

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

| | | zakresu obowiązków? | | | | |
|---|-------------|--|--|---|---|---|
| 5 | PL 100-0131 | Statek powietrzny służby poszukiwania i ratownictwa lotniczego jest oznakowany następująco: | Napisem SAR | Napisem SOS | Krzyżem maltańskim | Czerwonym krzyżem na białym tle. |
| 6 | PL 100-0132 | Czy można wykonywać loty na statku powietrznym z napędem nad parkami narodowymi? | Tak, ale pod warunkiem wykonywania lotu na wysokości określonej przez państwo organ zarządzania ruchem lotniczym | Tak, ale pod warunkiem wykonywania lotu na małej wysokości. | Zabrania się. | Tak, po otrzymaniu zgody od właściwego organu ruchu lotniczego. |
| 7 | PL 100-0133 | Dowódca statku powietrznego powiadamia o nieprawidłowości pracy urządzeń naziemnych i nawigacyjnych: | Właściwą stację naziemną, tak szybko jak to jest możliwe. | Właściwą stację naziemną, telefonicznie po lądowaniu. | Właściwą stację naziemną, pisemnie po lądowaniu | Przełożonego lub najbliższy organ ruchu lotniczego |
| 8 | PL010-0001 | Członkowie załogi mają zakaz wnoszenia na pokład statku powietrznego: | Broni palnej, broni gazowej i materiałów wybuchowych. | Broni palnej i materiałów wybuchowych. | Broni gazowej i materiałów wybuchowych. | Broni palnej i broni gazowej. |
| 9 | PL010-0002 | Do czego jest zobowiązany dowódca statku powietrznego? | Do zapewnienia bezpieczeństwa statkowi powietrnemu i wykonywania lotu zgodnie z przepisami. | Do wykonywania lotu zgodnie z przepisami. | Do ubezpieczenia statku powietrznego. | Do zapewnienia bezpieczeństwa statkowi powietrnemu. |

| | | | | | | |
|----|------------|---|--|--|------------------------------|--|
| 10 | PL010-0003 | Do lotniska dolatuje statek powietrzny bez łączności. Aby ostrzec pilota, że lotnisko nie jest bezpieczne i nie należy na nim lądować, informator AFIS nada sygnał świetlny: | Serię błysków czerwonych. | Serię błysków białych. | Ciągły sygnał czerwony. | Serią błysków zielonych. |
| 11 | PL010-0004 | Dostępność przestrzeni powietrznej może być czasowo ograniczona ze względu na: | Obronność państwa i bezpieczeństwo publiczne. | Warunki pogodowe. | Bezpieczeństwo publiczne. | Obronność państwa. |
| 12 | PL010-0005 | Kiedy ustaje obowiązek pomocy, spoczywający na dowódcy statku powietrznego który spostrzegł inny statek powietrzny lub morski, który uległ wypadkowi lub znalazł się w niebezpieczeństwie ? | Gdy dowódca wie, że ktoś inny udziela pomocy w podobnych lub lepszych warunkach, niż on sam mógłby udzielić. | Tego rodzaju obowiązek nigdy nie ustaje. | Gdy zgodę wyrazi Prezes ULC. | Gdy zgodzę wyrazi minister właściwy do spraw transportu. |
| 13 | PL010-0006 | Kiedy ustaje obowiązek pomocy, spoczywający na | Gdy dowódca wie, że ktoś inny udziela pomocy w podobnych lub lepszych | Tego rodzaju obowiązek nigdy nie ustaje. | Gdy zgodę wyrazi Prezes ULC. | Gdy zgodzę wyrazi minister właściwy do spraw transportu. |

| | | | | | | |
|----|------------|--|---|--|---|---|
| | | dowódcy statku powietrznego który zauważył katastrofę lub klęskę żywiołową? | warunkach, niż on sam mógłby udzielić. | | | |
| 14 | PL010-0007 | Kto może wprowadzić zakazy lub ograniczenia lotów nad obszarem całego państwa albo jego część na czas dłuższy niż 3 miesiące? | Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej ministrami właściwymi do spraw wewnętrznych oraz środowiska. | Prezes ULC. | Minister właściwy do spraw transportu. | Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Prezesem ULC. |
| 15 | PL010-0009 | W czasie lotów zabrania się dokonywania wszelkich zrzutów ze statku powietrznego z wyjątkiem zrzutów dokonywanych na potrzeby? | Poszukiwania i ratownictwa oraz służby zdrowia. | Służby zdrowia. | Ochrony granic. | Tylko poszukiwania i ratownictwa. |
| 16 | PL010-0010 | W jakim celu jest ustanowiona służba kontroli ruchu lotniczego? | W celu zapobiegania kolizjom podczas lotu statków powietrznych z innymi statkami powietrznymi oraz utrzymywania uporządkowanego przepływu ruchu lotniczego. | W celu udzielania wskazówek i informacji użytecznych dla bezpiecznego i sprawnego wykonywania lotów. | W celu zapewniania załogom statków powietrznych niezbędnych danych meteorologicznych. | W celu zawiadamiania organów systemu poszukiwania i ratownictwa o statkach powietrznych potrzebujących pomocy i |

| | | | | | | |
|----|------------|---|---|---|--|--|
| | | | | | | współdziałania z tymi organami. |
| 17 | PL010-0011 | W jakim celu ustanowiono służbę informacji lotniczej? | W celu udzielania wskazówek i informacji użytkowych 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. |
| 18 | PL010-0013 | Z wyjątkiem sytuacji, gdy jest to konieczne ze względu na start lub lądowanie lub gdy uzyskano zezwolenie właściwego organu, lot VFR nie jest wykonywany nad gęstą zabudową dużych miast, miasteczek, osiedli lub nad zgromadzeniem osób na wolnym powietrzu na wysokości względnej mniejszej niż 300 m (1 000 ft) nad najwyższą przeszkodą znajdującą się w promieniu: | 600 m od statku powietrznego. | 300 m od statku powietrznego. | 500 m od statku powietrznego. | 650 m od statku powietrznego. |

| | | | | | | |
|----|------------|--|---|---|---|--|
| 19 | PL010-0014 | ADIZ jest to: | Strefa identyfikacji obrony powietrznej. | Trasa lotnicza umożliwiająca przeloty pomiędzy TSA i lub TRA. | Wojskowa strefa kontrolowana lotniska. | Rejon lotów po obu stronach granicy państwa będący rejonem czasowo wydzielonym, ustanowionym ze względu na szczególne wymogi operacyjne. |
| 20 | PL010-0015 | AMC jest to: | Ośrodek Zarządzania Przestrzenią Powietrzną. | Ośrodek Zarządzania Przepływem Ruchu Lotniczego. | Zarządzanie ruchem lotniczym. | Plan użytkowania przestrzeni powietrznej. |
| 21 | PL010-0016 | ARP, wg ICAO, jest to: | Punkt odniesienia lotniska. | Najwyższe wzniesienie lotniska. | Współrzędne drogi startowej. | Wysokość elewacji progu pasa startowego. |
| 22 | PL010-0017 | ATM jest to: | Zarządzanie ruchem lotniczym. | Ośrodek Zarządzania Przepływem Ruchu Lotniczego. | Plan użytkowania przestrzeni powietrznej. | Rejon kontrolowany lotniska. |
| 23 | PL010-0018 | ATZ jest to: | Strefa ruchu lotniskowego. | Strefa identyfikacji obrony powietrznej. | Wojskowa strefa ruchu lotniskowego. | Obszar kontrolowany. |
| 24 | PL010-0019 | AUP jest to: | Plan użytkowania przestrzeni powietrznej. | Stała trasa lotnictwa wojskowego. | Ośrodek Zarządzania Przestrzenią Powietrzną Agencji ruchu Lotniczego. | Ośrodek Zarządzania Przepływem Ruchu Lotniczego. |
| 25 | PL010-0020 | Kto podlega badaniom lotniczo-lekarskim? | Członkowie personelu lotniczego i członkowie personelu pokładowego. | Członkowie personelu pokładowego. | Członkowie personelu lotniczego. | Pracownicy biurowi w liniach lotniczych . |
| 26 | PL010-0021 | CBA jest to: | Rejon lotów po obu stronach granicy państwa będący rejonem czasowo wydzielonym, ustanowionym ze względu | Trasa lotnicza umożliwiająca przeloty pomiędzy TSA i lub TRA. | Strefa identyfikacji obrony powietrznej. | Wojskowa strefa ruchu lotniskowego. |

| | | | | | | |
|----|------------|---|---|---|--|-------------------------------------|
| | | | na szczególne wymogi operacyjne. | | | |
| 27 | PL010-0022 | CTA jest to: | Obszar kontrolowany. | Strefa identyfikacji obrony powietrznej. | Rejon lotów po obu stronach granicy państwa będący rejonem czasowo wydzielonym, ustanowionym ze względu na szczególne wymogi operacyjne. | Strefa kontrolowana lotniska. |
| 28 | PL010-0023 | CTR jest to: | Strefa kontrolowana lotniska. | Strefa identyfikacji obrony powietrznej. | Wojskowa strefa ruchu lotniskowego. | Rejon kontrolowany lotniska. |
| 29 | PL010-0026 | Posiadacz licencji w przypadku rozpoczęcia regularnego przyjmowania leku: | Powinien zasięgnąć porady lotniczo-lekarskiej. | Powinien zawiesić licencję. | Nie powinien wykonywać czynności personelu lotniczego. | Utraci licencję. |
| 30 | PL010-0027 | Kto jest członkiem personelu lotniczego? | Posiadacz PPL. | Personel pokładowy. | Posiadacz świadectwa dopuszczenia do pracy. | Posiadacz PPL i personel pokładowy. |
| 31 | PL010-0028 | W przypadku wszystkich lotów w przestrzeni powietrznej klasy „C”: | Wszystkie loty statków powietrznych są wykonywane z zapewnieniem służb kontroli ruchu lotniczego, a także wymagana jest wobec nich ciągła łączność foniczna powietrze-ziemia. | Wszystkie loty statków powietrznych są wykonywane z zapewnieniem służb kontroli ruchu lotniczego. | Wymagana jest wobec nich ciągła łączność foniczna powietrze-ziemia. | Dozwolone są wyłącznie loty IFR. |
| 32 | PL010-0029 | Członkowie załogi statku powietrznego mogą | Odpowiadające potrzebom wynikającym z istniejącej sytuacji i niezbędne do | Niezbędne do osiągnięcia podporządkowania | Tylko po wylądowaniu statku powietrznego. | Odpowiadające potrzebom |

| | | stosować wyłącznie środki przymusu: | osiągnięcia podporządkowania poleceniom i decyzjom dowódcy. | poleceniom i decyzjom dowódcy. | | wynikającym z istniejącej sytuacji. |
|----|------------|---|---|--|--|--|
| 33 | PL010-0030 | Czy członek personelu lotniczego może wykonywać loty i inne czynności lotnicze w przypadku utraty wymaganej sprawności psychicznej i fizycznej? | Nie ma takiej możliwości. | Tak, ale tylko do miesiąca od utraty sprawności psychicznej i fizycznej. | Tak, ale tylko za zezwoleniem Prezesa ULC. | Tak, ale tylko za zezwoleniem ministra właściwego do spraw transportu. |
| 34 | PL010-0031 | Czy dowódca statku powietrznego który otrzymał sygnał o niebezpieczeństwie grożącym innemu statkowi powietrnemu lub morskiemu obowiązany jest udzielić znajdującym się w niebezpieczeństwie pomocy? | Tak, ale tylko w zakresie, w jakim może to uczynić bez narażenia na niebezpieczeństwo powierzonego mu statku powietrznego, pasażerów, załogi lub innych osób. | Nie, dowódca statku powietrznego nie ma takiego obowiązku. | Tak, ma obowiązek udzielić pomocy. | Tak, ma obowiązek udzielić pomocy ale tylko jeżeli sygnał pochodzi z terytorium nie objętego żadną zwierzchnością państwową. |
| 35 | PL010-0032 | Czy dowódca statku powietrznego który spostrzegł statek powietrzny lub morski, który uległ | Tak, ale tylko w zakresie, w jakim może to uczynić bez narażenia na nie bezpieczeństwo powierzonego mu statku | Nie, dowódca statku powietrznego nie ma takiego obowiązku. | Tak, ma obowiązek udzielić pomocy. | Tak, ma obowiązek udzielić pomocy ale tylko jeżeli sygnał pochodzi z terytorium nie |

| | | | | | | |
|----|------------|--|--|--|---------------------------------------|---|
| | | wypadkowi lub znalazł się w niebezpieczeństwwie obowiązany jest udzielić znajdującym się w nie безопаснiewie pomocy? | powietrznego, pasażerów, załogi lub innych osób. | | | objętego żadną zwierzchnością państwową. |
| 36 | PL010-0033 | Czy dowódca statku powietrznego który zauważył katastrofę lub klęskę żywiołową obowiązany jest udzielić znajdującym się w niebezpieczeństwwie pomocy? | Tak, ale tylko w zakresie, w jakim może to uczynić bez narażenia na niebezpieczeństwo powierzonego mu statku powietrznego, pasażerów, załogi lub innych osób. | Nie, dowódca statku powietrznego nie ma takiego obowiązku. | Tak, ma obowiązek udzielić pomocy. | Tak, ma obowiązek udzielić pomocy ale tylko jeżeli sygnał pochodzi z terytorium nie objętego żadną zwierzchnością państwową. |
| 37 | PL010-0034 | Czy dowódca statku powietrznego który zauważył osobę znajdującą się na morzu w niebezpieczeństwwie utraty życia obowiązany jest udzielić znajdującemu się w niebezpieczeństwwie pomocy? | Tak, ale tylko w zakresie, w jakim może to uczynić bez narażenia na niebezpieczeństwwo powierzonego mu statku powietrznego, pasażerów, załogi lub innych osób. | Nie, dowódca statku powietrznego nie ma takiego obowiązku. | Tak, ma obowiązek udzielić pomocy. | Tak, ma obowiązek udzielić pomocy ale tylko jeżeli sygnał pochodzi z terytorium nie objętego żadną zwierzchnością państwową. |
| 38 | PL010-0035 | Czy egzamin państwowy | Tak. | Tak ale tylko w przypadku kiedy | Nie podlega opłacie. | Tak, ale tylko kiedy jest to egzamin poprawkowy. |

| | | | | | | |
|----|------------|---|---|---|---|---|
| | | praktyczny podlega opłacie? | | odbywa się poza Warszawą. | | |
| 39 | PL010-0036 | Czy egzamin 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. |
| 40 | PL010-0037 | Czy licencja wydana lub potwierdzona przez właściwy organ obcego państwa może być w Rzeczypospolitej Polskiej uznana za ważną na równi z licencją polską? | Tak jeżeli wynika to z umowy międzynarodowej. | Nie ma takiej możliwości. | Tak jeżeli obca licencja ma taki sam wygląd jak polska. | Tak jeżeli zezwoli na to minister właściwy do spraw transportu. |
| 41 | PL010-0038 | FSTD oznacza: | Szkoleniowe urządzenie symulacji lotu. | Zatwierdzona organizacja szkolenia lotniczego. | Standard lotniczy. | Gotowość do lotu. |
| 42 | PL010-0039 | Czy na statku powietrznym wykonującym loty z załogą musi być wyznaczony dowódca statku powietrznego? | Tak, zawsze. | Nie, nie ma takiej potrzeby. | Dowódcą jest członek załogi o najwyższych kwalifikacjach. | Tak, ale tylko w przypadku lotów komercyjnych. |
| 43 | PL010-0040 | Czy Prezes ULC może upoważnić pracowników ULC do wydawania, odmawiania wydania, uznawania, zawieszania | Tak. | Tak ale tylko za zgodą ministra właściwego do spraw transportu. | Nie ma takiej możliwości. | Tak ale tylko w przypadku własnej choroby. |

| | | | | | | |
|----|------------|---|---|---|---|---|
| | | uznania, przywracania uznania, odmawiania uznania, cofania uznania, cofania, zawieszania, przywracania i zmieniania licencji? | | | | |
| 44 | PL010-0041 | Gdzie musi być wyznaczony kierownik szkolenia? | W ATO. | W AWC. | W AOC. | W AHAC. |
| 45 | PL010-0042 | Czy w decyzji o zawieszeniu licencji lub uprawnienia lotniczego wpisywanego do licencji określa się okres zawieszenia? | Tak. | Nie. | Tak, jeżeli okres zawieszenia jest dłuższy niż 3 miesiące. | Tak, jeżeli okres zawieszenia jest dłuższy niż 6 miesięcy. |
| 46 | PL010-0044 | Czy w przypadku kiedy statek powietrzny przekroczył granicę państwową bez wymaganego zezwolenia lub niezgodnie z warunkami zezwolenia, państwowe organy zarządzania ruchem lotniczym mogą | Tak, ale bez narażania na niebezpieczeństwo osób będących na pokładzie tego statku powietrznego. | Tak, w każdym przypadku bez względu na konsekwencje. | Nie, nie mogą. | Mogą ale tylko po zezwoleniu dzielonym przez Prezesa ULC. |

| | | | | | | |
|----|------------|---|--|---|--|---|
| | | wezwać statek powietrzny do wylądowania na wskazanym lotnisku lub mogą wezwać do wykonania innych poleceń tych organów? | | | | |
| 47 | PL010-0045 | Czy w przypadku kiedy statek powietrzny wykonuje lot wbrew zakazom lub ograniczeniom ustalonym w danych przestrzeniach powietrznych, państowe organy zarządzania ruchem lotniczym mogą, wezwać statek powietrzny do wylądowania na wskazanym lotnisku lub mogą wezwać do wykonania innych poleceń tych organów? | Tak, ale bez narażania na niebezpieczeństwo osób będących na pokładzie tego statku powietrznego. | Mogą ale tylko po zatwierdzeniu udzielonym przez ministra właściwego do spraw transportu. | Tak, w każdym przypadku bez względu na konsekwencje. | Mogą ale tylko po zezwoleniu dzielonym przez Prezesa ULC. |

| | | | | | | |
|----|------------|---|--|--|--|--|
| 48 | PL010-0046 | Czy w skład komisji którą powołuje Naczelnego Lekarza Lotnictwa Cywilnego w celu zbadania zasadności odwołania od orzeczenia lotniczo-lekarskiego mogą wchodzić specjalści 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. |
| 49 | PL010-0047 | Czym jest licencja? | Jest świadectwem stwierdzającym posiadanie określonych kwalifikacji oraz dowodem upoważnienia do wykonywania określonych czynności lotniczych. | Jest to dokument określający możliwość wykonywania lotów statkiem powietrznym. | Jest to potwierdzenie, że posiadacz dokumentu może wykonywać loty statkiem powietrznym. | Jest to dokument określający możliwość posiadania określonych kwalifikacji i określający możliwość wykonywania lotów statkiem powietrznym. |
| 50 | PL010-0048 | Przez kogo powienien zostać wpisany statek powietrzny do rejestru statków powietrznych? | Przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. | Przez Ministra Infrastruktury. | Przez Ministra Transportu. | Przez Ministra Komunikacji. |

| | | | | | | |
|----|------------|--|---|--------------------------------------|--|--|
| 51 | PL010-0049 | Do czego jest zobowiązany członek personelu lotniczego, który jest świadomy utraty sprawności fizycznej lub psychicznej wymaganej do wykonywania swoich funkcji? | Do natychmiastowego poddania się badaniom lotniczo-lekarskim. | Do poinformowania o tym Prezesa ULC. | Do poinformowania o tym Ministra właściwego do spraw transportu. | Do zawieszenia licencji. |
| 52 | PL010-0050 | Do kogo może odwołać się osoba zainteresowana od orzeczenia komisji lekarskiej centrum medycyny lotniczej? | Do Naczelnego Lekarza Lotnictwa Cywilnego. | Tylko do Prezesa ULC. | Wyłącznie do ministra właściwego do spraw transportu. | Do przewodniczącego danej komisji lekarskiej centrum medycyny lotniczej. |
| 53 | PL010-0051 | Jaki jest termin na złożenie odwołania od orzeczenia lotniczo-lekarskiego? | 14 dni . | 7 dni . | 30 dni . | 60 dni. |
| 54 | PL010-0052 | Do lotniska dolatuje statek powietrzny bez łączności. Aby wydać temu statkowi zezwolenia na lądowanie, informator AFIS | Ciągły sygnał zielony. | Serię błysków czerwonych. | Ciągły sygnał czerwony. | Serią błysków zielonych. |

