incydem lotniczym jest incydent, którego okoliczności wskazują, że...	nieomal doszło do wypadku lotniczego.	uszkodzenia statku powietrznego są nieznaczne.	osoby biorące udział w zdarzeniu są tylko lekko ranne.	Statek powietrzny lądował w terenie przygodnym bez uszkodzeń.
1328	PL070-0013	Który z wymienionych Aneksów Konwencji	Aneks 13	Aneks 11	Aneks 12	Aneks 14

		Chicagowskiej dotyczy badania wypadków i incydentów lotniczych				
1329	PL070-0014	Pierwszą czynnością załogi statku powietrznego po lądowaniu awaryjnym w terenie przygodnym i wystąpieniu pożaru jest:	Ugaszenie pożaru	Ratowanie rannych	Telefon do straży pożarnej	Oddalenie się na bezpieczną odległość
1330	PL070-0015	Po zderzeniu z ptakiem dowódca statku powietrznego składa meldunek:	pisemny.	ustny.	nie składa.	składa, meldunek ustny, jeśli statek powietrzny uległ jakimkolwiek uszkodzeniu.
1331	PL070-0016	Usterki techniczne statku powietrznego odnotowuje się w:	pokładowym dzienniku technicznym statku powietrznego.	książce obsługi.	zeszycie prac obsługowych.	dokumentacji technicznej statku powietrznego
1332	PL070-0017	Załoga statku powietrznego ma obowiązek zapinania wszystkich pasów bezpieczeństwa i uprząży:	Do startu i lądowania oraz w sytuacjach, kiedy dowódca statku powietrznego uzna to za konieczne.	Na polecenie dowódcy załogi statku powietrznego.	Do startu i do lądowania.	Tylko do lądowania.

1333	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.
1334	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
1335	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.
1336	PL070-0022	Statek powietrzny służby poszukiwania i ratownictwa lotniczego jest oznakowany następująco:	Napisem SAR	Napisem SOS	Krzyżem maltańskim	Czerwonym krzyżem na białym tle.
1337	PL070-0023	Czy można wykonywać loty na statku powietrznym z napędem nad	Tak, ale pod warunkiem wykonywania lotu na wysokości określonej przez państwowy organ	Tak, ale pod warunkiem wykonywania lotu na	Zabrania się.	Tak, po otrzymaniu zgody od właściwego organu ruchu lotniczego.

		parkami narodowymi?	zarządzania ruchem lotniczym	odpowiedniej wysokości.		
1338	PL070-0024	Dowódca statku powietrznego powiadamia o nieprawidłowości pracy urządzeń naziemnych i nawigacyjnych:	Właściwą stację naziemną, tak szybko jak to jest możliwe.	Właściwą stację naziemną, telefonicznie po lądowaniu.	Właściwą stację naziemną, pisemnie po lądowaniu	Przełożonego lub najbliższy organ ruchu lotniczego
1339	PL070-0025	Badanie wypadków i incydentów lotniczych ma na celu:	Wyjaśnienie okoliczności i przyczyn oraz wypracowanie zaleceń profilaktycznych.	Wyjaśnienie okoliczności i przyczyn oraz wypracowanie zaleceń profilaktycznych oraz wskazanie winnych zdarzenia	Wyjaśnienie okoliczności i przyczyn oraz wypracowanie zaleceń profilaktycznych, wskazanie winnych zdarzenia oraz rozpowszechnianie informacji dotyczącej zdarzeń.	Wyjaśnienie okoliczności i przyczyn zdarzenia.
1340	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
1341	PL070-0027	Raport o zdarzeniu w locie jest ważny jeśli złoży go:	jeden z członków załogi.	Wszyscy członkowie załogi.	Pilot.	użytkownik bez wiedzy załogi.
1342	PL070-0028	PKBWL przedstawia wyniki badania wypadku lotniczego:	Ministrowi Infrastruktury	Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego	Opinii publicznej	Stronom zainteresowanym.

1343	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.
1344	PL070-0030	Po naruszeniu przepisów lotniczych w celu opanowania sytuacji zagrażającej bezpieczeństwu statku powietrznego dowódca statku powietrznego jest zobowiązany o tym powiadomić właściwy organ państwa, którego przepisy zostały naruszone i jeżeli przepisy tego wymagają złożyć organowi, który otrzymał zawiadomienie:	Pisemne sprawozdanie o zdarzeniu w ciągu 10 dni	Pisemne sprawozdanie o zdarzeniu w ciągu 14 dni	Ustne – telefoniczne sprawozdanie po lądowaniu w miejscu docelowym	Nie składa dodatkowych wyjaśnień.
1345	PL070-0031	Osobę zatrzymaną na pokładzie statku powietrznego podejrzaną o dokonanie	Organom Policji lub Straży Granicznej	Służbie Więziennej	Straży Ochrony Lotniska	Funkcjonariuszom ABW.

		przestępstwa przekazuje się:				
1346	PL070-0032	Obowiązek bezpiecznej eksploatacji statku powietrznego nałożony jest na użytkownika statku powietrznego w:	Prawie lotniczym	PL - 2	JAR-ach	PL - 6
1347	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
1348	PL070-0035	W przypadku stwierdzenia przez załogę/dowódcę statku powietrznego zagrożenia bezpieczeństwa innego statku powietrznego należy:	Udzielić poszkodowanym lub znajdującym się w niebezpieczeństwie pomocy w zakresie, w jakim może to uczynić bez narażania na niebezpieczeństwo powierzonego mu statku powietrznego, pasażerów, załogi.	Użyć wszelkich środków do udzielenia pomocy naruszając nawet przepisy lotnicze.	Powiadomić odpowiednie służby lotnicze.	Powiadomić odpowiednie służby lotnicze i działać według ich poleceń.
1349	PL070-0036	Za bezpieczeństwo lotu od startu do lądowania odpowiada:	Dowódca załogi	Załoga statku powietrznego	Kontroler Ruchu Lotniczego	Inspektor bezpieczeństwa lotów
1350	PL070-0037	O wyborze miejsca do lądowania	Dowódca załogi	Załoga statku powietrznego	Służba ruchu lotniczego	Dowódca załogi w porozumieniu z

		awaryjnego w terenie decyduje:				załogą i kontrolerem ruchu lotniczego
1351	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
1352	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.
1353	PL070-0040	Krajowa Konferencja Bezpieczeństwa Lotów lotnictwa Cywilnego organizowana jest:	Przez ULC	Przez PKBWL	Przez ULC wraz z PKBWL	Przez MI
1354	PL070-0041	Krajowa Konferencja Bezpieczeństwa Lotów Lotnictwa Cywilnego organizowana jest:	Raz do roku	Dwa razy w roku	Raz na dwa lata	W razie potrzeb.
1355	PL070-0042	Za właściwą ilość paliwa zatankowanego do lotu odpowiada:	Dowódca załogi	Obsługa techniczna	Obsługa lotniskowa	Drugi pilot

1356	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
1357	PL070-0044	Lotniskowe pojazdy pożarnicze są malowane na kolor:	zielonożółty lub czerwony	pomarańczowy	biały	wyłącznie czerwony
1358	PL070-0045	Jeżeli statek powietrzny jest wyposażony w nadajnik ratunkowy ELT, oznacza to:	że posiada lotniczy nadajnik ratowniczy SARSAT	że ma możliwość podejścia według MLS	że ma możliwość podejścia według TLS	że może korzystać z przestrzeni RVSM
1359	PL070-0046	W razie przypadkowego uruchomienia ELT należy:	niezwłocznie wyłączyć ELT i powiadomić o tym fakcie właściwe RCC lub służbę informacji lotniczej	wyłączyć ELT	zgłosić fakt mechanikowi gdy będzie to możliwe	powiadomić policję
1360	PL070-0047	Za sprawdzenie przed lotem ważności dopuszczenia do użytku wysokościomierza jest odpowiedzialny:	dowódca statku powietrznego	inspektor kontroli cywilnych statków powietrznych	właściciel statku powietrznego	kierownik obsługi startowej
1361	PL070-0048	Pilot nie może przystąpić do wykonania lotu w znanych lub spodziewanych warunkach oblodzenia, jeżeli:	samolot nie będzie certyfikowany i wyposażony do zwalczania takich warunków	nie ustanowiono procedury odladzania i przeciwdziałania oblodzeniu samolotu na ziemi	temperatura powietrza jest niższa niż 7°C	pada deszcz

