

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.	Serią 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 powietrznego który	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.

		spostrzegł inny statek powietrzny lub morski, który uległ wypadkowi lub znalazł się w niebezpieczeństwie ?				
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 dokonywanych na potrzeby?	Poszukiwania i ratownictwa oraz służby zdrowia.	Służby zdrowia.	Ochrony granic.	Tylko poszukiwania i ratownictwa.

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 bezpieczeństwie.	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 osób na wolnym powietrzu na	600 m od statku powietrznego.	300 m od statku powietrznego.	500 m od statku powietrznego.	650 m od statku powietrznego.

		wysokości względnej mniejszej niż 300 m (1 000 ft) nad najwyższą przeszkodą znajdująca 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 Powietrzną Agencji ruchu Lotniczego.	Ośrodek Zarządzania Przepływem Ruchu Lotniczego.

18	PL010-0020	Kto podlega badaniom lotniczo-lekarskim?	Członkowie personelu lotniczego i członkowie personelu pokładowego.	Członkowie personelu pokładowego.	Członkowie personelu lotniczego.	Pracownicy biurowi 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	Wszystkie loty statków powietrznych są wykonywane z	Wszystkie loty statków powietrznych są wykonywane z	Wymagana jest wobec nich ciągła	Dozwolone są wyłącznie loty IFR.

		powietrznej klasy „C”:	zapewnieniem służb kontroli ruchu lotniczego, a także wymagana jest wobec nich ciągła łączność foniczna powietrze-ziemia.	zapewnieniem służb kontroli ruchu lotniczego.	łączność foniczna powietrze-ziemia.	
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 wylądowaniu 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 powietrnemu lub morskiemu obowiązany jest udzielić	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.

		zajdującym się w niebezpieczeństwie pomocy?				
28	PL010-0032	Czy dowódca statku powietrznego który spostrzegł statek powietrzny lub morski, który uległ wypadkowi lub znalazł się w niebezpieczeństwie obowiązany jest udzielić zajdującym się w niebezpieczeństwie pomocy?	Tak, ale tylko w zakresie, w jakim może to uczynić bez narażenia na bezpieczeństwo 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 obowiązany jest udzielić zajdującym się w niebezpieczeństwie pomocy?	Tak, ale tylko w zakresie, w jakim może to uczynić bez narażenia na bezpieczeństwo 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 zajdującą się na morzu w niebezpieczeństwie utraty życia	Tak, ale tylko w zakresie, w jakim może to uczynić bez narażenia na bezpieczeństwo 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

		obowiązany jest udzielić znajdującemu się w niebezpieczeństwie pomocy?				zwierzchnością państwową.
31	PL010-0035	Czy egzamin państwo weryfikacyjny 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 państwo 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 dowódca statku powietrznego?	Tak, zawsze.	Nie, nie ma takiej potrzeby.	Dowódcą jest członek załogi o najwyższych kwalifikacjach.	Tak, ale tylko w przypadku lotów komercyjnych.

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 wpisanego 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 przekroczył granicę państwową bez	Tak, ale bez narażania na niebezpieczeństwo osób będących na pokładzie tego statku powietrznego.	Tak, w każdym przypadku bez względu na konsekwencje.	Nie, nie mogą.	Mogą ale tylko po zezwoleniu dzielonym przez Prezesa ULC.

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

		lub mogą wezwać do wykonania innych poleceń tych organów?				
41	PL010-0046	Czy w skład komisji którą powołuje Naczelnego Lekarza 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 powienien 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	PL010-0056	Dolna granica drogi lotniczej powinna być ustalona na wysokości nad	200 m.	900 m.	600m.	FL55.

		terenem nie mniejszej niż:				
48	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.
49	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.
50	PL010-0059	Elewacja lotniska jest to:	Wzniesienie nad średni poziom morza najwyższego punktu terenowego na polu wzlotów.	Średnie wzniesienie lotniska n.p.m..	Elewacja najwyższego punktu na lotnisku.	Elewacja najniższego progu drogi startowej.
51	PL010-0061	Gdzie zostało ustanowione ICAO?	Na konferencji chicagowskiej.	Na konferencji warszawskiej.	Na konferencji paryskiej.	Na konferencji montrealskiej.
52	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.
53	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 .
54	PL010-0065	Jaki czas jest stosowany w ruchu lotniczym kontrolowanym, a	W ruchu lotniczym kontrolowanym i niekontrolowanym - czas UTC.	W ruchu lotniczym kontrolowanym i w niekontrolowanym czas LMT.	W ruchu lotniczym kontrolowanym – czas LMT, w	W ruchu lotniczym kontrolowanym – czas UTC, w

		jaki w niekontrolowanym?			niekontrolowanym - czas UTC.	niekontrolowanym – czas LMT.
55	PL010-0069	Jaki status prawny posiada ICAO?	Status wyspecjalizowanej organizacji Organizacji Narodów Zjednoczonej.	Status agendy rządowej Rządu Stanów Zjednoczonych Ameryki.	Status jednostki budżetowej Paktu Północnoatlantyckiego.	Status agendy rządowej Rządu Kanady.
56	PL010-0070	Jakie działania przeprowadza Naczelnego Lekarza w celu zbadania zasadności odwołania, osoby zainteresowanej, od wydanego orzeczenia lotniczo-lekarskiego?	Powołuje komisję w skład której wchodzą lekarze specjalści 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.
57	PL010-0071	W skład przestrzeni powietrznej kontrolowanej wchodzi:	CTA.	ATZ.	CTA i TSA.	MATZ.
58	PL010-0072	W skład przestrzeni powietrznej niekontrolowanej wchodzi:	ATZ.	CTA.	CTA i TSA.	MATZ.
59	PL010-0073	Służba kontroli ruchu lotniczego jest zapewniana:	Całemu ruchowi lotniskowemu na lotniskach kontrolowanych.	Wszystkim lotom IFR w przestrzeni powietrznej klasy G.	Wszystkim lotom VFR w przestrzeni powietrznej klasy G.	Wszystkim lotom IFR w przestrzeni powietrznej klasy F.
60	PL010-0074	Służba informacji powietrznej zapewnia	Informacje SIGMET i AIRMET.	Informację BVLOS.	Informację VLOS.	Tylko informację SIGMET.

		następujące informacje:				
61	PL010-0075	Kto publikuje Zintegrowany Pakiet Informacji Lotniczych w Polsce?	Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego.	Minister właściwy do spraw transportu.	Minister Komunikacji.	Prezez ULC.
62	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.
63	PL010-0077	Świadectwo kwalifikacji personelu lotniczego jest wydawane w formie?	Decyzji administracyjnej.	Zaświadczenie.	Potwierdzenia.	Pisemnego potwierdzenia.
64	PL010-0078	Jakiemu prawu podlega polski statek powietrzny oraz osoby i rzeczy na tym statku w czasie lotu poza granicami polskiej przestrzeni powietrznej i w czasie przebywania na obszarze nie podlegającemu	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 .

		zwierzchnictwu żadnego państwa?				
65	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.
66	PL010-0080	Jeżeli właściwy organ służby ruchu lotniczego lub organ kierowania lotami danego lotniska nie udzielił zezwolenia na przelot w pobliżu czynnego lotniska kontrolowanego, na którym nie przewiduje się lądowania, należy w locie VFR omijać je:	Poza granicą strefy kontrolowanej lub rejonu kontrolowanego tego lotniska (CTR lub TMA).	W odległości min. 2 km.	W odległości min. 5 km.	W odległości min. 20 km.
67	PL010-0083	Jeżeli z ograniczenia zamieszczonego w orzeczeniu lotniczo-lekarskim wynika, że członek	Musi używać niebarwionych soczewek kontaktowych.	Członek personelu lotniczego musi posiadać dodatkowe okulary przeciwsloneczne.	Członek personelu lotniczego musi posiadać aktualne badanie wzroku.	Nie może być dowódcą statku powietrznego .

		personelu lotniczego powinien używać podczas wykonywania czynności lotniczych szkieł korekcyjnych to:				
68	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.
69	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.
70	PL010-0087	Okres ważności uprawnień na klasę lub typ statku powietrznego wynosi:	1 rok.	Pół roku.	3 lata.	4 lata.
71	PL010-0088	Gdzie osoba ubiegająca się o wydanie uprawnienia na klasę lub typ statku powietrznego musi ukończyć szkolenie?	W ATO.	W ULC.	W AWC.	W MPO.
72	PL010-0089	Gdzie w przypadku wygaśnięcia uprawnień na klasę	W ATO.	W ULC.	W AWC.	W MPO.

		<p>lub typ statku powietrznego, kandydat musi podjąć szkolenie odświeżające?</p>				
73	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.
74	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.
75	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.
76	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.
77	PL010-0101	Czy licencja może być wydana osobie, w stosunku do której prokurator	Nie.	Tak za zgodą ministra właściwego do spraw transportu.	Tak pod warunkiem dodatkowej opłaty.	Tak ale tylko na 1 rok.

		postanowił zastosować środek zapobiegawczy polegający na obowiązku powstrzymania się od prowadzenia wszelkiego rodzaju pojazdów mechanicznych?				
78	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.
79	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.
80	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.
81	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	Osobie, która nie spełnia wymogu wieku.

					ukończenia szkolenia lotniczego.	
82	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.
83	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.
84	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.
85	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	Osobie, która ma orzeczenie lotniczo-lekarskie klasy 3.

					członka personelu lotniczego.	
86	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.
87	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.
88	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.
89	PL010-0113	Kto dokonuje sprawdzenia wiadomości i umiejętności	Prezes ULC.	Minister Infrastruktury.	Minister właściwy do spraw transportu.	EASA.

		lotniczych jeżeli w wyniku badania wypadku lotniczego powstanie przypuszczenie, że członek personelu lotniczego nie posiada wymaganych wiadomości lub umiejętności?				
90	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.
91	PL010-0115	Kto dokonuje sprawdzenia wiadomości i umiejętności	Prezes ULC.	Minister Infrastruktury.	Minister właściwy do spraw transportu.	EASA.

		lotniczych przed wydaniem licencji?				
92	PL010-0116	Kto dokonuje sprawdzenia wiadomości i umiejętności lotniczych przed wydaniem uprawnienia lotniczego wpisanego do licencji?	Prezes ULC.	Minister Infrastruktury.	Minister właściwy do spraw transportu.	EASA.
93	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.
94	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.
95	PL010-0119	Kto jest członkiem personelu lotniczego?	Jest to osoba posiadająca ważną licencję i wpisana do państwowego rejestru	Jest to osoba posiadająca umiejętność	Jest to właściciel lub użytkownik statku powietrznego.	Jest to osoba będąca w trakcie szkolenia lotniczego

			personelu lotniczego lub innego odpowiedniego rejestru prowadzonego zgodnie z odrębnymi przepisami.	wykonywania lotu statkiem powietrznym.		odbywającego się zgodnie z przepisami wykonawczymi.
96	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.
97	PL010-0121	Kto jest obowiązany do przejęcia osoby, zatrzymanej na pokładzie statku powietrznego, która jest podejrzana o popełnienie przestępstwa na tym statku powietrznym?	Organы Полиции и Стражи Границы.	Zarządzający lotniskiem.	Właściciel statku powietrznego na pokładzie którego miało miejsce dane zdarzenie.	Użytkownik statku powietrznego na pokładzie którego miało miejsce dane zdarzenie.
98	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.

99	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.
100	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.
101	PL010-0127	Kto może określić zasady wprowadzania przez państwowego organ zarządzania ruchem lotniczym ograniczeń lotów w części przestrzeni powietrznej, których czas trwania nie będzie dłuższy niż 3 miesiące, oraz sposób publikacji tych ograniczeń?	Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej ministrami właściwymi do spraw wewnętrznych oraz środowiska.	Prezes ULC.	Minister właściwy do spraw transportu.	Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Prezesem ULC.
102	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.
103	PL010-0129	Kto przeprowadza badania lotniczo-lekarskie i wydaje orzeczenia o istnieniu lub braku	Centra medycyny lotniczej.	Prezes ULC.	Minister właściwy do spraw transportu.	Naczelnny Lekarz Lotnictwa Cywilnego.

		przeciwskazań zdrowotnych do wykonywania funkcji członka personelu lotniczego?				
104	PL010-0130	Kto przeprowadza badania lotniczo-lekarskie i wydaje orzeczenia o istnieniu lub braku przeciwskazań zdrowotnych do wykonywania funkcji członka personelu lotniczego?	Lekarze orzecznicy.	Prezes ULC.	Minister właściwy do spraw transportu.	Naczelnego Lekarza Lotnictwa Cywilnego.
105	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.
106	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.	Naczelnego Lekarza Lotnictwa Cywilnego.	Osoba delegowana przez Prezesa ULC.	Osoba delegowana przez ministra właściwego do spraw transportu.
107	PL010-0133	Kto wydaje, odmawia wydania, uznaje, zawiesza	Prezes ULC .	Minister właściwy do spraw transportu.	Minister Komunikacji.	Przewodniczący Lotniczej Komisji Egzaminacyjnej.

		uznanie, przywraca uznanie, odmawia uznania, cofa uznanie, cofa, zawiesza, przywraca i zmienia licencje?				
108	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.
109	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.
110	PL010-0156	Loty statków powietrznych w strefie zakazanej są:	Zabronione.	Dozwolone tylko wtedy, gdy strefa jest nieaktywna i po uzyskaniu zezwolenia właściwego organu wojskowych służb ruchu lotniczego.	Dozwolone tylko wtedy, gdy lot odbywa się w VMC i w strefie nie ma innych statków powietrznych.	Dozwolone tylko wtedy, gdy pilot może utrzymać kontakt wzrokowy z terenem.
111	PL010-0157	MATZ jest to:	Wojskowa strefa ruchu lotniskowego.	Strefa identyfikacji obrony powietrznej.	Wojskowy obszar kontrolowany.	Wojskowa strefa kontrolowana lotniska.
112	PL010-0158	MRT jest to:	Stała trasa lotnictwa wojskowego.	Trasa lotnicza umożliwiająca	Rejon kontrolowany lotniska.	Wojskowa strefa ruchu lotniskowego.

				przeloty pomiędzy TSA i lub TRA.		
113	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.
114	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.
115	PL010-0170	Od czego jest uzależniona ważność licencji?	Od wyniku okresowego sprawdzenia sprawności psychicznej i fizycznej członka personelu lotniczego stwierzonej w badaniach lotniczo-lekarskich.	Od opłacenia składek członkowskich w organizacji lotniczej do której się należy.	Od korzystania z pełni praw publicznych.	Od wysokości opłaty lotniczej za licencję.
116	PL010-0171	Od czego jest uzależniona ważność licencji?	Od utrzymania w okresie ważności licencji wiadomości i umiejętności nie mniejszych niż wymagane do uzyskania.	Od opłacenia składek członkowskich w organizacji lotniczej do której się należy.	Od korzystania z pełni praw publicznych.	Od wysokości opłaty lotniczej za licencję.
117	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.
118	PL010-0173	Orzeczenie lotniczo-lekarskie wydane	24 miesiące.	12 miesięcy.	60 miesięcy.	18 miesięcy.

		dla osoby poniżej 50 roku życia w zakresie wymagań zdrowotnych dla Klasy 2 posiada ważność?				
119	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.
120	PL010-0176	Osoba której licencja została cofnięta ma obowiązek?	Niezwłocznie przekazać ją Prezesowi ULC za pokwitowaniem, chyba że licencja została już uprzednio zatrzymana.	Nie ma żadnego obowiązku.	Niezwłocznie zniszczyć druk licencji.	Nie używać licencji.
121	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.
122	PL010-0180	Polską przestrzeń powietrzną dostępną dla żeglugi powietrznej dzielimy na:	Przestrzeń kontrolowaną i przestrzeń niekontrolowaną.	Przestrzeń wojskową i przestrzeń cywilną.	Przestrzeń operacyjną i przestrzeń niekontrolowaną.	Przestrzeń swobodną i przestrzeń kontrolowaną.
123	PL010-0182	Rejon Informacji Powietrznej /FIR/ jest to:	Przestrzeń powietrzna o określonych wymiarach, w której zapewniona jest służba informacji	Przestrzeń powietrzna o określonych wymiarach, w której	Przestrzeń powietrzna o określonych wymiarach, w której	Przestrzeń powietrzna o określonych wymiarach, w której

			powietrznej i służba alarmowa.	zapewniona jest służba informacji lotniczej i służba alarmowa.	zapewniona jest służba informacji lotniczej, służba alarmowa i służba kontroli ruchu lotniczego.	wszystkim statkom powietrznym zapewniona jest służba kontroli ruchu lotniczego i służba alarmowa.
124	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.
125	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.
126	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.
127	PL010-0188	Swoboda lotów w polskiej przestrzeni powietrznej dla cywilnych statków powietrznych może być ograniczona na podstawie:	Wyraźnego upoważnienia Prawa lotniczego przy zachowaniu innych przepisów.	Decyzji Prezesa ULC.	Decyzji Prezydenta RP.	Decyzji Ministra Obrony Narodowej.
128	PL010-0190	TMA jest to;	Rejon kontrolowany lotniska.	Strefa identyfikacji obrony powietrznej.	Wojskowa strefa kontrolowana lotniska.	Strefa kontrolowana lotniska.
129	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.
130	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.
131	PL010-0198	W jakich przypadkach licencja członka personelu lotniczego podlega wymianie?	Po wznowieniu ważności uprawnienia lotniczego.	Po upływie terminu 5 lat od dnia jej wydania.	W razie konieczności dodatkowej opłaty lotniczej.	Po upływie terminu 3 lat od dnia jej wydania.

132	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.
133	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 ujednolicenia opłat nawigacyjnych za korzystanie z przestrzeni powietrznej.	W celu porozumienia się przewoźników lotniczych w Ameryce Północnej i Europie.
134	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.
135	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.
136	PL010-0213	W jakim przypadku można cofnąć albo zawiesić licencję lub wynikające z niej	W przypadku udowodnienia nadużycia lub nielegalnego	W przypadku stwierdzenia że członek personelu	W przypadku braku opłaty lotniczej.	W przypadku stwierdzenia że członek personelu

		niektóre uprawnienia?	wykorzystania upoważnienia.	lotniczego nie jest obywatelem polskim.		lotniczego nie jest obywatelem UE.
137	PL010-0214	W jakim przypadku można cofnąć albo zawiesić licencję lub wynikające z niej niektóre uprawnienia?	W przypadku stwierdzenia że członek personelu lotniczego nie odpowiada wymaganiom w zakresie sprawności psychicznej i fizycznej potwierdzonym orzeczeniem o braku przeciwwskazań do wykonywania funkcji członka personelu lotniczego.	W przypadku braku opłaty lotniczej.	W przypadku stwierdzenia że członek personelu lotniczego nie jest obywatelem polskim.	W przypadku stwierdzenia że członek personelu lotniczego nie jest obywatelem UE.
138	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.
139	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.
140	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.

141	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.
142	PL010-0219	Uprawnienie EIR jest ważne przez:	1 rok.	10 miesięcy.	6 miesięcy.	2 lata.
143	PL010-0225	W przypadku gdy statkowi powietrnemu 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.
144	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.
145	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.
146	PL010-0228	W przypadku niewznowienia lub nieprzedłużenia uprawnienia EIR w ciągu 7 lat jego posiadacz musi:	Ponownie zaliczyć tylko egzamin z wiedzy teoretycznej w zakresie EIR.	Złożyć wniosek o uprawnienie EIR do Ministra Transportu.	Ponownie zaliczyć tylko egzamin praktyczny w zakresie EIR.	Ponownie zaliczyć egzamin z wiedzy teoretycznej i egzamin praktyczny w zakresie EIR.

147	PL010-0229	Osoba ubiegająca się o uprawnienie instruktora musi mieć ukończone co najmniej:	18 lat.	17 lat.	16 lat.	19 lat.
148	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.
149	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.
150	PL010-0232	W przypadku zawieszenia uprawnienia lotniczego wpisanego do licencji, jej	Niezwłocznego zwrotu licencji Prezesowi ULC w celu dokonania wpisu o zawieszeniu uprawnienia lotniczego.	Nie ma żadnego obowiązku.	Niezwłocznie zniszczyć druk licencji.	Nie używać licencji.

		posiadacz ma obowiązek?				
151	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 dla zabezpieczenia jego 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.
152	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.
153	PL010-0250	Kto podlega badaniom lotniczo-lekarskim?	Osoby ubiegające się o wydanie licencji oraz świadectwa kwalifikacji członka personelu lotniczego.	Tylko osoby ubiegające się o wydanie licencji członka personelu lotniczego.	Tylko osoby ubiegające się o wydanie świadectwa kwalifikacji.	Wszyscy pracownicy ULC.
154	PL010-0251	Członek personelu lotniczego obowiązany jest niezwłocznie zasięgnąć porady lekarza orzecznika w celu przeprowadzenia	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	Pogorszenia się sprawności fizycznej w stopniu nie mającym wpływu na jego zdolność do bezpiecznego wykonywania czynności lotniczych.

		badań okolicznościowych i wykluczenia przeciwwskazań do wykonywania określonych czynności lotniczych w przypadku:			personelu lotniczego.	
155	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.
156	PL010-0253	Czy użytkownik statku powietrznego wykonując czynności związane z przeglądami, naprawami i obsługą techniczną statku powietrznego, ma obowiązek powiadamiać Prezesa ULC o wszelkich zdarzeniach i okolicznościach mogących mieć istotne znaczenie dla zdatności statku	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.

		powietrznego do lotu?				
157	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.
158	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.
159	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.
160	PL010-0292	Kiedy następuje skreślenie członka personelu	W razie cofnięcia wszystkich licencji.	W razie upływu terminu 5 lat od dnia upływu terminu	W razie braku opłaty lotniczej.	W razie upływu terminu 3 lat od dnia upływu terminu

		lotniczego z rejestru personelu?		upływu terminu ważności licencji.		ważności świadectw kwalifikacji.
161	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.
162	PL010-0299	Kogo zaliczamy do personelu wchodzącego w skład załóg statków powietrznych, któremu wydaje się licencje?	Pilot szybowcowy.	Dyspozytor lotniczy.	Pilot paralotni.	Pilot motolotni.
163	PL010-0305	Kto prowadzi listę centrów medycyny lotniczej?	Prezes ULC.	Minister właściwy do spraw transportu.	Naczelnny Lekarz.	Kasa chorych na terenie której centrum medycyny lotniczej działa.
164	PL010-0306	Kto prowadzi listę lekarzy orzeczników?	Prezes ULC.	Minister właściwy do spraw transportu.	Naczelnny Lekarz.	Kasa chorych na terenie której dany lekarz orzecznik działa.
165	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.