| | | | | | | |
|----|------------|--|--|--|---|---|
| | | nada sygnał świetlny: | | | | |
| 55 | PL010-0053 | Do lotniska dolatuje statek powietrzny bez łączności. Pilot dostrzegł nadaną z miejsca kierowania lotami w jego kierunku serię błysków czerwonych. Oznacza to, że: | Lotnisko nie jest bezpieczne, nie lądować. | Zezwala się lądować. | Należy lądować na tym lotnisku i kołować do płyty postojowej. | Płyta postojowa zajęta. |
| 56 | PL010-0054 | Do lotniska dolatuje statek powietrzny bez łączności. Pilot dostrzegł nadany z miejsca kierowania lotami w jego kierunku ciągły sygnał zielony. Oznacza to, że: | Zezwala się lądować. | Lotnisko nie jest bezpieczne, nie lądować. | Należy dać pierwszeństwo drogi innym statkom powietrznym i kontynuować okrążenie. | Należy lądować na tym lotnisku i kołować do płyty postojowej. |
| 57 | PL010-0056 | Dolna granica drogi lotniczej powinna być ustalona na wysokości nad terenem nie mniejszej niż: | 200 m. | 900 m. | 600m. | FL55. |
| 58 | PL010-0057 | Dolna granica strefy kontrolowanej lotniska powinna się znajdować: | Na powierzchni terenu. | Na elewacji lotniska. | Nie niżej niż 560 m AMSL. | Nie niżej niż 200 m AGL. |

| | | | | | | |
|----|------------|--|---|--|--|--|
| 59 | PL010-0058 | Dolna granica TMA powinna znajdować się: | Nie niżej niż 200 m AGL. | Na powierzchni terenu. | Nie niżej niż 560 m AMSL. | Nie niżej niż 900 m AGL. |
| 60 | PL010-0059 | Elewacja lotniska jest to: | Wznieśienie nad średni poziom morza najwyższego punktu terenowego na polu wzlotów. | Średnie wznieśienie lotniska n.p.m.. | Elewacja najwyższego punktu na lotnisku. | Elewacja najniższego progu drogi startowej. |
| 61 | PL010-0061 | Gdzie zostało ustanowione ICAO? | Na konferencji chicagowskiej. | Na konferencji warszawskiej. | Na konferencji paryskiej. | Na konferencji montrealskiej. |
| 62 | PL010-0062 | Jaką licencję uważamy za ważną? | Licencję wydaną przez Prezesa ULC lub licencję wydaną przez właściwy organ obcego państwa i uznaną przez Prezesa ULC, chyba że uznanie nie jest wymagane. | Licencję w której znajduje się zdjęcie jej posiadacza. | Licencję wydaną przez Inspektorat Personelu Lotniczego ULC. | Licencję wydaną przez Ministra Transportu. |
| 63 | PL010-0064 | Jaki charakter ma zawieszenie licencji i wynikających z niej uprawnień lub niektórych wynikających z niej uprawnień? | Ma charakter okresowy . | Ma charakter stały. | Ma charakter dożywotni. | Ma charakter fakultatywny . |
| 64 | PL010-0065 | Jaki czas jest stosowany w ruchu lotniczym kontrolowanym, a jaki w niekontrolowanym ? | W ruchu lotniczym kontrolowanym i niekontrolowanym - czas UTC. | W ruchu lotniczym kontrolowanym i w niekontrolowanym czas LMT. | W ruchu lotniczym kontrolowanym – czas LMT, w niekontrolowanym - czas UTC. | W ruchu lotniczym kontrolowanym – czas UTC, w niekontrolowanym – czas LMT. |

| | | | | | | |
|----|------------|---|--|--|--|--|
| 65 | PL010-0069 | Jaki status prawny posiada ICAO? | Status wyspecjalizowanej organizacji Organizacji Narodów Zjednoczonej. | Status agendy rządowej Rządu Stanów Zjednoczonych Ameryki. | Status jednostki budżetowej Paktu Północnoatlantyckiego. | Status agendy rządowej Rządu Kanady. |
| 66 | 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. |
| 67 | PL010-0071 | W skład przestrzeni powietrznej kontrolowanej wchodzi: | CTA. | ATZ. | CTA i TSA. | MATZ. |
| 68 | PL010-0072 | W skład przestrzeni powietrznej niekontrolowanej wchodzi: | ATZ. | CTA. | CTA i TSA. | MATZ. |
| 69 | PL010-0073 | Służba kontroli ruchu lotniczego jest zapewniana: | Całemu ruchowi lotniskowemu na lotniskach kontrolowanych. | Wszystkim lotom IFR w przestrzeni powietrznej klasy G. | Wszystkim lotom VFR w przestrzeni powietrznej klasy G. | Wszystkim lotom IFR w przestrzeni powietrznej klasy F. |
| 70 | PL010-0074 | Służba informacji powietrznej zapewnia następujące informacje: | Informacje SIGMET i AIRMET. | Informację BVLOS. | Informację VLOS. | Tylko informację SIGMET. |

| | | | | | | |
|----|------------|---|---|---|---|---|
| 71 | PL010-0075 | Kto publikuje Zintegrowany Pakiet Informacji Lotniczych w Polsce? | Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego. | Minister właściwy do spraw transportu. | Minister Komunikacji. | Prezesa ULC. |
| 72 | PL010-0076 | Wniosek o wydanie, przedłużenie lub wznowienie licencji pilota oraz towarzyszących uprawnień należy składać do: | Prezesa ULC. | Ministra właściwego do spraw transportu. | Ministra Komunikacji. | Instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego. |
| 73 | PL010-0077 | Świadectwo kwalifikacji personelu lotniczego jest wydawane w formie? | Decyzji administracyjnej. | Zaświadczenie. | Potwierdzenia. | Pisemnego potwierdzenia. |
| 74 | PL010-0078 | Jakiemu prawu podlega polski statek powietrzny oraz osoby i rzeczy na tym statku w czasie lotu poza granicami polskiej przestrzeni powietrznej i w czasie przebywania na obszarze nie podlegającemu zwierzchnictwu żadnego państwa? | Prawu polskiemu, chyba że to prawo stanowi inaczej. | Prawu państwa w którym ma nastąpić lądowanie. | Prawu państwa z którego pochodzi większość pasażerów. | Prawu państwa z którego nastąpił start . |

| | | | | | | |
|----|------------|--|--|--|---|--|
| 75 | PL010-0079 | Jakiemu prawu podlegają w czasie lotu w polskiej przestrzeni powietrznej i w czasie przebywania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej wszystkie statki powietrzne oraz osoby i rzeczy na tych statkach? | Prawu polskiemu, chyba że prawo to stanowi inaczej. | Prawu państwa w którym jest zarejestrowany dany statek powietrzny. | Prawu państwa z którego pochodzi większość pasażerów podróżujących danym statkiem powietrznym . | Prawu państwa z którego nastąpił start danego statku powietrznego. |
| 76 | PL010-0080 | Jeżeli właściwy organ służby ruchu lotniczego lub organ kierowania lotami danego lotniska nie udzielił zezwolenia na przelot w pobliżu czynnego lotniska kontrolowanego, na którym nie przewiduje się lądowania, należy w locie VFR omijać je: | Poza granicą strefy kontrolowanej lub rejonu kontrolowanego tego lotniska (CTR lub TMA). | W odległości min. 2 km. | W odległości min. 5 km. | W odległości min. 20 km. |
| 77 | PL010-0081 | Jeżeli właściwy organ służby ruchu lotniczego lub organ kierowania lotami danego lotniska nie udzielił | Poza granicą strefy ruchu lotniskowego tego lotniska (ATZ). | W odległości min. 10 km. | W odległości min. 2 km. | W odległości min. 20 km. |

| | | | | | | |
|----|------------|--|--|--|---|--|
| | | zezwolenia na przelot w pobliżu czynnego lotniska niekontrolowanego , na którym nie przewiduje się lądowania, należy w locie VFR omijać je: | | | | |
| 78 | PL010-0082 | Jeżeli właściwy organ służby ruchu lotniczego lub organ kierowania lotami danego lotniska nie udzielił zezwolenia na przelot w pobliżu czynnego lotniska wojskowego, na którym nie przewiduje się lądowania, należy w locie VFR omijać je: | Poza granicą strefy ruchu lotniskowego tego lotniska (MATZ). | W odległości min. 5 km. | W odległości min. 15 km. | W odległości min. 25 km. |
| 79 | PL010-0083 | Jeżeli z ograniczenia zamieszczonego w orzeczeniu lotniczo-lekarskim wynika, że członek personelu lotniczego powinien używać | Musi używać niebarwionych soczewek kontaktowych. | Członek personelu lotniczego musi posiadać dodatkowe okulary przeciwsłoneczne. | Członek personelu lotniczego musi posiadać aktualne badanie wzroku. | Nie może być dowódcą statku powietrznego . |

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

| | | | | | | |
|----|------------|---|--|--|---|---|
| | | powietrznego, kandydat musi podjąć szkolenie odświeżające? | | | | |
| 85 | PL010-0091 | Kiedy następuje wymiana licencji? | Na wniosek złożony do Prezesa ULC. | Na wniosek złożony do rejestru personelu lotniczego. | Z mocy prawa po 5 latach od chwili wydania. | Na wniosek złożony do ministra właściwego do spraw transportu. |
| 86 | PL010-0092 | Kiedy następuje, przywrócenie na wniosek zainteresowanego licencji, która została zawieszona? | Kiedy zostały spełnione warunki przywrócenia licencji, określone w decyzji o zawieszeniu licencji. | Kiedy zgodę wyrazi zatwierdzona organizacja szkolenia. | Kiedy zgodę wyrazi Minister właściwy do spraw transportu. | Kiedy upłynie termin ważności licencji. |
| 87 | PL010-0093 | Kiedy obowiązek pomocy, spoczywający na dowódcy statku powietrznego który otrzymał sygnał o niebezpieczeństwie grożącym innemu statkowi powietrnemu ustaje? | Gdy dowódca wie, że ktoś inny udziela pomocy w podobnych lub lepszych warunkach, niż on sam mógłby udzielić. | Tego rodzaju obowiązek nigdy nie ustaje. | Gdy zgodę wyrazi Prezes ULC. | Gdy zgodę wyrazi minister właściwy do spraw transportu. |
| 88 | PL010-0094 | Kiedy obowiązek pomocy, spoczywający na dowódcy statku powietrznego który zauważyl osobę znajdującą się na | Gdy dowódca wie, że ktoś inny udziela pomocy w podobnych lub lepszych warunkach, niż on sam mógłby udzielić. | Tego rodzaju obowiązek nigdy nie ustaje. | Gdy zgodę wyrazi Prezes ULC. | Gdy zgodę wyrazi minister właściwy do spraw transportu. |

| | | | | | | |
|----|------------|---|--|--|---|---|
| | | morzu w niebezpieczeństwie utraty życia, ustaje? | | | | |
| 89 | PL010-0096 | Kiedy sprawdza się sprawność psychiczną i fizyczną członka personelu lotniczego? | W trakcie badań lotniczo- lekarskich. | W trakcie rozmowy w ATO. | W trakcie rozmowy kwalifikacyjnej prowadzonej przez organizację do której przynależy dany członek personelu lotniczego. | W trakcie rozmowy kwalifikacyjnej przeprowadzonej w Inspektoracie Personelu Lotniczego. |
| 90 | PL010-0097 | Kiedy sprawdza się sprawność psychiczną i fizyczną kandydata na członka personelu lotniczego? | W trakcie badań lotniczo- lekarskich. | W trakcie rozmowy kwalifikacyjnej przeprowadzonej w Inspektoracie Personelu Lotniczego. | W trakcie rozmowy kwalifikacyjnej prowadzonej przez organizację która ma szkolić danego kandydata. | W trakcie rozmowy w ATO. |
| 91 | PL010-0101 | Czy licencja może być wydana osobie, w stosunku do której prokurator postanowił zastosować środek zapobiegawczy polegający na obowiązku powstrzymania się od prowadzenia wszelikiego rodzaju pojazdów mechanicznych? | Nie. | Tak za zgodą ministra właściwego do spraw transportu. | Tak pod warunkiem dodatkowej opłaty. | Tak ale tylko na 1 rok. |

| | | | | | | |
|----|------------|-----------------------------------|---|---|---|---|
| 92 | PL010-0102 | Komu może być udzielona licencja? | Osobie, która spełnia wymogi w zakresie wieku. | Osobie, która nie ma pełnej zdolności do czynności prawnych. | Osobie, która ma orzeczenie lotniczo-lekarskie klasy 3. | Osobie, która odpowiada wymaganiom w zakresie sprawności psychicznej i fizycznej klasy 3. |
| 93 | PL010-0103 | Komu może być udzielona licencja? | Osobie, która korzysta z pełni praw publicznych. | Osobie, która posiada ograniczoną zdolność do czynności prawnych. | Osobie, która ma orzeczenie lotniczo-lekarskie klasy 3. | Osobie, która odpowiada wymaganiom w zakresie sprawności psychicznej i fizycznej klasy 3. |
| 94 | PL010-0104 | Komu może być udzielona licencja? | Osobie która ma pełną zdolność do czynności prawnych. | Osobie która ma ograniczone prawa publiczne. | Osobie która nie posiada orzeczenia o braku przeciwwskazań do wykonywania funkcji członka personelu lotniczego. | Osobie która nie spełnia wymogu w zakresie wieku. |
| 95 | PL010-0105 | Komu może być udzielona licencja? | Osobie, która zdała egzamin teoretyczny i egzamin praktyczny. | Osobie, która ma orzeczenie lotniczo-lekarskie klasy 3. | Osobie, która nie spełnia wymagań i warunków dotyczących ukończenia szkolenia lotniczego. | Osobie, która nie spełnia wymogu wieku. |
| 96 | PL010-0106 | Komu może być udzielona licencja? | Osobie która spełnia wymogi w zakresie wieku i wykształcenia. | Osobie która ma ograniczone prawa publiczne. | Osobie która nie posiada orzeczenia o braku przeciwwskazań do wykonywania funkcji członka personelu lotniczego. | Osobie, która ma orzeczenie lotniczo-lekarskie klasy 3. |

| | | | | | | |
|-----|------------|---------------------------------------|--|---|---|---|
| 97 | PL010-0107 | Komu może być udzielona licencja? | Osobie, która odpowiada wymaganiom w zakresie sprawności psychicznej i fizycznej, potwierdzonym orzeczeniem o braku przeciwwskazań do wykonywania funkcji członka personelu lotniczego. | Osobie, która ma ograniczone prawa publiczne. | Osobie, która nie spełnia wymagań i warunków dotyczących ukończenia szkolenia lotniczego. | Osobie, która nie spełnia wymogu wieku. |
| 98 | PL010-0108 | Komu może być udzielona licencja? | Osobie która spełnia wymagania i warunki dotyczące ukończenia szkolenia lotniczego, praktyki lotniczej oraz posiadania wiedzy i umiejętności, potwierdzone zdaniem egzaminu państwowego. | Osobie która ma ograniczone prawa publiczne. | Osobie która nie posiada orzeczenia o braku przeciwwskazań do wykonywania funkcji członka personelu lotniczego. | Osobie, która ma orzeczenie lotniczo-lekarskie klasy 3. |
| 99 | PL010-0109 | Komu może być udzielona licencja? | Osobie, która ma orzeczenie lotniczo-lekarskie klasy 2 lub klasy 1. | Osobie która ma ograniczone prawa publiczne. | Osobie która nie posiada orzeczenia o braku przeciwwskazań do wykonywania funkcji członka personelu lotniczego. | Osobie, która ma orzeczenie lotniczo-lekarskie klasy 3. |
| 100 | PL010-0110 | Komu może być udzielona licencja? | Osobie, która ma orzeczenie lotniczo-lekarskie klasy 2 lub klasy 1. | Osobie która ma ograniczone prawa publiczne. | Osobie która nie spełnia wymagań i warunków dotyczących ukończenia szkolenia lotniczego. | Osobie która nie spełnia wymogu wieku. |
| 101 | PL010-0111 | Konwencja Tokijska z 1963 r. dotyczy: | Przestępstw i niektórych innych czynów | Ubezpieczeń lotniczych. | Ścigania sprawców uprowadzenia | Technicznych aspektów |

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

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

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

| | | | prowadzonego zgodnie z odrębnymi przepisami. | statkiem powietrznym. | | zgodnie z przepisami wykonawczymi. |
|-----|------------|---|--|--------------------------|---|---|
| 111 | PL010-0121 | Kto jest obowiązany do przejęcia osoby, zatrzymanej na pokładzie statku powietrznego, która jest podejrzana o popełnienie przestępstwa na tym statku powietrznym? | Organy Policji i Straży Granicznej. | Zarządzający lotniskiem. | Właściciel statku powietrznego na pokładzie którego miało miejsce dane zdarzenie. | Użytkownik statku powietrznego na pokładzie którego miało miejsce dane zdarzenie. |
| 112 | PL010-0122 | Kto jest obowiązany do przejęcia osoby, zatrzymanej na pokładzie statku powietrznego, która zagraża bezpieczeństwu lotu? | Organy Policji i Straży Granicznej. | Zarządzający lotniskiem. | Właściciel statku powietrznego na pokładzie którego miało miejsce dane zdarzenie. | Użytkownik statku powietrznego na pokładzie którego miało miejsce dane zdarzenie. |
| 113 | PL010-0123 | Kto jest obowiązany do przejęcia osoby, zatrzymanej na pokładzie statku powietrznego, która zagraża porządkowi na pokładzie statku powietrznego? | Organy Policji i Straży Granicznej. | Zarządzający lotniskiem. | Właściciel statku powietrznego na pokładzie którego miało miejsce dane zdarzenie. | Użytkownik statku powietrznego na pokładzie którego miało miejsce dane zdarzenie. |

| | | | | | | |
|-----|------------|---|--|--|--|--|
| 114 | PL010-0124 | Kto jest obowiązany przestrzegać warunków i ograniczeń ustalonych w świadectwie zdatności do lotu statku powietrznego i w dokumentach z nim związanych? | Użytkownik statku powietrznego, dowódca statku powietrznego oraz członkowie załogi statku powietrznego . | Tylko użytkownik statku powietrznego. | Tylko dowódca statku powietrznego. | Tylko członkowie załogi statku powietrznego. |
| 115 | PL010-0125 | Kto jest uprawniony do wykonywania lotów? | Członkowie personelu lotniczego. | Osoby znajdujące się na pokładzie statku powietrznego. | Osoby znajdujące się w kokpicie statku powietrznego. | Członkowie personelu pokładowego. |
| 116 | PL010-0126 | Kto jest uprawniony do wykonywania lotów? | Osoby uczestniczące w szkoleniu lotniczym prowadzonym zgodnie z przepisami wykonawczymi. | Osoby znajdujące się na pokładzie statku powietrznego. | Osoby znajdujące się w kokpicie statku powietrznego. | Członkowie personelu pokładowego. |
| 117 | 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 | Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej ministrami właściwymi do spraw wewnętrznych oraz środowiska. | Prezes ULC. | Minister właściwy do spraw transportu. | Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Prezesem ULC. |

| | | | | | | |
|-----|------------|---|---|---|---|---------------------------------------|
| | | miesiące, oraz sposób publikacji tych ograniczeń? | | | | |
| 118 | PL010-0128 | Kto może wezwać statek powietrzny do wylądowania na wskazanym lotnisku lub wykonania innych poleceń? | Cywilnych organów służb ruchu lotniczego oraz wojskowych organów służby ruchu lotniczego. | Tylko cywilnych organów służb ruchu lotniczego. | Tylko wojskowych organów służby ruchu lotniczego. | Prezez ULC. |
| 119 | PL010-0129 | Kto przeprowadza badania lotniczo-lekarskie i wydaje orzeczenia o istnieniu lub braku przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania funkcji członka personelu lotniczego? | Centra medycyny lotniczej. | Prezes ULC. | Minister właściwy do spraw transportu. | Naczelnny Lekarz Lotnictwa Cywilnego. |
| 120 | PL010-0130 | Kto przeprowadza badania lotniczo-lekarskie i wydaje orzeczenia o istnieniu lub braku przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania funkcji członka personelu lotniczego? | Lekarze orzecznicy. | Prezes ULC. | Minister właściwy do spraw transportu. | Naczelnny Lekarz Lotnictwa Cywilnego. |