1362	PL070-0049	Przed przystąpieniem do startu dowódca statku powietrznego musi upewnić się na podstawie dostępnych mu informacji, że warunki meteorologiczne na lotnisku startu oraz stan planowanej do startu drogi startowej:	nie wpłyną ujemnie na bezpieczeństwo startu i odlotu	odpowiadają danym z AIP	są zgodne z podawanymi przez odpowiednie służby	jeśli organ kontroli ruchu lotniczego udziela zgody, dowódca statku powietrznego wykonuje start
1363	PL070-0050	Sprawdzenia obecności i kompletności środków pierwszej pomocy na pokładzie statku powietrznego dokonuje:	dowódca statku powietrznego	dowolna osoba	lekarz wojewódzki	dowolny członek personelu lotniczego
1364	PL070-0051	Za kompletność i dostępność całego pokładowego wyposażenia awaryjnego odpowiada:	dowódca statku powietrznego	przewoźnik lub dysponent statku powietrznego	obsługa techniczna w miejscu startu	pion bezpieczeństwa lotniczego ULC
1365	PL070-0052	Zestawy pierwszej pomocy powinny być umieszczone:	tak, by były łatwo dostępne dla wszystkich członków załogi i pasażerów	w kabinie załogi	w części kadłuba najmniej narażonej na uszkodzenie	w zamkniętej kasetce w dyspozycji dowódcy statku powietrznego

1366	PL070-0053	Do zestawu pierwszej pomocy powinien być dołączony:	podręcznik pierwszej pomocy i zestaw sygnałów zgodny z Aneksiem 12 ICAO („ground-air visual signal code for use by survivors”)	jedynie podręcznik pierwszej pomocy	podręcznik pierwszej pomocy i pełny tekst Aneksu 6 ICAO	Aneks 12 ICAO
1367	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”
1368	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
1369	PL070-0056	Potwierdzeniem przyjęcia i zrozumienia sygnału wizualnego, podawanego z miejsca wypadku, przez pilota samolotu jest:	kilkakrotne przechylenie samolotu na boki	wystrzelenie zielonej rakiety	włączenie smugaczy	zrzucenie meldunku potwierdzającego
1370	PL070-0057	Potwierdzeniem przyjęcia i zrozumienia przez pilota samolotu sygnału wizualnego, podawanego z	kilkakrotne włączenie i wyłączenie świateł lądowania lub nawigacyjnych	kilkakrotne przechylenie samolotu na boki	wystrzelenie zielonej rakiety	zrzucenie meldunku potwierdzającego

		miejsca wypadku nocą jest:				
1371	PL070-0058	Sygnał wizualny w kształcie litery X, podawany z miejsca wypadku lotniczego, oznacza:	żądanie pomocy medycznej	żądanie udzielenia informacji o własnej pozycji	żądanie zidentyfikowania statku powietrznego	odpowiedź negatywna
1372	PL070-0060	Zabrudzenie skóry rąk płynem z instalacji hydraulicznej należy usunąć:	wodą z mydłem lub detergentem	benzyną lotniczą	alkoholem	benzyną ekstrakcyjną
1373	PL070-0061	Pożar instalacji elektrycznej statku powietrznego powinien być gaszony:	gaśnicą śniegową lub BCE	pianą gaśniczą	piaskiem	wodą
1374	PL070-0062	Gdy w czasie lotu rzeczywista ilość paliwa użytecznego w zbiornikach samolotu jest mniejsza od ostatecznej rezerwy paliwa, dowódca statku powietrznego powinien:	zgłosić sytuację awaryjną	zamówić paliwo na lotnisku lądowania	natychmiast lądować w terenie przygodnym	porozumieć się z przewoźnikiem lub dysponentem statku powietrznego
1375	PL070-0063	Paliwo lotnicze, przypadkowo rozlane przy	niezwłocznie zneutralizowane i usunięte	zostawione na podłożu do odparowania	zebrane, przefiltrowane i zużyte do celów gospodarczych	zlane do kanalizacji

		tankowaniu, powinno zostać:				
1376	PL070-0064	Obecność materiałów promieniotwórczych na pokładzie cywilnego statku powietrznego jest dozwolona pod warunkiem:	że substancje te są niezbędne do działania istotnych systemów statku powietrznego	obecność substancji promieniotwórczych na pokładzie statku powietrznego jest bezwzględnie zabroniona	udzielenia stosownego zezwolenia przez Ministerstwo Ochrony Środowiska	właściwego opakowania i wyraźnego oznakowania substancji promieniotwórczej
1377	PL070-0065	Podczas ręcznego przekręcania śmigła należy stać:	przed płaszczyzną obrotu śmigła	z boku, w płaszczyźnie obrotu śmigła	za śmigłem	obojętnie
1378	PL070-0066	Pilot statku powietrznego może palić tytoń w czasie lotu pod warunkiem:	palenie tytoniu nie jest dozwolone	utrzymania dobrej wentylacji kabiny	może palić tylko jedna osoba na raz	załoga jest jednoosobowa
1379	PL070-0067	Przy wykonywaniu symulowanego lotu bez widoczności pilot bezpieczeństwa powinien zajmować miejsce:	przy drugim zestawie urządzeń sterowych statku powietrznego	w miejscu zapewniającym najlepszą widoczność	w miejscu zapewniającym najlepszy nadzór nad czynnościami pilota prowadzącego statek powietrzny	w zasięgu wzroku pilota prowadzącego statek powietrzny
1380	PL070-0068	W przypadku zaistnienia krytycznego niebezpieczeństwa dla życia załogi i pasażerów statku powietrznego	nadać wywołanie w niebezpieczeństwie wszystkimi dostępnymi środkami	poinformować pasażerów	zabezpieczyć przedmioty wartościowe	zadbać o bezpieczeństwo dowódcy statku powietrznego

		należy w pierwszym rządzie:				
1381	PL070-0069	Uprawniony do usunięcia z pokładu statku powietrznego każdej osoby lub każdej części ładunku, która w jego opinii może stwarzać potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa samolotu lub osób na nim się znajdujących jest:	dowódca statku powietrznego	przedstawiciel przewoźnika	każdy członek załogi lotniczej	zarządca lotniska
1382	PL070-0070	Ostateczną decyzja co do zezwolenia na wstęp do kabiny pilotów należy do:	dowódcy statku powietrznego	inspektora ULC, odpowiedzialnego za certyfikację, licencjonowanie lub nadzór bieżący	przedstawiciela przewoźnika	zarządcy lotniska
1383	PL070-0071	W przypadku bezprawnej ingerencji na pokładzie statku powietrznego, pierwszym obowiązkiem członków załogi jest:	powiadomić o tym fakcie służby ruchu lotniczego	podjąć próbę siłowego odzyskania kontroli nad sytuacją	upewnić się czy instalacja tlenowa jest sprawna	wykonywać polecenia napastników
1384	PL070-0072	W przypadku podejrzenia	nie informuje o podejrzeniu za	powiadamia statki powietrzne	rządowe statki powietrzne	wszystkie statki powietrzne w

		beprawnej ingerencji na pokładzie statku powietrznego służba ruchu lotniczego powiadamia o tym poprzez sieć łączności lotniczej VHF:	pośrednictwem łączności radiowej	znajdujące się najbliżej statku, co do którego istnieje takie podejrzenie		sektorze odpowiedzialności danej służby ruchu lotniczego
1385	PL070-0073	Dyrektywy Operacyjne, wydawane przez Prezesa ULC, zabraniające, ograniczające lub poddające działalność lotniczą określonym warunkom w interesie bezpieczeństwa lotów, są publikowane w:	Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego	Dzienniku Ustaw	miesięczniku „Przegląd Lotniczy”	na stronach internetowych organizacji lotniczych
1386	PL070-0074	Zrzut obiektów lub substancji z pokładu statku powietrznego jest dozwolony w przypadku:	podjęcia działań, zapewniających zabezpieczenie życia osób i mienia w rejonie zrzutu	tylko w niebezpieczeństwie	uzyskania pisemnej zgody władz terenowych	uzyskania zgody władz lotniczych
1387	PL070-0075	W trakcie wykonywania lotu pilot statku	podczas startu i lądowania oraz zawsze, kiedy	przez cały czas trwania lotu	w czasie startu i lądowania	występowania turbulencji

		powietrznego powinien mieć zapięte pasy w czasie:	dowódca uzna to za konieczne			
1388	PL070-0076	Jeżeli kontrola lotniska wydaje pilotowi statku powietrznego polecenie kołowania do drogi startowej np. 27, oznacza to, że:	należy kołować do najbliższego przecięcia drogi kołowania z drogą startową, zgłosić ten fakt i czekać na dalsze instrukcje	można kołować poprzez wszystkie drogi kołowania i startowe po drodze, do wjazdu na drogę startową 27	można kołować poprzez wszystkie drogi kołowania i startowe po drodze i zająć drogę startową 27	można kołować poprzez wszystkie drogi kołowania i startowe po drodze i startować z drogi startowej 27
1389	PL070-0077	napotkanych w locie potencjalnych zagrożeniach bezpieczeństwa oraz zdarzeniach takich, jak nieprawidłowa praca urządzeń naziemnych lub nawigacyjnych, niezwykle zjawiska pogody, dowódca statku powietrznego powinien powiadomić:	właściwą stację naziemną tak szybko, jak jest to praktycznie możliwe	organ kontroli ruchu lotniczego, po wylądowaniu	władze lokalne	Urząd Lotnictwa Cywilnego
1390	PL080-0007	Aerodynamiczna krawędź natarcia to linia łącząca punkty płata lotniczego w których:	prędkość strumienia jest równa zeru, a ciśnienie – ciśnieniu spiętrzenia	prędkość strumienia jest równa zeru	ciśnienie jest większe od ciśnienia spiętrzenia	prędkość strumienia jest równa zeru, a ciśnienie osiąga wartość minimalną