166	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.
167	PL010-0315	Oprócz służb ruchu lotniczego statkom powietrznym wykonującym loty w polskiej przestrzeni powietrznej zapewnia się:	Służbę informacji lotniczej.	ATS.	Służbę kontroli zbliżania.	Służbę kontroli obszaru.
168	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.
169	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.
170	PL010-0319	Osoba która była świadkiem	Najbliższy organ Policji lub administracji publicznej.	Prezesa ULC.	Ministra właściwego do spraw transportu.	Właściwą delegaturę ULC.

		przymusowego lądowania statku powietrznego jest obowiązana niezwłocznie zawiadomić:				
171	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.
172	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.
173	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.
174	PL010-0324	Osoba która odnalazła porzucony statek	Służby bezpieczeństwa i porządku publicznego, mogące udzielić pomocy.	Prezesa ULC.	Ministra właściwego do spraw transportu.	Właściwą delegaturę ULC.

		powietrzny lub jego szczątki jest obowiązana niezwłocznie zawiadomić:				
175	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.
176	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.
177	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.
178	PL010-0330	W czasie lotów zabrania się dokonywania zrzutów ze statku	Ochrony granic.	Gospodarki rolnej i leśnej.	Doświadczeń i szkoleń.	Służby zdrowia.

		powietrznego w celu:				
179	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.
180	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.
181	PL010-0339	W przypadku negatywnego wyniku sprawdzenia wiadomości lub umiejętności lotniczych dokonywanych w celu wznowienia	Prezes ULC zawiesza ważność uprawnienia przez dokonanie odpowiedniego wpisu do licencji.	Prezes ULC zabiera licencję w której jest wpisane uprawnienie.	Prezes ULC dokonuje wykreślenie członka personelu lotniczego z rejestru członków personelu lotniczego.	Minister właściwy do spraw transportu zawiesza ważność uprawnienia przez dokonanie odpowiedniego wpisu do licencji.

		uprawnień lotniczych:				
182	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 wymagań dotyczących praktyki lotniczej.	Tylko dokumentów potwierdzających spełnienie wymagań dotyczących szkolenia lotniczego teoretycznego i praktycznego.
183	PL010-0484	Kogo nazywamy użytkownikiem statku powietrznego?	Jest to właściciel lub inna osoba wpisana jako użytkownik do rejestru statków powietrznych.	Jest to tylko osoba lub firma posiadająca prawo własności do danego statku powietrznego.	Jest to osoba wpisana w świadectwo zdatności do lotu danego statku powietrznego.	Jest to osoba wpisana w świadectwo oględzin danego statku powietrznego.
184	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.
185	PL010-0573	QNH jest to:	Nastawienie ruchomej skali wysokościomierza tak, aby	Ciśnienie atmosferyczne na	Ciśnienie atmosferyczne	Ciśnienie atmosferyczne

			wskazywał elewację miejsca, kiedy jest na ziemi.	poziomie morza odniesione do elewacji progu drogi startowej w użyciu.	zmierzone na średnim poziomie morza.	zmierzone na poziomie morza odniesione do elewacji lotniska.
186	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.
187	PL010-1532	Kto określa Akceptowalne Sposoby Spełnienia Wymagań (AMC)?	EASA.	EUROCONTROL.	ICAO.	ECAC.
188	PL010-1535	Wyrażenie ogólne obejmujące odpowiednio służby 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 dozorowania .	Służba meteorologiczna.	Służby informacji lotniczej .
189	PL010-1536	Oprócz służb łączności, nawigacji	Służby informacji powietrznej.	Służby nawigacji.	Służby dozorowania.	COM.

		i dozorowania statkom powietrznym wykonującym loty w polskiej przestrzeni powietrznej zapewnia się:				
190	PL010-1539	Orzeczenie lotniczo-lekarskie Klasy 2 wydane dla osoby w 30 roku życia posiada ważność:	60 miesięcy.	12 miesięcy.	24 miesiące.	6 miesięcy.
191	PL010-1540	Orzeczenie lotniczo-lekarskie Klasy I wydane dla osoby powyżej 60 roku życia posiada ważność:	6 miesięcy.	12 miesięcy.	24 miesiące.	18 miesięcy.
192	PL010-1541	Kto musi opracować instrukcje szkolenia i operacyjne wytyczne, zawierające informacje w jaki sposób należy spełnić wymagania szkoleniowe?	ATO.	AOC.	EASA.	AWC.
193	PL010-1543	Z ilu liter składa się wskaźnik lokalizacji?	4.	3.	2.	5.

194	PL010-1544	Kto jest centralnym organem administracji rządowej właściwym w sprawach lotnictwa cywilnego w Polsce?	Prezes ULC.	Minister Komunikacji.	Minister Lotnictwa.	Prezes Rady Ministrów.
195	PL010-1545	Z jakich części składa się egzamin państwo w celu uzyskania licencji?	Egzaminu teoretycznego i praktycznego.	Tylko egzaminu praktycznego.	Tylko egzaminu teoretycznego .	Tylko egzaminu językowego.
196	PL010-1547	Co oznacza EASA?	Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego.	Zrzeszenie Władz Lotniczych.	Europejską Konferencję Lotnictwa Cywilnego.	Europejską Organizację do Spraw Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej .
197	PL010-1548	Licencja pilota lekkich statków powietrznych to:	LAPL.	BPL.	FNL.	FRL.
198	PL010-1549	Zaświadczenie o ukończeniu szkolenia teoretycznego wydane przez ATO zachowuje ważność przez:	12 miesięcy.	6 miesięcy.	10 miesięcy.	24 miesiące.
199	PL010-1550	Kto prowadzi rejestr podmiotów szkolących?	Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego.	Minister Infrastruktury.	Minister właściwy do spraw transportu.	Minister Komunikacji.
200	PL010-1551	Kiedy sprawdza się sprawność psychiczną i	W trakcie badań lotniczo-lekarskich.	W trakcie rozmowy w ATO.	W trakcie rozmowy kwalifikacyjnej prowadzonej przez	W trakcie rozmowy w AOC.

		fizyczną członka personelu pokładowego?			organizację do której przynależy dany członek personelu lotniczego.	
201	PL010-1552	W trakcie korzystania z uprawnień wynikających z licencji pilot musi mieć przy sobie:	Ważną licencję, dokument identyfikacyjny ze zdjęciem oraz orzeczenie lekarskie.	Ważną licencję oraz dokument identyfikacyjny ze zdjęciem.	Ważną licencję oraz orzeczenie lekarskie.	Dokument identyfikacyjny ze zdjęciem oraz orzeczenie lekarskie.
202	PL010-1554	Kto usuwa statki powietrzne z rejestru statków powietrznych?	Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego.	Minister Infrastruktury.	Minister właściwy do spraw transportu.	Minister Komunikacji.
203	PL010-1557	Który Załącznik do Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym określa Licencjonowanie personelu?	Załącznik 1.	Załącznik 2.	Załącznik 11.	Załącznik 12.
204	PL010-1558	Który Załącznik do Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym określa Przepisy ruchu lotniczego?	Załącznik 2.	Załącznik 1.	Załącznik 11.	Załącznik 12.
205	PL010-1560	Gdzie osoba ubiegająca się o licencję SPL, BPL lub PPL musi ukończyć szkolenie lotnicze?	W ATO.	W AHAC.	W CTO.	W POA.

206	PL010-1563	W jakim przypadku można cofnąć albo zawiesić licencję lub wynikające z niej niektóre uprawnienia?	W przypadku sfałszowania 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.
207	PL010-1564	W jakim przypadku można cofnąć albo zawiesić licencję lub wynikające z niej niektóre uprawnienia?	W przypadku uzyskania licencji pilota poprzez sfałszowanie 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.
208	PL024-0001	Klapa spadochronowa przeznaczona jest do:	zwiększenia prędkości opadania i opróżniania powłoki	zmiany kierunku lotu balonu	obracania powłoki balonu w czasie lotu	zmnieszania prędkości opadania
209	PL024-0002	Pionowe taśmy nośne powłoki:	przenoszą obciążenia i zapobiegają powiększaniu się ewentualnych rozdarć materiału	są jedynie elementem dekoracyjnym	służą jedynie do mocowania napisów reklamowych	wyznaczają jedynie ilość brytów powłoki
210	PL024-0003	Pierścień korony:	łączy pionowe taśmy nośne	zapobiega przegrzaniu powłoki	łączy linki nośne kosza	utrzymuje klapę spadochronową w pozycji centralnej
211	PL024-0004	Klapa spadochronowa wyposażona jest w linki:	nośne i centralizujące	nie jest wyposażona w żadne linki	tylko w linki nośne	tylko w linki centralizujące
212	PL024-0005	W napełnionych butlach paliwowych balonu gaz znajduje się w stanie:	80% w stanie ciekłym, 20% w stanie gazowym	tylko w stanie ciekłym	tylko w stanie gazowym	20% w stanie ciekłym, 80% w stanie gazowym

213	PL024-0006	Palnik główny balonu powinien być zasilany gazem w stanie:	ciekłym	gazowym	sprężonym	stan skupienia gazu nie ma wpływu na działanie palnika
214	PL024-0007	Gaz przed wyjściem z dyszy palnika cichego (whisper) przepływa:	tylko przez zawór	przez zawór i wężownicę	przez zawór, wężownicę i saturator jonowy	przez reduktor ciśnienia i zawór
215	PL024-0008	Promieniowanie słoneczne ma wpływ na powłokę:	szkodliwy – obniża wytrzymałość materiału powłoki i taśm nośnych	nie ma żadnego wpływu na powłokę	pozytywny – zwiększa elastyczność materiału powłoki	powoduje jedynie odbarwianie materiału powłoki
216	PL024-0009	oderwanie się chorągiewki umieszczonej w powłoce oznacza:	przekroczenie dopuszczalnej temperatury w powłoce	przekroczenie dopuszczalnej prędkości opadania	przekroczenie dopuszczalnego ciśnienia powietrza w powłoce	przekroczenie dopuszczalnego ciśnienia gazu w instalacji paliwowej
217	PL024-0010	Wskaźnik (wskaźówkowy) na butli paliwowej wskazuje:	pozostałą ilość gazu w butli	ciśnienie gazu w butli	temperaturę gazu w butli	ciężar butli
218	PL024-0011	Zawilgocenie powłoki w dłuższym okresie czasu może spowodować:	rozwój grzybów i pleśni	jedynie odbarwienie materiału	nie powoduje żadnych zmian	zesztywnienie i rozwarstwienie materiału
219	PL024-0012	Wzrost ciśnienia gazu zasilającego palnik powoduje:	Wzrost wydajności palnika	Spadek wydajności palnika	Wydajność palnika pozostaje bez zmian	Między ciśnieniem gazu, a wydajnością palnika nie zachodzi żaden związek
220	PL024-0013	Spadek ciśnienia gazu zasilającego palnik powoduje:	spadek wydajności palnika	wzrost wydajności palnika	wydajność palnika pozostaje bez zmian	miedzy ciśnieniem gazu, a wydajnością palnika nie zachodzi żadna zależność

221	PL024-0014	Azotowanie butli paliwowych przeprowadza się w celu:	zwiększenia ciśnienia gazu w butlach	zmniejszenia ciśnienia gazu w butlach	zmniejszenia wybuchowości gazu	zwiększenia odporności butli na korozję
222	PL024-0015	Napełnianie butli paliwowych przeprowadza się według następującej procedury:	otworzyć zawór przelewowy, otworzyć zawór główny butli,łączyć dopływ gazu do butli, gdy ciekły gaz zacznie wypływać przez zawór przelewowy najpierw zamknąć dopływ gazu, następnie zamknąć zawór główny butli, a na końcu zamknąć zawór przelewowy.	włączyć dopływ gazu do butli, otworzyć zawór główny butli , po jednej minucie zamknąć zawór główny i wyłączyć dopływ gazu do butli	otworzyć zawór główny butli,łączyć dopływ gazu do butli, otworzyć zawór przelewowy, gdy ciekły gaz zacznie wypływać przez zawór przelewowy najpierw zamknąć zawór przelewowy, a następnie zamknąć zawór główny butli	Nie stosuje się żadnej ustalonej procedury
223	PL024-0016	Propan, propan butan to gazy:	cięższe od powietrza i mogą gromadzić się w zagłębiach terenu	lżejsze od powietrza i mogą gromadzić się w zakamarkach poddaszy	żrące, powodujące korozję metali szlachetnych	o podobnej gęstości jak powietrze,
224	PL024-0017	Zawór wskazujący, że butla została napełniona w 80% to:	zawór przelewowy	zawór bezpieczeństwa	zawór główny	zawór frakcji gazowej zasilający płomienie pilotowe
225	PL024-0018	Część powłoki która przenosi obciążenia to:	taśmy i linki nośne	materiał powłoki	szwy materiału	lina korony
226	PL024-0019	Płomień palnika pilotowego przeznaczony jest do:	zapłonu płomienia palnika głównego lub płomienia cichego	utrzymywania lotu poziomego	szbkiego wznoszenia balonu	używania jedynie podczas napełniania balonu ciepłym powietrzem

227	PL024-0020	W balonach powszechnie stosowane są następujące przyrządy pokładowe:	Wysokościomierz, wariometr, termometr, wskaźnik ciśnienia gazu	Prędkościomierz, wysokościomierz, wariometr	Prędkościomierz, obrotomierz, wskaźnik ciśnienia gazu, wariometr, wysokościomierz	Wysokościomierz, wariometr, amperomierz, obrotomierz
228	PL024-0021	Wariometr wskazuje:	Prędkość wznoszenia lub opadania	Zmiany gęstości gazu	Zmiany temperatury gazu	Zmiany prędkości poziomej balonu
229	PL024-0022	Podpory palnika spełniają w balonie:	Funkcję pomocniczą, utrzymując ramę palnika w odpowiedniej pozycji, nie stanowiąc konstrukcji nośnej	funkcję konstrukcji nośnej, przenoszącej obciążenia kosza na taśmy powłoki	Funkcję dekoracyjną	Jedynie funkcję elementu do którego przyczepia się linę korony
230	PL024-0023	Typowy kosz balonowy zbudowany jest z:	Wikliny lub / i rattanu, linek nośnych, osłon górnej i dolnej krawędzi	Rurek ze stali konstrukcyjnej uzupełnionej i konstrukcją z włókien węglowych	Pędów bambusa i desek z cedru libańskiego lub sosny alpejskiej	Taśm stylonowych lub dakronowych wypełniających konstrukcję z pędów bambusowych
231	PL024-0024	Elementy (karabińczyki) łączące powłokę i kosz jest:	Częściami konstrukcji nośnej	Częściami ozdobnymi	Częściami ramy palnika nie stanowiącymi konstrukcji nośnej	Częściami przenoszącymi obciążenia, ale tylko wtedy gdy występuje turbulencja
232	PL024-0025	Karabińczyki posiadają wytrzymałość podaną przez producenta jeśli:	Są obciążane wzduż, a nakrętka jest zakręcona	Są obciążane w poprzek, a nakrętka jest zakręcona	Są obciążane wzduż, a nakrętka jest odkręcona	Są obciążane poprzek, a nakrętka jest odkręcona
233	PL024-0026	Ze względu na prawidłowość działania zaworów bezpieczeństwa	Pionowej, zaworem do góry	poziomej	Pionowej, zaworem w dół	Pozycja przechowywania buli nie ma znaczenia dla prawidłowości

		butle powinny być przechowywane w pozycji:				działania zaworu bezpieczeństwa
234	PL024-0027	Lina korony balonu służy do:	Przeciwdziałania kołysaniu na boki i spowolnienia unoszenia się powłoki podczas napełniania balonu oraz kładzenia powłoki po lądowaniu przy słabym wietrze	Obracania powłoki balonu podczas lotu, aby efektywniej demonstrować napisy reklamowe oraz ustawienia kosza dłuższym bokiem prostopadle do kierunku lądowania	Upuszczania gorącego powietrza z powłoki, za pomocą tej liny operuje się klapą spadochronową poprzez przyciąganie jej do pierścienia korony.	Jedynie do celów ozdobnych, można na niej zawiesić np. szarfę z napisem reklamowym
235	PL024-0028	Wysokościomierz jest urządzeniem, którego wskazania określane są w oparciu o wartość:	ciśnienia	temperatury	Prędkości	wilgotności
236	PL024-0029	Zmiana nastawienia w wysokościomierzu wartości ciśnienia na większą spowoduje:	Wskazanie mniejszej wysokości	Wskazanie większej wysokości	Nie spowoduje zmiany wskazania wysokości	wysokościomierze stosowane w lotnictwie nie mają możliwości zmiany nastawienia wartości ciśnienia
237	PL024-0030	Jeśli w balonie zastosowany jest pomiar temperatury w powłoce, to dokonywany jest on:	W górnej części powłoki	Na wysokości równika powłoki	Na wlocie do powłoki	Pomiar dokonywany jest jednocześnie w górnej i dolnej części powłoki, a pilot może odczytać wartość średnią temperatury w powłoce
238	PL030-0227	Przed przygotowaniem	siłę i kierunek wiatru, dopuszczalny ciężar	siłę wiatru, wpływ siły Coriolisa na kierunek	jedynie dopuszczalny ciężar startowy i	równanie stanu gazu w butlach

		balonu do lotu, pilot powinien uwzględnić następujące czynniki:	startowy, wpływ temperatury na ciśnienie gazu, przydatność terenu do lądowania, ograniczenia ruchu lotniczego, niebezpieczne zjawiska atmosferyczne	lotu, dopuszczalny ciężar startowy, wpływ temperatury na ciśnienie gazu, niebezpieczne zjawiska atmosferyczne	niebezpieczne zjawiska atmosferyczne	paliwowych, siłę i kierunek wiatru, niebezpieczne zjawiska atmosferyczne
239	PL030-0228	Ciężar, który może być bezpiecznie uniesiony przez balon głównie zależy od:	Temperatury otaczającego powietrza i wysokości lotu	Prędkości wiatru na wysokości startu	Ciśnienia gazu w butlach	Prędkości wiatru na przewidywanej wysokości lotu
240	PL030-0229	Czy istnieje możliwość, że maksymalny ciężar startowy balonu zostanie przekroczony mimo, że nie zostanie przekroczena dopuszczalna temperatura w powłoce?	Tak, może tak się zdarzyć przy lotach w niskiej temperaturze	Nie istnieje taka możliwość	Jest to możliwe gdy wartość ciśnienia atmosferycznego jest niższa niż 1013 hPa	Jest to możliwe, gdy wartość ciśnienia atmosferycznego jest wyższa niż 1013 hPa
241	PL030-0230	W odniesieniu do wartości ciśnienia zasilającego palnik, należy przestrzegać następujących ograniczeń:	Minimalnego i maksymalnego ciśnienia gazu	Tylko minimalnego ciśnienia gazu	Tylko maksymalnego ciśnienia gazu	Wartość ciśnienia gazu zasilającego palnik nie podlega żadnym ograniczeniom
242	PL030-0231	Wykonanie lotu balonem jest	Nomexu,	Układu paliwowego	Taśm nośnych	palnika

		dopuszczalne przy uszkodzeniach:				
243	PL030-0232	Zapas paliwa (gazu) przy startie musi uwzględniać:	Osiągnięcie planowanego rejonu lądowania oraz odpowiednią rezerwę na wypadek poszukiwania miejsca odpowiedniego do lądowania.	Tylko osiągnięcie planowanego rejonu lądowania, bez konieczności rezerwy na wypadek poszukiwania miejsca odpowiedniego do lądowania	Nalot pilota jako dowódcy, ponieważ powyżej nalotu 500 godzin nie trzeba uwzględniać żadnej rezerwy paliwa.	Rezerwę paliwa zapewnia się tylko przy wykonywaniu lotów długodystansowych
244	PL030-0233	Po startie przy silnym wietrze zza zasłony, należy się spodziewać:	Wypchnięcia z powłoki części gorącego powietrza i odchylenia płomienia palnika	Tylko odchylenia płomienia palnika	Tylko wypchnięcia z powłoki części gorącego powietrza	Nie należy się spodziewać żadnych zjawisk
245	PL030-0234	Gwałtownego uderzenia wiatru w powłokę i wypchnięcia z niej części gorącego powietrza należy się spodziewać:	Przy startie zza zasłony przy silnym wietrze lub przy występowaniu termiki	Zawsze przy startie na wysokości większej niż 1000 m. AMSL	Jedynie przy występowaniu chmur Cirrus	Jeśli powłoka balonu ma objętość mniejszą niż 3000 m <sup>3</sup>
246	PL030-0235	Podczas lotu w niskiej temperaturze otaczającego powietrza należy się spodziewać:	Zmniejszenia wydajności palnika i zwiększenia bezwładności balonu	Zwiększenia wydajności palnika i zmniejszenia bezwładności balonu	Zmniejszenia wydajności palnika i zmniejszenia bezwładności balonu	Zwiększenia bezwładności palnika i zmniejszenia bezwładności balonu
247	PL030-0236	Podczas wznoszenia w warunkach inwersji należy się spodziewać:	Konieczności zwiększenia temperatury w powłoce w większym stopniu niż zwykle	Möżliwości zmniejszenia temperatury w powłoce, ponieważ balon w warunkach	Zakłóceń łączności radiowej, i wskazań przyrządów pokładowych	Ruchu obrotowego powłoki spowodowanego siłą Coriolisa

				inwersji wznosi się samoczynnie		
248	PL030-0237	Podczas lotu po stronie zawietrznej przeszkodek terenowych nalezy sie spodziewac:	Zawirowan powietrza, powodujacych zmiany kierunku i predkosci pionowych lotu	Zawirowan powietrza powodujacych tylko zmiany kierunku lotu	Zawirowan powietrza powodujacych tylko zmiany predkosci poziomych lotu	Po stronie zawietrznej przeszkodek terenowych nie zachodza zadne istotne zjawiska
249	PL030-0238	Ciezar startowy musi byc w stosunku do maksymalnego ciezaru startowego:	Mniejszy lub rowny	Wielkszy	Mniejszy albo wielkszy	Miedzy ciemarem maksymalnym, a ciemarem startowym nie zachodza zadne zaleznosci
250	PL030-0239	Opadanie balonu z duza predkoscia moze powodowac	Spłaszczenie powłoki i wycisnienie z niej części gorącego powietrza	Zgaszenie płomieni pilotowych	Niekontrolowane otwarcie klapy spadochronowej	Deformacje pierścienia korony
251	PL030-0240	Wznoszenie balonu z duza predkoscia moze spowodowac	Niekontrolowane otwarcie klapy spadochronowej	Zgaszenie płomieni pilotowych	Spłaszczenie powłoki i wycisnienie z niej części gorącego powietrza	Deformacje ramy palnika
252	PL030-0241	Podczas planowania lotu w pobliu duzych akwenow i w górach nalezy również uwzglednić:	Wpływ odpowiednio: bryzy lub wiatru górnego i dolin	Zabranie na pokład odpowiednio: płetw lub czekana	Książki sygnałów i kodów stosowanych w Marynarce Wojennej i piechocie górskiej	Nie ma potrzeby uwzględniać w planowaniu jakichkolwiek innych niż zwykle elementów
253	PL030-0242	Zużycie gazu w czasie lotu balonu wraz ze wzrostem temperatury zewnętrznej	Rośnie	Maleje	Nie zmienia się	Maleje, ale tylko przy temperaturze zewnętrznej wyższej niż 300C