| | | | | | | |
|-----|------------|--|---|---|--|--|
| 121 | PL010-0131 | Kto stanowi załogę statku powietrznego? | Są to osoby wyznaczone przez użytkownika statku powietrznego do wykonania określonych czynności na statku powietrznym w czasie lotu. | Są to osoby, które posiadają odpowiednie uprawnienia. | Są to osoby, które posiadają ważne licencje członków personelu lotniczego. | Są to osoby, które znajdują się w cockpicie statku powietrznego. |
| 122 | PL010-0132 | Kto w imieniu centrum medycyny lotniczej przeprowadza badania lotniczo-lekarskie i wydaje orzeczenia? | Komisja lekarska centrum medycyny lotniczej złożona z lekarzy orzeczników oraz specjalistów z zakresu medycyny. | Naczelnego Lekarza Lotnictwa Cywilnego. | Osoba delegowana przez Prezesa ULC. | Osoba delegowana przez ministra właściwego do spraw transportu. |
| 123 | PL010-0133 | Kto wydaje, odmawia wydania, uznaje, zawiesza uznanie, przywraca uznanie, odmawia uznania, cofa uznanie, cofa, zawiesza, przywraca i zmienia licencje? | Prezes ULC . | Minister właściwy do spraw transportu. | Minister Komunikacji. | Przewodniczący Lotniczej Komisji Egzaminacyjnej. |
| 124 | PL010-0143 | Lot VFR dzienny na statku powietrznym innym niż śmigłowiec w przestrzeni klasy G na i poniżej 900 m AMSL lub 300 m AGL, jeśli jest | Przy zmniejszeniu widzialności w locie do 1500 m – z prędkościami, przy których będzie wystarczająco zapewniona możliwość zauważenia we właściwym czasie innego ruchu lub jakichkolwiek | Przy widzialności większej niż 5 km. | Przy pułapie chmur większym niż 300 m. | Przy widzialności mniejszej niż 1500 m – po spełnieniu określonych warunków. |

| | | | | | | |
|-----|------------|--|---|--------------------------------------|--|-------------------------------------|
| | | wyższe, może być wykonany: | przeszkód, aby uniknąć kolizji. | | | |
| 125 | PL010-0144 | Lot VFR dzienny w przestrzeni klasy G na i poniżej 900 m AMSL lub 300 m AGL, jeśli jest wyższe, może być wykonany tylko: | Z dala od chmur i z widocznością powierzchni ziemi. | Przy widzialności większej niż 5 km. | Przy pułapie chmur większym niż 300 m. | Z prędkością maksymalną 300 kt TAS. |
| 126 | PL010-0146 | Lot VFR poniżej FL 100 w przestrzeni powietrznej klasy C może być wykonany, jeżeli odległość pionowa od chmur jest nie mniejsza niż: | 300 m. | 100 m. | 500 m. | Nieokreślona – z dala od chmur. |
| 127 | PL010-0147 | Lot VFR poniżej FL 100 w przestrzeni powietrznej klasy C może być wykonany, jeżeli odległość pozioma od chmur jest nie mniejsza niż: | 1500 m. | 2 km. | 5 km. | Nieokreślona – z dala od chmur. |
| 128 | PL010-0148 | Lot VFR poniżej FL 100 w przestrzeni powietrznej klasy C może być wykonany, jeżeli widzialność w locie jest nie mniejsza niż: | 5 km. | 1500 m. | 8 km. | 10 km. |

| | | | | | | |
|-----|------------|--|---------|---------|--------|---|
| 129 | PL010-0150 | Lot VFR w przestrzeni powietrznej klasy G poniżej FL 100, ale powyżej 900 m AMSL lub 300 m AGL, jeśli jest wyższe, może być wykonany, jeżeli odległość pionowa od chmur jest nie mniejsza niż: | 300 m. | 100 m. | 500 m. | Nieokreślona – z dala od chmur. |
| 130 | PL010-0151 | Lot VFR w przestrzeni powietrznej klasy G poniżej FL 100, ale powyżej 900 m AMSL lub 300 m AGL, jeśli jest wyższe, może być wykonany, jeżeli odległość pozioma od chmur jest nie mniejsza niż: | 1500 m. | 2 km. | 5 km. | Nieokreślona – z dala od chmur. |
| 131 | PL010-0152 | Lot VFR w przestrzeni powietrznej klasy G poniżej FL 100, ale powyżej 900 m AMSL lub 300 m AGL, jeśli jest wyższe, może być wykonany, jeżeli | 5 km. | 1500 m. | 8 km. | Mniejsza niż 5 km, ale nie mniejsza niż 1500 m. |

| | | | | | | |
|-----|------------|--|--|--|---|--|
| | | widzialność w locie jest nie mniejsza niż: | | | | |
| 132 | PL010-0153 | Loty nocne VFR mogą być wykonywane o ile pułap chmur nie może wynosić mniej niż: | 450 m (1500 ft). | 300 m (1000 ft). | 600 m (2000 ft). | 900 m (3000 m). |
| 133 | PL010-0154 | Loty statków powietrznych w strefie niebezpiecznej są: | Dozwolone tylko wtedy, gdy strefa jest nieaktywna i po uzyskaniu zezwolenia właściwego organu wojskowych służb ruchu lotniczego. | Zabronione. | Dozwolone tylko wtedy, gdy lot odbywa się w VMC i w strefie nie ma innych statków powietrznych. | Dozwolone tylko wtedy, gdy pilot może utrzymać kontakt wzrokowy z terenem. |
| 134 | PL010-0155 | Loty statków powietrznych w strefie ograniczonej są: | Dozwolone tylko wtedy, gdy lot nie narusza obowiązujących w tej strefie ograniczeń lub uzyska się zezwolenie od właściwego organu służby ruchu lotniczego. | Zabronione. | Dozwolone tylko wtedy, gdy lot odbywa się w VMC i w strefie nie ma innych statków powietrznych. | Dozwolone tylko wtedy, gdy strefa jest nieaktywna. |
| 135 | PL010-0156 | Loty statków powietrznych w strefie zakazanej są: | Zabronione. | Dozwolone tylko wtedy, gdy strefa jest nieaktywna i po uzyskaniu zezwolenia właściwego organu wojskowych służb ruchu lotniczego. | Dozwolone tylko wtedy, gdy lot odbywa się w VMC i w strefie nie ma innych statków powietrznych. | Dozwolone tylko wtedy, gdy pilot może utrzymać kontakt wzrokowy z terenem. |
| 136 | PL010-0157 | MATZ jest to: | Wojskowa strefa ruchu lotniskowego. | Strefa identyfikacji obrony powietrznej. | Wojskowy obszar kontrolowany. | Wojskowa strefa kontrolowana lotniska. |

| | | | | | | |
|-----|------------|--|--|--|---|---|
| 137 | PL010-0158 | MRT jest to: | Stała trasa lotnictwa wojskowego. | Trasa lotnicza umożliwiająca przeloty pomiędzy TSA i lub TRA. | Rejon kontrolowany lotniska. | Wojskowa strefa ruchu lotniskowego. |
| 138 | PL010-0159 | Na czym polega zarządzanie przepływem ruchu lotniczego? | Na optymalizacji natężenia ruchu lotniczego. | Na przydziele odpowiednich elementów przestrzeni powietrznej poszczególnym jej użytkownikom. | Na zapewnieniu alarmowej służby ruchu lotniczego. | Na zapewnieniu służby kontroli ruchu lotniczego oraz służby informacji powietrznej. |
| 139 | PL010-0160 | Służba ustanowiona w celu przyczyniania się do bezpiecznego, uporządkowanego i szybkiego przepływu ruchu lotniczego poprzez zapewnianie wykorzystania w maksymalnym stopniu pojemności ATC to? | ATFM. | RNAV. | ALERFA. | ATIS. |
| 140 | PL010-0161 | Na czym polega zarządzanie przestrzenią powietrzną? | Na przydziele odpowiednich elementów przestrzeni powietrznej poszczególnym jej użytkownikom. | Na optymalizacji natężenia ruchu lotniczego. | Na zapewnieniu alarmowej służby ruchu lotniczego. | Na zapewnieniu służby kontroli ruchu lotniczego oraz służby informacji powietrznej. |
| 141 | PL010-0162 | Jaka jest nazwa organu ustanowionego do zapewnienia służby | Ośrodek kontroli obszaru (ACC) . | Nawigacja obszarowa (RNAV). | Ruchoma służba lotnicza. | SSR. |

| | | | | | | |
|-----|------------|---|--|--|--|---|
| | | kontroli ruchu lotniczego w odniesieniu do lotów kontrolowanych w podległych mu obszarach kontrolowanych? | | | | |
| 142 | PL010-0163 | Od czego zależy korzystanie z uprawnień wynikających z licencji? | Od ważności uprawnień zawartych w licencji. | Od wieku członka personelu lotniczego. | Od opłaty lotniczej. | Od kwoty opłaty lotniczej. |
| 143 | PL010-0164 | Na jakich prawach jest dostępna polska przestrzeń powietrzna? | Na równych prawach dla jej wszystkich użytkowników. | Na równych prawach ale tylko dla polskich użytkowników. | Pierwszeństwo mają wojskowe statki powietrzne. | Pierwszeństwo mają cywilne statki powietrzne. |
| 144 | PL010-0170 | Od czego jest uzależniona ważność licencji? | Od wyniku okresowego sprawdzenia sprawności psychicznej i fizycznej członka personelu lotniczego stwierdzonej w badaniach lotniczo-lekarskich. | Od opłacenia składek członkowskich w organizacji lotniczej do której się należy. | Od korzystania z pełni praw publicznych. | Od wysokości opłaty lotniczej za licencję. |
| 145 | PL010-0171 | Od czego jest uzależniona ważność licencji? | Od utrzymania w okresie ważności licencji wiadomości i umiejętności nie mniejszych niż wymagane do uzyskania. | Od opłacenia składek członkowskich w organizacji lotniczej do której się należy. | Od korzystania z pełni praw publicznych. | Od wysokości opłaty lotniczej za licencję. |
| 146 | PL010-0172 | Orzeczenie lotniczo-lekarskie wydane dla osoby poniżej 40 roku | 60 miesięcy. | 12 miesięcy. | 24 miesiące. | 18 miesięcy. |

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

| | | | | | | |
|-----|------------|---|--|---|---|--|
| 151 | PL010-0178 | Płyta postojowa na lotnisku to: | Wyznaczona powierzchnia na lotnisku, która przeznaczona jest do zatrzymywania i postoju statków powietrznych w celu przyjmowania pasażerów na pokład, załadunku i wyładunku towarów i poczty oraz tankowania paliwa. | Część pola manewrowego . | Część pola wzlotów . | Część pola ruchu naziemnego. |
| 152 | PL010-0179 | Podczas lotów na lotnisku uległa awarii radiostacja naziemna. Sytuacja wymaga wydania nakazu powrotu do lądowania dla wszystkich statków powietrznych w ruchu nadlotniskowym. W tym przypadku informator AFIS, korzystając z sygnalizatora świetlnego, nada do statków powietrznych w locie sygnał: | Serię błysków zielonych. | Serię błysków czerwony. | Ciągły sygnał zielony. | Ciągły sygnał czerwony. |
| 153 | PL010-0180 | Polską przestrzeń powietrzną dostępną dla | Przestrzeń kontrolowaną i przestrzeń niekontrolowaną. | Przestrzeń wojskową i przestrzeń cywilną. | Przestrzeń operacyjną i przestrzeń niekontrolowaną. | Przestrzeń swobodną i przestrzeń kontrolowaną. |

| | | | | | | |
|-----|------------|---|---|--|--|---|
| | | żeglugi powietrznej dzielimy na: | | | | |
| 154 | PL010-0182 | Rejon Informacji Powietrznej /FIR/ jest to: | Przestrzeń powietrzna o określonych wymiarach, w której zapewniona jest służba informacji powietrznej i służba alarmowa. | Przestrzeń powietrzna o określonych wymiarach, w której zapewniona jest służba informacji lotniczej i służba alarmowa. | Przestrzeń powietrzna o określonych wymiarach, w której zapewniona jest służba informacji powietrznej, służba alarmowa i służba kontroli ruchu lotniczego. | Przestrzeń powietrzna o określonych wymiarach, w której wszystkim statkom powietrznym zapewniona jest służba kontroli ruchu lotniczego i służba alarmowa. |
| 155 | PL010-0183 | Zakazów przekraczania prędkości naddźwiękowej nie stosuje się do: | Lotów próbnych w strefach D. | Lotów próbnych w strefach G . | Lotów próbnych, w strefach F. | Lotów próbnych, w strefach A. |
| 156 | PL010-0185 | Służba informacji lotniczej jest zapewniana przez: | Wydzieloną służbę ustanowioną w granicach określonego obszaru dla zapewniania danych i informacji lotniczych niezbędnych dla bezpieczeństwa, regularności i efektywności żeglugi powietrznej. | Organ służby kontroli ruchu lotniczego w odniesieniu do wszystkich statków powietrznych. | Organ wojskowej służby ruchu lotniczego w odniesieniu do wszystkich statków powietrznych. | Wszystkie organy służby ruchu lotniczego w odniesieniu do statków powietrznych będących w ich kompetencji lub o których zainteresowany organ służby ruchu lotniczego został powiadomiony. |
| 157 | PL010-0186 | Służba informacji powietrznej jest zapewniana przez: | Wszystkie organy służby ruchu lotniczego w odniesieniu do statków | Organ służby kontroli ruchu lotniczego w odniesieniu do | Organ wojskowej służby ruchu lotniczego w | Wydzieloną służbę ustanowioną w granicach |

| | | | | | | |
|-----|------------|---|---|----------------------------------|---|---|
| | | | powietrznych będących w ich kompetencji lub o których zainteresowany organ służby ruchu lotniczego został powiadomiony. | wszystkich statków powietrznych. | odniesieniu do wszystkich statków powietrznych. | określonego obszaru dla zapewniania danych i informacji lotniczych niezbędnych dla bezpieczeństwa, regularności i sprawności żeglugi powietrznej. |
| 158 | PL010-0187 | Statek powietrzny wykonuje lot w pobliżu lotniska. Przez przypadkowo włączony nadajnik została zablokowana częstotliwość radiowa. Pilot dostrzegł nadaną z miejsca kierowania lotami w jego kierunku serię błysków zielonych. Oznacza to, że: | Należy wracać do lądowania. | Zezwala się lądować. | Lotnisko nie jest bezpieczne, nie lądować. | Zabrania się lądować. |
| 159 | PL010-0188 | Swoboda lotów w polskiej przestrzeni powietrznej dla cywilnych statków powietrznych może być ograniczona na podstawie: | Wyraźnego upoważnienia Prawa lotniczego przy zachowaniu innych przepisów. | Decyzji Prezesa ULC. | Decyzji Prezydenta RP. | Decyzji Ministra Obrony Narodowej. |

| | | | | | | |
|-----|------------|---|--|--|---|---|
| 160 | PL010-0189 | TFR jest to: | Trasa lotnicza umożliwiająca przeloty pomiędzy TSA i lub TRA. | Stała trasa lotnictwa wojskowego. | Strefa ruchu lotniskowego. | Rejon kontrolowany lotniska. |
| 161 | PL010-0190 | TMA jest to; | Rejon kontrolowany lotniska. | Strefa identyfikacji obrony powietrznej. | Wojskowa strefa kontrolowana lotniska. | Strefa kontrolowana lotniska. |
| 162 | PL010-0191 | TRA jest to: | Strefa czasowo rezerwowana. | Strefa czasowo wydzielona. | Trasa lotnicza umożliwiająca przeloty pomiędzy TSA i lub TRA. | Rejon kontrolowany lotniska. |
| 163 | PL010-0192 | TSA jest to: | Strefa czasowo wydzielona. | Strefa czasowo rezerwowana. | Trasa lotnicza umożliwiająca przeloty pomiędzy TSA i lub TRA. | Rejon kontrolowany lotniska. |
| 164 | PL010-0193 | W celu zapewnienia bezpieczeństwa lotu oraz bezpieczeństwa i porządku na pokładzie statku powietrznego, dowódca jest upoważniony: | Do zobowiązania, w razie konieczności innych członków załogi do wykonywania czynności nienależących do ich normalnego zakresu oraz wydawania poleceń wszystkim osobom znajdującym się na pokładzie statku powietrznego . | Tylko do zobowiązania, w razie konieczności innych członków załogi do wykonywania czynności nienależących do ich normalnego zakresu. | Tylko do wydawania poleceń wszystkim osobom znajdującym się na pokładzie statku powietrznego. | Do wydawania poleceń tylko członkom załogi statku powietrznego. |
| 165 | PL010-0194 | W FIR EPWW, wyłączając przestrzenie, gdzie została dokonana delegacja służby do innych FIR - ów, występują następujące | Klasy C, D i G oraz przestrzeń powietrzna niesklasyfikowana. | Klasy A, B, C, E oraz G. | Klasy C, F oraz G. | Klasy B, C, G i przestrzeń powietrzna niesklasyfikowana. |