1391	PL080-0010	Ciało porusza się po okręgu z prędkością ϵ . Jeżeli zwiększymy dwukrotnie prędkość ciała to:	-prędkość kątowna ω ; wzrośnie dwukrotnie - przyspieszenie dośrodkowe "a _r " wzrośnie czterokrotnie	-prędkość kątowna ω ; wzrośnie dwukrotnie - przyspieszenie dośrodkowe "a _r " wzrośnie dwukrotnie	-prędkość kątowna ω ; wzrośnie czterokrotnie - przyspieszenie dośrodkowe "a _r " wzrośnie czterokrotnie	-prędkość kątowna ω ; wzrośnie czterokrotnie - przyspieszenie dośrodkowe "a _r " wzrośnie dwukrotnie
1392	PL080-0011	Ciało porusza się po okręgu z prędkością ϵ . Jeżeli zwiększymy dwukrotnie promień okręgu to:	-prędkość kątowna ω ; zmaleje dwukrotnie -droga przebyta przez ciało w czasie okresu 'T' wzrośnie dwukrotnie - przyspieszenie dośrodkowe 'a _r ' zmaleje dwukrotnie	-prędkość kątowna ω ; zmaleje dwukrotnie -droga przebyta przez ciało w czasie okresu 'T' zmaleje dwukrotnie - przyspieszenie dośrodkowe 'a _r ' zmaleje dwukrotnie	-prędkość kątowna ω ; zmaleje dwukrotnie -droga przebyta przez ciało w czasie okresu 'T' wzrośnie dwukrotnie -przyspieszenie dośrodkowe 'a _r ' wzrośnie dwukrotnie	-prędkość kątowna ω ; zmaleje dwukrotnie -droga przebyta przez ciało w czasie okresu "T" wzrośnie dwukrotnie -przyspieszenie dośrodkowe 'a _r ' nie zmieni się
1393	PL080-0012	Ciało porusza się ze stałą prędkością ϵ po okręgu o promieniu 'R'. Wypadkowy wektor przyspieszenia działającego na to ciało jest zawsze skierowany:	w stronę środka okręgu	na zewnątrz okręgu	skoro prędkość ϵ jest stała, to na ciało nie działa żadne przyspieszenie	stycznie do okręgu
1394	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
1395	PL080-0015	Co jest „równanie stanu powietrza” ?	Związek między ciśnieniem statycznym, gęstością,	Związek istniejący pomiędzy ciśnieniem	Równanie określające równowagę między	Równanie określające równowagę między

			temperaturą i stałą gazową powietrza $p = \rho \cdot g \cdot R \cdot T$ [Pa]	powietrza i jego temperaturą.	ciśnieniem powietrza i jego wilgotnością.	ciśnieniem powietrza i przyspieszeniem ziemskim.
1396	PL080-0016	Co się rozumie pod pojęciem „sterowności” obiektu latającego (samolotu, śmigłowca, szybowca, lotni etc) ?	Zdolność do „odpowiadania” przez obiekt na zadawane przez pilota impulsy sterujące.	Zapewnianie możliwości wykonywania manewrów akrobatycznych.	Zapewnianie uzyskiwania osiągnięć przewidzianych projektem obiektu.	Zapewnienie, że obiekt jest stateczny statycznie i dynamicznie.
1397	PL080-0017	Co to jest „ciśnienie spiętrzeniowe”?	różnica ciśnienia dynamicznego i ciśnienia statycznego	najwyższe zmierzone ciśnienie	najniższe zmierzone ciśnienie	suma ciśnienia dynamicznego i statycznego
1398	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
1399	PL080-0019	Co to jest „pułap teoretyczny” statku powietrznego (śmigłowca, samolotu, szybowca etc)?	Największa wysokość na którą teoretycznie statek powietrzny może się wznieść.	Pułap obliczony w projekcie konstrukcyjnym statku powietrznego.	Wysokość, na której statek powietrzny dysponuje jeszcze prędkością wznoszenia 0,5 m/s.	Wysokość granicy atmosfery otaczającej Ziemię.
1400	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.

1401	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.
1402	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
1403	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.
1404	PL080-0025	Co to jest gęstość powietrza?	Ilość masy powietrza zawartej w 1 m ³ objętości.	Przeciwieństwo lepkości atmosferycznej.	Liczba molekuł tlenu i azotu w 1 cm ³ objętości.	Ciężar 1 m ³ powietrza.
1405	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 ρ ; 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.
1406	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	Wysokość wskazywana radiowysokościomierzem.	Wysokość elewacji lotniska.

				poziomie morza QNH.		
1407	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.
1408	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
1409	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.
1410	PL080-0031	Czy między ciśnieniem statycznym powietrza p , jego temperaturą bezwzględną T i gęstością ρ ; istnieje jakiś związek?	Tak, wyrażony tzw. równaniem stanu $p = \rho \cdot g \cdot R \cdot T$ [Pa], w którym g oznacza przyspieszenie ziemskie $g = 9,81 \text{ m/s}^2$ zaś R stałą gazową powietrza $R = 29,2746 \text{ m/K}$.	Tak, związek ma postać Prawa Pałki $p = \rho \cdot g \cdot h$ [Pa], gdzie g oznacza przyspieszenie ziemskie $g = 9,81 \text{ m/s}^2$ zaś R stałą gazową powietrza $R = 29,2746 \text{ m/K}$.	Związek ma postać krakowiana $f[\rho, g, p, \rho, T]$	Nie ma takiego związku.

1411	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-wiroptat – nie.
1412	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
1413	PL080-0035	Czym się różnią stateczność statyczna i stateczność dynamiczna obiektu (samolotu, śmigłowca, szybowca, lotni etc)?	Stateczność statyczna uwzględnia tylko tendencję do powrotu do równowagi, stateczność dynamiczna uwzględnia charakter ruchu obiektu.	Nie ma żadnej różnicy, zjawisko jest to samo, tylko inne nazwy.	Wymienione stateczności różnią się ważnością, ważniejsza jest stateczność dynamiczna..	Stateczność statyczna dotyczy równowagi na ziemi, stateczność dynamiczna – równowagi w locie.
1414	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.
1415	PL080-0037	Czym się wyraża „stateczność statyczna obojętna” obiektu (samolotu,	Brakiem jakiegokolwiek reakcji obiektu na wytrącenie go z równowagi.	Istnieniem tendencji (w postaci działania siły lub momentu) do powrotu do	Wykonywaniem przez obiekt statecznych wahań wokół osi poprzecznej.	Stanem równowagi spoczynkowej.

		śmigłowca, szybowca, lotni etc)?		równowagi po wytrąceniu z niej.		
1416	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
1417	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
1418	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
1419	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
1420	PL080-0053	Gdy powietrze wpada z prędkością V do kanału o zmiennej	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

		powierzchni przekroju, zmianie ulega tej prędkości. Jak?				zwiększaniu powierzchni rośnie
1421	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
1422	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
1423	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
1424	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
1425	PL080-0062	Jak się nazywa prędkość statku powietrznego (śmigłowca, samolotu, szybowca etc)	Maksymalna prędkość dopuszczalna	Prędkość przelotowa.	Prędkość ekonomiczna.	Prędkość optymalna.

		oznaczana V _{NE} ?				
1426	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).
1427	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)
1428	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?
1429	PL080-0066	Jak zmieni się promień zakrętu prawidłowego, jeżeli przy stałym przechyleniu zwiększymy prędkość dwukrotnie?	wzrośnie czterokrotnie	wzrośnie dwukrotnie	wzrośnie ośmiokrotnie	nie zmieni się
1430	PL080-0068	Jak zmienia się wysokość gęstościowa w sytuacji, gdy temperatura powietrza jest	Wzrasta.	Nieznacznie maleje	Nie zmienia się.	Maleje w proporcji do odwrotności gęstości względnej σ .