254	PL030-0243	Warunki meteorologiczne optymalne do lotu balonem występują najczęściej przez:	3 godziny po wschodzie słońca i 2 godziny przed zachodem słońca	1 godzinę przed południem i 1 godzinę po południu	2 godziny po rozpoczęciu formowania się chmur Cumulus	3 godziny przed południem i 3 godziny po południu
255	PL030-0244	Planowanie lotu tuż przed frontem chłodnym jest:	Nie polecane ze względu na niebezpieczne zjawiska atmosferyczne	Polecane ze względu możliwość uzyskania większego ciężaru startowego	Polecane ze względu na możliwość wykorzystania zmiennych kierunków wiatru	Polecane ze względu na zwiększoną widoczność
256	PL030-0245	Planowanie lotu wysokościowego balonem pod względem obliczenia udźwigu wymaga:	Posiadania informacji o temperaturze i ciśnieniu atmosferycznym w całym zakresie planowanych wysokości lotu	Posiadania informacji o temperaturze i ciśnieniu atmosferycznym jedynie do wysokości 3000 m	Obliczeń dokonuje się tylko w stosunku do wysokości startu, bo im wyżej tym zimniej, a więc nośność balonu będzie rosła wraz z wysokością	Nie istnieje konieczność obliczania udźwigu, balony produkowane są z wystarczającym współczynnikiem bezpieczeństwa
257	PL030-0246	Wraz ze wzrostem ciężaru startowego bezwładność balonu:	rośnie	maleje	nie zmienia się	między ciężarem startowym, a bezwładnością balonu nie zachodzi żaden związek
258	PL030-0247	Wraz ze zmniejszaniem ciężaru startowego bezwładność balonu:	maleje	rośnie	nie zmienia się	między ciężarem startowym, a bezwładnością balonu nie zachodzi żaden związek
259	PL030-0248	Wykonując lot na niskiej wysokości (np. w procedurze i startu i lądowania)	Zachowanie takich parametrów lotu, aby nie stwarzać zagrożenia dla osób i ich mienia na ziemi	Większe błędy wskazań przyrządów spowodowane dużą ilością metalu w	Zwiększoną wartość przyciągania ziemskiego	Większe błędy wskazań przyrządów spowodowane zwiększym uchybem paralaksy

		należy uwzględnić między innymi:		gospodarstwach rolnych		
260	PL030-0249	Do obliczenia długości planowanego lotu balonu korzystamy z:	Iloczynu prędkości wiatru i czasu w jakim zużyjemy zabraną ilość gazu w butli (oprócz rezerwy)	Sumy prędkości wiatru i czasu w jakim zużyjemy zabraną ilość gazu w butli (oprócz rezerwy)	Różnicy prędkości wiatru i czasu w jakim zużyjemy zabraną ilość gazu w butli (oprócz rezerwy)	Karty załadowania balonu
261	PL030-0250	Prędkość lotu balonu zależna jest od:	Prędkości masy powietrza w jakiej znajduje się balon	Sumy kwadratów ciśnienia i wilgotności względnej powietrza	Odchylenia standardowego	Ciążaru startowego balonu
262	PL030-0251	Rejon lądowania wybrany przed lotem nie powinien:	Stanowić rozległych lasów, miast, akwenów oraz miejsc o utrudnionym dostępie	Znajdować się wyżej niż miejsce lądowania	Znajdować się w pobliżu izogony, o ile jej wartość przekracza 50	Miejsc uczęszczanych przez rowerzystów.
263	PL030-0252	Wyższe położenie miejsca startu balonu nad poziomem morza powoduje:	zwiększenie dopuszczalnego ciążaru startowego	zwiększenie dopuszczalnego ciążaru startowego	nie ma żadnego wpływu na dopuszczalny ciążar startowy, ale tylko do wysokości 500 m AMSL	ma wpływ na dopuszczalny ciążar startowy, ale tylko do wysokości 500 m AMSL
264	PL030-0253	Lot w inwersji może spowodować:	Przekroczenie dopuszczalnej temperatury powłoki	zwiększenie ciśnienia gazu w butlach	trudności w użyciu klapy spadochronowej	nie może powodować żadnych skutków dla lotu balonem
265	PL030-0254	Krzywa załadowania balonu pozwala określić:	dopuszczalny ciążar startowy w zależności od temperatury zewnętrznej, planowanej wysokości lotu i pojemności powłoki	dopuszczalny ciążar startowy w zależności od prędkości wiatru przy ziemi i na planowanej wysokości lotu	ciśnienie gazu w powłoce balonu w zależności od czasu użycia palnika	dopuszczalny ciążar startowy w zależności od temperatury zewnętrznej bez uwzględniania wysokości lotu

266	PL030-0255	Wpływ termiki na balon w locie:	termika ma wpływ na lot balonu i należy to uwzględnić przy obliczaniu ciężaru startowego	termika nie ma istotnego wpływu na lot balonu	termika ma wpływ na lot balonu, ale nie należy tego uwzględnić przy obliczaniu ciężaru startowego	termika nie ma żadnego wpływu na lot balonu
267	PL030-0256	Ciężar rozporządzalny (ciężar jakim możemy załadować balon) to:	dopuszczalny (w danych warunkach) ciężar startowy minus ciężar balonu (bez butli paliwowych, wyposażenia i załogi)	maksymalny ciężar startowy minus ciężar balonu (bez butli paliwowych, wyposażenia i załogi)	suma ciężaru balonu, butli paliwowych, wyposażenia i załogi	iloraz maksymalnego ciężaru startowego i ciężaru balonu minus ciężar załogi i wyposażenia
268	PL040-0002	Działanie kanałów półkolistych wynika z :	odchylenia rzesek komórek sensorycznych przez bezwładnościowy ruch endolimfy	oddziaływanie przyspieszeń liniowych na komórki nerwu przedśrodkowego	odchylenia rzesek komórek sensorycznych przez kryształy węglanu wapnia /otoconia/	odbiorze wibracji przez wyspecjalizowane zakończenia nerwowe
269	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
270	PL040-0007	Akomodacja jest spowodowana:	zmianą kształtu soczewki	zmianami w rogówce	zmianami w ciele szklistym	zmianami na dnie oka
271	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

272	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
273	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
274	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
275	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
276	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
277	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
278	PL040-0015	Asertywność relacjach międzyludzkich to:	zachowanie, w którym potrafimy wyrazić siebie z pełną wiarą we własne	nastawienie na unikanie konfliktów i postawy uległe	stanowcza i władcza postawa w kontaktach z ludźmi	umiejętność instrumentalnego

			możliwości, nie zachowując się biernie , ulegle, czy manipulująco			manipulowania ludźmi
279	PL040-0016	Automatyzm czynności to:	wyćwiczone czynności poznawcze i ruchowe odbywające się z niewielkim udziałem uwagi i nie podlegające zakłóceniom w czasie wypełniania innych równoczesnych zadań	czynności wykonywane w czasie transu somnambulicznego	najprostszy sposób wykonywania rutynowych czynności	wyćwiczone czynności poznawcze i ruchowe odbywające się z udziałem woli człowieka w sytuacji stresowej lecz objęte niepamięcią wsteczną
280	PL040-0017	Automatyzmy to:	dobrze wyćwiczone czynności poznawcze i ruchowe wykonywane bez aktywnego udziału świadomej uwagi	stereotypie ruchowe	ruchy ciała nieświadomie wykonywane w czasie głębszej fazy snu	koordynacja reakcji i działań w procesie uczenia się nowych czynności
281	PL040-0020	Błąd orientacji w czynnościach pilota to:	niewłaściwy, niepełny lub zdeformowany odbiór informacji związanych z analizą warunków przebiegu lotu	brak angażowania możliwości analitycznych centralnego systemu nerwowego	zaniechanie analizy trasy lotu	nieuważna obserwacja przyrządów pokładowych
282	PL040-0021	Ból ucha przy zmniejszaniu wysokości może być spowodowany:	niedrożnością trąbki słuchowej po stronie bólu	niedrożnością trąbki słuchowej po stronie przeciwej do bólu	obustronne niedrożnymi trąbkami słuchowymi	ciśnienie parcjalne tlenu O <sub>2</sub> w przybliżeniu wynosiok. 20% całkowitego ciśnienia atmosferycznego
283	PL040-0022	Ból zatok obocznych nosa z powodu uwieńczenia	zmniejszania wysokości oraz znacznie rzadziej	zwiększania wysokości oraz znacznie rzadziej	lotu poziomego	tak samo często podczas zwiększania

		w nich powietrza może zdarzyć się u pilotów podczas	podczas zwiększania wysokości	podczas zmniejszania wysokości		i zmniejszania wysokości
284	PL040-0023	Centralny układ nerwowy składa się z:	mózgowia i rdzenia kręgowego	tylko mózgu	tylko rdzenia kręgowego	narządów zmysłów
285	PL040-0024	Choroba dekompresyjna jest	chorobą związaną z formowaniem się pęcherzyków gazu we krwi i innych tkankach organizmu z powodu zbyt szybkiej zmiany ciśnienia otaczającego (naglej dekomprezji)	związana z dekomprezją dugo tłumionych emocji	bezpośrednim następstwem zbyt szybkiego oddychania 100% tlenem	stanem nie wystającym w lotnictwie, a jedynie podczas nurkowania na znacznej głębokości
286	PL040-0025	Choroba dekompresyjna jest powodowana przez:	obniżenie ciśnienia otaczającego	wzrost ciśnienia otaczającego	niedobór azotu w powietrzu pęcherzykowym	spadek ciśnienia parcjalnego tlenu
287	PL040-0028	Choroba powietrzna :	jest synonimem choroby lokomocyjnej w samolocie	jest wywołana brakiem powietrza	jest wywołana nadmiarem powietrza	jest spowodowana spadkiem ciśnienia atmosferycznego
288	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
289	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
290	PL040-0031	Choroba powietrzną jest reakcją organizmu	podrażnienie błędnika /narządu przedsionkowego/	podrażnienie ślimaka /narządu słuchu /	narządu wzroku	niedotlenienie mózgu

		na niewielkie zmienne przyspieszenie podczas lotu i jest zależna od :				
291	PL040-0032	Choroba wysokościowa jest:	związana z niedoborem tlenu	związana z powstaniem ustroju pęcherzyków azotu / zmiany ciśnienia /	związana z zaburzeniami błędnika	synonimem choroby dekompresyjnej
292	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
293	PL040-0035	Chwilowe osłabienie słuchu spowodowane jest przez:	wpływ różnicy ciśnień	wpływ przyśpieszenia	wpływ drgań statku powietrznego	wpływ różnicy temperatur
294	PL040-0036	Chwilowy, niedostateczny przepływ krwi przez mózg powoduje:	omdlenie	długotrwałą utratę przytomności	śmierć	mdłości
295	PL040-0038	Ciśnienie parcjalne tlenu O <sub>2</sub> w przybliżeniu wynosi	ok. 20% całkowitego ciśnienia atmosferycznego	ok. 80% całkowitego ciśnienia atmosferycznego	ok. 4 % całkowitego ciśnienia atmosferycznego	ok.1% całkowitego ciśnienia atmosferycznego
296	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)

297	PL040-0040	Ciśnienie parcjalne tlenu w pęcherzyku płucnym w stosunku do ciśnienia parcjalnego tlenu w powietrzu na danej wysokości jest:	niższe	wyższe	takie samo	wyższe lub niższe zależności od temperatury powietrza
298	PL040-0041	Co określa uwarunkowania odporności psychicznej człowieka ?	typ temperamentu, typ strategii zachowania i reakcji emocjonalnej w sytuacjach trudnych, dojrzałość osobowości	dobre funkcjonowanie przy wzroście poziomu aktywacji	głównie cechy związane z doświadczeniem życiowym nabycie i wyuczone społecznie przez jednostkę	cechy w większości uwarunkowane dziedzicznie
299	PL040-0042	Co oznacza pojęcie „stres lotu”?	ważny aspekt początkowego szkolenia lotniczego: ogólny sytuacji występujących 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
300	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

301	PL040-0044	Człowiek gorzej toleruje przeciążenia wzduż długiej osi ciała :	ujemne	dodatnie	toleruje je tak samo	nie toleruje prawie zupełnie ani jednych ani drugich
302	PL040-0045	Człowiek lepiej toleruje przeciążenia wzduż długiej osi ciała :	dodatnie	ujemne	toleruje je tak samo	nie toleruje prawie zupełnie ani jednych ani drugich
303	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 + /
304	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
305	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
306	PL040-0049	Czynny pilot podczas wizyty u lekarza, który proponuje mu leki recepturowe powinien:	poinformować go o wykonywanych czynnościach pilota, a w razie wątpliwości poprosić o kontakt ze specjalistą medycyny lotniczej	nie informować go o wykonywaniu czynności pilota, a jedynie przeczytać ulotkę leku	nie informować go o wykonywaniu czynności pilota, a jedynie ściśle przestrzegać zaleconego dawkowania	odmówić przyjmowania ich całkowicie

307	PL040-0050	Czynny pilot podczas wizyty u lekarza, który proponuje mu leki uspokajające, powinien:	skontaktować się z odpowiednim centrum medycyny lotniczej celem weryfikacji stanu zdrowia	zacząć je zażywać i latać dalej	nigdy ich nie zażywać	zażywać je w mniejszej dawce niż zalecane
308	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
309	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
310	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
311	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
312	PL040-0055	Dlaczego organizm człowieka może bytować w temperaturze	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?				wyższej niż temperatura ciała
313	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
314	PL040-0057	Do jakiej ostrości wzroku może pilot wykonywać loty bez szkieł korekcyjnych :	0,7	0,9	0,8	0,6
315	PL040-0059	Do objawów choroby dekompresyjnej należą:	ból stawów, bóle zamostkowe, uczucie mrowienia, świad skóry	dolegliwości ze strony ucha środkowego	bóle głowy, mroczki przed oczami, nudności, wymioty	bóle okolicy lędźwiowo-krzyżowej promieniujące do kończyn dolnych
316	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
317	PL040-0062	Dolegliwości ze strony ucha środkowego występuje najczęściej podczas:	zniżenia samolotu	startu	lotu poziomego	wznoszenia z dużą prędkością

318	PL040-0063	Ebulizacja oznacza:	wrzenie płynów ustrojowych na wysokość 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
319	PL040-0064	Efektywność czynności wykonawczych pilota jest przede wszystkim uzależniona od:	dokładności i trwałości ukształtowanych w procesie szkolenia schematów działania 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
320	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
321	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
322	PL040-0067	Fizjologiczna częstość oddechów na minutę u człowieka wynosi:	14-16	8-10	5-7	20-30
323	PL040-0068	Fizjologiczny proces utraty zdolności okomodacyjnych oka to :	starczowzroczność	skurcz okomodacji	krótkowzroczność	nadwzroczność

324	PL040-0069	Fotodysocjacja tlenu cząstkowego /O <sub>2</sub> / w atmosferze prowadzi do :	powstania tlenu atomowego i ozonu	pochłaniania	ultrafioletowego promieniowania słońca	mieszania składników każdej części powietrza
325	PL040-0070	Funkcje integracyjne człowieka w układzie sterowania pilot – statek powietrzny obejmują podstawowe procesy :	intelektualne, emocjonalno-motywacyjne, orientacji i wykonawcze	złożone procesy myślowe analizy i syntezy	antycypacji, czyli przewidywania biegu wydarzeń	decyzyjne w sytuacji wyboru – gdy występuje możliwość pojawiienia się więcej niż jednej reakcji w danym zadaniu
326	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
327	PL040-0072	Główna przyczyną upośledzenia słuchu w lotnictwie jest:	ultradźwięki, hałas	ultradźwięki, wysoka temperatura	światło, wibracja	obniżone ciśnienie, światło
328	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
329	PL040-0074	Iluzje /złudzenia/ u osób pilotujących statki powietrzne to:	zniekształcona lub błędna percepja bodźców i wrażeń wzrokowych niezgodnych z informacjami	zmiany obserwowanego obrazu związane z niemożnością	epizodyczne halucynacje jako reakcja na podprogowe działanie bodźców	błędy percepcji wzrokowej występujące tylko w lotach nocnych

			pochodzącymi z innych źródeł powodująca niewłaściwą interpretację rzeczywistych warunków lotu	odpowiedniej akomodacji wzroku		
330	PL040-0075	Jaka jest najczęstsza przyczyna pourazowej śmierci „do uniknięcia” u dorosłego pacjenta po doznanym urazie?	niedrożność dróg oddechowych	tamponada osierdzia	wstrząs krwotoczny	uraz kręgosłupa
331	PL040-0076	Jaka tkanka nerwowa jest najbardziej wrażliwa na niedotlenienie wysokościowe:	istota szara mózgu	istota biała mózgu	synapsy i neurony	rdzeń kręgowy
332	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
333	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
334	PL040-0079	Jakie jest najpoważniejsze wcześnie powikłanie	zaburzenia rytmu serca	uraz kręgosłupa szyjnego	wstrząs hipowolemiczny	niewydolność nerek

		porażenia prądem elektrycznym:				
335	PL040-0081	Jaskra to schorzenie powodujące :	wzmożone ciśnienie śródgałkowe	wzmożenie ciśnienia śródczaszkowego	wyrównanie ciśnienia w uchu środkowym	ból oczu przy zmianie ciśnienia atmosferycznego
336	PL040-0084	Komunikacja niewerbalna czyli tzw. „mowa ciała” to:	podlegająca kontroli komunikacja bezsłowna oparta na przekazie informacji zawartych w gestach, pozach, mimice i innych zewnętrznie obserwowlanych 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
337	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
338	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 powstały z pobudzeń receptorów zmysłów w stanie wyciszenia emocjonalnego
339	PL040-0087	Konieczność reanimacji poszkodowanego (sztucznego)	poszkodowany nie oddycha samodzielnie i nie ma własnego tężna	poszkodowany nie oddycha samodzielnie, ale ma własne tężno	poszkodowany oddycha i ma własne tężno, ale jest nienaturalnie blady	poszkodowany jest nieprzytomny

		oddychania i masażu serca) występuje zawsze gdy:				
340	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)
341	PL040-0089	Krwawienie z tętnicy charakteryzuje się :	zazwyczaj większą intensywnością i wypływanie jasnoczerwonej krwi zgodnie z falami tętna	zazwyczaj większą intensywnością i wypływanie ciemnoczerwonej krwi	małą intensywnością i wypływanie ciemnoczerwonej krwi	małą intensywnością niezależnie od zabarwienia krwi
342	PL040-0090	Która z wymienionych metod unieruchamiania odcinka szyjnego kręgosłupa jest najłatwiejsza w zastosowaniu i najbardziej dostępna?	sztywny kołnierz szyjny	zrolowane ręczniki lub koce	worki piasku	stabilizacja głowy rękami i nogami ratownika
343	PL040-0091	Które z niżej wymienionych zaburzeń wzrokowych wyprzedza bezpośrednio utratę świadomości podczas	utrata pola widzenia	widzenie lunetowe	poszarzenie całego pola widzenia	zaburzenia ostrości wzroku

		narastających przeciążeń Gz +:				
344	PL040-0092	Które z poniższych jest najczęstszą przyczyną zatrzymania krążenia u pacjenta po doznanym urazie?	niedotlenienie	uraz mózgu	stłuczenie serca	komorowe zaburzenia rytmu
345	PL040-0093	Które z uwarunkowań osobowościowych są najkorzystniejsze dla pozytywnego przebiegu szkolenia i pracy pilota:	ekstrawersja lub ambiwersja, wysoki stopień odporności emocjonalnej, wysokostopień ogólnych zdolności poznawczych	bardzo małe zapotrzebowanie na stymulację zewnętrzną, introwersja, dobry poziom funkcjonowania społecznego	dobra pamięć i koncentracja uwagi, osobowość dobrze funkcjonująca społecznie	osobowość introwertywna o dużej wrażliwości emocjonalnej z dobrymi umiejętnościami współpracy z ludźmi w zespole
346	PL040-0094	Który element lotu wiąże się z największym obciążeniem psychicznym dla pilota?	lądowanie	start	lot akrobacyjny	lot IFR
347	PL040-0095	Który odcinek kręgosłupa jest najbardziej narażony na obrażenia w wypadku samochodowym w przypadku uderzenia od tyłu?	sztyjny	piersiowy	lędźwiowy	krzyżowo-ogonowy