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

| | | | | | | |
|-----|------------|---|---|--|--|---|
| 170 | PL010-0199 | W jakiej formie Prezes ULC wydaje, odmawia wydania, uznaje, zawiesza uznanie, przywraca uznanie, odmawia uznania, cofa uznanie, cofa, zawiesza, przywraca i zmienia licencje? | W formie decyzji administracyjnej. | W formie zarządzenia. | W formie rozporządzenia. | W formie publikacji w dzienniku urzędowym ULC. |
| 171 | PL010-0200 | W jakim celu jest ustanowiona służba ruchu lotniczego zwana alarmową? | W celu zawiadamiania organów systemu poszukiwania i ratownictwa o statkach powietrznych potrzebujących pomocy i współdziałania z tymi organami. | W celu zapobiegania zderzeniom statków powietrznych podczas lotu. | W celu udzielania wskazówek i informacji użytecznych dla bezpiecznego i sprawnego wykonywania lotów. | W celu zapewniania załogom statków powietrznych niezbędnych danych meteorologicznych. |
| 172 | PL010-0201 | W jakim celu jest ustanowiona służba ruchu lotniczego zwana służbą informacji powietrznej? | W celu udzielania wskazówek i informacji użytecznych dla bezpiecznego i sprawnego wykonywania lotów. | W celu usprawnienia i utrzymywania uporządkowanego przepływu ruchu lotniczego. | W celu zapewniania załogom statków powietrznych niezbędnych danych meteorologicznych. | W celu zawiadamiania organów systemu poszukiwania i ratownictwa o statkach powietrznych potrzebujących pomocy i współdziałania z tymi organami. |
| 173 | PL010-0202 | W jakim celu jest ustanowiona służba ruchu lotniczego | W celu zapobiegania zderzeniom statków | W celu udzielania wskazówek i informacji | W celu zapewniania załogom statków powietrznych | W celu zawiadamiania organów systemu |

| | | | | | | |
|-----|------------|---|---|---|--|--|
| | | zwana służbą kontroli ruchu lotniczego? | powietrznych podczas lotu. | użytecznych dla bezpiecznego i sprawnego wykonywania lotów. | niezbędnych danych meteorologicznych. | poszukiwania i ratownictwa o statkach powietrznych potrzebujących pomocy i współdziałania z tymi organami. |
| 174 | PL010-0204 | W jakim celu powołano Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego? | Zapewnienie bezpiecznego i prawidłowego rozwoju międzynarodowego lotnictwa cywilnego na całym świecie. | W celu porozumienia się przewoźników lotniczych na świecie. | W celu ujednolicenia opłat nawigacyjnych za korzystanie z przestrzeni powietrznej. | W celu porozumienia się przewoźników lotniczych w Ameryce Północnej i Europie. |
| 175 | PL010-0205 | W jakim celu ustanowiono służbę informacji lotniczej? | W celu zbierania i publikowania informacji lub danych lotniczych mających zasadnicze znaczenie dla bezpieczeństwa i regularności żeglugi powietrznej. | W celu zapewnienia załogom statków powietrznych niezbędnych danych meteorologicznych. | W celu zapewnienia pomocy statkom powietrznym w bezpieczeństwie. | W celu optymalizacji natężenia ruchu lotniczego. |
| 176 | PL010-0206 | W jakim celu ustanowiono służbę meteorologiczną? | W celu zapewnienia załogom statków powietrznych niezbędnych danych meteorologicznych. | W celu zbierania i publikowania informacji lub danych lotniczych mających zasadnicze znaczenie dla bezpieczeństwa i regularności żeglugi powietrznej. | W celu zapewnienia pomocy statkom powietrznym w bezpieczeństwie. | W celu optymalizacji natężenia ruchu lotniczego. |
| 177 | PL010-0207 | W jakim celu ustanowiono służbę meteorologiczną? | W celu zapewnienia organom służb ruchu lotniczego, organom | W celu zbierania i publikowania informacji lub danych | W celu zapewnienia pomocy statkom | W celu optymalizacji natężenia ruchu lotniczego. |

| | | | | | | |
|-----|------------|---|--|---|---|--|
| | | | systemu poszukiwania i ratownictwa oraz innym organom prowadzącym lub obsługującym żeglugę powietrzną niezbędnych danych meteorologicznych. | lotniczych mających zasadnicze znaczenie dla bezpieczeństwa i regularności żeglugi powietrznej. | powietrznym w bezpieczeństwie. | |
| 178 | PL010-0208 | W jakim celu ustanowiono służbę meteorologiczną? | W celu wydawania informacji dotyczących określonych zjawisk meteorologicznych występujących lub mogących wystąpić na określonej trasie, które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo lotów. | W celu zapewnienia pomocy statkom powietrznym w bezpieczeństwie. | W celu optymalizacji natężenia ruchu lotniczego. | W celu zbierania i publikowania informacji lub danych lotniczych mających zasadnicze znaczenie dla bezpieczeństwa i regularności żeglugi powietrznej. |
| 179 | PL010-0209 | W jakim celu ustanowiono służbę poszukiwania i ratownictwa? | W celu zapewnienia pomocy statkom powietrznym w bezpieczeństwie oraz uczestnikom wypadku lotniczego. | W celu zbierania i publikowania informacji lub danych lotniczych mających zasadnicze znaczenie dla bezpieczeństwa i regularności żeglugi powietrznej. | W celu zapewnienia załogom statków powietrznych niezbędnych danych meteorologicznych. | W celu wydawania informacji dotyczących określonych zjawisk występujących lub mogących wystąpić na określonej trasie, które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo lotów. |
| 180 | PL010-0210 | W jakim celu ustanowiono służbę poszukiwania i ratownictwa? | W celu przyjścia z pomocą osobom znajdującym się w bezpieczeństwie. | W celu zbierania i publikowania informacji lub danych lotniczych mających zasadnicze znaczenie dla bezpieczeństwa i | W celu zapewnienia załogom statków powietrznych niezbędnych danych meteorologicznych. | W celu optymalizacji natężenia ruchu lotniczego. |

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

| | | | | | | |
|-----|------------|--|--|---|---|--|
| | | zawiesić licencję lub wynikające z niej niektóre uprawnienia? | posiadania licencji gdy pilot jest pod wpływem alkoholu. | | członek personelu lotniczego nie jest obywatelem polskim. | członek personelu lotniczego nie jest obywatelem UE. |
| 186 | PL010-0216 | W jakim przypadku można cofnąć albo zawiesić licencję lub wynikające z niej niektóre uprawnienia? | W przypadku korzystania z praw wynikających z posiadania licencji gdy pilot jest pod wpływem narkotyków. | W przypadku braku opłaty lotniczej. | W przypadku stwierdzenia że członek personelu lotniczego nie jest obywatelem polskim. | W przypadku stwierdzenia że członek personelu lotniczego nie jest obywatelem UE. |
| 187 | PL010-0217 | W jakim terminie może się odwołać osoba zainteresowana od orzeczenia centrum medyczny lotniczej? | W terminie 14 dni od dnia otrzymania orzeczenia. | W terminie 7 dni od dnia otrzymania orzeczenia. | W terminie 21 dni od dnia otrzymania orzeczenia. | W terminie 10 dni od dnia otrzymania orzeczenia. |
| 188 | PL010-0218 | W jakim terminie może się odwołać osoba zainteresowana od orzeczenia lekarza orzecznika? | W terminie 14 dni od dnia otrzymania orzeczenia. | W terminie 7 dni od dnia otrzymania orzeczenia. | W terminie 21 dni od dnia otrzymania orzeczenia. | W terminie 10 dni od dnia otrzymania orzeczenia. |
| 189 | PL010-0219 | Uprawnienie EIR jest ważne przez: | 1 rok. | 10 miesięcy. | 6 miesięcy. | 2 lata. |
| 190 | PL010-0220 | W lotach VFR nie należy startować ani lądować na lotnisku niekontrolowanym, którego przestrzeń powietrzna ma | Jest niższy niż minimalny określony dla danego rodzaju statku powietrznego na danym lotnisku. | Jest poniżej 150 m. | Jest niższy niż minimalny określony dla danego lotniska, lecz nie niższy niż 200 m. | Jest poniżej 450 m. |

| | | | | | | |
|-----|------------|--|---|--|-------------------------|--------------------------|
| | | klasę G, jeżeli pułap chmur: | | | | |
| 191 | PL010-0221 | W lotach VFR nie należy startować ani lądować na lotnisku niekontrolowanym, którego przestrzeń powietrzna ma klasę G, jeżeli widzialność przy ziemi: | Jest mniejsza niż minimalna określona dla danego rodzaju statku powietrznego na danym lotnisku. | Jest mniejsza niż minimalna określona dla danego lotniska, lecz nie mniejsza niż 1500 m. | Jest mniejsza niż 3 km. | Jest mniejsza niż 5 km. |
| 192 | PL010-0222 | W pobliżu lotniska przelatuje statek powietrzny bez łączności. Aby wydać temu statkowi polecenie lądowania na tym lotnisku informator AFIS nada sygnał świetlny: | Serię błysków białych. | Serię błysków czerwonych. | Ciągły sygnał zielony. | Serią błysków zielonych. |
| 193 | PL010-0223 | W pobliżu lotniska przelatuje statek powietrzny bez łączności. Aby wydać temu statkowi polecenie udzielenia pierwszeństwo drogi innym statkom powietrznym i | Ciągły sygnał czerwony. | Serię błysków czerwonych. | Ciągły sygnał zielony. | Serią błysków zielonych. |

| | | | | | | |
|-----|------------|--|---|--|---|--|
| | | kontynuowania krążenia, informator AFIS nada sygnał świetlny: | | | | |
| 194 | PL010-0224 | W polskiej przestrzeni powietrznej działa: | FIS, AFIS oraz ACC. | Tylko AFIS. | Tylko ACC. | Tylko FIS. |
| 195 | PL010-0225 | W przypadku gdy statkowi 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. |
| 196 | PL010-0226 | Od jakiego dnia liczy się pozytywny wynik egzaminów z wiedzy teoretycznej? | Od dnia, w którym kandydat zdał egzamin z wiedzy teoretycznej. | Od dnia kiedy zapłacono opłatę lotniczą. | Od dnia akceptacji wyniku egzaminu teoretycznego przez Ministra Transportu. | Od dnia upływu ważności uprawnień lotniczych. |
| 197 | PL010-0227 | W przypadku niewznowienia lub nieprzedłużenia uprawnienia IR w ciągu 7 lat jego posiadacz musi: | Ponownie zaliczyć egzamin z wiedzy teoretycznej i egzamin praktyczny w zakresie IR. | Ponownie zaliczyć tylko egzamin z wiedzy teoretycznej w zakresie IR. | Ponownie zaliczyć tylko egzamin praktyczny w zakresie IR. | Złożyć wniosek o uprawnienie IR do Ministra Transportu. |
| 198 | PL010-0228 | W przypadku niewznowienia lub nieprzedłużenia uprawnienia EIR w ciągu 7 lat jego posiadacz musi: | Ponownie zaliczyć tylko egzamin z wiedzy teoretycznej w zakresie EIR. | Złożyć wniosek o uprawnienie EIR do Ministra Transportu. | Ponownie zaliczyć tylko egzamin praktyczny w zakresie EIR. | Ponownie zaliczyć egzamin z wiedzy teoretycznej i egzamin praktyczny w zakresie EIR. |

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

| | | posiadacz ma obowiązek? | | | | |
|-----|------------|---|---|---|---|---|
| 203 | PL010-0233 | W razie przymusowego lądownia statku powietrznego, dowódca statku powietrznego? | Wykonuje w imieniu właściciela statku powietrznego, w imieniu użytkownika statku oraz w imieniu właścicieli przewożonych rzeczy wszelkie czynności, jakie uzna za konieczne do zabezpieczenia 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. |
| 204 | PL010-0234 | W razie uszkodzenia statku powietrznego, dowódca statku powietrznego? | Wykonuje w imieniu właściciela statku powietrznego, w imieniu użytkownika statku oraz w imieniu właścicieli przewożonych rzeczy wszelkie czynności, jakie uzna za konieczne do zabezpieczenia 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. |
| 205 | PL010-0235 | W skład obszaru kontrolowanego wchodzą: | Drogi lotnicze i rejony kontrolowane lotnisk (węzłów lotnisk). | Drogi lotnicze, rejony kontrolowane lotnisk (węzłów lotnisk) i strefy kontrolowane lotnisk. | Drogi lotnicze, strefy kontrolowane lotnisk. | Drogi lotnicze, rejony kontrolowane lotnisk (węzłów lotnisk), strefy kontrolowane lotnisk oraz przestrzeń powietrzna poza ich strukturą od FL 95 do FL 460. |
| 206 | PL010-0236 | Według jakich przepisów odbywa | Zgodnie z przepisami międzynarodowymi. | Zgodnie z przepisami polskimi. | Zgodnie z przepisami kraju rejestracji | Zgodnie z przepisami kraju z którego |

| | | | | | | |
|-----|------------|--|---|---|---|--|
| | | się lot i manewrowanie statku powietrznego na obszarze niepodlegającym zwierzchnictwu żadnego państwa? | | | danego statku powietrznego. | nastąpił start danego statku powietrznego . |
| 207 | PL010-0237 | Według jakich przepisów odbywa się lot i manewrowanie statku powietrznego w granicach danego terytorium? | Zgodnie z przepisami obowiązującymi w granicach danego terytorium. | Zgodnie z przepisami międzynarodowymi. | Zgodnie z przepisami polskimi. | Zgodnie z przepisami kraju rejestracji danego statku powietrznego. |
| 208 | PL010-0238 | Według prawa jakiego państwa ocenia się prawa rzeczowe na statku powietrznym? | Według prawa państwa przynależności danego statku powietrznego. | Według prawa państwa z którego terytorium wystartował dany statek powietrzny. | Według prawa państwa na którego terytorium ląduje dany statek powietrzny. | Według prawa państwa nad którego terytorium przelatuje dany statek powietrzny. |
| 209 | PL010-0239 | Wykonywania jakich czynności lotniczych zabrania się? | Wykonywania czynności lotniczych przez osobę nieposiadającą licencji lub świadectwa kwalifikacji. | Wykonywania czynności lotniczych przez osobę posiadającą licencję. | Wykonywania czynności lotniczych przez osobę posiadającą świadectwo kwalifikacji. | Wykonywania przez członka personelu lotniczego czynności lotniczych zgodnych z warunkami określonymi w licencji lub w świadectwach kwalifikacji. |
| 210 | PL010-0243 | Zgodnie z rozporządzeniem ministra | 1000 m AMSL GND. | 600 m AMSL GND. | 1500 m AMSL GND. | 2000 m AMSL GND. |

| | | | | | | |
|-----|------------|---|-----------------|-----------------|-----------------|------------------|
| | | właściwego do spraw transportu w sprawie ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące lot w strefie R na samolocie wyposażonym w silnik inny niż tłokowy nad obszarami miast o liczbie mieszkańców od 25 000 do 50 000 nie powinien być wykonywany na wysokości mniejszej niż: | | | | |
| 211 | PL010-0244 | Zgodnie z rozporządzeniem ministra właściwego do spraw transportu w sprawie ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące lot w strefie R na śmigłowcu lub samolocie o napędzie tłokowym nad obszarami | 500 m AMSL GND. | 300 m AMSL GND. | 600 m AMSL GND. | 1000 m AMSL GND. |

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

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

| | | | | | | |
|-----|------------|---|---|--|---|--|
| | | spraw transportu w sprawie ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące lot w strefie R nad obszarem miasta stołecznego Warszawy nie powinien być wykonywany na wysokości mniejszej niż: | | | | |
| 216 | PL010-0249 | Osoba która była świadkiem nieszczęśliwego wypadku statku powietrznego jest obowiązana niezwłocznie zawiadomić: | Najbliższy organ Policji lub administracji publicznej. | Prezesa ULC. | Ministra właściwego do spraw transportu. | Właściwą delegaturę ULC. |
| 217 | 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. |
| 218 | PL010-0251 | Członek personelu lotniczego obowiązany jest niezwłocznie zasięgnąć porady lekarza orzecznika w celu | Pogorszenia się sprawności psychicznej lub fizycznej, w takim stopniu, że może mieć to wpływ na jego zdolność do bezpiecznego | Pogorszenia się sprawności psychicznej w stopniu nie mającym wpływu na jego zdolność do bezpiecznego | Doznania urazu nie związanego z ograniczeniem sprawności, umożliwiającego wykonywanie | Pogorszenia się sprawności fizycznej w stopniu nie mającym wpływu na jego zdolność do bezpiecznego |

| | | | | | | |
|-----|------------|---|-----------------------------------|---|---|---|
| | | przeprowadzenia badań okolicznościowych i wykluczenia przeciwwskazań do wykonywania określonych czynności lotniczych w przypadku: | wykonywania czynności lotniczych. | wykonywania czynności lotniczych. | czynności członka personelu lotniczego. | wykonywania czynności lotniczych. |
| 219 | PL010-0252 | Czy badania lotniczo-lekarskie są przeprowadzane odpłatnie? | Tak. | Nie. | Tak, ale tylko w przypadku, kiedy odbywają się poza Warszawą. | Tak, ale tylko w przypadku, kiedy są przeprowadzane dla osób powyżej 30 roku życia. |
| 220 | PL010-0253 | Czy użytkownik statku powietrznego wykonując czynności związane z przeglądami, naprawami i obsługą techniczną statku powietrznego, ma obowiązek powiadamiać Prezesa ULC o wszelkich zdarzeniach i okolicznościach mogących mieć istotne znaczenie | Tak. | Nie, użytkownik nie ma takiego obowiązku. | Tak, ale tylko jeżeli statek powietrzny jest używany w przewozie. | Tak, ale tylko jeżeli statek powietrzny jest używany w szkoleniu lotniczym. |

| | | | | | | |
|-----|------------|---|---|---|--|--|
| | | dla zdatności statku powietrznego do lotu? | | | | |
| 221 | PL010-0254 | Czy zezwolenie kontroli ruchu lotniczego to upoważnienie dowódcy statku powietrznego do postępowania zgodnie z warunkami określonymi przez organ kontroli ruchu lotniczego? | Tak. | Nie. | Tak, jeśli nie zawiera granicy zezwolenia. | Nie, jeśli jest określona granica zezwolenia. |
| 222 | PL010-0255 | Dowódca statku powietrznego ma prawo decydować: | O zastosowaniu niezbędnych środków, łącznie ze środkami przymusu w stosunku do osób zagrażających bezpieczeństwu lotu lub porządkowi na pokładzie statku powietrznego oraz do osób nie wykonujących jego poleceń. | Tylko o zastosowaniu niezbędnych środków, łącznie ze środkami przymusu w stosunku do osób nie wykonujących jego poleceń. | Tylko o zastosowaniu niezbędnych środków, łącznie ze środkami przymusu w stosunku do osób zagrażających porządkowi na pokładzie statku powietrznego. | Tylko o zastosowaniu niezbędnych środków, łącznie ze środkami przymusu w stosunku do osób zagrażających bezpieczeństwu lotu. |
| 223 | PL010-0256 | Dowódca statku powietrznego ma prawo decydować: | O zastosowaniu niezbędnych środków, łącznie ze środkami przymusu w stosunku do osób nie wykonujących jego poleceń oraz zatrzymaniu osoby zagrażającej porządkowi | Tylko o zatrzymaniu osoby zagrażającej porządkowi na pokładzie statku powietrznego, do czasu przekazania jej właściwym organom. | Tylko o zatrzymaniu osoby zagrażającej bezpieczeństwu lotu, do czasu przekazania jej właściwym organom. | Tylko o zastosowaniu niezbędnych środków, łącznie ze środkami przymusu w stosunku do osób nie wykonujących jego poleceń. |

| | | | | | | |
|-----|------------|--|--|--|---|--|
| | | | oraz bezpieczeństwu lotu na pokładzie statku powietrznego, do czasu przekazania jej właściwym organom. | | | |
| 224 | PL010-0291 | Kiedy następuje skreślenie członka personelu lotniczego z rejestru personelu lotniczego? | W razie śmierci albo uznania za zmarłego. | W razie braku opłaty lotniczej. | W razie upływu terminu 5 lat od dnia upływu terminu ważności licencji. | W razie upływu terminu 3 lat od dnia upływu terminu ważności licencji. |
| 225 | PL010-0292 | Kiedy następuje skreślenie członka personelu lotniczego z rejestru personelu? | W razie cofnięcia wszystkich licencji. | W razie upływu terminu 5 lat od dnia upływu terminu ważności licencji. | W razie braku opłaty lotniczej. | W razie upływu terminu 3 lat od dnia upływu terminu ważności świadectw kwalifikacji. |
| 226 | PL010-0293 | Kiedy następuje, przywrócenie na wniosek zainteresowanego licencji, która została zawieszona? | Kiedy upłynął okres zawieszenia licencji. | Kiedy zgodę wyrazi Prezes ULC. | Kiedy zgodę wyrazi minister właściwy do spraw transportu. | Kiedy upłynie termin ważności licencji. |
| 227 | PL010-0294 | Kiedy państwo organ zarządzania ruchem lotniczym oraz cywilne lotniskowe organy służb ruchu lotniczego mogą wezwać cywilny statek powietrzny do wylądowania na | Gdy istnieją uzasadnione obawy, aby sądzić, że statek powietrzny jest użyty do działań sprzecznych z prawem. | Gdy statek powietrzny jest zarejestrowany poza UE. | Gdy statek powietrzny wykonuje lot wbrew decyzjom Ministra Komunikacji. | W razie braku opłaty nawigacyjnej. |

| | | | | | | |
|-----|------------|--|--|--|------------------------------------|---|
| | | wskazanym lotnisku lub do wykonania innych poleceń? | | | | |
| 228 | PL010-0295 | Kiedy państwo organ zarządzania ruchem lotniczym oraz cywilne lotniskowe organy służb ruchu lotniczego mogą wezwać cywilny statek powietrzny do wylądowania na wskazanym lotnisku lub do wykonania innych poleceń? | Gdy istnieją uzasadnione obawy, aby sądzić, że statek powietrzny jest użyty do działań sprzecznych z prawem. | Gdy statek powietrzny jest zarejestrowany poza Polską. | W razie braku opłaty nawigacyjnej. | Gdy na pokładzie statku powietrznego znajduje się osoba obłożnie chora. |
| 229 | PL010-0296 | Kiedy państwo organ zarządzania ruchem lotniczym oraz cywilne lotniskowe organy służb ruchu lotniczego mogą wezwać cywilny statek powietrzny do wylądowania na wskazanym lotnisku lub do wykonania innych poleceń? | Gdy statek powietrzny wykonuje lot wbrew zakazom ustalonym w danej przestrzeni powietrznej. | Gdy warunki meteorologiczne uległy pogorszeniu poniżej minimów pilota. | W razie braku opłaty lotniczej. | Gdy warunki meteorologiczne uległy pogorszeniu poniżej minimów dla danej klasy przestrzeni powietrznej. |