		wyższa od standardowej wartości ISA?				
1431	PL080-0072	Jaka wzorcowa wielkość ciśnienia powietrza na poziomie morza wyrażona w starych jednostkach „milimetrów słupa rtęci” odpowiada po = 1013,25 hPa?.	760 mm Hg.	800 mm Hg	750 mm Hg	860 mm Hg
1432	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
1433	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.
1434	PL080-0075	Jaką nazwę nosi stosunek	Bezwymiarowa temperatura względna.	Temperatura absolutna.	Stała don Pedra.	Współczynnik d’Amore’a

		temperatury powietrza na dowolnej wysokości, wyrażonej w Kelwinach (K), do wzorcowej temperatury na poziomie morza, również wyrażonej w Kelwinach (K) Θ = T/To?				
1435	PL080-0076	Jaką wielkość ma wzorcowe (standardowe) ciśnienie statyczne na poziomie morza?	po = 101325 N/m ² = 1013,25 hPa	po = 100000 N/m ² = 1000,00 hPa	po = 111325 N/m ² = 1113,25 hPa	po = 100025 N/m ² = 1000,25 hPa
1436	PL080-0077	Jaką wielkość, wyrażoną w Kelwinach (K) ma wzorcowa (standardowa) temperatura powietrza na poziomie morza?	To = 288 K.	To = 258 K.	To = 277 K.	To = 301 K.
1437	PL080-0078	Jaką wielkość, wyrażoną w kg/m ³ , ma wzorcowa (standardowa) gęstość powietrza ρo na poziomie morza?	ρo = 1,2255 kg/m ³ .	ρo = 1,0000 kg/m ³ .	ρo = 1,0255 kg/m ³ .	ρo = 1,2000 kg/m ³ .

1438	PL080-0079	Jaką wielkość, wyrażoną w stopniach Celsjusza (?C) ma wzorcowa (standardowa) temperatura powietrza na poziomie morza?	$t = +15 \text{ }^\circ\text{C}$	$t = +10 \text{ }^\circ\text{C}$	$t = +20 \text{ }^\circ\text{C}$	$t = +16,5 \text{ }^\circ\text{C}$
1439	PL080-0080	Jaki istnieje związek między wielkością temperatury powietrza t wyrażonej w stopniach Celsjusza ($^\circ\text{C}$) i temperatury T wyrażonej w Kelwinach (K)?	$T = t + 273$	$T = t + 233$	$T = t + 283$	$T = t + 373$
1440	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
1441	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.
1442	PL080-0084	Jakie przedrostki w symbolach jednostek miar SI oznaczają	Deka- (da), hekto- (h), kilo- (k).	Kilo- (k), mega- (m), deka- (da)	Decy- (dc), hekto- (h), mega- (M)	Mega- (M), giga- (G), piko- (p)

		z wielokrotnieniem o 10, 100 i 1000?				
1443	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
1444	PL080-0087	Jakim przyrządem mierzona jest wysokość rzeczywista, czyli oddalenie statku powietrznego od powierzchni ziemi?	Wysokościomierzem radiowym (radarowym).	Wysokościomierzem ciśnieniowym.	Dalmierzem optycznym.	Przyrządem DME.
1445	PL080-0088	Jedną z miar stateczności dynamicznej obiektu (samolotu, śmigłowca, szybowca, lotni etc) jest „czas półokowy”. 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.
1446	PL080-0089	Jeżeli ciało wytrącone ze stanu równowagi krótkotrwałym impulsem zewnętrznym porusza się ruchem jednostajnym, to	równowagą obojętną	równowagą dynamiczną	równowagą stałą	równowagą chwiejną

		mamy do czynienia z:				
1447	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
1448	PL080-0092	Jeżeli dwukrotnie zwiększymy prędkość przepływu, to siła nośna:	wzrośnie czterokrotnie	wzrośnie dwukrotnie	zmaleje dwukrotnie	zmaleje czterokrotnie
1449	PL080-0093	Jeżeli dwukrotnie zwiększymy prędkość przepływu, to siła oporu:	wzrośnie czterokrotnie	wzrośnie dwukrotnie	zmaleje czterokrotnie	zmaleje dwukrotnie
1450	PL080-0094	Jeżeli zmniejszymy temperaturę przepływającego powietrza, nie zmieniając kąta natarcia, powierzchni skrzydła i prędkości przepływu to:	siły aerodynamiczne na skrzydło wzrosną	siły aerodynamiczne na skrzydło zmaleją	siły aerodynamiczne na skrzydło nie zmieniają się, bo nie zależą od temperatury	doskonałość skrzydła wzrośnie

1451	PL080-0096	Każde ciało ma swój własny, stały i niezmienny współczynnik oporu kształtu $C_x _{kszt}$	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
1452	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
1453	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
1454	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.
1455	PL080-0107	Którą oś układu współrzędnych nazywamy osią pionową?	oś OZ?	oś OX?	oś OY?	takiej nazwy nie używa się
1456	PL080-0108	Którą oś układu współrzędnych	oś OX?	oś OY?	oś OZ?	takiej nazwy nie używa się

		nazywamy osią podłużną?				
1457	PL080-0109	Którą oś układu współrzędnych nazywamy osią poprzeczną?	oś OY?	oś OZ?	oś OX?	takiej nazwy nie używa się
1458	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]
1459	PL080-0117	Linia łącząca noski profili płata lotniczego to:	geometryczna krawędź natarcia	geometryczna krawędź splywu	geometryczna cięciwa aerodynamiczna	szkieletowa płata
1460	PL080-0118	Linia łącząca ostrza (spływy) profili płata lotniczego to:	geometryczna krawędź spływu	geometryczna krawędź natarcia	geometryczna cięciwa aerodynamiczna	szkieletowa płata
1461	PL080-0119	Linia łącząca środki okręgów wpisanych w obrys profilu lotniczego nosi nazwę:	szkieletowa	strzałka ugięcia	cięciwa profilu	grubość profilu
1462	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
1463	PL080-0129	Minimalną wartość współczynnika siły oporu Cx	prawda tylko dla profili symetrycznych	zawsze prawda	zawsze fałsz	prawda tylko dla profili niesymetrycznych

		otrzymujemy dla kąta natarcia $\alpha = 0^\circ$				
1464	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
1465	PL080-0135	Na jakiej wysokości nad poziomem morza względna gęstość powietrza jest w atmosferze wzorcowej równa jednej czwartej gęstości na poziomie morza, tj. $\sigma = 0,25$?	12200 m.	11000 m	10000 m	13330 m
1466	PL080-0136	Na jakiej wysokości nad poziomem morza względna gęstość powietrza jest w atmosferze wzorcowej równa $\sigma = 1$?	0 m.	100 m	-10 m	17,5 m
1467	PL080-0137	Na jakiej wysokości nad poziomem morza względna gęstość powietrza w atmosferze	6700 m.	10000 m	5500 m	6000 m

		wzorcowej jest połówkowa, tj. równa $\sigma = 0,5$?				
1468	PL080-0138	Na jakiej wysokości statyczne ciśnienie względne jest równe połowie ciśnienia statycznego na poziomie morza ($\Delta = 0,5$)?	5500 m.	4000 m	4500 m	3600 m
1469	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
1470	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
1471	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
1472	PL080-0205	Stateczność dynamiczna boczna dotyczy:	odchylania i przechylania	tylko pochylania	tylko przechylania	tylko odchylania

1473	PL080-0206	Stateczność dynamiczna podłużna dotyczy:	pochylenia	przechylenia	odchylania	odchylania i przechylenia
1474	PL080-0207	Stateczność dynamiczną boczną można nazwać inaczej:	statecznością holendrowania	statecznością kierunkową	statecznością poprzeczną	statecznością dynamiczną podłużną
1475	PL080-0208	Stateczność statyczna kierunkowa dotyczy:	odchylania	odchylania i przechylenia	pochylenia	przechylenia
1476	PL080-0209	Stateczność statyczna podłużna dotyczy:	pochylenia	przechylenia	odchylania	odchylania i przechylenia
1477	PL080-0210	Stateczność statyczna poprzeczna dotyczy:	przechylenia	odchylania	odchylania i przechylenia	pochylenia
1478	PL080-0211	Stosunek drogi S przebytej w czasie t do czasu t to:	prędkość średnia	przyspieszenie średnie	prędkość chwilowa	przyspieszenie chwilowe
1479	PL080-0212	Stosunek powierzchni nośnej skrzydła do jego rozpiętości S/b, jest to:	średnia cięciwa geometryczna	wydłużenie skrzydła	zbieżność skrzydła	skos skrzydła
1480	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
1481	PL080-0214	Strzałka profilu to:	największa odległość między linią szkieletową i cięciwą profilu	najmniejsza odległość między linią	największa odległość między górnym i	największa odległość między górnym obrysem profilu i

				szkieletową i cięciwą profilu	dolnym obrysem profilu	cięciwą aerodynamiczną
1482	PL080-0215	Szkieletowa profilu to:	linia łącząca środki okręgów wpisanych w obrys profilu lotniczego	linia prosta łącząca nosek profilu z ostrzem (spływem) profilu lotniczego	linia łącząca noski profili płata lotniczego	linia łącząca ostrza profili płata lotniczego
1483	PL080-0216	Średnie przyśpieszenie kątowe 'ε;śr' w ruchu obrotowym jest:	-wprost proporcjonalne do przyrostu prędkości kątovej w czasie pomiaru -odwrotnie proporcjonalne do czasu pomiaru	-wprost proporcjonalne do przyrostu prędkości kątovej w czasie pomiaru -wprost proporcjonalne do czasu pomiaru	-odwrotnie proporcjonalne do przyrostu prędkości kątovej w czasie pomiaru -odwrotnie proporcjonalna do czasu pomiaru	-odwrotnie proporcjonalne do przyrostu prędkości kątovej w czasie pomiaru -wprost proporcjonalne do czasu pomiaru
1484	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
1485	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.
1486	PL080-0237	W układzie współrzędnych opisującym ruch statku powietrznego podczas lotu oś OX? nazywamy:	osią podłużną	osią poprzeczną	osią pionową	osią poziomą