348	PL040-0096	Który z kierunków działania przyspieszenia jest najgorzej tolerowany:	Gz – działanie wzdłuż kręgosłupa w kierunku głowy	+Gxdziałanie wzdłuż kręgosłupa w kierunkupleców, mostka	+Gzdziałanie wzdłuż kręgosłupa w kierunku kończyn dolnych	+Gydziałanie wzdłuż kręgosłupa w kierunku kończyn górnych
349	PL040-0097	Który z kierunków przelotu jest najbardziej niekorzystny z punktu widzenia chronobiologii:	zachód – wschód	północ – południe	wschód – zachód	południe – północ
350	PL040-0098	Latając wkrótce po nurkowaniu jest niewskazane z powodu	zwiększonego narażenia na chorobę dekompresyjną	zwiększonego narażenia na niedotlenienie	zwiększonego narażenia na wystąpienie udaru cieplnego	zwiększonego narażeniem na wystąpienie złudzeń wzrokowych
351	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
352	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
353	PL040-0101	Leki uspokajające (anksjolityki) mogą być dopuszczone u pilotów :	nigdy	zawsze	jedynie w przypadku pilotów akrobacyjnych	jedynie w przypadku pilotów liniowych
354	PL040-0102	Leki zabronione w lotnictwie posiadają dłuższy lub krótszy	od ostatniego podania leku do momentu jego eliminacji z organizmu	nie ma potrzeby powstrzymywania się	należy spożyć inny lek, który zniweluje	należy osłabić działanie ostatniej dawki leku

		okres karencji, która oznacza, że:	działania niepożądane leku są wciąż możliwe i pilot powinien powstrzymać się od lotów w tym okresie	od lotów po ostatniej dawce leku	działania uboczne poprzedniego	przyjmując ją w czasie posiłku
355	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
356	PL040-0104	Łączenie spożycia alkoholu etylowego oraz jego oddziaływania z wykonywaniem lotów stanowi bardzo ryzykowną figurę zwana „śmiertelna pętlą” ponieważ:	wyołuje 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
357	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
358	PL040-0106	Meteoryzm 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

359	PL040-0110	Model kolejnych faz psychologicznej reakcji na stres to:	mobilizacja – rozstrojenie – destrukcja	destrukcja – rozstrojenie – mobilizacja	rozstrojenie – destrukcja mobilizacja	rozstrojenie-stabilność emocjonalna – mobilizacja
360	PL040-0111	Na układ optyczny oka składają się :	rogówka, komora przednia, soczewka, ciało szkliste	rogówka, soczewka, nerw wzrokowy	rogówka, spojówka, siatkówka	twardówka, rogówka, soczewka
361	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
362	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
363	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
364	PL040-0116	Najbardziej uchwytnym miernikiem napięcia psychicznego pilota jest:	częstość skurczów serca	spadek ciśnienia tętniczego krwi	spadek poziomu adrenaliny w surowicy krwi	zwężenie żrenic
365	PL040-0117	Najodpowiedniejszą z wymienionych poniżej metodą	trening desensytyzacyjny	podawanie leków antychololinoalergicznych /Scopolamina/	podawanie leków antyhistaminowych	zastosowanie nadciśnienia oddechowego

		zapobiegania lotniczej chorobie lokomocyjnej u pilotów jest :			/Meclizyna, Dimenhydrant/	
366	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
367	PL040-0119	Najważniejszym i najbardziej złożonym systemem percepcyjnym człowieka jest:	wzrok	słuch	powonienie	analiza organoleptyczna
368	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
369	PL040-0121	Najwcześniej odczuwalnymi najbardziej niekorzystnym skutkiem przeciążeń działających wzdłuż długiej osi ciała na	zaburzenie krążenia krwi pomiędzy sercem a mózgiem	zaburzenie przepływu krwi w jelitach	zaburzenie pracy płuc	drżenia mięśniowe

		organizm człowieka jest:				
370	PL040-0122	Narkotyki z grupy kanabinoli to:	marihuana i haszysz	grzyby halucynogenne	pejotl	opium i heroina
371	PL040-0123	Narząd słuchu składa się:	z ucha zewnętrznego, środkowego i wewnętrznego	jedynie z ucha wewnętrznego	jedynie z ucha środkowego	jedynie z kanałów półkolistych
372	PL040-0124	Narządami związanymi z równowagą ciała człowieka są:	narząd wzroku, narząd przedsionkowy (błędnik) oraz mięśnie szkieletowe	narząd wzroku	narząd przedsionkowy /błędnik /	ucho środkowe
373	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)
374	PL040-0126	Neurotyczność to:	stała cecha osobowości charakteryzująca się dużą chwiejnością nastroju, drażliwością, pobudliwością, tendencją do intensywnej długotrwałego przeżywania negatywnych emocji	stała cecha osobowości związana z zanioszoną samooceną	cecha ludzi powolnych, flegmatycznych, działających z rozwagą	określenie rodzaju wrodzonego typu temperamentu człowieka
375	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
376	PL040-0128	Niedotlenienie na dużej wysokości we wcześniejszej fazie może objawiać się:	nadmierną wesołością i brakiem koordynacji ruchów	utratą przytomności	agresją	zwolnioną częstością oddechu

377	PL040-0129	Niedotlenienie organizmu w pierwszej kolejności upośledza sprawność układu:	nerwowego	oddechowego	sercowo-naczyniowego	mięśniowo-szkieletowego
378	PL040-0130	Niedotleniem z niedoboru tlenu nazywamy stan niedostatecznego zaopatrzenia w tlen tkanek organizmu z powodu:	zmnieszenia się ilości tlenu docierającego do pęcherzyków płucnych	zmnieszenia się zdolności krwi do transportu tlenu	braku możliwości zużycia tlenu w tkankach	nadużywania alkoholu i narkotyków
379	PL040-0131	Niedrożny przewód słuchowy przy zmnieszaniu wysokości może oprócz bólu ucha powodować	zawroty głowy	ból zęba	ból oka	ból brzucha
380	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
381	PL040-0133	Nieżyt górnych dróg oddechowych /potocznie „katar”/ utrudnia:	wyrównywanie ciśnienia w uchu środkowym	dobre widzenie	rozróżnianie barw	prawidłową koordynację ruchów
382	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 lunetowe	utrata przytomności

383	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
384	PL040-0137	Objawy deficytu snu w zakresie sprawności psychofizycznej to:	ogólne pogorszenie sprawności psychicznej, zaburzenia uwagi i logicznego rozumowania, spowolnienie reakcji, upośledzenie procesu przyjmowania i przetwarzania bodźców zewnętrznych	obniżony refleks, uczucie senności, częste zaburzenia w powtarzaniu słów podpostacią parafazji semantycznych	nadpobudliwość nerwowa, pobudzenie psychomotoryczne, zaburzenia pamięci	mała komunikatywność, cechy rozkojarzenia myślenia, pojawiają się zafałszowania urojeniowe pamięci
385	PL040-0138	Objawy niedotlenienia organizmu w warunkach obniżonego ciśnienia cząsteczkowego są nazywane:	głodem tlenowym	chorobą lokomocyjną	chorobą kesonową	tachykardią
386	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 kośćią	ból i obrzęk sąsiedniego stawu	ból i obrzęk stawu bliżej tułowia	ból i obrzęk dwóch sąsiednich stawów
387	PL040-0140	Objawy wzrokowe podczas narastania przeciążenia Gz + zależą od :	niedotlenienia ośrodkowego układu nerwowego	spadku wysycenia krwi tlenem	wzrostu CO2	spadku ciśnienia śródgałkowego

388	PL040-0141	Objawy zespołu odstawienego (popularnego "kaca") mogą być równie groźne podczas lotu jak sam stan upojenia alkoholowego :	teza jest prawdziwa	teza jest fałszywa	teza jest prawdziwa jedynie podczas lotów z użyciem aparatury tlenowej	teza jest fałszywa podczas lotów powyżej 4000 m
389	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
390	PL040-0143	Obwodowy układ nerwowy składa się z:	nerwów obwodowych czaszkowych i rdzeniowych	rdzenia kręgowego	mózgu	mózgu i rdzenia kręgowego
391	PL040-0145	Oddychanie wewnętrzne jest wymianą gazów pomiędzy krwią, a komórkami ustroju i polega na dyfuzji przez błonę komórkową :	tlenu /O <sub>2</sub> / z krwi do komórki	dwutlenku węgla /CO <sub>2</sub> / z krwi do komórki	procesem dyfuzji objęty jest tylko tlen /O <sub>2</sub> /	procesem dyfuzji objęty jest tylko dwutlenek węgla /CO <sub>2</sub> /
392	PL040-0146	Oddychanie zewnętrzne – wdech i wydech - polega na wymianie gazów pomiędzy atmosferą pęcherzyków płucnych, a ustrojem człowieka i polega na dyfuzji przez barierę	tlenu /O <sub>2</sub> / do krwi, a z krwi do atmosfery dwutlenku węgla /CO <sub>2</sub> /	dwutlenku węgla /CO <sub>2</sub> / do krwi, a z krwi do atmosfery tlenu /O <sub>2</sub> /	dyfuzja dotyczy tylko tlenu /O <sub>2</sub> /	dyfuzja dotyczy tylko dwutlenku węgla /CO <sub>2</sub> /

		pęcherzykowo – naczyniową:				
393	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
394	PL040-0148	Odporność na stres jest:	cechą osobowości, podlegającą modyfikacji	cechą nabityą we wczesnym dzieciństwie	cechą wrodzoną	efektem wysokiego poziomu motywacji
395	PL040-0149	Odruchem warunkowym jest:	naciśnięcie na hamulec przy czerwonym świetle	zwężenie żyrenicy na światło	zwiększona potliwość w sytuacji stresowej	cofnięcie ręki przy zetknięciu z gorącą blachą
396	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
397	PL040-0151	Okres karencki 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
398	PL040-0152	Osobę, u której podejrzymy złamanie kręgosłupa, oraz stwierdzamy zatrzymanie krążenia i oddechu własnego :	należy reanimować na twardym podłożu, z powodu bezpośredniego zagrożenia życia	nie reanimować nawet na twardym podłożu z powodu zagrożenia uszkodzeniem rdzenia kręgowego	nie reanimować z powodu zagrożenia życia	reanimować z powodu zagrożenia uszkodzenia kręgowego

399	PL040-0153	Osobowość to:	względnie stała i trwała organizacja cech temperamentu, intelektu, charakteru, oraz konstytucji fizycznej człowieka determinująca specyficzny sposób przystosowania się jednostki do otoczenia	system postaw i wartości człowieka	struktura psychicznych dyspozycji do określonych zachowań i gotowości reagowania na bodźce środowiskowe	grupa skorelowanych cech danej osoby ulegająca płynnym znacznym zmianom w ciągu całego życia i nabywania doświadczeń
400	PL040-0154	Ostrość wzroku badamy przy pomocy:	tablic Snellena	testu barwnego Ishihara	lampy szczelinowej	wziernika okulistycznego /oftalmoskopu/
401	PL040-0155	Ozon występujący w atmosferze:	zabezpiecza żywe organizmy przed szkodliwym oddziałyaniem 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
402	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
403	PL040-0157	Pamięć krótkotrwała to:	pamięć operacyjna o ograniczonej pojemności i krótkim czasie przechowywania informacji	pamięć aktualizująca temat zagadnień w czasie rozmowy	kodowanie informacji tylko w zależności od bieżącego kontekstu	pamięć ikoniczna

404	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
405	PL040-0159	Pilot nie powinien przed lotem spożywać pokarmów powodujących zwiększone wytwarzanie gazów w jelitach oraz napojów gazowanych	ponieważ gazy uwiezione w jelitach mogą powodować ból brzucha podczas wznoszenia	ponieważ gazy uwiezione w jelitach powodują ból brzucha niezależnie wysokości	ponieważ gazy uwiezione w jelitach mogą powodować ból brzucha przy zmniejszaniu wysokości	ponieważ gazy uwiezione w jelitach zmniejszają tolerancję na niedotlenienie
406	PL040-0160	Pilot odniósł obrażenia łokcia. Podczas badania nasuwa się podejrzenie zwichtnięcia. Czucie i tępno na obwodzie – zachowane. Co należy zrobić na miejscu wypadku?	unieruchomić w szynie w pozycji maksymalnego komfortu	umieścić w szynie przóźniowej	nastawić rękę, stosując wyciąg	wyprostować rękę , aż pacjent odczuje dyskomfort, następnie zastosować unieruchomienie szynowe
407	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
408	PL040-0162	Po kilkunastu sekundach	autokinezą	psychokinezą	oczopłasem	„kurzą ślepotą”

		obserwacji stacjonarnego światła na ciemnym tle powierzchni ziemi, pilot odnosi wrażenie jego poruszania. Złudzenie takie nazywamy:				
409	PL040-0163	Pod wpływem niedotlenienia wysokościowego następuje adaptacja do zmiany czynników środowiska :	tak	nie	zależy od indywidualnych możliwości organizmu	zależy od pojemności wyrzutowej serca
410	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

411	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)
412	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
413	PL040-0167	Podczas pobytu na dużej wysokości rytm oddechowy płuc:	rośnie	maleje	utrzymuje się na stałym poziomie	na przemian rośnie i maleje
414	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)
415	PL040-0169	Podczas wdechu i wydechu ciśnienie powietrza pęcherzykowego jest sumą ciśnień parcialnych 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
416	PL040-0171	Podczas wykonywania „pętli” działa na pilota	+Gz	-Gz	+Gx	- Gx

		przyspieszenie o kierunku :				
417	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
418	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
419	PL040-0174	Podczas wznoszenia się na dużą wysokość częstość skurczów serca:	rośnie	maleje	utrzymuje się na stałym poziomie	na przemian rośnie i maleje
420	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 przezwyciężenia zjawiska „bloku umysłowego”	redukacja rozwiązania złożonych problemów do prostszych cząstkowych operacji	głównie oparte na bieżącej analizie informacji zdrowotnych związanych z daną podjętą reakcją
421	PL040-0176	Podstawową funkcją narzędziów otolitowych jest :	pomiar przyspieszeń liniowych	pomiar prędkości liniowych	pomiar przyspieszeń kątowych	pomiar prędkości kątowych
422	PL040-0177	Podstawową funkcją ozonu w atmosferze jest:	filtrowanie szkodliwego promieniowania UV	filtrowanie szkodliwego promieniowania mikrofalowego	filtrowanie szkodliwego promieniowania widzialnego	filtrowanie szkodliwego promieniowania rentgenowskiego
423	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

424	PL040-0180	Podstawowymi procesami psychicznymi, które zapewniają pilotowi orientację są :	wrażenia, spostrzeżenia, wyobrażenia, procesy myślowe i decyzyjne	utworzenie wewnętrznej reprezentacji przestrzeni problemu zadaniowego	procesy widzenia stereoskopowego i dużej przerzutności uwagi	myślowe procesy konstruowania hipotez na podstawie ograniczenia faktów i testowanie ich
425	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
426	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
427	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
428	PL040-0185	Pożądany 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

429	PL040-0186	Prawidłową pozycją ratownika przy masażu serca jest:	dlonie oparte nadgarstkami w 1/3 dolnej mostka, ręce – wyprostowane w łokciach	dlonie oparte palcami w połowie mostka, ręce wyprostowane w łokciach	dlonie oparte palcami w 1/3 dolnej mostka, ręce wyprostowane w łokciach	dlonie oparte nadgarstkami połowie mostka, ręce wyprostowane w łokciach
430	PL040-0187	Prawidłowo zaopatrzone krwawienie z kończyny to:	opatrunk uciskowy na ranie	opaska uciskowa poniżej rany i opatrunk uciskowy na ranie	opaska uciskowa powyżej rany	zwykły opatrunk na ranie
431	PL040-0189	Problematyka psychologii lotniczej najbliższa jest psychologii:	pracy	wychowawczej	społecznej	sportowej
432	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
433	PL040-0191	Promienie światła wpadają do wnętrza oka przez:	żrenicę	tęczówkę	siatkówkę	twardówkę
434	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
435	PL040-0193	Przeciążenia wzduż osi ciała mostek-kręgosłup :	są najlepiej tolerowane przez organizm ludzki	są najgorzej tolerowane przez organizm ludzki	są gorzej tolerowane niż przeciążenia wzduż osi długiej	nie mają znaczenia dla organizmu ludzkiego niezależnie od

						wartości siły przeciążenia
436	PL040-0194	Przed rozpoczęciem sztucznego oddychania należy:	udrożnić górne drogi oddechowe poszkodowanego (usunąć wszystkie zanieczyszczenia z jamy ustnej, nosowej i gardła)	uderzyć poszkodowanego w mostek	wykonać kilkanaście głębokich wdechów	wypić kieliszek silnego alkoholu dla dezynfekcji jamy ustnej
437	PL040-0195	Przekrwione oczy, napady śmiechu lub płaczu, spowolnienie psychoruchowe MOŻE być objawem zażycia:	kannabinoli (marihuana, haszysz)	amfetaminy	kokainy	morfiny
438	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 przesyłać	rodzaj skupienia uwagi w którym odbierany przez zmysły materiał selekcjonują hipotezy percepcyjne
439	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	utratę orientacji przestrzennej w chmurach
440	PL040-0198	Przy krwawieniu z żyły :	krew zazwyczaj wypływa leniwym strumieniem i ma	krew zazwyczaj wypływa leniwym strumieniem i ma	krew zazwyczaj wypływa intensywnym	krew wypływa intensywnym strumieniem

			ciemnoczerwone zabarwienie	jasnoczerewne zabarwienie	tętniącym strumieniem i ma ciemnoczerwone zabarwienie	niezależnie od jej zabarwienia
441	PL040-0199	Przy przekroczeniu optimum prędkości przetwarzania i odbioru określonej ilości informacji przez człowieka	mogą wystąpić defekty w procesie orientacji człowieka w postaci przepuszczania i zniekształcenia sygnałów, zmniejszenie zakresu ich rozróżniania i rozpoznawania	następuje pełna, optymalna adaptacja możliwości odbioru i przetwarzania informacji u człowieka bez zakłóceń	następuje zjawisko wizualizacji podobnych zdarzeń z przeszłości	następuje zawsze całkowite zahamowanie przebiegu procesów myślowych u człowieka
442	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
443	PL040-0201	Przy wystąpieniu bólu ucha przy zmniejszaniu wysokości należy:	wyrównać poziom lotu i spróbować manewrów udrażniających przewód słuchowy (ziewanie, przełykanie śliny, itp.)	szynko zmniejszając wysokość przełykać ślinę	szynko zmniejszać wysokość z zatrzymanym oddechem	niezależnie od wysokości nie robić nic czekając na ustąpienie dolegliwości
444	PL040-0202	Przy złamaniu kręgosłupa u poszkodowanego zawsze dochodzi do uszkodzenia rdzenia kręgowego stąd po urazie nie ma znaczenia w jakiej	zdanie jest fałszywe i dlatego należy obchodzić się z takimi poszkodowanymi bardzo ostrożnie, ograniczyć ich poruszanie się i przenosić ich jedynie w pozycji poziomej	zdanie jest prawdziwe i dlatego takie osoby mogą być przenoszone w pozycji pionowej	zdanie jest prawdziwe i dlatego takie osoby mogą być przenoszone jedynie w pozycji poziomej	zdanie jest fałszywe, a uszkodzenie rdzenia kręgowego nie ma żadnego związku z uszkodzeniem kręgosłupa

		pozycji będzie on transportowany :				
445	PL040-0204	Przyczyną dolegliwości w chorobie dekompresyjnej są pęcherzyki którego gazu :	azotu	tlenu	dwutlenku węgla	pary wodnej
446	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
447	PL040-0206	Przyczyną powstawania niedotlenienia wysokościowego jest:	obniżenie ciśnienia porcjального w powietrzu oddechowym	zaburzenia ukrwienia tkanek	obniżenie stężenia hemoglobiny we krwi	spadek temperatury atmosfery otaczającej
448	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
449	PL040-0208	Przyjmowanie leków psychiatrycznych jest przeciwwskazaniem do wykonywania obowiązków pilota:	zawsze	nigdy	jedynie dla pilota zawodowego	jedynie dla skoczka spadochronowego
450	PL040-0209	Przyspieszenia wyzwalające przeciążenia o	+ Gz	- Gz	+Gy	- Gy

		kierunku głowa – kończyny dolne określane są jako:				
451	PL040-0210	Przyspieszenie ziemskie wynosi:	9,81 m/s 2 i działa pionowo ku dołowi	9,81 m/s2 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
452	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
453	PL040-0213	Punkt na siatkówce, w którym nerw wzrokowy opuszcza gałkę oczną:	nie odbiera wrażeń wzrokowych, tworząc w obszarze widzenia strefę nieobserwowaną (tzw. plamkę ślepą)	stanowi obszar wzmożonej koncentracji komórek odbierających wrażenia wzrokowe, tworząc obszar wybitnie ostrego widzenia	stanowi obszar takiej samej wrażliwości na bodźce wzrokowe	stanowi obszar zagęszczenia pręcików i czopków
454	PL040-0214	Rozproszenie uwagi oznacza:	niezdolność do skupienia się na bodźcach zewnętrznych istotnych dla zadań wynikających z bieżącej sytuacji	tymczasowy brak umiejętności organizacji informacji w jednolitą całość	przedłużony czas przetwarzania informacji	brak umiejętności selekcji informacji ze strony środowiska zewnętrznego
455	PL040-0215	Rozumowanie dedukcyjne to:	wyprowadzanie wniosków z przesłanek za pomocą reguł logicznych	proces ukierunkowany na cel myślenia realistycznego	proces ułatwiający subiektywne oszacowanie prawdopodobieństw zajścia zdarzeń	myślenie autystyczne
456	PL040-0216	Rozumowanie indukcyjne to:	rozumowanie, które w celu wypracowania konkluzji na temat np. możliwości	utworzenie wewnętrznej reprezentacji	typ tendencyjnego rozumowania, w którym ocenia się	myślenie derealistyczne,

			zajścia jakiegoś zjawiska odwołuje się do analizy ograniczonej puli dostępnych faktów, wnioskowanie zachodzi na podstawie danych opartych na prawdopodobieństwie	przestrzeni problemu z wyszczególnieniem wszystkich jej elementów	jako prawomocne tylko konkluzje zgodne z osobistymi przekonaniami danej osoby	oderwane od rzeczywistości
457	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
458	PL040-0218	Ruch ciała człowieka w przestrzeni w głównej mierze odbierają:	trzy przewody półkoliste błędniaka	dwa przewody półkoliste błędniaka	jeden przewód półkolisty błędniaka	ślimak
459	PL040-0219	Siatkówka	jest najbardziej wewnętrzna, światłowrażliwą błoną oka	jest najbardziej zewnętrzną błoną oka	jest innym określeniem soczewki	nie występuje w gałce ocznej
460	PL040-0220	Specyficzna metoda oceny stosowanaw psychologii to :	ocena testowa	wywiad	metoda statystyczna	metoda opisu
461	PL040-0221	Spostrzeganie głębi to:	spostrzeganie obiektów w przestrzeni trójwymiarowej wymagające interpretacji odległości między	spostrzeganie ograniczonego wycinka szerszego świata wizualnego rozciągającego się we wszystkie strony	umiejętność szczegółowej obserwacji obiektów położonych w dużej odległości	umiejętność oceny względnych odległości między obiekttami obserwowanymi gdy człowiek porusza się

			podmiotem a spostrzegany obiektem	niewidocznego otoczenia		w nieruchomym otoczeniu
462	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, spłycenie uczuciowości
463	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
464	PL040-0224	Stosowanie narkotyków poza okresami aktywności lotniczej:	jest zabronione gdyż powoduje długotrwałe skutki dla zdrowia pilota	jest dozwolone	jest obojętne dla jakości wykonywania czynności lotniczych	jest dozwolone u pilotów turystycznych i szybowników
465	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
466	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
467	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