| | | | | | | |
|-----|------------|--|--|---|---|---|
| 230 | PL010-0297 | Kiedy państwo organ zarządzania ruchem lotniczym oraz cywilne lotniskowe organy służb ruchu lotniczego mogą wezwać cywilny statek powietrzny do wylądowania na wskazanym lotnisku lub do wykonania innych poleceń? | Gdy istnieją uzasadnione obawy, aby sądzić, że statek powietrzny jest użyty do działań sprzecznych z prawem. | Gdy warunki meteorologiczne uległy pogorszeniu poniżej minimów pilota. | W razie braku opłaty nawigacyjnej. | Gdy warunki meteorologiczne uległy pogorszeniu poniżej minimów dla danej klasy przestrzeni powietrznej. |
| 231 | PL010-0299 | Kogo zaliczamy do personelu wchodzącego w skład załóg statków powietrznych, któremu wydaje się licencje? | Pilot szybowcowy. | Dyspozytor lotniczy. | Pilot paralotni. | Pilot motolotni. |
| 232 | PL010-0300 | Kto może wnosić i używać na pokładzie statku powietrznego broń palną i gazową? | Funkcjonariusze Agencji Wywiadu podczas wykonywania czynności służbowych. | Funkcjonariusze Ministerstwa Infrastruktury podczas wykonywania czynności służbowych. | Straż Miejska podczas wykonywania czynności służbowych. | Inspektorzy ULC podczas wykonywania czynności służbowych. |
| 233 | PL010-0301 | Kto może wnosić i używać na pokładzie statku powietrznego broń palną i gazową? | Funkcjonariusze Policji podczas wykonywania czynności służbowych. | Inspektorzy ULC podczas wykonywania czynności służbowych. | Straż Miejska podczas wykonywania czynności służbowych. | Funkcjonariusze Ministerstwa Infrastruktury podczas wykonywania |

| | | | | | | czynności służbowych. |
|-----|------------|---|---|---|--|--|
| 234 | PL010-0303 | Kto ponosi odpowiedzialność za szkody spowodowane ruchem statków powietrznych? | Osoba eksploatująca statek powietrzny jeżeli używała go w czasie spowodowania szkody. | Ubezpieczyciel. | Osoba eksploatująca statek powietrzny, nawet jeżeli nie używała go w czasie spowodowania szkody. | Właściciel statku powietrznego. |
| 235 | PL010-0304 | Kto ponosi odpowiedzialność za szkody spowodowane ruchem statków powietrznych? | Osoba która bezprawnie eksploatuje statek powietrzny w czasie spowodowania szkody. | Ubezpieczyciel. | Osoba eksploatująca statek powietrzny, nawet jeżeli nie używała go w czasie spowodowania szkody. | Właściciel statku powietrznego. |
| 236 | PL010-0305 | Kto prowadzi listę centrów medycyny lotniczej? | Prezes ULC. | Minister właściwy do spraw transportu. | Naczelnny Lekarz. | Kasa chorych na terenie której centrum medycyny lotniczej działa. |
| 237 | PL010-0306 | Kto prowadzi listę lekarzy orzeczników? | Prezes ULC. | Minister właściwy do spraw transportu. | Naczelnny Lekarz. | Kasa chorych na terenie której dany lekarz orzecznik działa. |
| 238 | PL010-0310 | Mając na względzie przeciwdziałanie oddziaływaniu lotnictwa cywilnego na środowisko oraz wymagania wynikające z przepisów międzynarodowych , Minister właściwy do spraw | W drodze rozporządzenia wprowadzić częściowy lub całkowity zakaz lotów dla statków powietrznych niespełniających wymogów ochrony środowiska w zakresie ochrony przed hałasem. | W drodze uchwały wprowadzić częściowy zakaz lotów dla statków powietrznych. | W drodze uchwały wprowadzić częściowy lub całkowity zakaz lotów dla statków powietrznych niespełniających wymogów ochrony środowiska w zakresie ochrony przed hałasem. | W drodze rozporządzenia wprowadzić częściowy zakaz lotów dla statków powietrznych. |

| | | | | | | |
|-----|------------|---|--|---|---|---|
| | | transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw środowiska może: | | | | |
| 239 | PL010-0312 | Na jaki okres czasu minister właściwy do spraw transportu może wprowadzać zakazy lub ograniczenia lotów nad obszarem całego państwa albo jego części? | Na czas dłuższy niż 3 miesiące. | Na czas dłuższy niż 6 miesięcy. | Na czas krótszy niż 3 miesiące. | Na czas krótszy niż 1 miesiąc. |
| 240 | PL010-0313 | Na jakich statkach powietrznych można przeprowadzić praktyczne szkolenie na ziemi i w locie? | Na statkach powietrznych mających wymagane znaki rozpoznawcze. | Na szkolnych samolotach ze znakiem rozpoznawczym INS. | Na statkach powietrznych bez ubezpieczenia. | Na statkach powietrznych nie wpisanych do polskiego lub obcego rejestru cywilnych statków powietrznych. |
| 241 | PL010-0315 | Oprócz służb ruchu lotniczego statkom powietrznym wykonującym loty w polskiej przestrzeni powietrznej zapewnia się: | Służbę informacji lotniczej. | ATS. | Służbę kontroli zbliżania. | Służbę kontroli obszaru. |
| 242 | PL010-0316 | Oprócz służb ruchu lotniczego statkom | Służbę meteorologiczną. | Służbę alarmową. | Służbę kontroli lotniska. | Służbę informacji powietrznej. |

| | | | | | | |
|-----|------------|---|---|--------------|--|--------------------------|
| | | powietrznym wykonującym loty w polskiej przestrzeni powietrznej zapewnia się: | | | | |
| 243 | PL010-0317 | Osoba która była świadkiem nieszczęśliwego wypadku statku powietrznego jest obowiązana niezwłocznie zawiadomić: | Służby bezpieczeństwa i porządku publicznego, mogące udzielić pomocy. | Prezesa ULC. | Ministra właściwego do spraw transportu. | Właściwą delegaturę ULC. |
| 244 | PL010-0318 | Osoba która była świadkiem nieszczęśliwego wypadku statku powietrznego jest obowiązana niezwłocznie zawiadomić: | Jednostki ochrony przeciwpożarowej, mogące udzielić pomocy. | Prezesa ULC. | Ministra właściwego do spraw transportu. | Właściwą delegaturę ULC. |
| 245 | PL010-0319 | Osoba która była świadkiem przymusowego lądowania statku powietrznego jest obowiązana niezwłocznie zawiadomić: | Najbliższy organ Policji lub administracji publicznej. | Prezesa ULC. | Ministra właściwego do spraw transportu. | Właściwą delegaturę ULC. |
| 246 | PL010-0320 | Osoba która była świadkiem przymusowego | Służby bezpieczeństwa i porządku publicznego, mogące udzielić pomocy. | Prezesa ULC. | Ministra właściwego do spraw transportu. | Właściwą delegaturę ULC. |

| | | | | | | |
|-----|------------|--|---|--------------|--|--------------------------|
| | | lądownia statku powietrznego jest obowiązana niezwłocznie zawiadomić: | | | | |
| 247 | PL010-0322 | Osoba która odnalazła porzucony statek powietrzny lub jego szczątki jest obowiązana niezwłocznie zawiadomić: | Najbliższy organ Straży Miejskiej. | Prezesa ULC. | Firmę ubezpieczeniową. | Ministra Transportu. |
| 248 | PL010-0323 | Osoba która odnalazła porzucony statek powietrzny lub jego szczątki jest obowiązana niezwłocznie zawiadomić: | Najbliższy organ Policji lub administracji publicznej. | Prezesa ULC. | Ministra właściwego do spraw transportu. | Właściwą delegaturę ULC. |
| 249 | PL010-0324 | Osoba która odnalazła porzucony statek powietrzny lub jego szczątki jest obowiązana niezwłocznie zawiadomić: | Służby bezpieczeństwa i porządku publicznego, mogące udzielić pomocy. | Prezesa ULC. | Ministra właściwego do spraw transportu. | Właściwą delegaturę ULC. |
| 250 | PL010-0325 | Osoba która odnalazła porzucony statek powietrzny lub jego | Jednostki ochrony przeciwpożarowej, mogące udzielić pomocy. | Prezesa ULC. | Ministra właściwego do spraw transportu. | Właściwą delegaturę ULC. |

| | | | | | | |
|-----|------------|---|---|---|---|--|
| | | <p>szczątki jest obowiązana niezwłocznie zawiadomić:</p> | | | | |
| 251 | PL010-0327 | <p>Przy kim działa stała, niezależna Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych prowadząca badania wypadków i incydentów lotniczych?</p> | <p>Przy ministrze właściwym do spraw transportu.</p> | <p>Przy Prezesie Urzędu Lotnictwa Cywilnego.</p> | <p>Przy Radzie Ministrów.</p> | <p>Przy Prezydencie RP.</p> |
| 252 | PL010-0329 | <p>W czasie lotów zabrania się dokonywania zrzutów ze statku powietrznego w celu:</p> | <p>Ochrony granic.</p> | <p>Poszukiwań i ratownictwa.</p> | <p>Sportu i obsługi imprez masowych.</p> | <p>Reklamy.</p> |
| 253 | PL010-0330 | <p>W czasie lotów zabrania się dokonywania zrzutów ze statku powietrznego w celu:</p> | <p>Ochrony granic.</p> | <p>Gospodarki rolnej i leśnej.</p> | <p>Doświadczeń i szkoleń.</p> | <p>Służby zdrowia.</p> |
| 254 | PL010-0337 | <p>W przypadku negatywnego wyniku sprawdzenia wiadomości lub umiejętności lotniczych dokonywanych w</p> | <p>Prezes ULC zawiesza ważność uprawnienia przez dokonanie odpowiedniego wpisu do licencji.</p> | <p>Prezes ULC zabiera licencję w której jest wpisane uprawnienie.</p> | <p>Prezes ULC dokonuje wykreślenie członka personelu lotniczego z rejestru członków personelu lotniczego.</p> | <p>Minister właściwy do spraw transportu zawiesza ważność uprawnienia przez dokonanie odpowiedniego wpisu do licencji.</p> |

| | | | | | | |
|-----|------------|--|--|--|--|---|
| | | celu przedłużenia uprawnień lotniczych: | | | | |
| 255 | PL010-0338 | W przypadku negatywnego wyniku sprawdzenia wiadomości lub umiejętności lotniczych dokonywanych w celu przedłużenia uprawnień lotniczych: | W protokole sprawdzenia wiadomości i umiejętności lotniczych wskazuje się zakres dodatkowego szkolenia niezbędnego do przywrócenia uprawnienia. | Prezes ULC zabiera licencję w której jest wpisane uprawnienie. | Prezes ULC dokonuje wykreślenie członka personelu lotniczego z rejestru członków personelu lotniczego. | Minister właściwy do spraw transportu zawiesza ważność uprawnienia przez dokonanie odpowiedniego wpisu do licencji. |
| 256 | PL010-0339 | W przypadku negatywnego wyniku sprawdzenia wiadomości lub umiejętności lotniczych dokonywanych w celu wznowienia uprawnień lotniczych: | Prezes ULC zawiesza ważność uprawnienia przez dokonanie odpowiedniego wpisu do licencji. | Prezes ULC zabiera licencję w której jest wpisane uprawnienie. | Prezes ULC dokonuje wykreślenie członka personelu lotniczego z rejestru członków personelu lotniczego. | Minister właściwy do spraw transportu zawiesza ważność uprawnienia przez dokonanie odpowiedniego wpisu do licencji. |
| 257 | PL010-0345 | W przypadku utraty ważności poprzedniej licencji nową wydaje się po załączeniu do wniosku: | Dokumentów potwierdzających spełnienie wymagań dotyczących sprawności psychicznej i fizycznej; dokumentów potwierdzających spełnienie odpowiednich | Tylko dokumentów potwierdzających spełnienie wymagań dotyczących sprawności psychicznej i fizycznej. | Tylko dokumentów potwierdzających spełnienie odpowiednich wymagań dotyczących praktyki lotniczej. | Tylko dokumentów potwierdzających spełnienie odpowiednich wymagań dotyczących szkolenia lotniczego |

| | | | | | | |
|-----|------------|--|---|------|--|---|
| | | | wymagań dotyczących praktyki lotniczej; oraz dokumentów potwierdzających spełnienie odpowiednich wymagań dotyczących szkolenia lotniczego teoretycznego i praktycznego. | | | teoretycznego i praktycznego. |
| 258 | PL010-0346 | Czy odpowiedzialność za szkody spowodowane ruchem statków powietrznych powstaje, jeżeli szkoda wynikła z samego faktu przelotu statku powietrznego? | Nie, jeżeli przelot statku powietrznego odbywał się zgodnie z przepisami. | Tak. | Nie, nawet jeżeli przelot statku powietrznego odbywał się niezgodnie z przepisami. | Tak, w zależności od typu statku powietrznego. |
| 259 | PL010-0347 | Czy pracownikom Urzędu Lotnictwa Cywilnego, przysługuje prawo zabezpieczenia statku powietrznego używanego przez osoby nieuprawnione w celu niedopuszczenia do | Tak, ale tylko po okazaniu legitymacji służbowej. | Nie. | Tak, ale tylko za potwierdzoną zgodą Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. | Tak, ale tylko na terenie międzynarodowych portów lotniczych. |

| | | dalszego jego użytkowania? | | | | |
|-----|------------|--|--|---|---|----------------------------|
| 260 | PL010-0348 | Każdy statek powietrzny, pojazd lub osoby znajdujące się na polu manewrowym i w pobliżu tego pola lub też ruch odbywający się w pobliżu lotniska, które mogą stanowić niebezpieczeństwo dla zainteresowanych statków powietrznych, to: | Lokalny ruch zasadniczy. | Lotniczy ruch zasadniczy. | Lotniskowy ruch zasadniczy. | Lotniskowy ruch kolizyjny. |
| 261 | PL010-0349 | KTóre loty międzynarodowe nie wymagają uzyskania zezwolenia? | Międzynarodowe loty niehandlowe polskich cywilnych statków powietrznych. | Międzynarodowe loty handlowe obcych przewoźników z lądowaniem handlowym na terytorium RP. | Międzynarodowe nieregularne niehandlowe statków powietrznych państw, które nie są stronami Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym. | Loty szkoleniowe. |
| 262 | PL010-0350 | Lot VFR na i powyżej FL 100 w przestrzeni powietrznej klasy C może być wykonany, jeżeli widzialność w locie | 8 km. | 1500 m. | 5 km. | 10 km. |

| | | jest nie mniejsza niż: | | | | |
|-----|------------|---|-------|-------|--------|--------------------|
| 263 | PL010-0351 | Meldunek „Na krótskiej prostej” jest podawany, gdy statek pow. znajdujący się w kręgu nadlotniskowym wykonuje zakręt do podejścia końcowego w odległości od punktu przyziemienia mniejszej niż: | 4 NM. | 4 km. | 15 km. | 8 NM. |
| 264 | PL010-0352 | Nie mając przydzielonego indywidualnego kodu SSR, wlatując w locie IFR w przestrzeń powietrzną, gdzie na potrzeby służby ruchu lotniczego wykorzystywany jest radar wtórny, dowódca statku powietrznego wyposażonego w transponder powinien włączyć | 2000. | 7000. | 7600. | Każdy dowolny kod. |

| | | | | | | |
|-----|------------|---|---|--|---|--|
| | | go w modzie A na kod: | | | | |
| 265 | PL010-0353 | Przy wykonywaniu lotów międzynarodowych statek powietrzny jest obowiązany przestrzegać? | Przepisów ruchu lotniczego właściwych dla obszaru, w którym ruch się odbywa; poleceń otrzymanych od państwowego statku powietrznego państwa nad, którego terytorium lot się odbywa, nakazujących lądowania na wskazanym lotnisku lub inne postępowanie załogi; oraz poleceń organów państwa, nad którego terytorium lot się odbywa. | Tylko przepisów ruchu lotniczego właściwych dla obszaru, w którym ruch się odbywa. | Tylko poleceń otrzymanych od państwowego statku powietrznego państwa nad, którego terytorium lot się odbywa, nakazujących lądowania na wskazanym lotnisku lub inne postępowanie załogi. | Tylko poleceń organów państwa, nad którego terytorium lot się odbywa. |
| 266 | PL010-0354 | Służba informacji powietrznej w przestrzeni klasy F: | Nie ma obowiązku zapewniania separacji między statkami powietrznymi. | Ma obowiązek zapewnić separacje między statkami powietrznymi wykonującymi loty IFR i loty VFR. | Ma obowiązek zapewnić separacje między statkami powietrznymi wykonującymi loty VFR – spec i loty IFR. | Ma obowiązek zapewnić separacje między statkami powietrznymi wykonującymi loty IFR i loty IFR. |
| 267 | PL010-0355 | Teren, nad którym jest wykonywany lot VFR, wznosi się do wysokości 300m AMSL (elewacja terenu). Lot ten na wys. 1350 m AMSL może być wykonany, jeżeli | Nie mniejsza niż 1500 m. | Nie mniejsza niż 3 km. | Nie mniejsza niż 5 km. | Nieokreślona - z dala od chmur. |

| | | | | | | |
|-----|------------|---|--------------------------------|---------------------------|--|---|
| | | odległość pozioma od chmur jest: | | | | |
| 268 | PL010-0356 | Z wyjątkiem przypadków gdy jest to konieczne do startu lub lądowania oraz z wyjątkiem statków powietrznych lotnictwa państwowego, lot VFR poza gęstą zabudową miast lub osiedli lub poza zgromadzeniem osób na otwartym powietrzu nie powinien być wykonywany na wysokości mniejszej niż: | 150 m AGL. | 100 m AGL. | 300 m AGL. | 600 m AGL. |
| 269 | PL010-0358 | AFIL to: | Plan lotu złożony z powietrza. | Rodzaj ograniczenia ATFM. | Procedura składania powtarzanego planu lotu. | Skrót oznaczający ""aerodrome flight information facility location"". |
| 270 | PL010-0359 | Bieżący plan lotu, czyli plan lotu wraz z ewentualnymi zmianami wynikającymi z kolejnych zezwoleń to: | CPL - Current flight plan. | FPL - Filled flight plan. | AFIL - Flight plan filled in the air. | SPL – Supplementary Flight Plan. |