1487	PL080-0238	W układzie współrzędnych opisującym ruch statku powietrznego podczas lotu oś OY? nazywamy:	osią poprzeczną	osią pionową	osią poziomą	osią podłużną
1488	PL080-0239	W układzie współrzędnych opisującym ruch statku powietrznego podczas lotu oś OZ? nazywamy:	osią pionową	osią poziomą	osią podłużną	osią poprzeczną
1489	PL080-0250	Wraz ze wzrostem wysokości gęstość powietrza:	zawsze maleje	zawsze rośnie	nie zmienia się	maleje - jeżeli temperatura maleje, a rośnie – jeżeli temperatura wzrasta
1490	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
1491	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	Uzna, że powinien zmienić częstotliwość odpowiednią do trasy	Występują zakłócenia na częstotliwości podstawowej	Nie ma odpowiedzi na pierwsze wywołanie.

			przeźren innej właciwej terytorialnie słuźby ruchu lotniczego lub gdy otrzymał polecenie słuźby, u której obecnie pozostaje na łączności.			
1492	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 właciwą częstotliwość.	Poczekać na wywołanie przez stację naziemną	Zmienić częstotliwość	Wywołać inny statek powietrzny na tej samej częstotliwości
1493	PL090-0004	Literę „O” wymawia się jako:	Oscar	Ontario	Oklahoma	Ohio
1494	PL090-0005	Literę „F” wymawia się jako:	Foxtrot	Fox	Frank	Florida
1495	PL090-0006	Literę „R” wymawia się jako:	Romeo	Radio	Roger	Rover
1496	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
1497	PL090-0008	Łączność radiotelefoniczna w lotnictwie słuźy do:	Wzajemnego komunikowania się personelu latającego i naziemnego	Przekazywania poleceń pilotom przez kontrolera wieźy	Przekazywania wyłącznie informacji handlingowych pilotom przez uprawnione osoby	Komunikowania się kontrolera wieźy z obsługą naziemną lotniska
1498	PL090-0009	Mówiąc do mikrofonu należy:	Utrzymywać stałe natężenie głosu i właciwą odległość ust od mikrofonu	Trzymać mikrofon w polu widzenia	Mówić głośno i szybko	Mieć przed oczami tekst korespondencji

1499	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
1500	PL090-0011	Przed rozpoczęciem każdego nadawania należy:	Upewnić się czy częstotliwość nie jest zajęta przez inną transmisję	Przeprowadzić łączność sprawdzającą	Ustawić częstotliwość zapasową	Włączyć podsłuch własnego nadawania
1501	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
1502	PL090-0013	System pracy sieci radiotelefonicznej w lotnictwie to:	System Simplex	System Duplex (dupleks)	System Półdupleks	System konferencyjny
1503	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
1504	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

1505	PL090-0016	Wywołanie w niebezpieczeństwie powinno zawierać co najmniej:	Trzykrotne wywołanie MAYDAY, podanie swojego znaku wywoławczego, rodzaj niebezpieczeństwa, pozycję i parametry lotu, zamiary dowódcy statku powietrznego, rodzaj oczekiwanej pomocy na częstotliwości, na której prowadzono korespondencję lub jeśli niemożliwe, na 121,500 MHz	Słowo MAYDAY, swój znak wywoławczy i rodzaj zagrożenia nadane na częstotliwości radiowej przydzielonej dla danej trasy	Słowo MADAY nadane trzykrotnie na częstotliwości 121,500 MHz	Znak wywoławczy, określenie zagrożenia, pozycję samolotu, zamiary dowódcy na dostępnej częstotliwości radiowej
1506	PL090-0017	Znak wywoławczy SP-AHN można skrócić do:	SHN	HN	AHN	SN
1507	PL090-0018	Nadawanie „na ślepo” to:	Procedura specjalna w przypadku braku odbioru ze stacji, z którą chcemy się skomunikować polegająca na dwukrotnym przekazaniu treści depezy 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
1508	PL090-0022	Znak wywoławczy „Gdańsk Zbliżanie” oznacza:	Organ kontroli zbliżania Gdańsk	Kontrolę podejścia w Gdańsku	Służbę zbliżania statków powietrznych w Gdańsku	System podejścia do lądowania w Gdańsku
1509	PL090-0044	Rodzaj emisji stosowany w	A3E	J3F	A2A	A1N

		lotniczej łączności VHF to:				
1510	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
1511	PL090-0046	Międzynarodową lotniczą częstotliwością w niebezpieczeństwie dla radiotelefonii jest:	121,500 MHz	120,100 MHz	124,500 MHz	123,450 MHz
1512	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
1513	PL090-0048	Sygnalem radiotelefonicznym w lotnictwie informującym o niebezpieczeństwie jest:	MAYDAY	PAN PAN	BREAK BREAK	REPORT
1514	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

1515	PL090-0050	Główna częstotliwość radiowa to:	Podstawowa częstotliwość do łączności z organem ATS	123,450 MHz	Częstotliwość w niebezpieczeństwie	118,000 MHz
1516	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
1517	PL090-0052	Do łączności typu powietrze-powietrze przeznaczona jest częstotliwość:	123,450 MHz	243,000 MHz	136,000 MHz	118,000 MHz
1518	PL090-0053	Przyrostek znaku wywoławczego „KONTROLA” oznacza:	Kontrolę obszaru	Kontrolę zbliżania	Kontrolę lotniska	Kontrolę ruchu naziemnego
1519	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
1520	PL090-0055	Skrót RMZ oznacza:	Strefę obowiązkowej łączności radiowej	Strefę ruchu lotniskowego	Strefę ograniczonego ruchu	Strefę kontroli radarowej

1521	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
1522	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
1523	PL090-0058	Przykładem wiadomości rozsyłanej przez lotniczą służbę rozgłaszania jest nadawanie komunikatu:	ATIS	AIP	NOTAM	AFTN
1524	PL090-0059	Wymiana korespondencji w sytuacjach nagłych 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
1525	PL090-0061	Podczas kontroli stacji radiowej stosuje się skalę słyszalności:	5 stopniową	4 stopniową	3 stopniową	10 stopniową
1526	PL090-0062	Urządzenie łączności radiowej na lotnisku, które nie zapewnia służb	RADIO	WIEŻA	INFORMACJA	KONTROLA

		ruchu lotniczego, stosuje znak wywoławczy zawierający przyrostek:				
1527	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
1528	PL090-0064	Jeśli operator radiostacji popełni błąd podczas nadawania, to będzie wypowiadać wyrażenie:	POPRAWIAM	NIEPRAWIDŁOWO	POWTARZAM	POMIŃ
1529	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
1530	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
1531	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

1532	PL090-0068	W lotniczej łączności radiotelefonicznej stosowane są najczęściej anteny o charakterystyce:	Dookólnej	Kierunkowej	Fazowej	Obrotowej
1533	PL090-0069	W lotniczej łączności radiotelefonicznej stosowana jest modulacja:	Amplitudy	Fazy	Impulsowo-kodowa	Częstotliwości
1534	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
1535	PL090-0071	W lotniczej łączności radiotelefonicznej literę Q wymawia się jako:	Kebek	Kju	Kłoter	Klejker
1536	PL090-0072	W lotniczej łączności radiotelefonicznej stosowane są anteny o polaryzacji:	Pionowej	Biegunowej	Kołowej	Poziomej
1537	PL090-0073	W lotniczej łączności radiotelefonicznej literę B wymawia się jako:	BRAVO	BETA	BARBARA	BROWN