468	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
469	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
470	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
471	PL040-0231	Stwierdzenie, że wymiana gazowa w pęcherzykach płucnych jest możliwa dopóki ciśnienie parcjalne tlenu (pO <sub>2</sub> ) w powietrzu pęcherzykowym jest wyższe niż ciśnienie parcjalne tlenu we krwi jest:	prawdziwe i ma znaczenie dla pilotów	prawdziwe ale nie ma znaczenia dla pilotów	fałszywe	nieistotne dla pilota
472	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	decyzja jest jednoznaczna i nie wymaga większego zaangażowania procesów myślowych	dominują określone indywidualne preferencje w sposobie działania pilota

				naziemnego przygotowania do lotu		
473	PL040-0236	Ślepota zmierzchowa tzw. kurza ślepota, 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
474	PL040-0237	Tak zwany poziom szkodliwy oddziaływania hałasu na narząd słuchu wynosi:	około 90 dB	około 45 dB	około 72 dB	około 80 dB
475	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
476	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
477	PL040-0240	Trąbka Eustachiusza (trąbka słuchowa) łączy:	jamę ucha środkowego (jamę bębenkową) z nosogardłem	zatoki szczękowe z jama nosową	jamę nosową z jamą gardłową	jamy serca ze sobą
478	PL040-0241	Treningiem relaksacyjnym nazywamy:	relaks poprzez naukę kontrolowania stanu napięcia mięśni ciała,	umiejętność szybkiego rozluźnienia się w	relaks poprzez zestaw intensywnych	naukę umiejętności lekceważenia znaczenia

			uregulowania oddechu i wytwarzanie odpowiednich wizualizacji	czasie zdenerwowania	ćwiczeń gimnastycznych	nieistotnych zagrożeń
479	PL040-0243	Trwałe zaburzenie widzenia barw, może być :	wrodzona	po usunięciu soczewki	po przeszczepieniu rogówki	po zapaleniu tęczówki
480	PL040-0245	U człowieka najsilniejszym „dawcą czasu” /synchronizatorem rytmów okłodobowych/ jest :	naprzemienność nocy i dnia	intensywność iluminacji	czynnik socjalny	dobowe wahania temperatury zewnętrznej otoczenia
481	PL040-0246	U podstaw selekcji psychologicznej leży założenie, że:	wszyscy ludzie mogą 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
482	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
483	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

484	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
485	PL040-0250	Uczucie silnego bólu głowy sprawiający wrażenie rozsadzania głowy jest spowodowany przez :	przeciążenie ujemne /Gz -/	spadek temperatury	hałas	przeciążenie dodatnie / Gz+ /
486	PL040-0251	Udział czynnika ludzkiego w wypadkach lotniczych określa się na około :	90%	60%	30%	45%
487	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 naserowych	stosowanie leków psychoaktywnych	stosowanie alkoholu
488	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
489	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

490	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
491	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
492	PL040-0257	Układ przedsionkowy / błędniak błoniasty / w uchu wewnętrznym umożliwia człowiekowi:	orientację ciała w przestrzeni	odbieranie bodźców dźwiękowych	prawidłowe napięcie mięśni	rozpoznawanie zapachów
493	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
494	PL040-0260	Uraz ciśnieniowy ucha zwany barotraumą spowodowany jest:	brakiem możliwości wyrównania ciśnień –jama bębenkowa – atmosfera	niedotlenieniem wysokościowym	obniżeniem ciśnienia atmosferycznego	spadkiem temperatury powietrza
495	PL040-0261	Uraz nerwu wzrokowego powoduje:	ślepotę	zapadnięcie gałki ocznej	zapalenie brzegów powiek	zapalenie gruczołu żzowego
496	PL040-0262	Uwaga dowolna to:	uwaga skupiona na przedmiocie na skutek aktywnego zamiaru i wysiłku woli powstaje w	nieświadome zapamiętywanie informacji sensorycznych	umiejętność skupienia się na jednym źródle informacji	przetwarzanie informacji ze zmysłów do świadomości

			wyniku istnienia odpowiedniej motywacji ze strony człowieka			
497	PL040-0263	Uwaga mimowolna to:	rodzaj uwagi realizowany bez świadomego udziału ze strony człowieka wywołyany szczególnymi właściwościami obiektu	nieświadome przechowywanie i zapamiętywanie informacji	rodzaj uwagi o ograniczonej pojemności	rodzaj uwagi świadomie selekcjonujący informacje w jednostce czasu
498	PL040-0264	Uwagę dowolną człowieka charakteryzuje:	typ podzielności, trwałość, zakres, przerzutność, wybiórczość	trwałość i stopień intensywności skupienia uwagi mierzony w jednostce czasu	różne cechy związane z daną sytuacją psychologiczną, motywującą osobowość	liczba elementów, które człowiek jest w stanie zauważyć
499	PL040-0265	W czasie badania tolerancji ustroju na niedobór tlenu w otaczającym środowisku głębokie oddychanie :	poprawia tolerancję niedotlenienia	poprawia tolerancję niedotlenienia wysokościovego, jeżeli wzrośnie również liczba oddechów	nie poprawia tolerancji niedotlenienia wysokościovego	nie ma wpływu na tolerancję niedotlenienia
500	PL040-0266	W czasie lotu na dużą wysokość ciśnienie krwi:	rośnie	maleje	utrzymuje się na stałym poziomie	zmienia się cyklicznie
501	PL040-0268	W krótkowzroczności promienie po przejściu przez ośrodkie optyczne załamują się :	przed siatkówką	na siatkówce	za siatkówką	na rogówce
502	PL040-0269	W którym narzędziu działanie alkoholu etylowego	w narzędziu równowagi	w sercu	w wątrobie	w płucach

		utrzymuje się najdłużej?				
503	PL040-0271	W przypadku gdy poszkodowany ma zachowane własne tętno ale nie oddycha samodzielnie od dłuższego czasu:	należy stosować sztuczne oddychanie, ale nie stosować masażu serca	należy stosować masaż serca i sztuczne oddychanie	należy czekać na powrót samoistnego oddechu	należy ułożyć poszkodowanego w pozycji bocznej bezpiecznej
504	PL040-0272	W przypadku gdy poszkodowany oddycha samodzielnie, ale nie ma wyczuwalnego tętna:	należy poszukać tętna na dużych tętnicach, ponieważ brak tętna przy zachowanym przez dłuższy czas oddechu jest wysoce nieprawdopodobne, a jeśli tętno jest zatrzymane wkrótce ustanie również oddech	należy od razu przystąpić do masażu serca	należy położyć poszkodowanego w pozycji bocznej bezpiecznej nawet mimo zachowanej świadomości	należy wykonywać od razu masaż serca i sztuczne oddychanie
505	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
506	PL040-0274	W przypadku podejrzenia u poszkodowanego złamania kręgosłupa należy:	przenosić poszkodowanego jedynie na noszach lub poziomo przy udziale większej liczby ratowników i w miarę możliwości założyć	przenosić poszkodowanego wygodnie niezależnie od pozycji, gdyż zasadnicze	przenosić poszkodowanego jedynie w pozycji pionowej, ale z założonym kołnierzem Schantza	nie przenosić poszkodowanego nawet w przypadku zagrożenia np. pożarem

			poszkodowanemu kołnierz Shantza	uszkodzenia już się dokonały		
507	PL040-0275	W przypadku podejrzenia nieprzytomnego złamania kręgosłupa w bezpiecznym otoczeniu z zachowanym własnym oddechem i tężnem, należy:	pozostawić go pod nadzorem na miejscu do przyjazdu wyspecjalizowanych ratowników medycznych	pozostawić go pod nadzorem na miejscu do czasu odzyskania przytomności, a następnie wynieść z miejsca wypadku	położyć na twardym podłożu	reanimować zachowaniem szczególnych środków ostrożności
508	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
509	PL040-0277	W przypadku wystąpienia bółów brzucha podczas wznoszenia pilot powinien	przerwać wznoszenie i spróbować wyrównać ciśnienie w przewodzie pokarmowym przez wymuszone odbijanie	powoli zwiększać wysokość przy wstrzymanym oddechu	szynko zwiększać wysokość przy wstrzymanym oddechu	powoli zwiększać wysokość i przełykać ślinę
510	PL040-0278	W przypadku wystąpienia dezorientacji przestrzennej oraz zauważenia w trakcie lotu niezgodności pomiędzy wrażeniami z narządu	wskazaniom przyrządów	wrażeniom wzrokowym	wrażeniom błędniaka oraz wzrokowym	wrażeniom błędniaka

		równowagi, wrażeniami wzrokowymi oraz wskazaniem przyrządów, pilot powinien zaufać :				
511	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
512	PL040-0280	W przypadku wystąpienia nagłego bólu zęba podczas lotu należy:	obniżyć pułap	zwiększać powoli wysokość lotu	zwiększać szybko wysokość lotu	przełykać ślinę
513	PL040-0281	W przypadku wystąpienia objawów niedotlenienia należy w pierwszej kolejności:	rozpocząć oddychanie czystym tlenem z aparatu tlenowego oraz zwolnić częstotliwość oddechów	oddychać szybciej	zamknąć oczy spróbować się zrelaksować	podwyższyć pułap lotu
514	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
515	PL040-0283	W przypadku występowania przeciążeń	krew znacznie silniej napływa do głowy	krew znacznie silniej odpływa od głowy	krew nie zmienia siły napływu do głowy	występują silne wrażenia słuchowe

		ujemnych działających wzdłuż osi długiej ciała:				
516	PL040-0284	W przypadku zatrucia droga pokarmową nie wolno prowokować wymiotów jeżeli:	poszkodowany jest nieprzytomny lub nastąpiło spożycie substancji żrących	od zatrucia minęła więcej niż 1 godzina	poszkodowany jest przytomny lub nastąpiło zatrucie substancja stałą	poszkodowany jest przytomny lub nastąpiło zatrucie substancja płynną
517	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
518	PL040-0286	W przypadku, kiedy poszkodowany z podejrzeniem złamania kręgosłupa nie oddycha i nie wyczuwamy u niego tętna należy:	stosować sztuczne oddychanie i pośredni masaż serca	stosować sztuczne oddychanie, ale nie masować serca	nie reanimować go wcześniej	nie przenosić
519	PL040-0290	W utrzymaniu prawidłowej postawy ciała i sprawnej orientacji w przestrzeni, nadrzędna rolę odgrywa :	błędnik	narząd słuchu	narząd wzroku	zmysł dotyku
520	PL040-0292	W wypadku, w którym poszkodowanych	najciężej poszkodowanym	najlżej poszkodowanym	najbliższym znajdującym się przy ratowniku	osobom ze zwichnięciami

		zostało więcej osób, w pierwszej kolejności należy udzielić pomocy :				
521	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 zwieńciami	osobom przytomnym
522	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	nad wagę	zbytnie obciążenie pracą
523	PL040-0296	Ważne cechy dobrego nadawcy to:	panowanie nad emocjami, nie przerywanie, dostosowanie słownictwa do rozmówcy, rekapitulowanie, parafrasowanie wypowiedzi interlokutora	wyraźna artykulacja, dobra dykcja, bogate słownictwo, talent oratorski	kultura osobista, bogate zainteresowania, biegłość w argumentacji	umiejętność przeforsowania swojego punktu widzenia w rozmowie
524	PL040-0298	Widzenie stereoskopowe to:	zdolność widzenia przestrzennego	dwojenie obrazu	awitaminoza	pogorszenie widzenia
525	PL040-0299	Wnikanie tlenku węgla do ustroju odbywa się głównie poprzez:	układ oddechowy	przewód pokarmowy	skórę i błony śluzowe	układ moczowy
526	PL040-0302	Wrażliwość reakcji człowieka na bodźce jest:	uwarunkowana indywidualnymi wrodzonymi programami percepcyjnymi	zmienna i nieograniczona	sztywno określona przez siłę bodźca	silnie uwarunkowana sytuacyjnie

527	PL040-0303	Wskaż prawdziwe twierdzenie dotyczące bezpieczeństwa lotów :	po umiarkowanym spożyciu alkoholu obowiązuje zasada 24 godzinnej przerwy po 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
528	PL040-0304	Wskutek działania przyspieszeń kątowych na narząd wzroku, występuje:	oczopłas poziomy i pogorszenie ostrości wzroku	nadmierne łzawienie i ból gałek ocznych	przekrwienie spojówek	zwężenie pola widzenia
529	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 lunetowe	uczucie braku powietrza, uczucie zmęczenia, nudności, wymioty, zawroty głowy, widzenie w kolorze czerwonym	nudności, wymioty, zawroty głowy, utrata słuchu
530	PL040-0306	Wybierz prawdziwe stwierdzenie dotyczące hiperwentylacji	oznacza nadmiernączęstość oddechów powyżej metabolicznego zapotrzebowania ustroju	nie występuje u pilotów	zawsze występuje u pilotów podczas obniżania wysokości	jest konieczna przy wznoszeniu
531	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
532	PL040-0308	Wymiana ciepła pomiędzy ustrojem a otoczeniem może zachodzić na drodze sposobów	promieniowanie	parowanie potu	przewodzenie	konwekcja

		wymienionych niżej. Za pomocą których z nich ciepło może być przez ustrój zarówno zyskiwane jak i tracone :				
533	PL040-0309	Wymiana gazowa u człowieka odbywa się w:	pęcherzykach płucnych	oskrzelach	krtani	tętnicach
534	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
535	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
536	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.
537	PL040-0313	Wystąpienie nagłego bólu ucha podczas zniżenia może być spowodowane:	niedrożną trąbką słuchową	drożną trąbką słuchową	przebitą błoną bębenkową	niedrożnym przewodem słuchowym zewnętrznym
538	PL040-0314	Wystąpienie nagłego bólu ucha przy zniżaniu:	może być spowodowane nierównym ciśnieniem w uchu środkowym i jamie nosowo-gardłowej	nie ma związku z wyrównywaniem ciśnień w uchu środkowym i jamie nosowo-gardłowej	jest bezpośrednio związane z zapaleniem ucha środkowego	jest związane z chorobami nerwu słuchowego

539	PL040-0315	Występowaniu wypadków związanych z dezorientacją przestrenną można zapobiegnąć poprzez:	edukację i trening załóg lotniczych	podawanie leków przeciwko chorobie lokomocyjnej	używanie ochronników słuchu	wykonywanie lotów tylko w dzień
540	PL040-0317	Z ilu jam składa się serce?	4	3	2	5
541	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
542	PL040-0319	Zaczernienie skóry, obrzęk, uczucie pieczenia i pęcherze są objawami oparzenia stopnia :	II	I	III	IV
543	PL040-0320	Zaćmą nazywamy schorzenie powodujące:	zmętnienie soczewki	zamglenie rogówki	męty w ciele szklistym	zmiany zwydrodnieniowe na dnie oka
544	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
545	PL040-0322	Zażycie amfetaminy powoduje:	nienaturalne, silne aktywizowane pobudzenie psychiczne i fizyczne z	nie są obserwownalne objawy zewnętrzne	apatia, wyciszenie, spowolnienie	silne halucynacje wzrokowo-słuchowe, ataki lęku

			tendencją do zachowań brawurowych i agresywnych, gadatliwość (czasem słwotok), brak łaknienia, poty, poszerzone źrenice		psychomotoryki, źrenice zwęzione	
546	PL040-0323	Zażycie marihuany lub haszyszu powoduje:	podniesienie nastroju, zaburzenia koncentracji i uwagi, osłabienie pamięci oraz orientacji, obniżenie krytyczmu, lęk i urojenia prześladowcze, poszerzenie źrenic i zaczerwienienie spojówek	zubożenie emocjonalne, stępienie, sztywność, spłycenie uczuć, zachowania aspołeczne, unikanie kontaktów z ludźmi, nieuzasadniona wrogość, poczucie małej wartości	nie ma charakterystycznych objawów zewnętrznych	po niekontrolowanej euforii i pobudzeniu: zanik woli i chęci działania, krótkotrwała depresja połączona z lękami i bezsennością
547	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
548	PL040-0325	Zdolność do pracy w środowisku wielozadaniowym polega na:	równoległym przetwarzaniu informacji, zdolności szybkiej zmiany wykonywanego zadania przy skutecznej koordynacji reakcji w czasie, odpowiednim przeznaczeniu zdolności przetwarzania informacji do wykonywania najważniejszych czynności	rozwijaniu, ukierunkowywaniu i regulowaniu energii służącej do osiągnięcia celu niezależnie od przeszkód i trudności przy zachowaniu pozytywnego stosunku do pracy	umiejętność wyboru i skoncentrowania się na zadaniu subiektywnie ocenianym jako najważniejsze	umiejętności podejmowania szybkiej decyzji na bazie właściwej interpretacji struktury problemu w czasie pracy zespołowej przy akceptacji zadań i ról zmierzających do

						osiągnięcia jednomyślności
549	PL040-0326	Ze wzrostem wysokości ciśnienia parcjalne tlenu zmniejsza się:	wprost proporcjonalnie do spadku ciśnienia atmosferycznego	odwrotnie proporcjonalnie do spadku ciśnienia atmosferycznego	całkowicie niezależnie od spadku ciśnienia atmosferycznego	zależnie od temperatury powietrza
550	PL040-0327	Ze wzrostem wysokości, w składzie powietrza :	skład procentowy gazów pozostaje bez zmian	zmniejsza się procentowa zawartość tlenu i azotu	zmniejsza się procentowa zawartość tlenu, azotu i CO2	zmniejsza się procentowa zawartość tlenu
551	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 przerzążające 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
552	PL040-0329	Zez to :	wada układu mięśniowego oczu	zaburzenie pracy mięśni rzęskowych	kręcz karku	zwichnięcie soczewki
553	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
554	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

555	PL040-0332	Złamanie kończyny dolnej może być doraźnie zaopatrzone przy użyciu bandaży i np.:	deski, parasolki lub narty unieruchamiając dwa sąsiednie stawy	właściwie umocowanych plastrów w miejscu złamania	bandażowania okolicy złamania	jałowej gazy
556	PL040-0333	Złudzenia	są nieprawidłowymi odwzorowaniami rzeczywistości powstającymi w wyniku fizjologicznych, lub patologicznych procesów w mózgu	nie występują w lotnictwie	nie występują poniżej 2000 m	są prawidłowymi odwzorowaniami nieprawidłowych zachowań w rzeczywistości
557	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
558	PL040-0335	Złudzenia somatogravitacyjne spowodowane są głównie działaniem :	przyspieszeń liniowych na narządy otolitowe	przyspieszeń liniowych na kanały półkoliste	przyspieszeń kątowych na narządy otolitowe	przyspieszeń kątowych na kanały półkoliste
559	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
560	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
561	PL040-0338	Złudzenie sensoryczne /iluzja/ to:	błędna interpretacja sytuacji percepcyjnej będąca funkcją	stan wrażliwości zmysłowej umożliwiający	aktywne przetwarzanie i przesyłanie	rzadko spotykany efekt symulacji

			zniekształceń informacji otrzymywanych z wzorca sensorycznego	dostrzeganie szczegółów	informacji przy dużej selekcji bodźców	zjawiska uwagi selektywnej
562	PL040-0339	Zmęczenie wzroku pilota w lotach dziennych na małej wysokości wynika z :	konieczności stałego przenoszenia wzroku z szybko przesuwających się obiektów naziemnych na przyrządy pokładowe	niepełnej adaptacji	ubytków w polu widzenia	małej prędkości kątowej
563	PL040-0340	Zmiana ciśnienia atmosferycznego między otoczeniem a uchem środkowym wyrównywane jest przez:	trąbkę słuchową Eustachiusza	kanały półkoliste	młoteczek i kowadełko	ślimak
564	PL040-0341	Znacznie rozszerzone żrenice oraz pobudzenie psychoruchowe MOGĄ być objawem zażycia:	amfetaminy	kannabinoli (marihuana, haszysz)	morfyny	heroiny
565	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 taka sama jak temperatura powietrza otaczającego	Temperatura cząsteczek jest taka sama jak temperatura powietrza otaczającego
566	PL050-0003	Burze występują głównie na frontach:	Chłodnych II rodzaju	Chłodnych I rodzaju	Cieplych	Okluzji ciepłej
567	PL050-0007	Chmury Ac lub Sc Castellanus występujące o	Popołudniowe burze	Opady ciągłe w godzinach wieczornych	Pogodę bez opadów	Nocne mgły

		poranku zapowiadają:				
568	PL050-0008	Chmury Ci unc zapowiadają:	Zbliżanie frontu ciepłego	Zbliżanie frontu chłodnego	Ładną pogodę	Pogodę burzową
569	PL050-0010	Chmury Cs zapowiadają zblizanie:	Frontu ciepłego	Frontu chłodnego I rodzaju	Frontu chłodnego II rodzaju	Słonecznej pogody
570	PL050-0011	Chmury Cu są oznaką występowania równowagi:	Chwiejnej	Stałej	Obojętnej	Nieustalonej
571	PL050-0012	Chmury Cu zaliczamy do:	Grupy chmur o budowie pionowej	Piętra średniego	Piętra wysokiego	Piętra niskiego
572	PL050-0013	Chmury o budowie warstwowej to:	St, Cs	Ci, Cc	Sc, Ac	Cu, Cb
573	PL050-0014	Chmury pięknej pogody to:	Cu hum	St fra	Cb	Cs
574	PL050-0015	Chmury piętra średniego to:	Ac, As	Cc, Ci	St, Sc	Cb, Cu
575	PL050-0016	Chmury St fra są to chmury:	Postrzępione	Soczewkowate	Wypiętrzone	Ładnej pogody
576	PL050-0017	Chmury warstwowe to:	Ns As	Cu Ci	Sc Ac	Cb Cu
577	PL050-0018	Chwilowy wzrost prędkości wiatru występuje przy przechodzeniu chmur:	Cb	Ci	St	Sc
578	PL050-0019	Ciśnienie na wysokości 1,5 km wynosi około:	850 hPa	1050 hPa	700 hPa	500 hPa
579	PL050-0020	Ciśnienie przed frontem ciepłym:	Spada	Rośnie	Nie zmienia się	Wykazuje nieregularny wzrost