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

| | | lotniczego podlega certyfikacji? | | | ośrodek chce wykonywać szkolenia na statkach powietrznych o masie powyżej 5700 kg. | ośrodek chce wykonywać szkolenia na śmigłowcach. |
|-----|------------|--|------|--------------------------------|--|--|
| 276 | PL010-0365 | Czy lotnisko, z którego nastąpi odlot może być również lotniskiem zapasowym? | Tak. | Nie. | Tak, jeśli są na nim warunki meteorologiczne wystarczające do startu. | Tak, jeśli są na nim warunki VMC. |
| 277 | PL010-0367 | Czy obcy statek powietrzny i jego załoga przebywający na terytorium RP mogą zostać poddane inspekcji, a ich dokumenty sprawdzone przez polskie organy administracji lotniczej? | Tak. | Nie. | Tak, ale tylko jeżeli użytkownik statku powietrznego wyrazi na to zgodę. | Tak, ale tylko jeżeli właściciel statku powietrznego wyrazi na to zgodę. |
| 278 | PL010-0368 | Czy organizacja szkoleniowa może dopuścić do szkolenia teoretycznego kandydata, który nie posiada wieku określonego w ustawie dla danej licencji? | Tak. | Nie, nie ma takiej możliwości. | Tak, jest to dopuszczalne za zgodą Prezesa ULC. | Jest, to dopuszczalne za zgodą kierownictwa szkoły do której uczęszcza kandydat. |

| | | | | | | |
|-----|------------|--|------|---|---|---|
| 279 | PL010-0369 | Czy organizacja szkoleniowa może prowadzić szkolenie po tym jak minął okres ważności jej certyfikatu? | Nie. | Tak, ale musi otrzymać zgodę Prezesa ULC. | Tak, ale musi otrzymać zgodę Ministra właściwego do spraw transportu. | Tak, ale jeżeli od utraty ważności certyfikatu nie minął okres dłuższy niż 14 dni. |
| 280 | PL010-0370 | Czy organizacja szkoleniowa może prowadzić szkolenie w zakresie nie objętym certyfikatem? | Nie. | Tak, ale musi otrzymać zgodę Prezesa ULC. | Tak, ale musi otrzymać zgodę Ministra właściwego do spraw transportu. | Tak, ale jeżeli uzyska certyfikat w ciągu 14 dni od chwili rozpoczęcia takiego szkolenia. |
| 281 | PL010-0371 | Czy ośrodek szkolenia lotniczego może dopuścić do szkolenia teoretycznego kandydata, który nie posiada wykształcenia określonego w ustawie dla danej licencji? | Tak. | Nie, nie ma takiej możliwości. | Tak, jest to dopuszczalne za zgodą Prezesa ULC. | Jest, to dopuszczalne za zgodą kierownictwa szkoły do której uczęszcza kandydat. |
| 282 | PL010-0372 | Czy CTO może prowadzić szkolenie po tym, jak minął okres ważności jego certyfikatu? | Nie. | Tak, ale musi otrzymać zgodę Prezesa ULC. | Tak, ale musi otrzymać zgodę Ministra właściwego do spraw transportu. | Tak, ale jeżeli od utraty ważności certyfikatu nie minął okres dłuższy niż 14 dni. |

| | | | | | | |
|-----|------------|--|--|---|--|---|
| 283 | PL010-0373 | Czy CTO może prowadzić szkolenie w zakresie nie objętym certyfikatem? | Nie. | Tak, ale musi otrzymać zgodę Prezesa ULC. | Tak, ale musi otrzymać zgodę Ministra właściwego do spraw transportu. | Tak, ale jeżeli uzyska certyfikat w ciągu 14 dni od chwili rozpoczęcia takiego szkolenia. |
| 284 | PL010-0374 | Czy pilot samolotowy turystyczny może posiadać uprawnienie do lotów wg wskazań przyrządów? | Tak, pod warunkiem posiadania orzeczenia lotniczo-lekarskiego klasy I, lub rozszerzonego klasy II. | Nie, nie ma takiej możliwości. | Tak. | Tak, pod warunkiem posiadania orzeczenia lotniczo-lekarskiego klasy III. |
| 285 | PL010-0375 | Czy pilot samolotowy turystyczny może posiadać uprawnienie do lotów wg wskazań przyrządów? | Tak, pod warunkiem posiadania orzeczenia lotniczo-lekarskiego klasy II ze stwierdzeniem braku przeciwwskazań do wykonywania lotów IFR. | Nie, nie ma takiej możliwości. | Tak. | Tak, pod warunkiem posiadania orzeczenia lotniczo-lekarskiego klasy III. |
| 286 | PL010-0376 | Czy pracownikom Urzędu Lotnictwa Cywilnego, przysługuje prawo dostępu do materiałów, dokumentów oraz innych danych niezbędnych do przeprowadzenia kontroli, a także sporządzania ich kopii ? | Tak, ale tylko po okazaniu legitymacji służbowej. | Nie. | Tak, ale tylko za potwierdzoną zgodą Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. | Tak, ale bez prawa sporządzania kopii tych dokumentów. |

| | | | | | | |
|-----|------------|--|---|------|--|---|
| 287 | PL010-0377 | Czy pracownikom Urzędu Lotnictwa Cywilnego, przysługuje prawo przeprowadzania oględzin statku powietrznego wykorzystywanego do działalności lotniczej? | Tak, ale tylko po okazaniu legitymacji służbowej. | Nie. | Tak, ale tylko za potwierdzoną zgodą Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. | Tak, ale tylko na terenie międzynarodowych portów lotniczych. |
| 288 | PL010-0378 | Czy pracownikom Urzędu Lotnictwa Cywilnego, przysługuje prawo wykonywania czynności kontrolno-pomiarowych badań statków powietrznych wykorzystywanych do prowadzenia działalności lotniczej? | Tak, ale tylko po okazaniu legitymacji służbowej. | Nie. | Tak, ale tylko za potwierdzoną zgodą Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. | Tak, ale tylko na terenie międzynarodowych portów lotniczych. |
| 289 | PL010-0379 | Czy pracownikom Urzędu Lotnictwa Cywilnego, przysługuje prawo zabezpieczenia statku powietrznego znajdującego się w nieodpowiednim | Tak, ale tylko po okazaniu legitymacji służbowej. | Nie. | Tak, ale tylko za potwierdzoną zgodą Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. | Tak, ale tylko na terenie międzynarodowych portów lotniczych. |

| | | | | | | |
|-----|------------|--|---|---|--|---|
| | | stanie technicznym w celu niedopuszczenia do dalszego jego używania? | | | | |
| 290 | PL010-0380 | Czy pracownikom Urzędu Lotnictwa Cywilnego, przysługuje prawo zabezpieczenia statku powietrznego znajdującego się w nieodpowiednim stanie technicznym w przypadku naruszenia zasad jego użytkowania? | Tak, ale tylko po okazaniu legitymacji służbowej. | Nie. | Tak, ale tylko za potwierdzoną zgodą Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. | Tak, ale tylko na terenie międzynarodowych portów lotniczych. |
| 291 | PL010-0381 | Czy usługi państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym są świadczone odpłatnie? | Tak. | Nie. | Tak, ale tylko w stosunku do podmiotów zagranicznych. | Nie, ale tylko w stosunku do podmiotów polskich. |
| 292 | PL010-0382 | Na jakiej podstawie działa instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej (ANSP)? | Na podstawie certyfikatu wydanego przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. | Na podstawie certyfikatu wydanego przez EASA. | Na podstawie licencji EASA. | Na podstawie licencji EUROCONTROL. |
| 293 | PL010-0383 | Czym się charakteryzuje szkolenie | Nauczaniem umiejętności praktycznych – dla pilotów wszystkich specjalności. | Nauczaniem wiedzy lotniczej – dla wszystkich | Nauczaniem naziemnym | Odbiciem nadzorowanej praktyki lotniczej. |

| | | | | | | |
|-----|------------|---|--|---|---|--|
| | | praktyczne na ziemi i w locie? | | specjalności członków personelu lotniczego. | kontrolerów ruchu lotniczego. | |
| 294 | PL010-0384 | Czym się charakteryzuje teoretyczne szkolenie lotnicze? | Nauczaniem wiedzy lotniczej – dla wszystkich specjalności członków personelu lotniczego. | Nauczaniem umiejętności praktycznych – dla pilotów wszystkich specjalności. | Nauczaniem umiejętności praktycznych – dla mechaników pokładowych. | Nauczaniem naziemnym kontrolerów ruchu lotniczego. |
| 295 | PL010-0385 | Dla jakich specjalności personelu lotniczego są wymagane licencje? | Mechanik lotniczy obsługi technicznej. | Skoczek spadochronowy. | Skoczek spadochronowy zawodowy. | Pilot lotni. |
| 296 | PL010-0386 | Dla jakich specjalności personelu lotniczego są wymagane licencje? | Pilot lekkich statków powietrznych. | Pilot paralotni. | Informator lotniskowej służby informacji powietrznej. | Informator służby informacji powietrznej. |
| 297 | PL010-0389 | Do lotniska dolatuje statek powietrzny bez łączności. Pilot dostrzegł nadaną z miejsca kierowania lotami w jego kierunku serię błysków białych. Oznacza to, że: | Należy lądować na tym lotnisku i kołować do płyty postojowej. | Zezwala się lądować. | Należy dać pierwszeństwo drogi innym statkom powietrznym i kontynuować okrążenie. | Lotnisko nie jest bezpieczne, nie lądować. |
| 298 | PL010-0390 | Do lotniska dolatuje statek powietrzny bez | Należy dać pierwszeństwo drogi innym statkom | Lotnisko nie jest bezpieczne, nie lądować. | Zezwala się lądować. | Należy lądować na tym lotnisku i |

| | | | | | | |
|-----|------------|---|---|--|--|--|
| | | łączności. Pilot dostrzegł nadany z miejsca kierowania lotami w jego kierunku ciągły sygnał czerwony. Oznacza to, że: | powietrznym i kontynuować okrążenie. | | | kołować do płyty postojowej. |
| 299 | PL010-0391 | Dowódca samolotu lecącego z lotniska „AAAA” do lotniska „BBBB”, lotnisko zapasowe „CCCC”, zgłosił, że ma na pokładzie chorego pasażera wymagającego natychmiastowej pomocy lekarskiej. Otrzymał zezwolenie na zniżanie i lądowanie na lotnisku „DDDD”. W tej sytuacji wykona lądowanie: | Przymusowe. | Techniczne. | Awaryjne. | Zwykłe. |
| 300 | PL010-0392 | Dowódca statku powietrznego ma prawo decydować o: | Zastosowaniu niezbędnych środków, łącznie ze środkami przymusu w stosunku do osób nie wykonujących jego poleceń oraz w stosunku do osób zagrażających bezpieczeństwu lotu lub | Tylko o zastosowaniu niezbędnych środków, łącznie ze środkami przymusu w stosunku do osób nie wykonujących jego poleceń. | Tylko o zastosowani niezbędnych środków, łącznie ze środkami przymusu w stosunku do osób zagrażających bezpieczeństwu lotu lub porządkowi na | Tylko o zatrzymaniu osoby podejrzanej o popełnienie przestępstwa na statku powietrznym do czasu przekazania jej właściwym organom. |

| | | | | | | |
|-----|------------|---|---|--|--|--|
| | | | porządkowi na pokładzie statku powietrznego, a także zatrzymaniu osoby podejrzanej o popełnienie przestępstwa na statku powietrznym do czasu przekazania jej właściwym organom. | | pokładzie statku powietrznego. | |
| 301 | PL010-0393 | Dowódca statku powietrznego ma prawo decydować o: | Zatrzymaniu osoby zagrażającej porządkowi na pokładzie statku powietrznego do czasu przekazania jej właściwym organom; zatrzymaniu osoby zagrażającej bezpieczeństwu lotu do czasu przekazania jej właściwym organom; oraz zastosowaniu niezbędnych środków, łącznie ze środkami przymusu w stosunku do osób nie wykonujących jego poleceń. | Zatrzymaniu osoby zagrażającej porządkowi na pokładzie statku powietrznego do czasu przekazania jej właściwym organom. | Zatrzymaniu osoby zagrażającej bezpieczeństwu lotu do czasu przekazania jej właściwym organom. | Zastosowaniu niezbędnych środków, łącznie ze środkami przymusu w stosunku do osób nie wykonujących jego poleceń. |
| 302 | PL010-0394 | Dowódca uprowadzanego statku powietrznego, jeżeli nie ma innej możliwości powiadomienia służby ruchu lotniczego o | Zmienić wysokość lotu o 500 ft (1000 ft powyżej FL 410). | Wykonywać skręty o 360 stopni w regularnych odstępach czasu. | Zmienić wysokość lotu o 1000 ft (2000 ft powyżej FL 410). | Wykonywać regularne skręty o 180 stopni w lewo i prawo co 3 minuty. |

| | | | | | | |
|-----|------------|--|-----------|-----------|----------|-----------|
| | | wymuszonej zmianie trasy lotu, powinien: | | | | |
| 303 | PL010-0395 | Gdy dowódca statku powietrznego wykonując lot kontrolowany przewiduje, że czas przelotu nad następnym obowiązkowym punktem meldowania lub nad granicą rejonu informacji powietrznej, albo nad lotniskiem docelowym, w zależności od tego, który z powyższych punktów będzie pierwszy, różni się od czasu, który został podany służbom ruchu lotniczego, to powinien podać niezwłocznie zainteresowanemu organowi służb ruchu lotniczego poprawiony | 3 minuty. | 1 minuta. | 5 minut. | 10 minut. |

| | | przewidywany czas, jeżeli różnica jest większa niż: | | | | |
|-----|------------|--|---|---|---|---|
| 304 | PL010-0397 | Gdy dowódca statku powietrznego wykonując lot kontrolowany VFR odstąpi nieumyślnie od bieżącego planu lotu, to w przypadku odchylenia od nakazanej linii drogi powinien: | Natychmiast zmienić kurs, aby możliwie jak najpřdzej wejść ponownie na tę linie drogi. | Kontynuować przez siedem minut lot na aktualnej linii drogi a następnie zmienić kurs, aby wejść ponownie na nakazaną linię drogi. | Kontynuować przez trzy minuty lot na aktualnej linii drogi a następnie zmienić kurs, aby wejść ponownie na nakazaną linię drogi. | Kontynuować przez siedem minut lot na aktualnej linii drogi a następnie poprosić właściwy organ służby kontroli ruchu lotniczego o zezwolenie na zmianę trasy lotu. |
| 305 | PL010-0398 | Gdy dowódca statku powietrznego wykonując lot kontrolowany VFR przewiduje, że czas przelotu nad kolejnym obowiązkowym punktem meldowania lub nad granicą rejonu informacji powietrznej, albo nad lotniskiem docelowym, w zależności od tego, | Podać niezwłocznie zainteresowanemu organowi służb ruchu lotniczego poprawiony przewidywany czas. | Dostosować prędkość tak, aby czasy przelotu były zgodne z podanymi w planie lotu. | Kontynuować przez trzy minuty lot z aktualną prędkością a następnie poprosić właściwy organ służby kontroli ruchu lotniczego o zezwolenie na zmianę trasy lotu tak, aby przejść znaczące punkty nawigacyjne w granicach tolerancji czasu. | Kontynuować lot do najbliższego punktu meldowania, a po jego przejściu podać właściwemu organowi służb ruchu lotniczego rzeczywisty czas przejścia tego punktu. |

| | | | | | | |
|-----|------------|---|--|---|---|---|
| | | który z powyższych punktów będzie pierwszy, różni się o więcej niż trzy minuty od czasu, który został podany służbom ruchu lotniczego, powinien: | | | | |
| 306 | PL010-0399 | Gdy dowódca statku powietrznego wykonując lot kontrolowany VFR stwierdzi, że przeciętna rzeczywista prędkość powietrzna na poziomie przelotu miedzy punktami meldowania różni się lub przewiduje, że będzie różnić się w granicach plus lub minus 5% od rzeczywistej prędkości powietrznej podanej w planie lotu, powinien: | Zawiadomić o tym właściwy organ służb kontroli ruchu lotniczego. | Kontynuować przez siedem minut lot na z aktualną prędkością a następnie dostosować prędkość do rzeczywistej prędkości powietrznej podanej w zgłoszonym planie lotu. | Kontynuować przez trzy minuty lot z aktualną prędkością a następnie dostosować prędkość do rzeczywistej prędkości powietrznej podanej w zgłoszonym planie lotu. | Poprosić właściwy organ służb ruchu lotniczego o zezwolenie na zmianę poziomu lotu na taki, który pozwoli dostosować prędkość do rzeczywistej prędkości powietrznej podanej w zgłoszonym planie lotu. |

| | | | | | | |
|-----|------------|--|---|--|---|---|
| 307 | PL010-0400 | Gdzie może być prowadzone szkolenie kandydatów do uzyskania licencji i uprawnień lotniczych wpisywanych do licencji? | W ośrodkach/organizacjach szkolenia lotniczego (CTO). | W każdej organizacji, która zgłosi taką chęć do Prezesa ULC. | W szkołach lotniczych. | W Urzędzie Lotnictwa Cywilnego. |
| 308 | PL010-0401 | Gdzie może być prowadzone szkolenie kandydatów do uzyskania licencji kontrolera ruchu lotniczego? | W ośrodkach/organizacjach szkolenia lotniczego personelu służb ruchu lotniczego (CAPTO). | W każdej organizacji, która zgłosi taką chęć do Prezesa ULC. | W szkołach lotniczych. | W Urzędzie Lotnictwa Cywilnego. |
| 309 | PL010-0402 | Granica ważności zezwolenia kontroli ruchu lotniczego to: | Punkt, do którego ważne jest zezwolenie organu służby kontroli ruchu lotniczego, udzielone dowódcy statku powietrznego określony przez podanie nazwy odpowiedniego punktu meldowania lub lotniska albo granicy przestrzeni powietrznej kontrolowanej. | Punkt, do którego ważne jest zezwolenie organu służby kontroli ruchu lotniczego, udzielone dowódcy statku powietrznego określony przez podanie nazwy i częstotliwości kolejnego organu ruchu lotniczego, który wyda dalsze zezwolenie. | Punkt, do którego ważne jest zezwolenie organu służby kontroli ruchu lotniczego powietrznego określony przez udzielone dowódcy statku podanie pośredniego poziomu lotu innego niż poziom lotu na trasę zawarty w bieżącym planie lotu dla danego statku powietrznego. | Określony czas, w którym statek powietrzny powinien rozpocząć lot, aby osiągnąć lotnisko docelowe w przewidywanym czasie. |

| | | | | | | |
|-----|------------|--|---|---|---|---|
| 310 | PL010-0403 | Aby korzystać z uprawnień wynikających z licencji PPL na samoloty w warunkach VFR w nocy, kandydat musi mieć ukończone szkolenie, które musi obejmować: | Co najmniej 3 godziny szkolenia w locie z instruktorem. | Co najmniej 2 godziny szkolenia w locie z instruktorem. | Co najmniej 4 godziny szkolenia w locie z instruktorem. | Co najmniej 5 godziny szkolenia w locie z instruktorem. |
| 311 | PL010-0404 | Aby korzystać z uprawnień wynikających z licencji PPL na samoloty w warunkach VFR w nocy, kandydat musi mieć ukończone szkolenie, które musi obejmować co najmniej jeden lot nawigacyjny z instruktorem: | Na odległość co najmniej 50 km . | Na odległość co najmniej 30 km . | Na odległość co najmniej 35 km . | Na odległość co najmniej 25 km . |
| 312 | PL010-0405 | Ile godzin lotu powinno zawierać szkolenie pilota samolotowego turystycznego do lotów nocnych VFR? | 5 godzin lotu w nocy. | 7 godzin lotu w nocy. | 15 godzin lotu w nocy. | Jest to uzależnione od programu szkolenia. |

| | | | | | | |
|-----|------------|---|-------------------|-------------------|-------------------|--|
| 313 | PL010-0406 | Ile samodzielnich startów i lądowań z pełnym zatrzymaniem musi wykonać pilot samolotowy turystyczny, w szkoleniu do uprawnienia do lotów nocnych VFR? | Co najmniej 5. | Co najmniej 3. | Co najmniej 7. | Określa to program szkolenia lotniczego. |
| 314 | PL010-0407 | Ile ukończonych lat musi mieć kandydat ubiegający się o wydanie licencji pilota samolotowego turystycznego? | Ukończone 17 lat. | Ukończone 15 lat. | Ukończone 21 lat. | Ukończone 18 lat. |
| 315 | PL010-0408 | Ile ukończonych lat musi mieć kandydat ubiegający się o wydanie licencji pilota turystycznego bez względu na kategorię statku powietrznego, którego dotyczy licencja? | Ukończone 17 lat. | Ukończone 15 lat. | Ukończone 21 lat. | Ukończone 18 lat. |