1538	PL090-0074	Wymianę korespondencji radiotelefonicznej stacja odbiorcza zakańcza przez:	Nadanie swojego sygnału wywoławczego	nadanie sygnału wywoławczego stacji nadawczej	potwierdzenie odbioru transmisji	Nadanie sygnału ODBIÓR
1539	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
1540	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
1541	PL090-0077	Spośród poniższych depesz najniższą kategorię pierwszeństwa posiada:	Depesza meteorologiczna	Depesza dotycząca bezpieczeństwa lotów	Depesza pilna	Depesza o niebezpieczeństwie
1542	PL090-0078	Zasięg radiowy stacji lotniczej zależy przede wszystkim od:	Wysokości anteny nadawczej	Mocy nadajnika	Typu anteny	Częstotliwości radiowej
1543	PL099-0001	Badanie wypadków i incydentów lotniczych ma na celu:	Wyjaśnienie okoliczności i przyczyn oraz wypracowanie zaleceń profilaktycznych.	Wyjaśnienie okoliczności i przyczyn oraz wypracowanie zaleceń profilaktycznych oraz	Wyjaśnienie okoliczności i przyczyn oraz wypracowanie zaleceń profilaktycznych, wskazanie winnych	Wyjaśnienie okoliczności i przyczyn zdarzenia.

				wskazanie winnych zdarzenia	zdarzenia oraz rozpowszechnianie informacji dotyczącej zdarzeń.	
1544	PL099-0002	Bezpośrednio po zajęciu miejsca w kabinie pilot statku powietrznego sprawdza:	Czy wszystkie przełączniki, dźwignie i urządzenia kontroli i sterowania znajdują się w położeniu określonym instrukcją użytkownika w locie.	Czy wszystkie przełączniki, dźwignie i urządzenia kontroli i sterowania znajdują się w położeniu neutralnym.	Czystość i porządek w kabinie.	Czy wszystkie przełączniki, dźwignie i urządzenia kontroli i sterowania znajdują się w położeniu wyjściowym.
1545	PL099-0003	Bezpośrednio przed wejściem do kabiny statku powietrznego pilot sprawdza:	Stan techniczny statku powietrznego wykonując przegląd przedlotowy.	Warunki meteorologiczne do planowanego lotu.	Zgodność listy pasażerów.	Czy otrzymał zgodę na lot.
1546	PL099-0004	Częstotliwość 121,500 jest przeznaczona do:	lotniczej łączności radiotelefonicznej w niebezpieczeństwie	łączności w niebezpieczeństwie dla telegrafii do odbioru słuchowego	łączności z lądem w akcjach poszukiwawczo - ratowniczych (SAR)	łączności z tratwami ratunkowymi
1547	PL099-0005	Częstotliwość pomocnicza dla kanału 121.5 MHz to:	123.1 MHz	101,5 MHz	500 kHz	2128 kHz
1548	PL099-0006	Członek załogi statku powietrznego nie może spożywać alkoholu w okresie minimum:	24 godzin przed lotem	12 godzin przed lotem	36 godzin przed lotem	48 godzin przed lotem
1549	PL099-0007	Czy funkcjonariusz Policji może zażądać od pilota/załogi	Tak	Nie	Tylko w obecności członków PKBWL	Tylko w obecności lekarza.

		poddania się badaniu na obecność alkoholu we krwi po zaistnieniu wypadku lotniczego?				
1550	PL099-0008	Czy można wykonywać loty na statku powietrznym z napędem nad parkami narodowymi?	Tak, ale pod warunkiem wykonywania lotu na wysokości określonej przez państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym	Tak, ale pod warunkiem wykonywania lotu na odpowiedniej wysokości.	Zabrania się.	Tak, po otrzymaniu zgody od właściwego organu ruchu lotniczego.
1551	PL099-0009	Czy użytkownik może przystąpić do badania incydentu lotniczego?	Tak, ale po decyzji PKBWL i pod jej nadzorem	Tak	Nie	Tak, jeśli posiada do tego odpowiednie kwalifikacje
1552	PL099-0010	Czy użytkownik może przystąpić do badania wypadku lotniczego?	Nie	Tak	Tak, ale pod nadzorem PKBWL	Tak, ale po wyrażeniu zgody przez Prezesa ULC
1553	PL099-0011	Czy zderzenie statku powietrznego w locie z ptakiem jest incydentem 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
1554	PL099-0012	Do łączności między statkami morskimi a statkami powietrznymi, uczestniczącymi w	156,3 MHz	121,5 MHz	128,825 MHz	123,450 MHz

		akcjach poszukiwawczo - ratowniczych (SAR), przeznaczona jest częstotliwość:				
1555	PL099-0013	Do prowadzenia lotniczej korespondencji radiowej niezbędne jest posiadanie:	świadczenia radiooperatora w służbie lotniczej	licencji członka personelu lotniczego	nie jest wymagane posiadanie żadnego dokumentu	obywatelstwa Rzeczypospolitej Polskiej
1556	PL099-0014	Do zestawu pierwszej pomocy powinien być dołączony:	podręcznik pierwszej pomocy i zestaw sygnałów zgodny z Aneks 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
1557	PL099-0015	Dowódca statku powietrznego powiadamia o nieprawidłowości pracy urządzeń naziemnych i nawigacyjnych:	Właściwą stację naziemną, tak szybko jak to jest możliwe.	Właściwą stację naziemną, telefonicznie po lądowaniu.	Właściwą stację naziemną, pisemnie po lądowaniu	Przełożonego lub najbliższy organ ruchu lotniczego
1558	PL099-0016	Dyrektywy Operacyjne, wydawane przez Prezesa ULC, zabraniające, ograniczające lub poddające działalność lotniczą określonym warunkom w interesie	Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego	Dzienniku Ustaw	miesięczniku „Przegląd Lotniczy”	na stronach internetowych organizacji lotniczych

		bezpieczeństwa lotów, są publikowane w:				
1559	PL099-0017	Gdy w czasie lotu rzeczywista ilość paliwa użytecznego w zbiornikach samolotu jest mniejsza od ostatecznej rezerwy paliwa, dowódca statku powietrznego powinien:	zgłosić sytuację awaryjną	zamówić paliwo na lotnisku lądowania	natychmiast lądować w terenie przygodnym	porozumieć się z przewoźnikiem lub dysponentem statku powietrznego
1560	PL099-0021	Jeżeli statek powietrzny jest wyposażony w nadajnik ratunkowy ELT, oznacza to:	że posiada lotniczy nadajnik ratowniczy SARSAT	że ma możliwość podejścia według MLS	że ma możliwość podejścia według TLS	że może korzystać z przestrzeni RVSM
1561	PL099-0022	Komu składa pisemny raport załoga statku powietrznego o fakcie niebezpiecznego zbliżenia w powietrzu?	Osobie wskazanej w instrukcji operacyjnej	PKBWL	Prezesowi ULC	Nie składa pisemnego raportu.
1562	PL099-0023	Komunikat MAYDAY nadaje się w przypadku:	bezpośredniego zagrożenia życia załogi i pasażerów	konieczności zapewnienia pomocy medycznej	ogólnego niebezpieczeństwa dla ruchu lotniczego, zaobserwowania groźnych zjawisk itp.	utruty łączności

1563	PL099-0032	Który z wymienionych Aneksów Konwencji Chicagowskiej dotyczy badania wypadków i incydentów lotniczych	Aneks 13	Aneks 11	Aneks 12	Aneks 14
1564	PL099-0035	O napotkanych w locie potencjalnych zagrożeniach bezpieczeństwa oraz zdarzeniach takich, jak nieprawidłowa praca urządzeń naziemnych lub nawigacyjnych, niezwykle zjawiska pogody, dowódca statku powietrznego powinien powiadomić:	właściwą stację naziemną tak szybko, jak jest to praktycznie możliwe	organ kontroli ruchu lotniczego, po wylądowaniu	władze lokalne	Urząd Lotnictwa Cywilnego
1565	PL099-0036	O przerwaniu zadania w powietrzu decyduje:	Dowódca załogi	Załoga statku powietrznego	Służba ruchu lotniczego	Dowódca załogi w porozumieniu z załogą i kontrolerem ruchu lotniczego
1566	PL099-0037	O wyborze miejsca do lądowania awaryjnego w terenie decyduje:	Dowódca załogi	Załoga statku powietrznego	Służba ruchu lotniczego	Dowódca załogi w porozumieniu z załogą i kontrolerem ruchu lotniczego