580	PL050-0022	Ciśnienie w warstwie przyziemnej zmienia się o 1 hPa przy zmianie wysokości o:	około 8 m	100 m	20m	2m
581	PL050-0023	Ciśnienie wraz z wysokością:	Maleje o około 1 hPa/8 m	Maleje o 1 hPa/100 m	Nie zmienia się	Maleje liniowo
582	PL050-0025	Ciśnienie za frontem chłodnym:	Rośnie	Spada	Nie zmienia się	Maleje nieregularnie
583	PL050-0026	Cu hum to chmura:	Pięknej pogody	Wypiętrzona	Średnio rozbudowana	Postrzępiona
584	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 wzduż izobar
585	PL050-0028	Długotrwała jest mgła:	Adwekcyjna	Radiacyjna	Konwekcyjna	Z wyparowania
586	PL050-0031	Front chłodny przyspieszony przemieszcza się z prędkością:	Około 60 - 80 km/h	90 – 100 km/h	5 – 10 km/h	20 – 40 km/h
587	PL050-0032	Front ciepły przemieszcza się z prędkością:	20 – 40 km/h	10 – 15 km/h	5 – 10 km/h	40 – 45 km/h
588	PL050-0033	Front okluzji powstaje:	Z połączenia frontu chłodnego z ciepłym	Z rozmycia frontu ciepłego	Z rozmycia frontu chłodnego	Ze zbliżania wyżu do niżu
589	PL050-0034	Gdy temperatura powietrza obniża się do temperatury punktu rosiny to:	Widzialność zmniejsza się	Widzialność nie zmienia się	Widzialność rośnie	Pogoda się poprawia
590	PL050-0035	Inwersja z osiadania powstaje w:	Wyżach	Niżach	Zatokach niżowych	Siodłach barycznych

591	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
592	PL050-0037	Izobary to linie jednakowego ciśnienia na poziomie:	Morza	Ziemi	1km	2 m
593	PL050-0039	Izobary to linie łączące punkty o jednakowym:	Ciśnieniu zredukowanym do średniego poziomu morza	Ciśnieniu na poziomie ziemi	Spadku ciśnienia	Wzrostie ciśnienia
594	PL050-0040	Kierunek wiatru względem izobar jest:	Odcchylony pod kątem około 30° ze skrętem ku ciśnieniu niższemu	Równoległy do izobar	Prostopadły do izobar	Niezwiązany z izobarami
595	PL050-0043	Mgła adwekcyjna powstaje:	Przy napływie ciepłego powietrza	Przy napływie chłodnego powietrza	Wskutek wypromieniowania ciepła	Przy napływie powietrza kontynentalnego
596	PL050-0045	Mgła powstaje w wyniku:	Kondensacji pary wodnej	Wzrostu zapylenia	Wzrostu zmętnienia	Zadymienie
597	PL050-0046	Mgła radiacyjna powstaje:	W godzinach nocnych	Przed południem	Po południu	W dowolnej porze doby
598	PL050-0048	Mgły w niżu powstają:	Po przejściu frontu ciepłego	Przed frontem ciepłym	Po przejściu frontu chłodnego	Nie powstają
599	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
600	PL050-0050	Na wysokości około 1,5 km ciśnienie wynosi:	850 hPa	700 hPa	500 hPa	925 hPa
601	PL050-0052	Nagrzane 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

602	PL050-0053	Najbardziej gwałtowne zmiany pogody występują:	Przy przechodzeniu frontu chłodnego II rodzaju	Przy przechodzeniu klina wyżowego	W siodłach barycznych	Przy przechodzeniu frontu cieplego
603	PL050-0054	Najdłużej utrzymuje się mgła:	Adwekcyjna	Radiacyjna	Z wyparowania	Wieczorna
604	PL050-0055	Najgroźniejsze oblodzenie występuje w chmurach przy temperaturze:	0°C do - 10°C	- 10°C do - 20°C	0°C do +10°C	- 20°C do - 40°C
605	PL050-0056	Najgroźniejsze oblodzenie występuje w chmurach:	Cb, Ns	St, Sc	Ac, Cc	Ci, Cs
606	PL050-0057	Najniższa warstwa atmosfery to:	Troposfera	Stratosfera	Tropopauza	Stratopauza
607	PL050-0059	Najniższe podstawy ma chmura:	St	Cu	Sc	As
608	PL050-0063	Najwięcej mgieł występuje:	Późną jesienią i podczas cieplej zimy	Wiosną	Latem	Podczas mroźnej zimy
609	PL050-0064	Największa turbulencja występuje:	Podczas przechodzenia frontu chłodnego II rodzaju	Po przejściu frontu chłodnego I rodzaju	Przed frontem ciepłym	Po ustąpieniu mgły
610	PL050-0065	Nocna inwersja przyziemna temperatury powstaje z powodu:	Wypromieniowania ciepła z podłoża	Wyparowania	Napływu chłodnego powietrza	Napływu cieplego powietrza
611	PL050-0067	O mgle mówimy, gdy widzialność jest mniejsza od:	1000 m	100 m	500 m	3000 m
612	PL050-0068	Okluzja o charakterze frontu chłodnego	Ciepłej porze roku	Chłodnej porze roku	W pierwszym kwartale roku	Wiosną

		występuje w Polsce głównie w:				
613	PL050-0069	Opady gradu występują z chmur:	Cb	Ns	St	Ac
614	PL050-0071	Opady marznące powodują powstanie na powierzchni ziemi:	Góoledzi	Szronu	Rosy	Mokrej nawierzchni
615	PL050-0072	Opady mżawki występują z chmur:	St	Ns	Cs	Cb
616	PL050-0073	Oznaką termiki są chmury:	Cu, Cb	Sc, Ac	St, Ns	Ci, Cs
617	PL050-0074	Oznaką turbulencji na małych wysokościach są:	Nagle nasilenia i zmiany prędkości wiatru	Wiatry spokojne bez porywów	Wiatry słabe	Cisze
618	PL050-0076	Podczas termiki z chmurami:	Turbulencja występuje	Turbulencja nie występuje	Turbulencja występuje tylko ponad chmurami	Turbulencja występuje tylko poza chmurami
619	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
620	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
621	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

622	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 $0,5^{\circ}\text{C}/100\text{ m}$
623	PL050-0082	Prędkość wiatru jest większa w:	Niżej	Obszarze bezgradientowym	Siodle barycznym	Wyżu
624	PL050-0084	Prędkość wiatru, w dolnej atmoferze, wraz z wysokością najczęściej:	Wzrasta	Maleje	Nie zmienia się	Nie wykazuje żadnego związku
625	PL050-0085	Przed ciepłym frontem ciśnienie:	maleje	nie zmienia się	wzrasta	początkowo spada a następnie wzrasta
626	PL050-0086	Przy froncie ciepłym występują głównie chmury:	Warstwowe	Kłębiaste	Kłębiasto - warstwowe	Tylko pierzaste
627	PL050-0087	Przy froncie ciepłym występują:	długotrwałe opady ciągłe	krótkotrwale opady przelotne	opady nie występują	opady chwilowe
628	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
629	PL050-0089	Przyziemna inwersja temperatury z wypromieniowania powstaje:	W godzinach nocnych	W godzinach popołudniowych	W godzinach przedpołudniowych	W południe
630	PL050-0090	Rozkład temperatury z wysokością w troposferze jest	Radiosond	Balonów na uwieźci	Termometru	Radaru

		mierzony za pomocą:				
631	PL050-0091	Równowaga chwiejna występuje, gdy gradient rzeczywisty jest:	Większy od adiabatycznego	Mniejszy od adiabatycznego	Równy adiabatycznemu	Niezależny od gradientu adiabatycznego
632	PL050-0092	Spadek ciśnienia oznacza zbliżanie się:	niżej	wyżej	wału wyżowego	siodła barycznego
633	PL050-0093	Spokojny w pobliżu powietrza występuje przy froncie:	Ciepłym	Chłodnym II rodzaju	Okluzji chłodnej	Wtórnym chłodnym
634	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
635	PL050-0095	Symbol graficzny „oznacza:	Opad mżawki	Opad deszczu przelotnego	Opad śniegu	Opad gradu
636	PL050-0096	Temperatura powietrza na stacjach meteorologicznych jest mierzona na wysokości:	2 m	10 m	5 cm	100 m
637	PL050-0097	Temperatura punktu rosy jest to temperatura:	W której powietrze osiąga stan nasycenia	W której powstaje rosa	W której występują przymrozki	Zamarza woda
638	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

639	PL050-0100	Dla atmosfery wzorcowej (ISA), temperatura w najwyższej 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
640	PL050-0102	Temperatura, przy której skrapla się para wodna to:	Temperatura punktu rosy	Temperatura parowania	0 <sup>°</sup> C	Temperatura powietrza suchego
641	PL050-0103	Termika powstaje:	W ciągu słonecznego dnia	Podczas mglistego poranka	W godzinach przedwieczornych	W godzinach nocnych
642	PL050-0104	Tropopauza jest najwyższa:	Nad równikiem	Nad biegunem	W umiarkowanych szerokościach geograficznych	Nad Polską
643	PL050-0105	Tropopauza w umiarkowanych szerokościach geograficznych jest w pobliżu powierzchni izobarycznej:	250 hPa	500 hPa	100 hPa	700 hPa
644	PL050-0106	Uskok wiatru towarzyszy chmurze:	Cb	St	Ns	Cu
645	PL050-0107	Warstwa od ziemi do wysokości około 11 km to:	troposfera	tropopauza	stratosfera	warstwa tarcia
646	PL050-0108	Wiatr dolny jest mierzony na wysokości:	10 m	2 m	100 m	Przy gruncie
647	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

648	PL050-0113	Wiatr w niżu na półkuli północnej wieje:	Przeciwne do ruchu wskazówek zegara ze skrętem ku środkowi niżu	Przeciwne do ruchu wskazówek zegara wzdłuż izobar	Od ciśnienia wyższego do niższego	Od ciśnienia niższego do wyższego
649	PL050-0114	Na półkuli północnej wiatr w niżu wieje	Przeciwne do ruchu wskazówek zegara ze skrętem ku ciśnieniu niższemu	Przeciwne do ruchu wskazówek zegara, wzdłuż izobar	Od wyżu do niżu	Prostopadle do izobar
650	PL050-0115	Wiatr z kierunku zachodniego to w stopniach:	270	360	90	315
651	PL050-0116	Wiatry górne dla FL050 są wyznaczone z mapy:	850 hPa	700 hPa	900 hPa	Dolnej
652	PL050-0117	Wiatry górne i temperatura na wyższych wysokościach są mierzone:	W pomiarach radiosondażowych	W pomiarach aktynometrycznych	W pomiarach radarowych	W klatkach meteorologicznych i wiatromierzach
653	PL050-0118	Widzialność poprawia się przy napływie powietrza:	Chłodnego	Cieplego i wilgotnego	Upalnego	Zapylonego
654	PL050-0119	Wilgotność względna powietrza jest wyrażana w:	Procentach	Stopniach C	Gramach pary wodnej	Gramach wody/m <sup>3</sup>
655	PL050-0120	Wycinek ciepły niżu to obszar:	Między frontem ciepłym a chłodnym	Przed frontem ciepłym	Przed frontem okluzji	Za frontem chłodnym
656	PL050-0121	Wypiętrzone chmury Cu to:	Congestus	Mediocris	Humilis	Fractus
657	PL050-0122	Wysokość izotermy 0°C jest	Radiosondażowych	Aktynometrycznych	Radarowych	Temperatury w klatkach meteorologicznych

		wyznaczona z pomiarów:				
658	PL050-0123	Wzrost ciśnienia oznacza zbliżanie:	Wyżu	Niżu	Siodła barycznego	Zatoki niskiego ciśnienia
659	PL050-0124	Z okluzją ciepłą związane są układy chmur twarzyszące frontowi:	Ciepłemu	Chłodnemu I rodzaju	Chłodnemu II rodzaju	Zokludowanemu o charakterze frontu chłodnego
660	PL050-0125	Za frontem chłodnym w okresie lata napływają masy:	PPm	PAm	PZm	PAk
661	PL050-0126	Zbliżanie frontu ciepłego zapowiadają chmury wysokie o wyglądzie:	Haczykowatym	Popłatanych włókien	Skrębionych włókien	Nieokreślonym
662	PL050-0127	Zjawisko „Bryza” powstaje:	W rejonie brzegu morskiego	Na obszarach górzystych i pagórkowatych	W rejonie Górnego Śląska	W rejonie Jury Częstochowskiej
663	PL050-0128	Zjawisko halo występujące na chmurach warstwowych zapowiada zbliżanie:	Frontu ciepłego	Frontu chłodnego II rodzaju	Frontu chłodnego I rodzaju	Słonecznej pogody
664	PL050-0129	Źródłem mas powietrza arktycznego jest:	Arktyka	Północno-wschodnia część Atlantyku	Północna Afryka	Północna Kanada
665	PL050-0137	Opady ciągłe występują z chmur:	St, Ns, As	Cu, Cb	Ac, Cc, Cs	Sc, Ci

666	PL050-0138	Opady ciągłe występują z chmur:	Ns	Ac	Cb	Sc
667	PL050-0139	Opady ciągłe występują:	Przed frontem ciepłym	Po przejściu frontu ciepłego	Przy froncie chłodnym przyspieszonych	Przed frontem chłodnym opóźnionym
668	PL050-0144	Podstawy chmur St nie przekraczają:	300 m	100 m	1000 m	2000 m
669	PL050-0145	Przy ruchach falowych powstają chmury:	Lenticularis	Castellanus	Uncinus	Fractus
670	PL050-0149	Szlaki chmur Cu są charakterystyczne dla termiki:	Naniesionej	Wypracowanej z chmurami Cu	Wypracowanej bezchmurnej	Wieczornej
671	PL050-0151	Temperatura na wysokości 500 m może być wyższa od przyziemnej, gdy występuje:	Inwersja	Izoterma	Spadek temperatury mniejszy od 0,2 <sup>°</sup> /100m	Spadek temperatury 0,65 <sup>°</sup> /100m
672	PL050-0153	Termika naniesiona powstaje przy napływie:	Powietrza arktycznego lub polarno-morskiego	Powietrza polarno-kontynentalnego	Powietrza zwrotnikowo-kontynentalnego	Powietrza równikowego
673	PL050-0154	Termika naniesiona powstaje:	Po przejściu frontu chłodnego	Przed frontem chłodnym	Przed frontem ciepłym	Po przejściu frontu ciepłego
674	PL050-0155	Termika wypracowana powstaje:	W wyżach	W niżach	W zatokach niżowych	W bruzdach niskiego ciśnienia
675	PL050-0156	Ciągły opad deszczu ze śniegiem wskazuje na występowanie:	Oblodzenia	Turbulencji	Zjawiska halo	Dobrej widzialności
676	PL050-0160	Izohipsy są to linie:	Jednakowej wysokości powierzchni izobarycznej	Jednakowej grubości warstwy	Jednakowego ciśnienia	Jednakowej prędkości wiatru

677	PL050-0171	Opady ciągłe występują:	Przed frontem ciepłym	Po przejściu frontu ciepłego	Przy froncie chłodnym przyspieszonych	Przed frontem chłodnym opóźnionym
678	PL050-0172	Opady ciągłe występują:	Przed frontem ciepłym	Po przejściu frontu ciepłego	Przy froncie chłodnym przyspieszonym	Za frontem chłodnym przyspieszonym
679	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
680	PL050-0175	Podczas mgły widzialność nie przekracza:	1000 m	100 m	3000 m	500 m
681	PL050-0176	Podstawy chmur St nie przekraczają:	300 m	1000 m	2000 m	6000 m
682	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
683	PL060-0001	762 metry to po przeliczeniu:	2 500 stóp	25000 stóp	2 300 stóp	232.3 stóp
684	PL060-0002	Ciśnienie panujące na progu drogi startowej w użyciu oznaczamy jako:	QFE	QNE	QNH	STD
685	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 południem busoli, mierzony zgodnie z połówkowym systemem pomiaru kierunku	linia łącząca punkty o jednakowej wartości inklinacji

686	PL060-0004	Dewiacja busoli to:	kąt zawarty pomiędzy połnocnym kierunkiem południka magnetycznego a północnym kierunkiem południka busoli, mierzony zgodnie z połówkowym systemem pomiaru kierunku.	kąt zawarty między południkiem geograficznym a południkiem magnetycznym	kąt zawarty między kierunkiem wektora magnetycznego Ziemi a płaszczyzną styczną do jej powierzchni	linia łącząca punkty o jednakowej wartości deklinacji
687	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 prostopadłą do osi Ziemi przechodzącą przez jej środek	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
688	PL060-0007	Zjawisko zmienności pola magnetycznego Ziemi jest wykorzystywane przez:	Busolę magnetyczną	Chylomierz poprzeczny	VOR/ILS	Wariometr
689	PL060-0008	Godzina 0100 czasu lokalnego latem w Polsce odpowiada godzinie:	2300 UTC dnia poprzedniego	2400 UTC dnia poprzedniego	0100 UTC	0200 UTC
690	PL060-0009	Godzina 0300 czasu lokalnego latem w Polsce odpowiada godzinie:	0100 UTC	0400 UTC	0200 UTC	1500 UTC
691	PL060-0010	Godzina 0300 czasu lokalnego zimą w	0200 UTC	0400 UTC	0100 UTC	1500 UTC

		Polsce odpowiada godzinie:				
692	PL060-0011	Godzina 1300 czasu lokalnego zimą w Polsce odpowiada godzinie:	1200 UTC	1400 UTC	0100 UTC	1100 UTC
693	PL060-0012	Godzina 2300 czasu lokalnego latem w Polsce odpowiada godzinie:	2100 UTC	0100 UTC dnia następnego	2200 UTC	1100 UTC
694	PL060-0013	Odcinek 105 km odpowiada na mapie lotniczej w skali 1:500 000:	21 cm	42 cm	25 cm	10.5 cm
695	PL060-0014	Jaka jest wartość inklinacji na Północnym Biegunie Magnetycznym?	90 stopni	0 stopni	60 stopni	45 stopni
696	PL060-0015	Inklinacja magnetyczna to:	Kąt zawarty pomiędzy płaszczyzną horyzontu a kierunkiem wektora natężenia pola magnetycznego Ziemi.	Kąt zawarty między południkiem geograficznym a południkiem magnetycznym	Kąt zawarty między południkiem magnetycznym a południkiem busoli, mierzony zgodnie z połówkowym systemem pomiaru kierunku	Linia łącząca punkty o jednakowej wartości deklinacji
697	PL060-0016	Izogona to:	Linia łącząca punkty o jednakowej wartości deklinacji.	Kąt zawarty między południkiem geograficznym a południkiem magnetycznym	Kąt zawarty między południkiem magnetycznym a południkiem busoli, mierzony zgodnie z połówkowym	Kąt zawarty między kierunkiem wektora magnetycznego Ziemi a płaszczyzną styczną do jej powierzchni

					systemem pomiaru kierunku	
698	PL060-0017	Jaka jest wartość inklinacji na Południowym Biegunie Magnetycznym?	- 90 stopni	0 stopni	- 60 stopni	- 45 stopni
699	PL060-0018	Jaki kierunek określamy jako NE?	045°	095°	135°	345°
700	PL060-0019	Jaki kierunek określamy jako NW?	315°	295°	335°	205°
701	PL060-0020	Jaki kierunek określamy jako SE?	135°	095°	315°	045°
702	PL060-0021	Jaki kierunek określamy jako SW?	225°	295°	335°	205°
703	PL060-0022	Jeden stopień łuku koła wielkiego Ziemi odpowiada odległości:	60 Mm	1 Mm	60 km	100 km
704	PL060-0023	Jedna mila morska [1 Mm] to:	1852m	1620m	1820m	1013m
705	PL060-0024	Jedna minuta łuku koła wielkiego Ziemi odpowiada odległości:	1 NM	1 km	60 km	2 km
706	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