| | | | | | | |
|-----|------------|--|---|---|---|---|
| 316 | PL010-0409 | Indywidualny, dyskretny kod SSR transpondera to: | Kod, którego dwie ostatnie cyfry nie są zerami. | Kod dla statku powietrznego otrzymany podczas przekazywania meldunku pozycyjnego. | Każda czterocyfrowa kombinacja cyfr od 0 - 7. | Każda czterocyfrowa kombinacja cyfr od 0 - 9. |
| 317 | PL010-0410 | Informator lotniskowej służby informacji powietrznej jest zobowiązany do zapewniania służby: | Informacji powietrznej. | Informacji lotniczej. | Kontroli ruchu lotniczego. | Kontroli ruchu lotniskowego. |
| 318 | PL010-0411 | Jak długo od czasu EOBT jest ważny plan lotu? | 30 min. | 60 min. | Do końca doby. | 24 godz. |
| 319 | PL010-0412 | Jaki dokument oprócz licencji, powinien posiadać członek personelu lotniczego podczas wykonywania czynności lotniczych, do których uprawnienia licencja? | Orzeczenie lotniczo-lekarskie oraz dokument tożsamości ze zdjęciem. | Tylko orzeczenie lotniczo-lekarskie. | Tylko dokument tożsamości ze zdjęciem. | Opłatę lotniczą. |
| 320 | PL010-0413 | Jakie informacje wprowadzane są do AIP systemem AIRAC? | Operacyjnie ważne. | Wszystkie, które zostały dostarczone do AIS najpóźniej 70 dni przed datą wejścia w życie. | Tylko dotyczące rozdziału Tomu I-go. | Tylko dotyczące tomu II-go. |
| 321 | PL010-0414 | Jakie jednostki prędkości oznaczane są w | Węzły. | Kilometry na godzinę. | Liczba Macha. | Metry na sekundę. |

| | | planie lotu literą ""N""? | | | | |
|-----|------------|--|--|-----------------------------------|---|--|
| 322 | PL010-0416 | Jakie uprawnienia lotnicze mogą być wpisywane do licencji pilota samolotowego turystycznego? | Dotyczące samolotów jednosilnikowych tłokowych lądowych. | Dotyczące wykonywania lotów AGRO. | Dotyczące wykonywania lotów gaśniczych. | Dotyczące wykonywania lotów chmurowych . |
| 323 | PL010-0417 | Jakie uprawnienia lotnicze mogą być wpisywane do licencji pilota samolotowego turystycznego? | Dotyczące samolotów jednosilnikowych tłokowych wodnych. | Dotyczące wykonywania lotów AGRO. | Dotyczące wykonywania lotów gaśniczych. | Dotyczące wykonywania lotów chmurowych . |
| 324 | PL010-0418 | Jakie uprawnienia lotnicze mogą być wpisywane do licencji pilota samolotowego turystycznego? | Dotyczące samolotów wielosilnikowych tłokowych lądowych. | Dotyczące wykonywania lotów AGRO. | Dotyczące wykonywania lotów gaśniczych. | Dotyczące wykonywania lotów chmurowych . |
| 325 | PL010-0419 | Jakie uprawnienia lotnicze mogą być wpisywane do licencji pilota samolotowego turystycznego? | Dotyczące samolotów wielosilnikowych tłokowych wodnych. | Dotyczące wykonywania lotów AGRO. | Dotyczące wykonywania lotów gaśniczych. | Dotyczące wykonywania lotów chmurowych . |
| 326 | PL010-0420 | Jakie uprawnienia lotnicze mogą być wpisywane do licencji pilota samolotowego turystycznego? | Dotyczące każdej klasy samolotów. | Dotyczące wykonywania lotów AGRO. | Dotyczące wykonywania lotów gaśniczych. | Dotyczące wykonywania lotów chmurowych . |

| | | | | | | |
|-----|------------|--|---|---|---|--|
| 327 | PL010-0421 | Jakie uprawnienia lotnicze mogą być wpisywane do licencji pilota samolotowego turystycznego? | Dotyczące holowania szybowców i holowania banerów. | Dotyczące wykonywania lotów AGRO. | Dotyczące wykonywania lotów gaśniczych. | Dotyczące wykonywania lotów chmurowych . |
| 328 | PL010-0422 | Jakie uprawnienia lotnicze mogą być wpisywane do licencji pilota samolotowego turystycznego? | Na każdy typ samolotu, które może być ograniczone do wykonywania czynności drugiego pilota, jeżeli uprawnienie to dotyczy samolotu z załogą wieloosobową. | Dotyczące wykonywania lotów AGRO. | Dotyczące wykonywania lotów gaśniczych. | Dotyczące wykonywania lotów chmurowych . |
| 329 | PL010-0423 | Jakie uprawnienia lotnicze mogą być wpisywane do licencji pilota samolotowego turystycznego? | Do lotów nocnych VFR. | Dotyczące wykonywania lotów AGRO. | Dotyczące wykonywania lotów gaśniczych. | Dotyczące wykonywania lotów chmurowych . |
| 330 | PL010-0424 | Jakie uprawnienia lotnicze mogą być wpisywane do licencji pilota samolotowego turystycznego? | Dotyczące lotów wg wskazań przyrządów. | Dotyczące wykonywania lotów AGRO. | Dotyczące wykonywania lotów gaśniczych. | Dotyczące wykonywania lotów chmurowych . |
| 331 | PL010-0425 | Jakie ma uprawnienia posiadacz licencji pilota samolotowego turystycznego? | Jest uprawniony do wykonywania bez wynagrodzenia czynności dowódcy i drugiego pilota każdego samolotu używanego w celach niezarobkowych. | Jest uprawniony do wykonywania za wynagrodzeniem czynności dowódcy i drugiego pilota każdego samolotu | Jest uprawniony do wykonywania bez wynagrodzenia czynności dowódcy i drugiego pilota każdego samolotu | Jest uprawniony do zabrania lub pozostawienia pasażerów, bagażu lub poczty (przewożonych odpłatnie). |

| | | | | używanego nieodpłatnie. | używanego odpłatnie. | |
|-----|------------|--|--|----------------------------|------------------------------------|--|
| 332 | PL010-0426 | Osoba ubiegająca się o licencję pilota w załodze wieloosobowej musi mieć ukończone: | 18 lat. | 17 lat. | 16 lat. | 19 lat. |
| 333 | PL010-0427 | Osoba ubiegająca się o uprawnienie instruktora musi mieć ukończone co najmniej: | 18 lat. | 17 lat. | 16 lat. | 19 lat. |
| 334 | PL010-0428 | Jakim przepisom podlega odpowiedzialność za szkody spowodowane ruchem statków powietrznych? | Przepisom prawa cywilnego o odpowiedzialności przy posługiwaniu się mechanicznymi środkami komunikacji poruszanymi za pomocą sił przyrody. | Przepisom prawa karnego. | Przepisom prawa administracyjnego. | Przepisom prawa karnego i administracyjnego. |
| 335 | PL010-0429 | Jeżeli lot VFR ma być wykonany w przestrzeni powietrznej kontrolowanej plan lotu należy przedstawić nie później przed planowanym czasem odblokowania, niż: | 60 min. | 30 min. | 10 min. | 3 godz. |
| 336 | PL010-0430 | Jeżeli lot VFR ma być wykonany w | 10 min. | 30 min. | 60 min. | 2 godz. |

| | | | | | | |
|-----|------------|--|---------|---------|---------|---------|
| | | przestrzeni powietrznej kontrolowanej, a plan lotu jest zgłaszanego z powietrza, należy go przedstawić przed przewidywanym przybyciem statku powietrznego do zamierzonego punktu przecięcia drogi lotniczej nie później, niż: | | | | |
| 337 | PL010-0431 | Jeżeli lot VFR ma być wykonany w przestrzeni powietrznej kontrolowanej, a plan lotu jest zgłaszanego z powietrza, należy go przedstawić przed przewidywanym przybyciem statku powietrznego do zamierzonego punktu wlotu do przestrzeni kontrolowanej nie później, niż: | 10 min. | 30 min. | 60 min. | 2 godz. |

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

| | | | | | | |
|-----|------------|--|---------|---------|---------|---------|
| | | rozpoczęciem lotu, niż: | | | | |
| 341 | PL010-0435 | Jeżeli lot VFR, dla którego ma być zapewniona służba alarmowa, będzie przekraczał granicę FIR-u to plan lotu należy dostarczyć do Biura Odpraw Załóg lub właściwego terytorialnie ośrodka FIS nie później przed planowanym czasem odblokowania, niż: | 60 min. | 30 min. | 10 min. | 3 godz. |
| 342 | PL010-0437 | Jeżeli lot VFR, dla którego ma być zapewniona służba alarmowa, nie będzie naruszać przestrzeni powietrznej kontrolowanej lub nie będzie przekraczać granicy FIR-u, to zgodnie z pkt. 7.2 Biuletynu VFR, plan lotu należy dostarczyć do Biura Odpraw | 30 min. | 60 min. | 10 min. | 3 godz. |

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

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

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

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

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

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

| | | | | | | |
|-----|------------|---|--|--|--|---|
| 357 | PL010-0452 | Z wyjątkiem sytuacji, gdy jest to konieczne ze względu na start lub lądowanie loty VFR nie mogą być wykonywane w przestrzeni klasy A nad lasami na wysokości względnej mniejszej niż: | 300 m nad najwyższą przeszkodą. | 250 nad najwyższą przeszkodą. | 200 nad najwyższą przeszkodą. | 350 m nad najwyższą przeszkodą. |
| 358 | PL010-0454 | Jeżeli zdarzenie nastąpiło na obszarze konkretnego państwa, to według prawa jakiego państwa ocenia się roszczenia o wynagrodzenie szkód wyrządzonych w związku z używaniem statku powietrznego osobom i w mieniu znajdującym się poza statkiem powietrznym? | Według prawa państwa, na którego obszarze zdarzenie nastąpiło. | Według prawa państwa, w którym jest zarejestrowany dany statek powietrzny. | Według prawa państwa , w którym miał lądować dany statek powietrzny. | Według prawa państwa, z którego startował dany statek powietrzny. |
| 359 | PL010-0455 | Jeżeli zdarzenie nastąpiło na obszarze | Według prawa państwa, na którego obszarze zdarzenie nastąpiło. | Według prawa państwa, w którym jest zarejestrowany | Według prawa państwa , w którym jest zarejestrowany | Według prawa państwa, którego sąd rozpoznaje spór. |

| | | | | | | |
|-----|------------|---|--|--|--|---|
| | | konkretnego państwa, to według prawa jakiego państwa ocenia się roszczenia o szkody powstałe w razie zderzenia statków powietrznych? | | statek powietrzny ponoszący winę za zderzenie. | statek powietrzny nie ponoszący winy za zderzenie. | |
| 360 | PL010-0456 | Jeżeli zdarzenie nastąpiło na obszarze konkretnego państwa, to według prawa jakiego państwa ocenia się roszczenia o wynagrodzenie za pomoc udzieloną przez statek powietrzny? | Według prawa państwa, na którego obszarze zdarzenie nastąpiło. | Według prawa państwa, w którym jest zarejestrowany dany statek powietrzny. | Według prawa państwa , w którym miał lądować dany statek powietrzny. | Według prawa państwa, z którego startował dany statek powietrzny. |
| 361 | PL010-0457 | Jeżeli zdarzenie nastąpiło na obszarze konkretnego państwa, to według prawa jakiego państwa ocenia się roszczenia o wynagrodzenie za pomoc udzieloną statkowi powietrznemu? | Według prawa państwa, na którego obszarze zdarzenie nastąpiło. | Według prawa państwa, w którym jest zarejestrowany dany statek powietrzny. | Według prawa państwa , w którym miał lądować dany statek powietrzny. | Według prawa państwa, z którego startował dany statek powietrzny. |

| | | | | | | |
|-----|------------|--|---|--|--|---|
| 362 | PL010-0458 | Jeżeli zdarzenie nastąpiło na obszarze niepodlegającym zwierzchnictwu żadnego państwa to według jakiego prawa ocenia się roszczenia o wynagrodzenie za pomoc udzieloną statkowi powietrznemu? | Według prawa sądu, który spór rozpoznaje. | Według prawa państwa, w którym jest zarejestrowany dany statek powietrzny. | Według prawa państwa , w którym miał lądować dany statek powietrzny. | Według prawa państwa, z którego startował dany statek powietrzny. |
| 363 | PL010-0459 | Jeżeli zdarzenie nastąpiło na obszarze niepodlegającym zwierzchnictwu żadnego państwa, to według jakiego prawa ocenia się roszczenia o wynagrodzenie szkód wyrządzonych w związku z używaniem statku powietrznego osobom i w mieniu znajdującym się poza statkiem powietrznym? | Według prawa sądu, który spór rozpoznaje. | Według prawa państwa, w którym jest zarejestrowany dany statek powietrzny. | Według prawa państwa , w którym miał lądować dany statek powietrzny. | Według prawa państwa, z którego startował dany statek powietrzny. |

| | | | | | | |
|-----|------------|--|---|---|--|---|
| 364 | PL010-0460 | Jeżeli zdarzenie nastąpiło na obszarze niepodlegającym zwierzchnictwu żadnego państwa, to według jakiego prawa ocenia się roszczenia o szkody powstałe w razie zderzenia statków powietrznych? | Według prawa sądu, który spór rozpoznaje. | Według prawa państwa, w którym jest zarejestrowany statek powietrzny ponoszący winę za zderzenie. | Według prawa państwa , w którym jest zarejestrowany statek powietrzny nie ponoszący winy za zderzenie. | Według prawa państwa, którego sąd rozpoznaje spór. |
| 365 | PL010-0461 | Jeżeli zdarzenie nastąpiło na obszarze niepodlegającym zwierzchnictwu żadnego państwa, to według jakiego prawa ocenia się roszczenia o wynagrodzenie za pomoc udzieloną przez statek powietrzny? | Według prawa sądu, który spór rozpoznaje. | Według prawa państwa, w którym jest zarejestrowany dany statek powietrzny. | Według prawa państwa , w którym miał lądować dany statek powietrzny. | Według prawa państwa, z którego startował dany statek powietrzny. |
| 366 | PL010-0463 | Ille można zaliczyć godzin na szkoleniowych urządzeniach symulacji lotu (FSTD) do uzyskania licencji pilota | 5 godzin. | 15 godzin . | 10 godzin. | 7 godzin. |

| | | | | | | |
|-----|------------|---|--|---|--|--|
| | | samolotowego turystycznego? | | | | |
| 367 | PL010-0465 | Kandydat do uzyskania licencji pilota samolotowego turystycznego powinien wykazać, że w trakcie szkolenia lotniczego: | Wykonał co najmniej 45 godzin lotu na samolotach . | Wykonał co najmniej 50 godzin lotu na samolotach . | Wykonał co najmniej 30 godzin lotu na samolotach . | Wykonał co najmniej 55 godzin lotu na samolotach. |
| 368 | PL010-0466 | Kandydat to uzyskania licencji pilota samolotowego turystycznego powinien wykazać, że w trakcie szkolenia lotniczego: | Wykonał co najmniej 25 godzin lotu szkoleniowego z instruktorem. | Wykonał co najmniej 20 godzin lotu szkoleniowego z instruktorem. | Wykonał co najmniej 15 godzin lotu szkoleniowego z instruktorem. | Wykonał co najmniej 30 godzin lotu szkoleniowego z instruktorem. |
| 369 | PL010-0467 | Kandydat do uzyskania licencji pilota samolotowego turystycznego powinien wykazać, że w trakcie szkolenia lotniczego: | Wykonał co najmniej 25 godzin lotu szkoleniowego na dwusterze z instruktorem, na samolotach zaliczonych do klasy samolotów wielosilnikowych tłokowych. | Wykonał co najmniej 30 godzin lotu szkoleniowego na dwusterze z instruktorem. | Wykonał co najmniej 15 godzin lotu szkoleniowego na dwusterze z instruktorem, w przypadku szkolenia na samolotach zaliczonych do klasy samolotów wielosilnikowych tłokowych. | Wykonał co najmniej 10 godzin lotu szkoleniowego na dwusterze z instruktorem, w przypadku szkolenia na samolotach zaliczonych do klasy samolotów jednosilnikowych tłokowych. |

| | | | | | | |
|-----|------------|---|--|---|--|---|
| 370 | PL010-0468 | Kandydat to uzyskania licencji pilota samolotowego turystycznego powinien wykazać, że w trakcie szkolenia lotniczego: | Wykonał co najmniej 10 godzin lotu samodzielnego pod nadzorem. | Wykonał co najmniej 7 godzin lotu samodzielnego pod nadzorem. | Wykonał co najmniej 12 godzin lotu samodzielnego pod nadzorem. | Wykonał co najmniej 15 godzin lotu samodzielnego pod nadzorem. |
| 371 | PL010-0470 | Kandydat do uzyskania licencji pilota samolotowego turystycznego powinien wykazać, że w trakcie szkolenia lotniczego: | Wykonał co najmniej 5 godzin przelotu samodzielnego. | Wykonał co najmniej 15 godzin przelotu samodzielnego. | Wykonał co najmniej 10 godzin przelotu samodzielnego. | Wykonał co najmniej 7 godzin przelotu samodzielnego. |
| 372 | PL010-0471 | Kandydat do uzyskania licencji pilota samolotowego turystycznego powinien wykazać, że w trakcie szkolenia lotniczego: | Wykonał przelot na odległość nie mniejszą niż 270 km, podczas którego zostały wykonane dwa lądowania z całkowitym zatrzymaniem na dwóch różnych lotniskach innych niż lotnisko startu. | Wykonał przelot na odległość nie mniejszą niż 540 km, podczas którego zostały wykonane dwa lądowania z całkowitym zatrzymaniem na dwóch różnych lotniskach. | Wykonał przelot na odległość nie mniejszą niż 300 NM podczas którego zostały wykonane dwa lądowania z całkowitym zatrzymaniem na dwóch różnych lotniskach. | Wykonał przelot na odległość nie mniejszą niż 270 km (150 NM), podczas którego zostało wykonane lądowanie z całkowitym zatrzymaniem na jednym lotnisku. |
| 373 | PL010-0472 | Kiedy najpóźniej przed EOBT należy złożyć plan lotu? | 60 min. | 15 min. | 30 min. | 120 min. |

| | | | | | | |
|-----|------------|--|--|--|---|--|
| 374 | PL010-0473 | Kiedy należy podać poprawiony przewidywany czas odblokowania EOBT w stosunku do lotów podlegających ograniczeniom ATFM? | Jeśli nowy czas EOBT różni się o więcej niż 15 minut od pierwotnego czasu EOBT. | Jeśli nowy czas EOBT różni się o więcej niż 10 minut od pierwotnego czasu EOBT. | Jeśli nowy czas EOBT różni się o więcej niż 5 minut od pierwotnego czasu EOBT. | Przy każdej, nawet jednominutowej zmianie. |
| 375 | PL010-0474 | Kiedy państwo organ zarządzania ruchem lotniczym oraz cywilne lotniskowe organy służby ruchu lotniczego i właściwe organy wojskowe mogą wezwać statek powietrzny do wylądowania na wskazanym lotnisku lub do wykonania innych poleceń? | Gdy statek powietrzny przekroczył granicę państwową bez wymaganego zezwolenia lub niezgodnie z warunkami zezwolenia; gdy statek powietrzny wykonuje lot wbrew zakazom ustalonym w danej przestrzeni powietrznej; oraz gdy istnieją uzasadnione obawy, aby sądzić, że statek powietrzny jest użyty do działań sprzecznych z prawem. | Tylko gdy statek powietrzny przekroczył granicę państwową bez wymaganego zezwolenia lub niezgodnie z warunkami zezwolenia. | Tylko gdy statek powietrzny wykonuje lot wbrew zakazom ustalonym w danej przestrzeni powietrznej. | Tylko gdy istnieją uzasadnione obawy, aby sądzić, że statek powietrzny jest użyty do działań sprzecznych z prawem. |
| 376 | PL010-0475 | Kiedy państwo organ zarządzania ruchem lotniczym oraz cywilne lotniskowe organy służby ruchu lotniczego i właściwe organy | Gdy statek powietrzny przekroczył granicę państwową bez wymaganego zezwolenia lub niezgodnie z warunkami zezwolenia. | Gdy warunki meteorologiczne uległy pogorszeniu poniżej minimów pilota. | Kiedy nie ma opłaty nawigacyjnej. | Gdy na pokładzie statku powietrznego znajduje się osoba obłożnie chora. |