1567	PL099-0038	Obecność materiałów promieniotwórczych na pokładzie cywilnego statku powietrznego jest dozwolona pod warunkiem:	że substancje te są niezbędne do działania istotnych systemów statku powietrznego	obecność substancji promieniotwórczych na pokładzie statku powietrznego jest bezwzględnie zabroniona	udzielenia stosownego zezwolenia przez Ministerstwo Ochrony Środowiska	właściwego opakowania i wyraźnego oznakowania substancji promieniotwórczej
1568	PL099-0039	Obowiązek bezpiecznej eksploatacji statku powietrznego nałożony jest na użytkownika statku powietrznego w:	Prawie lotniczym	PL - 2	JAR-ach	PL - 6
1569	PL099-0040	Obowiązek zapewnienia, aby nikt nie ukrył osób lub ładunku na pokładzie statku powietrznego spoczywa na:	przewoźniku	dowódcy statku powietrznego	zarządcy lotniska	Straży Granicznej
1570	PL099-0041	Osoba naruszająca obowiązki w zakresie bezpiecznej eksploatacji statku powietrznego podlega karze:	grzywny	Pozbawienia wolności do lat 5	Pozbawienia wolności do 1 roku	Grzywny, karze ograniczenia wolności lub pozbawienia wolności do roku
1571	PL099-0042	Osobę zatrzymaną na pokładzie statku powietrznego podejrzaną o	Organom Policji lub Straży Granicznej	Służbie Więziennej	Straży Ochrony Lotniska	Funkcjonariuszom ABW.

		dokonanie przestępstwa przekazuje się:				
1572	PL099-0043	Ostateczna decyzja co do zezwolenia na wstęp do kabiny pilotów należy do:	dowódcy statku powietrznego	inspektora ULC, odpowiedzialnego za certyfikację, licencjonowanie lub nadzór bieżący	przedstawiciela przewoźnika	zarządcy lotniska
1573	PL099-0044	Paliwo lotnicze, przypadkowo rozlane przy tankowaniu, powinno zostać:	niezwłocznie zneutralizowane i usunięte	zostawione na podłożu do odparowania	zebrane, przefiltrowane i zużyte do celów gospodarczych	złane do kanalizacji
1574	PL099-0045	Pierwszą czynnością załogi statku powietrznego po lądowaniu awaryjnym w terenie przygodnym i wystąpieniu pożaru jest:	Ugaszenie pożaru	Ratowanie rannych	Telefon do straży pożarnej	Oddalenie się na bezpieczną odległość
1575	PL099-0046	Pierwszą czynnością załogi statku powietrznego po lądowaniu awaryjnym w terenie przygodnym jest:	Ratowanie życia załogi i pasażerów	Ratowanie mienia i wyposażenia statku powietrznego	Powiadomienie przełożonego i/lub władzy lotniczej	Powiadomienie Policji

1576	PL099-0047	Pilot nie może przystąpić do wykonania lotu w znanych lub spodziewanych warunkach oblodzenia, jeżeli:	samolot nie będzie certyfikowany i wyposażony do zwalczania takich warunków	nie ustanowiono procedury odladzania i przeciwdziałania oblodzeniu samolotu na ziemi	temperatura powietrza jest niższa niż 7°C	pada deszcz
1577	PL099-0048	Pilot statku powietrznego może palić tytoń w czasie lotu pod warunkiem:	palenie tytoniu nie jest dozwolone	utrzymania dobrej wentylacji kabiny	może palić tylko jedna osoba na raz	załoga jest jednoosobowa
1578	PL099-0050	Po naruszeniu przepisów lotniczych w celu opanowania sytuacji zagrażającej bezpieczeństwu statku powietrznego dowódca statku powietrznego jest zobowiązany o tym powiadomić właściwy organ państwa, którego przepisy zostały naruszone i jeżeli przepisy tego wymagają złożyć organowi, który	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.

		otrzymał zawiadomienie:				
1579	PL099-0051	Po zderzeniu z ptakiem dowódca statku powietrznego składa meldunek:	pisemny.	ustny.	nie składa.	składa meldunek ustny, jeśli statek powietrzny uległ jakimkolwiek uszkodzeniu.
1580	PL099-0052	Podatność na zatrucie tlenkiem węgla z niesprawnej instalacji grzewczej:	rośnie z wysokością lotu	maleje z wysokością lotu	rośnie z wilgotnością względną	rośnie z temperaturą punktu rosy
1581	PL099-0058	Potwierdzeniem przyjęcia i zrozumienia przez pilota samolotu sygnału wizualnego, podawanego z miejsca wypadku nocą jest:	kilkakrotne włączenie i wyłączenie świateł lądowania lub nawigacyjnych	kilkakrotne przechylenie samolotu na boki	wystrzelenie zielonej rakiety	zrzucenie meldunku potwierdzającego
1582	PL099-0059	Potwierdzeniem przyjęcia i zrozumienia sygnału wizualnego, podawanego z miejsca wypadku, przez pilota samolotu jest:	kilkakrotne przechylenie samolotu na boki	wystrzelenie zielonej rakiety	włączenie smugaczy	zrzucenie meldunku potwierdzającego
1583	PL099-0061	Pożar instalacji elektrycznej statku powietrznego	gaśnicą śniegową lub BCE	pianą gaśniczą	piaskiem	wodą

		powinien być gaszony:				
1584	PL099-0062	Przed przystąpieniem do startu dowódca statku powietrznego musi upewnić się na podstawie dostępnych mu informacji, że warunki meteorologiczne na lotnisku startu oraz stan planowanej do startu drogi startowej:	nie wpłyną ujemnie na bezpieczeństwo startu i odlotu	odpowiadają danym z AIP	są zgodne z podawanymi przez odpowiednie służby	jeśli organ kontroli ruchu lotniczego udziela zgody, dowódca statku powietrznego wykonuje start
1585	PL099-0063	Przekazanie (retranslacja) wywołania MAYDAY winna być poprzedzona zwrotem:	MAYDAY RELAY	SOS	PAN RELAY	SECURITE
1586	PL099-0064	Przepisy dotyczące sygnałów, stosowanych w akcjach poszukiwawczo - ratowniczych znajdują się w:	Aneksie 12 ICAO	Aneksie 6 ICAO	Aneksie 2 ICAO	AIP Polska, rozdz. ENR1 „Przepisy i Procedury Ogólne”
1587	PL099-0066	Przy wykonywaniu symulowanego lotu bez widoczności	przy drugim zestawie urządzeń sterowych statku powietrznego	w miejscu zapewniającym najlepszą widoczność	w miejscu zapewniającym najlepszy nadzór nad	w zasięgu wzroku pilota prowadzącego statek powietrzny

		pilot bezpieczeństwa powinien zajmować miejsce:			czynnościami pilota prowadzącego statek powietrzny	
1588	PL099-0067	Raport o zdarzeniu w locie jest ważny jeśli:	Złoży go jeden członek załogi.	Wszyscy członkowie załogi.	Pilot.	Zostanie zatwierdzony przez użytkownika.
1589	PL099-0069	Statek powietrzny służby poszukiwania i ratownictwa lotniczego jest oznakowany następująco:	Napisem SAR	Napisem SOS	Krzyżem maltańskim	Czerwonym krzyżem na białym tle.
1590	PL099-0070	Statek powietrzny, wymagający asysty statku morskiego i nie mogący nawiązać z nim łączności radiowej, powinien:	okrążyć statek morski co najmniej raz i przeciąć przedłużenie jego linii drogi na możliwie małej wysokości	przelecieć za rufą statku na małej wysokości	przelecieć wzdłuż lewej burty statku	cyklicznie zwiększać i zmniejszać wysokość lotu
1591	PL099-0071	Sygnal wizualny w kształcie litery X, podawany z miejsca wypadku lotniczego, oznacza:	żądanie pomocy medycznej	żądanie udzielenia informacji o własnej pozycji	żądanie zidentyfikowania statku powietrznego	odpowiedź negatywna
1592	PL099-0072	Symulowanie sytuacji nienormalnych lub awaryjnych, wymagających zastosowania części	nie są dozwolone	że dowódca statku powietrznego dopilnuje bezpieczeństwa wykonywania lotu	że opracowano odpowiednie procedury postępowania i są one przestrzegane	że przeprowadzane symulacje nie naruszają Instrukcji Użytkownika statku powietrznego

		lub wszystkich procedur awaryjnych, są dozwolone w czasie lotów zarobkowego przewozu lotniczego pod warunkiem:				
1593	PL099-0074	Transmisja radiowa dla radionamierzenia ma priorytet wyższy niż wywołanie PAN-PAN:	nie	tak	tak, pod warunkiem że korespondencja odbywa się w języku angielskim	mają równy priorytet
1594	PL099-0076	Uprawniony do usunięcia z pokładu statku powietrznego każdej osoby lub każdej części ładunku, która w jego opinii może stwarzać potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa samolotu lub osób na nim się znajdujących jest:	dowódca statku powietrznego	przedstawiciel przewoźnika	każdy członek załogi lotniczej	zarządca lotniska
1595	PL099-0077	Usterki techniczne statku	pokładowym dzienniku technicznym statku powietrznego.	książce obsługi.	zeszycie prac obsługowych.	dokumentacji technicznej statku powietrznego