707	PL060-0026	Jeżeli na wysokosciomierz ustawisz ciśnienie QNH, to bedzie on wskazywał:	wysokość bezwzględną	wysokość rzeczywistą	wysokość względną	poziom lotu
708	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
709	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
710	PL060-0029	Jeżeli wektor wiatru jest prostopadły do nakazanej linii drogi, to kąt znoszenia jest:	maksymalny	równy zero	dodatn lub ujemny, lecz nie jest maksymalny	pomijalnie mały
711	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
712	PL060-0031	kąt zawarty pomiędzy	inklinacja	deklinacja	dewiacja	izogona

		płaszczyzną horyzontu a kierunkiem wektora natężenie pola magnetycznego Ziemi to:				
713	PL060-0032	Kąt środkowy zawarty między płaszczyzną równika a prostą łączącą środek Ziemi z rónoleżnikiem pozycji samolotu to:	szerokość geograficzna	południk ziemski	równik	długość geograficzna
714	PL060-0033	Kąt zawarty pomiędzy północnym kierunkiem południka geograficznego a północnym kierunkiem południka magnetycznego to:	deklinacja	inklinacja	kurs geograficzny	kurs magnetyczny
715	PL060-0034	Kąt zawarty pomiędzy północnym kierunkiem południka magnetycznego a północnym kierunkiem południka busoli,	dewiacja	deklinacja	kurs magnetyczny	kurs busoli

		mierzony zgodnie z połówkowym systemem pomiaru kierunku to:				
716	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”
717	PL060-0036	Kierunek 045 stopni określamy jako	NE	SE	SW	NW
718	PL060-0037	Kierunek 135 stopni określamy jako	SE	NE	SW	NW
719	PL060-0038	Kierunek 225 stopni określamy jako:	SW	SE	NE	NW
720	PL060-0039	Kierunek 315 stopni określamy jako	NW	SE	SW	NE
721	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
722	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
723	PL060-0052	Linia łącząca punkty o jednakowej	izogona	deklinacja	dewiacja	inklinacja

		wartości deklinacji to:				
724	PL060-0053	Linia na powierzchni Ziemi przecinająca południki pod tym samym kątem to:	loksodroma	ortodroma	izogona	izobara
725	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
726	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
727	PL060-0056	Majac dane: kurs rzeczywisty 200 stopni, deklinacja 10 stopni W, dewiacja -4 stopni, podaj kurs busoli	214 stopni	186 stopni	206 stopni	194 stopni
728	PL060-0058	Na mapie lotniczej w skali 1:1 000 000 odcinek 20 cm	200 km	50 km	100 km	20 km

		odpowiada rzeczywistej odległości w terenie:				
729	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
730	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
731	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
732	PL060-0062	Nastawienie skali wysokościomierza znajdującego się na ziemi tak, aby wskazywał wzniesienie tego	QNH	QNE	QFE	QDM

		miejsca oznaczamy jako:				
733	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°
734	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°
735	PL060-0066	Odległość pomiędzy 10° a 11° długości geograficznej zachodniej na równiku wynosi:	111 km	60 km	60 mil lądowych	111 mil morskich
736	PL060-0067	Odległość pomiędzy 29° a 30° długości geograficznej wschodniej na równiku wynosi:	111 km	60 km	60 mil lądowych	111 mil morskich
737	PL060-0068	Odległość pomiędzy 45° a 46° szerokości geograficznej północnej wynosi:	111 km	60 km	60 mil lądowych	111 mil morskich

738	PL060-0069	Pod określeniem "węzeł" [w] rozumiemy:	NM/h	Milę lądową/h	km/h	m/h
739	PL060-0070	Podaj przybliżoną długość równika Ziemi:	21 600 Mm	21 600 km	12 714 Mm	6 865 Mm
740	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
741	PL060-0072	Prędkość 15 m/s przeliczona na węzły to:	29 w	25 w	24 w	34 w
742	PL060-0073	Prędkość 180 km/godz przeliczona na m/s to:	50 m/s	30 m/s	60 m/s	90 m/s
743	PL060-0074	Prędkość 20 m/s przeliczona na km/godz to:	72 km/h	24 km/h	88 km/h	100 km/h
744	PL060-0076	Przy pomiarze kąta drogi na mapie lotniczej ICAO najmniejszy błąd pomiaru uzyskuje się, gdy:	kątomierz przykłada się przy południku najbliższym środka odcinka trasy	kątomierz przykłada się na punkcie odlotowym trasy	kątomierz przykłada się w punkcie przecięcia przedłużenia odcinka trasy z południkiem ramki mapy	kątomierz przykłada się na punkcie docelowym trasy
745	PL060-0078	Punkty A i B są oddalone od siebie	1 : 250 000	1 : 300 000	1 : 400 000	1 : 500 000

		<p>o 15 km. Na mapie odcinek między nimi ma długość 6 cm. Jaka jest skala tej mapy?</p>				
746	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
747	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
748	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
749	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
750	PL060-0083	Równik ziemski to:	Łuk koła wielkiego powstały w wyniku przecięcia powierzchni kuli ziemskiej płaszczyzną prostopadłą do osi Ziemi	łuk łączący oba bieguna geograficzne Ziemi, będący przecięciem powierzchni Ziemi	Kąt dwuścienny, zawarty między płaszczyzną południka zerowego a płaszczyzną	Kąt zawarty między płaszczyzną równika a pionem (promieniem) danego punktu

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

		przeliczeniu na m/sek to:				
756	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
757	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
758	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
759	PL060-0092	Z poniższej listy wybierz obiekt orientacyjny liniowy:	Tory kolejowe	Ostry zakręt rzeki	Wysoki maszt radiowy	Most
760	PL060-0093	Z poniższej listy wybierz obiekt orientacyjny powierzchniowy:	Duże miasto	Wieś	Brzeg morza	Skrzyżowanie głównych dróg
761	PL060-0094	Z poniższej listy wybierz obiekt orientacyjny punktowy:	Most	Duże miasto	Tory kolejowe	Masyw leśny
762	PL060-0096	Deklinacja = 2°E, Dewiacja = -3°, KB =	124°, 126°	126°, 128°	124°, 124°	126°, 124°

		127°. Wartości NKDM i NKG wynoszą odpowiednio:				
763	PL060-0097	Deklinacja = 3°E, NKDM = 188°, KB = 190°. Wartości NKG i Dewiacji wynoszą odpowiednio	191°, -2°	185°, -2°	194°, +4°	189°, -3°
764	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
765	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
766	PL060-0245	Tabele wschodów i zachodów słońca znajdują się w AIP Polska w rozdziale:	GEN	ENR	AD	RAC
767	PL070-0092	Eksplotacja balonu powinna być zgodna z:	Instrukcją użytkowania w locie przeznaczoną dla danego egzemplarza balonu	Instrukcją użytkowania w locie przeznaczoną dla danego typu balonu	Z dowolną instrukcją użytkowania w locie, ale przeznaczoną dla balonu o danej objętości powłoki	Z dowolną Instrukcją użytkowania w locie, ale przeznaczoną dla balonu o danej objętości powłoki i

						maksymalnym ciężarze startowym
768	PL070-0093	Do dokumentów niezbędnych do eksploatacji balonu w locie należą między innymi:	Świadectwo zdatności do lotu	Świadectwo hałasu,	Dziennik podróży	Instrukcja obsługi technicznej
769	PL070-0094	W czasie lotów nocnych balon dodatkowo powinien być wyposażony między innymi w:	Światła ostrzegawcze i reflektor do lądowania	System ostrzegania o bliskości ziemi i pokładowy rejestrator rozmów	Radiolokator meteorologiczny	Urządzenie do magazynowania i rozdzielania tlenu do oddychania
770	PL070-0095	Wykonywanie lotu balonem w celach sportowych wymaga wyposażenia w urządzenia do magazynowania i rozdzielania tlenu do oddychania bez względu na czas lotu od wysokości gdzie:	Ciśnienie atmosferyczne na wysokości lotu jest niższe niż 620 hPa (powyżej 4000 m)	Ciśnienie atmosferyczne na wysokości lotu jest niższe niż 540 hPa (powyżej 5000 m)	Ciśnienie atmosferyczne na wysokości lotu jest niższe niż 376 hPa (powyżej 7600 m)	Ciśnienie atmosferyczne na wysokości lotu jest niższe niż 193 hPa (powyżej 12000 m)
771	PL070-0097	Balonem można startować i lądować:	Z lotnisk, lądowisk i innych terenów spełniających warunki niezbędne do bezpiecznego startu lub lądowania	Tylko z lotnisk użytku publicznego	Tylko z lotnisk i lądowisk	Tylko z lądowisk
772	PL070-0098	Dowódcą statku powietrznego w	Osoba wyznaczona przez użytkownika, posiadająca	Pilot najstarszy wiekiem znajdujący się w balonie	Jeden z pilotów znajdujących się w	Zawsze pilot najdłużej posiadający licencję

		odniesieniu do balonów jest:	odpowiednią ważną licencję		balonie posiadający największy nalot	pilota balonu wolnego
773	PL070-0099	Lot balonem w celach sportowych bez urządzenia do magazynowania i rozdzielania tlenu może być wykonywany na wysokości gdzie ciśnienie jest niższe od 700 hPa lecz wyższe niż 620 hPa (3000 – 4000 m) jeśli nie jest dłuższy niż:	2 godziny	5 godzin	1 godzina	30 minut
774	PL070-0100	Czyszczenie układu sterowania palnikiem i dysz zgodnie z instrukcją balonu może wykonać:	Pilot – właściciel jeśli posiada ważną licencję pilota odpowiedniego typu lub kategorii lub mechanik poświadczania obsługi technicznej	Tylko mechanik poświadczania obsługi technicznej	Tylko mechanik pod nadzorem inspektora Kontroli cywilnych statków powietrznych	Tylko zakład naprawczy certyfikowany przez producenta
775	PL070-0101	Za wykonanie lotu balonem bez ważnego świadectwa rejestracji grozi:	Kara grzywny	Kara pozbawienia wolności do lat pięciu	Nie podlega karze	Kara grzywny, ograniczenia wolności lub pozbawienia wolności do roku
776	PL070-0102	Za wykonanie lotu balonem bez ważnego świadectwa zdatności do lotu grozi:	Kara grzywny, ograniczenia wolności lub pozbawienia wolności do roku	Nie podlega karze	Kara pozbawienia wolności do lat pięciu	Kara grzywny

777	PL070-0103	Za wykonanie lotu balonem bez ważnego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej grozi:	Kara grzywny	Kara pozbawienia wolności do lat pięciu	Nie podlega karze	Kara grzywny, ograniczenia wolności lub pozbawienia wolności do roku
778	PL070-0104	Za używanie urządzeń radiowych na częstotliwościach przeznaczonych dla radiokomunikacji ruchomej lotniczej, nie będąc do tego specjalnie upoważnionym grozi:	Kara pozbawienia wolności do lat pięciu	Nie podlega karze	Kara grzywny, ograniczenia wolności lub pozbawienia wolności do roku	Kara grzywny
779	PL070-0105	Przekroczenie w locie balonem granicy państowej bez wymaganego zezwolenia lub z naruszeniem warunków zezwolenia grozi:	Kara pozbawienia wolności do lat pięciu	Kara grzywny	Kara grzywny, ograniczenia wolności lub pozbawienia wolności do roku	Nie podlega karze
780	PL070-0106	Wykonywanie lotu próbnego balonem nad osiedlem lub innym skupiskiem ludności grozi:	Kara grzywny, ograniczenia wolności lub pozbawienia wolności do roku	Kara pozbawienia wolności do lat pięciu	Nie podlega karze	Kara grzywny
781	PL070-0107	Żaden członek załogi nie może przystąpić do	0,2 promila	0,5 promila	0,8 promila	1,2 promila

		pełnienia czynności lotniczych, jeśli stężenie alkoholu we krwi przekracza:				
782	PL070-0108	Symulowanie sytuacji niebezpiecznych w locie nie jest dopuszczalne gdy:	Przewożeni są podróżni	Pilot dowódca nie posiada uprawnień pilota doświadczalnego	Pilot dowódca ma nalot mniejszy niż 50 godzin	Nie ma zatwierzonego dla danego balonu programu prób w locie
783	PL070-0109	Za ocenę gotowości balonu i załogi do lotu odpowiedzialny jest:	Pilot - dowódca	Kontroler ruchu lotniczego	Mechanik poświadczania obsługi technicznej	Kierownik lotów
784	PL070-0110	Do przeprowadzenia instruktażu podróżnych przed lotem zobowiązany jest:	Dowódca statku powietrznego lub wyznaczony przez niego członek załogi lotniczej	Nie ma obowiązku przeprowadzania instruktażu podróżnych przed lotem	Podróżni zobowiązani są sami przeprowadzić sobie instruktaż	Kierownik lotów
785	PL070-0111	Na pokładzie balonu w czasie lotu musi znajdować się mapa lotnicza zawierająca rejon planowanego lotu w podziałce:	1:500 000	1:25 000	1: 50 000	1:200 000
786	PL070-0112	Do przedłużenia ważności świadectwa zdatności do lotu konieczne jest wykonanie lotu:	Próbnego kontrolnego	Próbnego doświadczalnego	treningowego	instruktorskiego

787	PL070-0113	Za lot nocny uznaje się lot lub jego część wykonaną w czasie:	Między zachodem a wschodem słońca	Między zmierzchem a świtem	Od godziny po zachodzie słońca do godziny przed wschodem słońca	Od godziny przed zachodem słońca do godziny po wschodzie słońca
788	PL070-0114	Starty i lądowania balonów poza lotniskami i lądowiskami odbywają się:	Zgodnie z przepisami, za zachowanie bezpiecznej separacji od przeszkód terenowych odpowiedzialny jest pilot balonu	Wbrew obowiązującym przepisom, które pozwalają startować i lądować balonem tylko na lotniskach użytku publicznego	Zgodnie z przepisami, za zachowanie bezpiecznej separacji od przeszkód terenowych odpowiedzialny jest właściciel terenu	Wbrew obowiązującym przepisom, które pozwalają startować i lądować balonem tylko na lotniskach lub lądowiskach wpisanych do AIP Polska
789	PL070-0115	Palnika cichego używa się w celu:	Zmniejszenia hałasu powodowanego przez palnik podczas lotu na niskiej wysokości nad hodowlami	Zmniejszenia zużycia paliwa	Zwiększenia prędkości lotu	Zwiększenia hałasu powodowanego przez palnik, co pomaga rozpoczęć zwierzęńę znajdującą się w miejscu lądowania
790	PL070-0116	Podczas lotu nocnego zapas energii elektrycznej musi wystarczyć na świecenie reflektorów do lądowania przez:	30 minut	15 minut	1 godzinę	10 godzin
791	PL070-0117	Za wybór miejsca startu balonu odpowiedzialny jest:	pilot - dowódca	Szef ekipy naziemnej	Kierowca pojazdu, którym transportowany jest balon	Właściciel tego terenu
792	PL070-0118	W skład obowiązkowego	gaśnica	tachometr	higrometr	areometr

		wyposażenia balonu wchodzi:				
793	PL070-0119	Pilot – właściciel może dokonać ograniczonej obsługi technicznej jeśli:	Posiada ważną licencję pilota odpowiedniego typu lub kategorii	Jest właścicielem balonu dłużej niż rok	Nigdy nie może dokonywać ograniczonej obsługi technicznej	Może dokonywać ograniczonej obsługi technicznej w każdym przypadku
794	PL070-0120	Pilot-właściciel może wykonywać drobne naprawy powłoki (zgodnie z opisem w instrukcjach producenta balonu oraz zgodnie z tymi instrukcjami), z wyjątkiem:	Naprawy lub wymiany taśmy nośnej	Naprawy lub wymiany wiatrochronu (Nomexu)	Naprawy materiału powłoki	Nie może wykonywać żadnych napraw powłoki
795	PL070-0121	Pilot-właściciel może wykonać wymiany:	Prefabrykowanych przewodów paliwowych	Taśm nośnych	Wężownicy palnika	Nie może wykonywać wymiany żadnych części
796	PL080-0676	Stała gazowa powietrza jest:	miarą pracy wykonanej przez 1 mol powietrza ogrzanego o 1 Kelwin i wynosi 287 [J/kg]	miarą pracy wykonanej przez 1 mol powietrza ogrzanego o 1 0C i wynosi 715 [J/kg]	miarą ciśnienia i wynosi 2419 [N/m <sup>2</sup> ]	miarą gęstości i wynosi 0,3 [kg/m <sup>3</sup> ]
797	PL080-0677	Podczas przemiany propanu ze stanu ciekłego w gazowy, gaz	Pochłania ciepło z otoczenia	Oddaje ciepło do otoczenia	Nie zachodzi wymiana cieplna	Początkowo oddaje, a później pobiera ciepło z otoczenia
798	PL080-0678	Wraz ze wzrostem temperatury gęstość powietrza:	Maleje	Rośnie	Nie zmienia się	Na przemian maleje i rośnie

799	PL080-0679	Wraz ze spadkiem temperatury gęstość powietrza:	Rośnie	Maleje	Na przemian maleje i rośnie	Nie zmienia się
800	PL080-0680	Ciśnienie propanu technicznego dla temperatury 0 0C wynosi w przybliżeniu:	0,38 MPa	1,5 MPa	7,3 MPa	20 MPa
801	PL080-0681	Ciśnienie propanu technicznego dla temperatury 15 0C wynosi w przybliżeniu:	0,65 Mpa	14 Mpa	3,8 bar	0,2 Mpa
802	PL080-0682	Wraz ze spadkiem ciśnienia otaczającego powietrza siła nośna balonu:	maleje	Rośnie	nie zmienia się	początkowo rośnie, a następnie maleje
803	PL080-0683	Wraz ze wzrostem ciśnienia atmosferycznego siła nośna balonu:	rośnie	maleje	nie zmienia się	początkowo maleje, a następnie rośnie
804	PL080-0684	Wraz ze wzrostem temperatury w powłoce i stałym ciśnieniu oraz temperaturze otaczającego powietrza, siła nośna balonu:	rośnie	maleje	nie zmienia się	rośnie do temperatury 110 0C, a następnie maleje
805	PL080-0685	Wraz ze spadkiem temperatury w powłoce i stałym	maleje	Rośnie	nie zmienia się	maleje do temperatury 100 0C, a następnie maleje

		ciśnieniu oraz temperaturze otaczającego powietrza, siła nośna balonu:				
806	PL080-0686	Wraz ze wzrostem temperatury w powłoce balonu straty ciepłe:	rosną	Maleją	nie zmieniają się	rosną, ale tylko w zakresie temperatur 100 [K] – 135 [K]
807	PL080-0687	Wraz ze spadkiem temperatury w powłoce balonu straty cieplne:	maleją	Rosną	nie zmieniają się	maleją, ale tylko w zakresie temperatur 115 [K] – 130 [K]
808	PL080-0688	Przy większej pojemności powłoki i przy takiej samej temperaturze powietrza w powłoce całkowita siła nośna balonu:	jest większa	jest mniejsza	jest taka sama	między pojemnością powłoki, a całkowitą siłą nośną balonu nie zachodzi żaden związek
809	PL080-0689	Przy mniejszej pojemności powłoki całkowita siła nośna balonu przy takiej samej temperaturze powietrza w powłoce:	jest mniejsza	jest większa	jest taka sama	między pojemnością powłoki, a całkowitą siłą nośną balonu nie zachodzi żaden związek
810	PL080-0690	Przy spadku temperatury ciśnienie gazu w butlach paliwowych:	maleje	Rośnie	nie ulega zmianie	między temperaturą, a ciśnieniem gazu w butlach paliwowych nie zachodzi żaden związek

811	PL080-0691	Przy wzroście temperatury ciśnienie gazu w butlach paliwowych:	rośnie	Maleje	nie ulega zmianie	między temperaturą, a ciśnieniem gazu w butlach paliwowych nie zachodzi żaden związek
812	PL080-0692	Dla balonów na ogrzane powietrze stosowanie propanu jest bardziej pożądane niż butanu ponieważ propan:	posiada niższą temperaturę parowania	wolniej paruje	jest mniej wybuchowy	jest tańszy
813	PL080-0693	Ciśnienie w układzie SI wyrażane jest w:	Pascalach – [Pa]	Milimetrach słupa rtęci - [mmHg]	Belach - [b]	Amperach - [A]
814	PL080-0694	Jeden MPa równy jest:	10 bar	1 bar	0,1 bar	100 bar
815	PL080-0695	Mieszanina propan / butan w porównaniu do propanu technicznego daje wskazanie ciśnienia na manometrze palnika:	niższe	Wyzsze	Bez zmian	Wyższe, ale pod warunkiem, że propan butan stanowi nie mniej niż 60% mieszaniny
816	PL080-0696	15 0C to:	288 [K]	75 [K]	300 [K]	-20 [K]
817	PL080-0697	Skrót ISA oznacza	Międzynarodową Atmosferę Wzorcową dla której przyjmuje się temperaturę 15 stopni C i ciśnienie 1013,2 hPa	Międzynarodową Atmosferę Wzorcową dla której przyjmuje się temperaturę 0 stopni C i ciśnienie 1030,25 hPa	Międzynarodową Atmosferę Wzorcową dla której przyjmuje się temperaturę 0 stopni C i ciśnienie 1000,0 hPa	Maksymalny ciężar startowy

818	PL080-0698	Gęstość powietrza w powłoce balonu podczas wznoszenia w porównaniu z gęstością otaczającego powietrza jest	Mniejsza	Większa	Taka sama	Nie można tego określić
819	PL080-0699	Gęstość powietrza w powłoce balonu podczas opadania w porównaniu z gęstością otaczającego powietrza jest	Większa	Mniejsza	Taka sama	Nie można tego określić
820	PL080-0700	Balon utrzymuje się w powietrzu na zasadzie prawa	Archimedesa	Bernouliego	Pitagorasa	Talesa
821	PL080-0701	Całkowita siła nośna jest:	Iloczynem jednostkowej siły nośnej i pojemności powłoki	Ilorazem jednostkowej siły nośnej i pojemności powłoki	Sumą jednostkowej siły nośnej i pojemności powłoki	Średnią arytmetyczną jednostkowej siły nośnej i pojemności powłoki
822	PL080-0702	Jednostką temperatury w układzie SI jest:	1 Kelwin [K]	1 stopień Celsjusza [OC]	1 stopień Farenhaita [F]	1 Pascal [Pa]
823	PL080-0703	Balon w czasie lotu podlega tylko siłom aerostatycznym gdy:	przemieszcza się z prędkością i kierunkiem masy powietrza w której się znajduje	Przemieszcza się szybciej niż masa powietrza w której się znajduje	Przemieszcza się wolniej niż masa powietrza w której się znajduje	Balon w czasie lotu poziomego nie podlega siłom aerostatycznym
824	PL080-0704	Balon w czasie lotu podlega jednocześnie siłom aerostatycznym i	Przemieszcza się z inną prędkością lub kierunkiem niż masa w której się znajduje	przemieszcza się z prędkością i kierunkiem masy	Balon w czasie lotu nie może podlegać jednocześnie siłom aerodynamicznym	Balon nigdy nie podlega siłom aerodynamicznym

		aerodynamicznym gdy:		powietrza w której się znajduje	aerodynamicznym i aerostatycznym	
825	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
826	PL090-0002	Pilot zmienia ustawienie częstotliwości radiostacji gdy:	W przestrzeni kontrolowanej: gdy otrzymał polecenie organu kontroli ruchu lotniczego. W przestrzeni niekontrolowanej: gdy zamierza wejść w przestrzeń innej właściwej terytorialnie służby ruchu lotniczego lub gdy otrzymał polecenie służby, u której obecnie pozostaje na łączności.	Uzna, że powinien zmienić częstotliwość odpowiednią do trasy	Występują zakłócenia na częstotliwości podstawowej	Nie ma odpowiedzi na pierwsze wywołanie.
827	PL090-0003	Gdy na pierwsze wywołanie stacji naziemnej przez pilota nie ma odpowiedzi od tej stacji to należy:	Ponowić wywołanie nie wcześniej niż po 10 sekundach i jeśli wtedy brak odpowiedzi upewnić się czy wybrano właściwą częstotliwość.	Poczekać na wywołanie przez stację naziemną	Zmienić częstotliwość	Wywołać inny statek powietrzny na tej samej częstotliwości
828	PL090-0004	Literę "O" wymawia się jako:	Oscar	Ontario	Oklahoma	Ohio
829	PL090-0005	Literę „F” wymawia się jako:	Foxtrot	Fox	Frank	Florida