		powietrznego odnotowuje się w:				
1596	PL099-0078	Użycie środków odurzających na pokładzie statku powietrznego jest dozwolone pod warunkiem:	że jest niezbędne dla ratowania zdrowia lub życia	odbywa się poza kabiną załogi	odbywa się w wydzielonej części kabiny pasażerskiej	jest bezwzględnie zabronione
1597	PL099-0079	Użytkownik statku powietrznego, organ ruchu lotniczego, zarządzający lotniskiem są zobowiązani powiadomić PKBWL o zdarzeniu lotniczym w nieprzekraczalnym czasie:	72 godziny	48 godzin	24 godziny	96 godzin
1598	PL099-0080	W celu opanowania sytuacji zagrażającej bezpieczeństwu statku powietrznego:	Można naruszyć przepisy lotnicze	Nie można naruszać przepisów lotniczych	Można naruszyć przepisy lotnicze po konsultacji z członkami załogi	Wszystkie pozostałe odpowiedzi są nieprawidłowe.
1599	PL099-0081	W instalacji elektrycznej samolotu za napięcie niebezpieczne dla życia uważa się:	110 V / 400 Hz	36 V / 400 Hz	27 V	każde

1600	PL099-0082	W jakich sytuacjach dowódca statku powietrznego może zobowiązać innych członków załogi do wykonywania czynności nie należących do ich normalnego zakresu obowiązków?	Kiedy należy zapewnić bezpieczeństwo lotu oraz bezpieczeństwo i porządek na pokładzie statku powietrznego..	Kiedy z różnych powodów nie może wykonywać swoich obowiązków.	W sytuacjach zagrażających bezpieczeństwu lotu.	W sytuacjach szczególnych.
1601	PL099-0083	W przypadku bezprawnej ingerencji na pokładzie statku powietrznego, pierwszym obowiązkiem członków załogi jest:	powiadomić o tym fakcie służby ruchu lotniczego	podjąć próbę siłowego odzyskania kontroli nad sytuacją	upewnić się czy instalacja tlenowa jest sprawna	wykonywać polecenia napastników
1602	PL099-0084	W przypadku konieczności opuszczenia statku powietrznego w powietrzu (np. z przyczyn technicznych), wyposażonego w radiostację pokładową pilot jest zobowiązany:	Zameldować do najbliższego organu ruchu lotniczego lub stanowiska kierowania lotami o miejscu opuszczenia	Nadać sygnał SOS i opuścić statek powietrzny	Opuścić statek powietrzny niezwłocznie.	Wszystkie pozostałe odpowiedzi są nieprawidłowe

1603	PL099-0085	W przypadku obecności uzbrojonych funkcjonariuszy bezpieczeństwa na pokładzie przewożącego pasażerów statku powietrznego, o tym fakcie powinien być poinformowany:	dowódca statku powietrznego	przedstawiciel przewoźnika w porcie docelowym	Minister Obrony Narodowej	wszyscy obecni na pokładzie statku powietrznego
1604	PL099-0086	W przypadku podejrzenia bezprawnej ingerencji na pokładzie statku powietrznego służba ruchu lotniczego powiadamia o tym poprzez sieć łączności lotniczej VHF:	nie informuje o podejrzeniu za pośrednictwem łączności radiowej	powiadamia statki powietrzne znajdujące się najbliżej statku, co do którego istnieje takie podejrzenie	rządowe statki powietrzne	wszystkie statki powietrzne w sektorze odpowiedzialności danej służby ruchu lotniczego
1605	PL099-0087	W przypadku stwierdzenia przez załogę/dowódcę statku powietrznego zagrożenia bezpieczeństwa innego statku	Udzielić poszkodowanym lub znajdującym się w niebezpieczeństwie pomocy w zakresie, w jakim może to uczynić bez narażania na niebezpieczeństwo powierzonego mu statku	Użyć wszelkich środków do udzielenia pomocy naruszając nawet przepisy lotnicze.	Powiadomić odpowiednie służby lotnicze.	Powiadomić odpowiednie służby lotnicze i działać według ich poleceń.

		powietrznego należy:	powietrznego, pasażerów, załogi.			
1606	PL099-0088	W przypadku zaistnienia krytycznego niebezpieczeństwa dla życia załogi i pasażerów statku powietrznego należy w pierwszym rzędzie:	nadać wywołanie w niebezpieczeństwie wszystkimi dostępnymi środkami	poinformować pasażerów	zabezpieczyć przedmioty wartościowe	zadbać o bezpieczeństwo dowódcy statku powietrznego
1607	PL099-0089	W razie przypadkowego uruchomienia ELT należy:	niezwłocznie wyłączyć ELT i powiadomić o tym fakcie właściwe RCC lub służbę informacji lotniczej	wyłączyć ELT	zgłosić fakt mechanikowi gdy będzie to możliwe	powiadomić policję
1608	PL099-0090	W razie wypadku lotniczego użytkownik samolotu, na którym zabudowany jest rejestrator pokładowy, ma zabezpieczyć, tak dalece jak to jest możliwe, oryginalne zapisy tego rejestratora w stanie, w jakim je uzyskano, przez okres:	60 dni lub do czasu otrzymania innych poleceń od władzy prowadzącej dochodzenie	30 dni	60 dni lub do czasu otrzymania innych poleceń od władzy prowadzącej dochodzenie	120 dni
1609	PL099-0091	W trakcie wykonywania lotu	podczas startu i lądowania oraz zawsze, kiedy	przez cały czas trwania lotu	w czasie startu i lądowania	występowania turbulencji

		pilot statku powietrznego powinien mieć zapięte pasy w czasie:	dowódca uzna to za konieczne			
1610	PL099-0092	Za bezpieczeństwo lotu od startu do lądowania odpowiada:	Dowódca załogi	Załoga statku powietrznego	Kontroler Ruchu Lotniczego	Inspektor bezpieczeństwa lotów
1611	PL099-0093	Za kompletność i dostępność całego pokładowego wyposażenia awaryjnego odpowiada:	dowódca statku powietrznego	przewoźnik lub dysponent statku powietrznego	obsługa techniczna w miejscu startu	pion bezpieczeństwa lotniczego ULC
1612	PL099-0094	Za sprawdzenie przed lotem ważności dopuszczenia do użytku wysokościomierza jest odpowiedzialny:	dowódca statku powietrznego	inspektor kontroli cywilnych statków powietrznych	właściciel statku powietrznego	kierownik obsługi startowej
1613	PL099-0095	Za właściwą ilość paliwa zatankowanego do lotu odpowiada:	Dowódca załogi	Obsługa techniczna	Obsługa lotniskowa	Drugi pilot
1614	PL099-0096	Za zapewnienie, aby wszyscy członkowie załogi lotniczej mogli porozumiewać się we wspólnym	przewoźnik lub dysponent statku powietrznego	dowódca statku powietrznego	Urząd Lotnictwa Cywilnego	Departament Kadr Ministerstwa Infrastruktury

		języku jest odpowiedzialny:				
1615	PL099-0097	Zabrudzenie skóry rąk płynem z instalacji hydraulicznej należy usunąć:	wodą z mydłem lub detergentem	benzyną lotniczą	alkoholem	benzyną ekstrakcyjną
1616	PL099-0098	Załoga statku powietrznego ma obowiązek zapinania wszystkich pasów bezpieczeństwa i uprząży:	Do startu i lądowania oraz w sytuacjach, kiedy dowódca statku powietrznego uzna to za konieczne.	Na polecenie dowódcy załogi statku powietrznego.	Do startu i do lądowania.	Tylko do lądowania.
1617	PL099-0099	Zestawy pierwszej pomocy powinny być umieszczone:	tak, by były łatwo dostępne dla wszystkich członków załogi i pasażerów	w kabinie załogi	w części kadłuba najmniej narażonej na uszkodzenie	w zamkniętej kasetce w dyspozycji dowódcy statku powietrznego
1618	PL099-0100	Zrzut np. wiązańki kwiatów ze statku powietrznego podczas dowolnej uroczystości jest:	Zabroniony	Dozwolony, za zgodą władz lotniczych.	Dozwolony.	Dozwolony, jeśli zachowane są warunki bezpieczeństwa.
1619	PL099-0101	Zrzut obiektów lub substancji z pokładu statku powietrznego jest dozwolony w przypadku:	podjęcia działań, zapewniających zabezpieczenie życia osób i mienia w rejonie zrzutu	tylko w niebezpieczeństwie	uzyskania pisemnej zgody władz terenowych	uzyskania zgody władz lotniczych