830	PL090-0006	Literę „R” wymawia się jako:	Romeo	Radio	Roger	Rover
831	PL090-0007	Literowanie stosujemy m.in. podczas przekazywania:	Znaku wywoławczego innego niż oznacznik linii lotniczej, niektórych skrótów i słów trudnych.	Chcemy umożliwić zapisanie treści depeszy	Nie jest istotne tempo nadawania w małym natężeniu ruchu lotniczego	W korespondencji występują więcej niż dwie nazwy punktów meldunkowych
832	PL090-0008	Łączność radiotelefoniczna w lotnictwie służy do:	Wzajemnego komunikowania się personelu latającego i naziemnego	Przekazywanie pleców pilotom przez kontrolera wieży	Przekazywanie wyłącznie informacji handlingowych pilotom przez uprawnione osoby	Komunikowania się kontrolera wieży z obsługą naziemną lotniska
833	PL090-0009	Mówiąc do mikrofonu należy:	Utrzymywać stałe natężenie głosu i właściwą odległość ust od mikrofonu	Trzymać mikrofon w polu widzenia	Mówić głośno i szybko	Mieć przed oczami tekst korespondencji
834	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
835	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
836	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
837	PL090-0013	System pracy sieci radiotelefonicznej w lotnictwie to:	System Simplex	System Duplex (dupleks)	System Półdupleks	System konferencyjny
838	PL090-0014	Transmisje niedozwolone to:	Transmisje zbędne, anonimowe, o charakterze	Transmisje rozwlekłe, przerywane,	Transmisje nadawane zbyt	Transmisje pomiędzy pilotami bez

			prywatnym, zakłócające prowadzenie innej korespondencji	zawierające treści nie związane z wykonywanym zadaniem lotniczym	szybko, bez użycia standardowej frazeologii	powiadomienia służb naziemnych
839	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
840	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
841	PL090-0017	Znak wywoławczy SP-AHN można skrócić do:	SHN	HN	AHN	SN
842	PL090-0018	Nadawanie „na ślepo” to:	Procedura specjalna w przypadku braku odbioru	Nadawanie komunikatów nie	Nadawanie komunikatów do	Procedura wykonania lotu w

			ze stacji, z którą chcemy się skomunikować polegająca na dwukrotnym przekazaniu treści depeszy na częstotliwości podstawowej i zapasowej z użyciem słów „Nadaję na ślepo”	wymagających potwierdzenia odbioru	wszystkich zainteresowanych (rozgłaszenie)	warunkach IMC wraz z utratą łączności
843	PL090-0044	Rodzaj emisji stosowany w lotniczej łączności VHF to:	A3E	J3F	A2A	A1N
844	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
845	PL090-0046	Międzynarodową lotniczą częstotliwością w bezpieczeństwie dla radiotelefonii jest:	121,500 MHz	120,100 MHz	124,500 MHz	123,450 MHz
846	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
847	PL090-0048	Sygnalem radiotelefonicznym w lotnictwie	MAYDAY	PAN PAN	BREAK BREAK	REPORT

		informującym o niebezpieczeństwie jest:				
848	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
849	PL090-0050	Główna częstotliwość radiowa to:	Podstawowa częstotliwość do łączności z organem ATS	123,450 MHz	Częstotliwość w niebezpieczeństwie	118,000 MHz
850	PL090-0051	Transmisja stacji naziemnej do statku powietrznego wykonującego operację startu lub końcowej części podejścia :	Mожет быть кierowana tylko ze względów bezpieczeństwa	Może być kierowana zawsze	Nie może być kierowana nigdy	Nie istnieją regulacje w tym zakresie
851	PL090-0052	Do łączności typu powietrze-powietrze przeznaczona jest częstotliwość:	123,450 MHz	243,000 MHz	136,000 MHz	118,000 MHz
852	PL090-0053	Przyrostek znaku wywoławczego „KONTROLA” oznacza:	Kontrolę obszaru	Kontrolę zbliżania	Kontrolę lotniska	Kontrolę ruchu naziemnego
853	PL090-0054	W polskiej przestrzeni powietrznej	8,33/25 kHz	25/83,3 kHz	50/100 kHz	25/50 kHz

		dopuszczalna separacja miedzy kanałami radiowymi w łączności radiotelefonicznej VHF to:				
854	PL090-0055	Skrót RMZ oznacza:	Strefę obowiązkowej łączności radiowej	Strefę ruchu lotniskowego	Strefę ograniczonego ruchu	Strefę kontroli radarowej
855	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
856	PL090-0057	Cywilańska 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
857	PL090-0058	Przykładem wiadomości rozsyłanej przez lotniczą służbę rozgłaszenia jest nadawanie komunikatu:	ATIS	AIP	NOTAM	AFTN
858	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	Tylko na częstotliwości niebezpieczeństwa	Tylko na częstotliwości, na której została rozpoczęta bez	Na dowolnie wybranej częstotliwości

			dowolnej dostępnej częstotliwości		możliwości jej zmiany	
859	PL090-0061	Podczas kontroli stacji radiowej stosuje się skalę słyszalności:	5 stopniową	4 stopniową	3 stopniową	10 stopniową
860	PL090-0062	Urządzenie łączności radiowej na lotnisku, które nie zapewnia służb ruchu lotniczego, stosuje znak wywoławczy zawierający przyrostek:	RADIO	WIEŽA	INFORMACJA	KONTROLA
861	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
862	PL090-0064	Jeśli operator radiostacji popełni błąd podczas nadawania, to będzie wypowiadać wyrażenie:	POPRAWIAM	NIEPRAWIDŁOWO	POWTARZAM	POMIŃ
863	PL090-0065	We frazeologii lotniczej wyrażenie „TAK BĘDZIE” oznacza:	Zrozumiałem twoją depeszę i będę stosować się do niej	Tak	Skończyłem nadawanie i oczekuję odpowiedzi	Zezwala się na kontynuowanie lotu w określonych warunkach
864	PL090-0066	Jeśli wykorzystywane są	6 cyfr	5 cyfr	4 cyfry	3 cyfry

		częstotliwości VHF z separacją 8,33 kHz to do identyfikacji kanału należy stosować:				
865	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
866	PL090-0068	W lotniczej łączności radiotelefonicznej stosowane są najczęściej anteny o charakterystyce:	Dookólnej	Kierunkowej	Fazowej	Obrotowej
867	PL090-0069	W lotniczej łączności radiotelefonicznej stosowana jest modulacja:	Amplitudy	Fazy	Impulsowo-kodowa	Częstotliwości
868	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 CZTERDZIESIĘCI	FL DWA CZTERY ZERO
869	PL090-0071	W lotniczej łączności radiotelefonicznej literę Q wymawia się jako:	Kebek	Kju	Kłoter	Kłejker
870	PL090-0072	W lotniczej łączności radiotelefonicznej	Pionowej	Biegunowej	Kołowej	Poziomej

		stosowane są anteny o polaryzacji:				
871	PL090-0073	W lotniczej łączności radiotelefonicznej literę B wymawia się jako:	BRAVO	BETA	BARBARA	BROWN
872	PL090-0074	Wymianę korespondencji radiotelefonicznej stacja odbiorcza zakańcza przez:	Nadanie swojego sygnału wywoławczego	nadanie sygnału wywoławczego stacji nadawczej	potwierdzenie odbioru transmisji	Nadanie sygnału ODBIÓR
873	PL090-0075	Nadawanie wiadomości dotyczących żeglugi powietrznej, które nie są adresowane do określonej stacji to:	Rozgłaszenie	łączność powietrze-powietrze	łączność w kierunku powietrza	łączność powietrze – ziemia
874	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
875	PL090-0077	Spośród poniższych depesz najwyższą kategorię pierwszeństwa posiada:	Depesza meteorologiczna	Depesza dotycząca bezpieczeństwa lotów	Depesza pilna	Depesza o bezpieczeństwie
876	PL090-0078	Zasięg radiowy stacji lotniczej	Wysokości anteny nadawczej	Mocy nadajnika	Typu anteny	Częstotliwości radiowej

		<b>zależy przede wszystkim od:</b>				
877	PL100-0094	Przed lądowniem przy silnym wietrze pilot powinien poinstruować pasażerów w następujący sposób:	przykucnąć, naprężyć mięśnie, silnie przytrzymać się uchwytów wewnątrz kosza i pozostać w koszu dopóki pilot nie pozwoli go opuścić	klęknąć na podłodze kosza tyłem do kierunku lotu	przykucnąć na podłodze kosza i wyskoczyć z niego niezwłocznie po pierwszym kontakcie balonu z ziemią	przykucnąć na podłodze kosza i wyskoczyć z niego tuż przed zetknięciem balonu z ziemią, nie wyżej jednak niż z wysokości 1 metra.
878	PL100-0095	Jakie środki ostrożności należy podjąć w przypadku konieczności lądowania w termice?	ląduj na środku możliwie największego wolnego pola	ląduj blisko brzegu pierwszego możliwego do osiągnięcia jeziora	ląduj w lesie, gałęzie zamortyzują zwiększone opadanie	nie ma potrzeby zachowywania dodatkowych środków ostrożności
879	PL100-0096	W jaki sposób powinien być sprawdzany układ paliwowy pod względem przecieków przed startem?	sprawdzić czy nie słychać wycieku gazu oraz czy nie czuć jego woni	sprawdzić wszystkie połączenia otwartym ogniem	nanieść na wszystkie połączenia wodę z dodatkiem mydła	przed startem nie dokonuje się kontroli układu paliwowego pod względem przecieków
880	PL100-0097	Postępowanie pilota w przypadku przekroczenia dopuszczalnej temperatury powietrza w powłoce:	obniżyć wysokość lotu, a jeżeli temperatura w powłoce nadal jest za wysoka, lądować tak szybko jak to możliwe	utrzymywać wysokość lotu, ale odciążyć balon przez wyrzucenie za burzę części wyposażenia	Kontynuować lot, ale przy użyciu jedynie palników cichych	Zwiększyć wysokość lotu, ponieważ wyżej jest niższa temperatura powietrza i zmniejszy to temperaturę w powłoce

881	PL100-0098	Postępowanie pilota w przypadku niespodziewanego napotkania zmiany pogody, gdy nagła zmiana kierunku wiatru wskazuje na oddziaływanie chmur burzowych:	natychmiast lądować	obniżyć wysokość lotu tak bardzo jak to możliwe	wznieść się na wysokość gwarantującą ominięcie przeszkód we wszystkich kierunkach	kontynuować lot na czele frontu burzy
882	PL100-0099	Dlaczego butli paliwowych nie wolno tankować w zamkniętych przyczepach lub samochodach?	propan jest 1,5 razy cięższy od powietrza i będzie zalegał na podłodze przyczepy lub samochodu	pary propanu są bezwonne i mogą spowodować niespodziewane zatrucie obsługi	propan jest bardzo zimny i może spowodować uszkodzenia przyczepy lub samochodu	pary propanu są żrące i mogą spowodować uszkodzenia przyczepy lub samochodu
883	PL100-0100	Gdy w czasie lotu na połączeniu zaworu głównego butli i przewodu paliwowego tworzy się szron lub lód wskazuje to na:	przeciek gazu na tym złączu	dużą zawartość wody w propanie	zbyt duże ciśnienie gazu w butli	zbyt dużą wysokość lotu
884	PL100-0102	Postępowanie pilota w przypadku zablokowania zaworu palnika w pozycji otwartej:	reguluje wielkość płomienia przy pomocy zaworu butli paliwowej, ląduje tak szybko jak to możliwe	natychmiast zamyka dopływ paliwa i wykonuje twardy lądowanie	otwiera klapę spadochronową tak, aby skompensować nadmierne podgrzewanie	demontuje zawór palnika
885	PL100-0103	W przypadku, gdy kolizja z linią wysokiego napięcia jest nieunikniona, należy:	Zamknąć zawory butli, opróżnić przewody paliwowe. Obniżyć wysokość lotu tak, aby zetknięcie z przewodami	Włączyć palnik na pracę ciągłą i wyskoczyć z kosza przed zetknięciem z przewodami	Zmienić wysokość lotu tak, aby zetknięcie z przewodami nastąpiło koszem, a nie powłoką	Odepchnąć balon rękami od przewodów

			nastąpiło powłoką, a nie koszem			
886	PL100-0104	Przygotowanie do twardego lądowania (duża prędkość opadania) obejmuje:	Przyjęcie niskiej pozycji z ugiętymi kolanami, napiętymi rękami i mocnym chwytem za uchwyty lub kołnierze butli wewnętrz kosza	Stanie w pozycji wyprostowanej z prostymi kolanami i chwytem za zewnętrzne elementy kosza	Wyskoczenie z kosza przed przyziemieniem	Wyskoczenie z kosza zaraz po pierwszym zetknięciu się kosza z ziemią
887	PL100-0105	Postępowanie pilota w przypadku awarii płomieni pilotowych	Zamknąć dopływ paliwa zaworem butli, otworzyć jeden z zaworów palnika (główny albo pilotowy), częściowo otworzyć zawór butli, zapalić gaz wydobywający się z dyszy (dysz). Regulować wysokość lotu częściowo zamykając i otwierając zawór butli	Nie podejmować innych czynności poza przygotowaniem do twardego lądowania z dużą prędkością poziomą	Zamknąć wszystkie zawory palnika i butli, wysokość lotu balonu kontrolować poprzez wyrzucanie z kosza zbędnego wyposażenia	Wykorzystać płomień cichego palnika z częściowo otwartym zaworem jako płomień pilotowy i kontynuować zaplanowany lot
888	PL100-0106	Postępowanie pilota w przypadku pożaru w powietrzu	Zamknąć zawory butli i palnika, ugasić pożar przy pomocy gaśnicy, określić przyczynę pożaru i zdecydować czy możliwe jest ponowne zapalenie palnika. Jeśli nie to wykonać twarde lądowanie	Otworzyć klapę spadochronową, aby skompensować nadmierne podgrzewanie powietrza	Ugasić płomień przy pomocy gaśnicy i zlokalizować uszkodzenie obserwując wyciekający gaz	Zamknąć zawory butli i poczekać, aż pożar sam się ugasi, następnie ponownie zapalić palnik
889	PL100-0107	Postępowanie pilota w przypadku uszkodzenia powłoki w czasie lotu	Częściej używaj palnika, aby uzupełnić utraconą siłę nośną i utrzymać stałą prędkość opadania, jeżeli to konieczne wyrzuć za	Otworzyć klapę spadochronową, aby zmniejszyć wpływ gorącego powietrza w uszkodzonym miejscu	Do utrzymania lotu poziomego używaj cichego palnika, gdyż tylko on jest on wystarczająco	Nie podejmuje się żadnej szczególnej procedury w takiej sytuacji

			burtę balast w postaci zbędnego wyposażenia		wydajny w takiej sytuacji	
890	PL100-0108	Podczas napełniania balonu, przed uruchomieniem palnika, powłokę powinno napełnić się zimnym powietrzem w granicach:	50% – 75 %	10 - 15%	95 - 100%	10 - 25%
891	PL100-0110	Kontrole balonu przed napełnianiem obejmują:	Poprawność montażu balonu, ilość paliwa szczelność złącz, sprawdzenie warunków atmosferycznych, włączenie i ustawienie przyrządów pokładowych, mocowanie liny i szybkiego wyczepu, ubiór i instruktaż załogi naziemnej	sprawdzenie warunków atmosferycznych, włączenie i ustawienie przyrządów pokładowych, mocowanie liny i szybkiego wyczepu, ubiór i instruktaż załogi naziemnej	Tylko poprawność montażu balonu,	Przed napełnianiem balonu nie przeprowadza się żadnych kontroli
892	PL100-0111	Lot balonem w śladzie aerodynamicznym samolotu:	Może powodować zakłócenia w locie balonu, a nawet jego uszkodzenie	Nie może powodować żadnych zakłóceń lotu balonu	Może spowodować błędy wskazań przyrządów pokładowych	Może spowodować jedynie chorobę lokomocyjną załogi balonu
893	PL100-0112	Do chmur, które powodują bardzo groźne konsekwencje dla lotu balonem zaliczamy:	Cumulonimbus	Stratusy	Nimbostratus	Cirrus

894	PL100-0114	Lot balonem w opadzie deszczu powoduje:	Zwiększenie zużycia gazu	Zmniejszenie zużycia gazu	Nie powoduje zmiany zużycia ilości gazu	Zmniejszenia zużycia gazu ale dopiero po co najmniej 45 minutach lotu w opadzie deszczu
895	PL100-0115	Zrzut skoczków lub lotni w czasie lotu spowoduje:	Wznoszenie balonu lub zmniejszenie prędkości opadania	Opadanie balonu przy wzroście temperatury w powłoce	Nie spowoduje żadnych zmian w torze lotu balonu	Zwiększenie prędkości postępowej balonu
896	PL100-0116	Gwałtowne odciążenie balonu w czasie lotu (np. przy zrzucie skoczków lub lotni) prowadzące do przekroczenia maksymalnej prędkości wznoszenia grozi:	Wgnieceniem klapy spadochronowej do powłoki, a w skrajnych przypadkach zerwaniem linek centralizujących klapę	Niekontrolowanym wzrostem prędkości postępowej balonu i zmianą kierunku lotu	Nie grozi żadnymi konsekwencjami poza zwiększeniem wysokości lotu	Spadkiem ciśnienia gazu w instalacji paliwowej
897	PL100-0117	Procedury kontroli przed startem balonu obejmują sprawdzenie:	Powłoki – w tym kontrola klapy spadochronowej i dołączenie liny klapy, zespołu kosza, palnika – w tym płomieni pilotowych, paliwa, wyposażenia – w tym mapy, dodatkowe źródło ognia, przyrządy pokładowe, załadowanie balonu (temperatura w powłoce)	Działania klapy spadochronowej i palnika	Nie stosuje się żadnej procedury kontroli przed startem balonu	Działania klapy spadochronowej i palnika oraz sprawdzenia szczelności połączeń instalacji paliwowej za pomocą specjalnej piany lub wody z mydlinami
898	PL100-0118	Podejście do lądowania powinno odbywać się	w terenie wolnym od przeszkód, szczególnie w linii lotu	W kierunku na przeszkodę (np. linię elektryczną), ułatwi	Nie stosuje się żadnych reguł w doborze miejsc do lądowania	Po nawietrznej stronie jezior, lądowanie w wodzie najlepiej amortyzuje

				ona zatrzymanie balonu		wstrząs przy lądowaniu
899	PL100-0119	Wentyli obrotowych używa się głównie w celu	Ustawienia kosza przy lądowaniu dłuższym bokiem prostopadle do kierunku lotu	Ustawienia kosza przy lądowaniu krótszym bokiem prostopadle do kierunku lotu	Ustawienia kosza przy lądowaniu skośnie do kierunku lotu	Tylko w celu lepszej ekspozycji napisów reklamowych
900	PL100-0120	Przed wykonaniem manewru do lądowania pilot balonu powinien:	Upewnić się, że teren nadaje się do lądowania, na torze lotu nie znajdują się przeszkody, posiada odpowiednią ilość paliwa w używanej butli na przerwanie lądowania, awaryjne wznoszenie i ponowne podejście do lądowania w innym miejscu	Pobrać komunikat meteorologiczny, sprawdzić obliczenie ciężaru startowego i szczelność połączeń instalacji paliwowej	Uzyskać od służb ruchu lotniczego zezwolenie na lądowanie w terenie nie będącym lotniskiem ani lądowiskiem	Nastawić wysokościomierz wg ciśnienia standard, pobrać komunikat meteorologiczny, obliczyć ciężar startowy i uzyskać od służb ruchu lotniczego zezwolenie na lądowanie poza lotniskiem lub lądowiskiem
901	PL100-0121	Turbulencji występującej w śladzie aerodynamicznym za samolotem należy się spodziewać:	Z wiatrem, poniżej toru lotu tego samolotu	Pod wiatr, powyżej toru lotu tego samolotu	Z wiatrem powyżej toru lotu tego samolotu	Pod wiatr poniżej toru lotu tego samolotu
902	PL100-0122	Jeżeli do zwiększenia ciśnienia gazu w butlach paliwowych użyto azotu, to	Niezwłocznie po lądowaniu	Jeśli temperatura wzrośnie o 10 0C w porównaniu z temperaturą w której tankowaliśmy butle	Jeśli temperatura spadnie o 10 0C w porównaniu z temperaturą w której tankowaliśmy butle	Nie ma potrzeby wypuszczania azotu z butli

		należy go wypuścić z butli:				
903	PL100-0123	Jeśli do zasilania płomieni pilotowych używany jest gaz w postaci lotnej (gazowej), to po położeniu kosza (przed postawieniem balonu) reduktory ciśnienia na butlach paliwowych muszą znajdować się z pozycji:	Górnej – tak, aby znajdowały się powyżej poziomu ciekłego gazu w butli	Dolnej – tak, aby znajdowały się poniżej poziomu ciekłego gazu w butli	Bocznej lub dolnej – ale tak, aby znajdowały się poniżej poziomu ciekłego gazu w butli	Położenie reduktorów ciśnienia na butlach względem poziomu gazu nie ma znaczenia