| | | | | | | |
|-----|------------|--|--|--|-----------------------------------|---|
| | | wojskowe mogą wezwać statek powietrzny do wylądowania na wskazanym lotnisku lub do wykonania innych poleceń? | | | | |
| 377 | PL010-0476 | Kiedy państwo organ zarządzania ruchem lotniczym oraz cywilne lotniskowe organy służby ruchu lotniczego i właściwe organy wojskowe mogą wezwać statek powietrzny do wylądowania na wskazanym lotnisku lub do wykonania innych poleceń? | Gdy statek powietrzny wykonuje lot wbrew zakazom ustalonym w danej przestrzeni powietrznej. | Gdy warunki meteorologiczne uległy pogorszeniu poniżej minimów pilota. | Kiedy nie ma opłaty nawigacyjnej. | Gdy warunki meteorologiczne uległy pogorszeniu poniżej minimów dla danej klasy przestrzeni powietrznej. |
| 378 | PL010-0477 | Kiedy państwo organ zarządzania ruchem lotniczym oraz cywilne lotniskowe organy służby ruchu lotniczego i właściwe organy wojskowe mogą | Gdy istnieją uzasadnione obawy, aby sądzić, że statek powietrzny jest użyty do działań sprzecznych z prawem. | Gdy warunki meteorologiczne uległy pogorszeniu poniżej minimów pilota. | Kiedy nie ma opłaty nawigacyjnej. | Gdy warunki meteorologiczne uległy pogorszeniu poniżej minimów dla danej klasy przestrzeni powietrznej. |

| | | | | | | |
|-----|------------|--|---|----------------------------------|---|--|
| | | wezwać statek powietrzny do wylądowania na wskazanym lotnisku lub do wykonania innych poleceń? | | | | |
| 379 | PL010-0481 | Kiedy Prezes ULC ma prawo uznać świadectwo zdatności statku powietrznego do lotu wydane lub potwierdzone przez właściwy organ innego państwa na równi ze świadectwami zdatności statków powietrznych do lotu wydanymi w Rzeczypospolitej Polskiej? | Jeżeli zostanie wykazane, że wymagania przyjęte przy wydawaniu lub potwierdzaniu tych świadectw zdatności do lotu nie były niższe niż określone zgodnie z ustawą Prawo Lotnicze. | Prezes ULC nie ma takiego prawa. | Tylko w przypadku wydania zgody na taką czynność przez ministra właściwego do spraw transportu. | Tylko jeżeli właściwy organ innego państwa zwrócił się z oficjalną prośbą o taką czynność. |
| 380 | PL010-0483 | Kiedy Prezes ULC ma prawo uznać zezwolenie na lot statku powietrznego bez świadectwa zdatności do lotu wydane lub potwierdzone przez właściwy organ | Jeżeli zostanie wykazane, że wymagania przyjęte przy wydawaniu lub potwierdzaniu tych zezwoleń na lot statku powietrznego bez świadectwa zdatności do lotu nie były niższe niż określone zgodnie z ustawą Prawo Lotnicze. | Prezes ULC nie ma takiego prawa. | Tylko w przypadku wydania zgody na taką czynność przez ministra właściwego do spraw transportu. | Tylko jeżeli właściwy organ innego państwa zwrócił się z oficjalną prośbą o taką czynność. |

| | | | | | | |
|-----|------------|--|---|--|--|---|
| | | innego państwa na równi z zezwoleniami na lot statku powietrznego bez świadectwa zdatności do lotu wydanymi w Rzeczypospolitej Polskiej? | | | | |
| 381 | PL010-0484 | Kogo nazywamy użytkownikiem statku powietrznego? | Jest to właściciel lub inna osoba wpisana jako użytkownik do rejestru statków powietrznych. | Jest to tylko osoba lub firma posiadająca prawo własności do danego statku powietrznego. | Jest to osoba wpisana w świadectwo zdatności do lotu danego statku powietrznego. | Jest to osoba wpisana w świadectwo oględzin danego statku powietrznego. |
| 382 | PL010-0485 | Kogo nazywamy zarządzającym lotniskiem? | Jest to podmiot, który został wpisany jako zarządzający do rejestru lotnisk cywilnych.,. | Jest to podmiot zarządzający danym lotniskiem.,. | Jest to podmiot który sprawuje nadzór nad funkcjonowaniem danego lotniska.,. | Jest to podmiot przyjmujący opłaty za start i lądowanie na danym lotnisku . |
| 383 | PL010-0486 | Kogo zaliczamy do personelu wchodzącego w skład załóg statków powietrznych, któremu wydaje się licencje? | Pilot samolotowy turystyczny PPL(A). | Informator lotniskowej służby informacji powietrznej. | Skoczek spadochronowy. | Pilot wiatrakowcowy o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 560 kg. |
| 384 | PL010-0487 | Kogo zaliczamy do personelu wchodzącego w skład załóg statków powietrznych, któremu wydaje się licencje? | Pilot samolotowy zawodowy CPL(A). | Informator lotniskowej służby informacji powietrznej. | Skoczek spadochronowy. | Pilot wiatrakowcowy o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 560 kg. |

| | | | | | | |
|-----|------------|--|-----------------------------|---|---|------------------|
| 385 | PL010-0491 | Kogo zaliczamy do personelu wchodzącego w skład załóg statków powietrznych? | Dyspozytor lotniczy. | Pilot motolotni. | Skoczek spadochronowy zawodowy. | Pilot paralotni. |
| 386 | PL010-0492 | Kogo zaliczamy do personelu wchodzącego w skład załóg statków powietrznych? | Kontroler ruchu lotniczego. | Informator służby informacji powietrznej. | Skoczek spadochronowy zawodowy. | Pilot motolotni. |
| 387 | PL010-0493 | Kontroler ruchu lotniczego nie jest zobowiązany do zapewniania służby: | Informacji lotniczej. | Informacji powietrznej. | Kontroli ruchu lotniczego. | Alarmowej. |
| 388 | PL010-0494 | Kto ma prawo uznać potwierdzenie spełnianie przez statek powietrzny wymagań dotyczących ochrony środowiska wydane lub potwierdzone przez właściwy organ innego państwa, za ważne na równi z potwierdzeniami spełnienia przez statek powietrzny wymagań dotyczących | Prezes ULC. | Minister właściwy do spraw transportu. | Organizacja obsługująca dany statek powietrzny. | EUROCONTROL. |

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

| | | | | | | |
|-----|------------|---|--|---|--|---|
| | | właściwy organ innego państwa, za ważne na równi ze świadectwami zdatności do lotu statku powietrznego wydanymi w Rzeczypospolitej Polskiej? | | | | |
| 391 | PL010-0498 | Kto może wnosić i używać na pokładzie statku powietrznego broń palną i gazową, materiały wybuchowe oraz urządzenia, środki , substancje mogące stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa lotu lub pasażerów? | Funcjonariusze Biura Ochrony Rządu podczas wykonywania czynności służbowych. | Funkcjonariusze Ministerstwa Infrastruktury podczas wykonywania czynności służbowych. | Straż Miejska podczas wykonywania czynności służbowych. | Inspektorzy ULC podczas wykonywania czynności służbowych. |
| 392 | PL010-0499 | Kto ponosi odpowiedzialność za szkody spowodowane ruchem statków powietrznych? | Osoba eksploatująca statek powietrzny, czyli ta która go używała w czasie spowodowania szkody. | Osoba wpisana do rejestru statków powietrznych jako użytkownik nawet jeżeli udowodni że w danym czasie osobą eksploatującą była inna osoba. | Osoba, która przekazała prawo używania statku powietrznego nawet jeżeli nie zachowała prawa decydowania w sprawach wykonywania lotu. | Ubezpieczyciel. |

| | | | | | | |
|-----|------------|--|---|---|--|---|
| 393 | PL010-0500 | Kto ponosi odpowiedzialność za szkody spowodowane ruchem statków powietrznych? | Osoba wpisana do rejestru statków powietrznych jako użytkownik chyba że udowodni że w danym czasie osobą eksploatującą była inna osoba. | Osoba która przekazała prawo używania statku powietrznego nawet jeżeli nie zachowała prawa decydowania w sprawach wykonywania lotu. | Osoba eksploatująca statek powietrzny, nawet jeżeli nie używała go w czasie spowodowania szkody. | Ubezpieczyciel. |
| 394 | PL010-0501 | Kto ponosi odpowiedzialność za szkody spowodowane ruchem statków powietrznych? | Osoba która przekazała prawo używania statku powietrznego jeżeli zachowała prawo decydowania w sprawach wykonywania lotu. | Osoba wpisana do rejestru statków powietrznych jako użytkownik nawet jeżeli udowodni że w danym czasie osobą eksploatującą była inna osoba. | Osoba eksploatująca statek powietrzny, nawet jeżeli nie używała go w czasie spowodowania szkody. | Ubezpieczyciel. |
| 395 | PL010-0502 | Kto ponosi odpowiedzialność za szkody spowodowane ruchem statków powietrznych? | Osoba używająca sama statku powietrznego lub osoby działające za nią, choćby przekroczyły udzielone im uprawnienia. | Osoba która przekazała prawo używania statku powietrznego nawet jeżeli nie zachowała prawa decydowania w sprawach wykonywania lotu. | Co do zasady osoba eksploatująca statek powietrzny solidarnie z pasażerami. | Ubezpieczyciel. |
| 396 | PL010-0503 | Kto ponosi odpowiedzialność za szkody spowodowane ruchem statków powietrznych? | Osoba która bezprawnie używa statku powietrznego. | Osoba wpisana do rejestru statków powietrznych jako użytkownik nawet jeżeli udowodni że w danym czasie osobą eksploatującą była inna osoba. | Osoba eksploatująca statek powietrzny, nawet jeżeli nie używała go w czasie spowodowania szkody. | Osoba która przekazała prawo używania statku powietrznego nawet jeżeli nie zachowała prawa decydowania w sprawach wykonywania lotu. |

| | | | | | | |
|-----|------------|--|--|---|---|-----------------|
| 397 | PL010-0504 | Kto ponosi odpowiedzialność za szkody spowodowane ruchem statków powietrznych? | Osoba która bezprawnie używa statku powietrznego i solidarnie osoba eksploatująca statek powietrzny, czyli ta która go używała w czasie spowodowania szkody, chyba że użycie statku powietrznego nastąpiło bez jej winy. | Osoba wpisana do rejestru statków powietrznych jako użytkownik nawet jeżeli udowodni że w danym czasie osobą eksploatującą była inna osoba. | Osoba która przekazała prawo używania statku powietrznego nawet jeżeli nie zachowała prawa decydowania w sprawach wykonywania lotu. | Ubezpieczyciel. |
| 398 | PL010-0505 | Kto ponosi odpowiedzialność za szkody spowodowane ruchem statków powietrznych? | Osoba która bezprawnie używa statku powietrznego i solidarnie osoba wpisana do rejestru statków powietrznych jako użytkownik chyba że udowodni że w danym czasie osobą eksploatującą była inna osoba lub że użycie statku powietrznego nastąpiło bez jej winy. | Osoba która przekazała prawo używania statku powietrznego nawet jeżeli nie zachowała prawa decydowania w sprawach wykonywania lotu. | Osoba eksploatująca statek powietrzny, nawet jeżeli nie używała go w czasie spowodowania szkody. | Ubezpieczyciel. |
| 399 | PL010-0506 | Kto ponosi odpowiedzialność za szkody spowodowane ruchem statków powietrznych? | Osoba która bezprawnie używa statku powietrznego i solidarnie osoba która przekazała prawo używania statku powietrznego jeżeli zachowała prawo decydowania w sprawach wykonywania lotu, chyba że użycie statku | Osoba wpisana do rejestru statków powietrznych jako użytkownik nawet jeżeli udowodni że w danym czasie osobą eksploatującą była inna osoba. | Osoba eksploatująca statek powietrzny, nawet jeżeli nie używała go w czasie spowodowania szkody. | Ubezpieczyciel. |

| | | | | | | |
|-----|------------|---|--|---|--|--|
| | | | powietrznego nastąpiło bez jej winy. | | | |
| 400 | PL010-0507 | Kto posiada całkowite zwierzchnictwo nad przestrzenią powietrzną Rzeczypospolitej Polski? | Rzeczpospolita Polska. | Europejska Organizacja do Spraw Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (Eurocontrol). | Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO). | Europejska Konferencja Lotnictwa Cywilnego (ECAC). |
| 401 | PL010-0508 | Kto stwierdza spełnienie przez kandydata wymagań, które pozwalają przeprowadzić szkolenie teoretycznego? | Ośrodek szkolenia lotniczego . | Prezes ULC. | Minister właściwy do spraw transportu. | EASA. |
| 402 | PL010-0509 | Kto stwierdza spełnienie przez kandydata wymagań, które pozwalają przeprowadzić szkolenie praktyczne? | Zatwierdzona organizacja szkolenia lotniczego. | Prezes ULC. | Minister właściwy do spraw transportu. | Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego . |
| 403 | PL010-0510 | Kto w ramach zwierzchnictwa nad przestrzenią powietrzną RP zarządza ruchem powietrznym w tej przestrzeni? | Polski organ zarządzania ruchem lotniczym. | EUROCONTROL. | ICAO. | ECAC. |

| | | | | | | |
|-----|------------|---|--|--|--|---|
| 404 | PL010-0512 | Kto jest odpowiedzialny za alarmowanie wojskowego organu odpowiedzialnego za poszukiwanie i ratownictwo cywilnych statków powietrznych? | Centrum Kontroli Obszaru (ACC) Warszawa. | Prezes ULC. | Ministerstwo Obrony. | Ministerstwo Komunikacji. |
| 405 | PL010-0513 | Lot kontrolowany - Controlled flight - jest to: | Każdy lot, na który wymaga się zezwolenia kontroli ruchu lotniczego. | Każdy lot, wykonywany według przepisów IFR. | Każdy lot, wykonywany w przestrzeni kontrolowanej. | Każdy lot, wykonywany według przepisów VFR w przestrzeni kontrolowanej. |
| 406 | PL010-0514 | Z wyjątkiem sytuacji, gdy organ kontroli ruchu lotniczego udzieli specjalnego zezwolenia, w lotach VFR nie startuje się ani nie ląduje na lotnisku znajdującym się w strefie kontrolowanej gdy: | Pułap chmur jest niższy niż 450 m. | Pułap chmur jest niższy niż 500 m. | Pułap chmur jest niższy niż 550 m. | Pułap chmur jest niższy niż 600 m. |
| 407 | PL010-0515 | Z wyjątkiem sytuacji, gdy organ kontroli ruchu lotniczego udzieli specjalnego zezwolenia, w | Widzialność przy ziemi jest mniejsza niż 5 km. | Widzialność przy ziemi jest mniejsza niż 4 km. | Widzialność przy ziemi jest mniejsza niż 6 km. | Widzialność przy ziemi jest mniejsza niż 7 km. |

| | | | | | | |
|-----|------------|---|--|--|--|--|
| | | lotach VFR nie startuje się ani nie ląduje na lotnisku znajdującym się w strefie kontrolowanej gdy: | | | | |
| 408 | PL010-0519 | Loty VFR mogą być wykonywane w nocy nad terenem innym niż obszar wyżynny lub górski na poziomie co najmniej 300 m (1 000 ft) nad najwyższą przeszkodą znajdująca się w promieniu: | 8 km od przypuszczalnej pozycji statku powietrznego. | 6 km od przypuszczalnej pozycji statku powietrznego. | 7 km od przypuszczalnej pozycji statku powietrznego. | 5 km od przypuszczalnej pozycji statku powietrznego. |
| 409 | PL010-0520 | Lot VFR na i powyżej FL 100 w przestrzeni powietrznej klasy C może być wykonany, jeżeli odległość pionowa od chmur jest nie mniejsza niż: | 300 m. | 100 m. | 500 m. | Nieokreślona – z dala od chmur. |
| 410 | PL010-0521 | Lot VFR na i powyżej FL 100 w przestrzeni powietrznej klasy C może być wykonany z | Prędkość poddźwiękowa. | 250 kt TAS. | 463 km/h TAS. | 250 kt IAS. |

| | | | | | | |
|-----|------------|--|---|--|--|--|
| | | prędkością nie większą, niż: | | | | |
| 411 | PL010-0522 | Lot VFR na i powyżej FL 100 w przestrzeni powietrznej klasy C może być wykonany, jeżeli odległość pozioma od chmur jest: | Nie mniejsza niż 1500 m. | Nie mniejsza niż 2 km. | Nie mniejsza niż 5 km. | Nieokreślona – z dala od chmur. |
| 412 | PL010-0523 | Loty VFR mogą być wykonywane w nocy nad terenem wyżynnym lub nad obszarami górkami - na poziomie co najmniej 600 m (2 000 ft) nad najwyższą przeszkodą znajdująca się w promieniu: | 8 km od przypuszczalnej pozycji statku powietrznego. | 6 km od przypuszczalnej pozycji statku powietrznego. | 7 km od przypuszczalnej pozycji statku powietrznego. | 5 km od przypuszczalnej pozycji statku powietrznego. |
| 413 | PL010-0524 | Loty nocne VFR mogą być wykonywane: | Z dala od chmur i z widocznością terenu lub świeateł w terenie. | Nie niżej niż 300 m pod pułapem chmur. | Nie niżej niż 200 m pod pułapem chmur. | Nie niżej niż 500 m nad przeszkodami. |
| 414 | PL010-0525 | Loty nocne VFR na samolotach na trasach i w przelotach mogą być wykonywane nie niżej niż: | 300 m. | 100 m. | 200 m. | 500 m. |
| 415 | PL010-0526 | Meldunek „Na długiej prostej” jest | 15 km. | 8 km. | 15 NM. | 4 km. |

| | | | | | | |
|-----|------------|--|-------|--------|--------|-------|
| | | podawany, gdy statek powietrzny w locie VFR, wykonujący na lotnisku kontrolowanym podejście wprost z trasy, znajdzie się w odległości od punktu przyziemienia: | | | | |
| 416 | PL010-0527 | Meldunek „Na długiej prostej” jest podawany, gdy statek powietrzny znajdujący się w kręgu nadlotniskowym na lotnisku kontrolowanym wykonuje zakręt do podejścia końcowego w odległości od punktu przyziemienia większej niż: | 7 km. | 15 km. | 10 km. | 4 km. |
| 417 | PL010-0528 | Meldunek „Na prostej” jest podawany, gdy statek powietrzny znajdujący się w kręgu | 7 km. | 15 km. | 10 km. | 4 km. |

| | | | | | | |
|-----|------------|---|---|--|---|--|
| | | nadlotniskowym na lotnisku kontrolowanym znajdzie się w odległości od punktu przyziemienia: | | | | |
| 418 | PL010-0529 | Meldunek „Na prostej” jest podawany, gdy statek powietrzny w locie VFR, wykonujący na lotnisku kontrolowanym podejście wprost z trasy, znajdzie się w odległości od punktu przyziemienia: | 4 NM. | 15 km. | 10 km. | 4 km. |
| 419 | PL010-0530 | Minimalne wysokości w lotach nocnych VFR na trasach i w przełotach określa się od: | Przeszkód. | Terenu. | Od najwyższego wzniesienia terenu na trasie. | Elewacji lotniska. |
| 420 | PL010-0531 | MSA na mapie procedury podejścia oznacza: | Minimum Sector Altitude – najniższą wysokość bezwzględną jaką może być stosowana, która zapewnia minimalne przewyższenie nad przeszkodami wynoszące | Minimum Sector Altitude - Minimalną, sektorową wysokość względną lotu dla lotu IFR poza CTR. | Minimum Safe Altitude – Minimalną bezpieczną wysokość względną lotu dla lotów IFR i VFR poza CTA. | Minimum Safe Altitude - wysokość bezwzględną dla danego obszaru zapewniającą minimalne przewyższenie nad |

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

| | | | | | | |
|-----|------------|---|----------------------------------|---|---------------------------|--|
| | | tłokowych, kiedy kandydat do licencji pilota samolotowego turystycznego jest posiadaczem licencji pilota wiatrakowcowego zawodowego? | jednak nie więcej niż 10 godzin. | zatwierzonego dla tego typu kandydatów. | | |
| 424 | PL010-0536 | O ile może zostać zmniejszony czas lotu na samolotach jednosilnikowych tłokowych, kiedy kandydat do licencji pilota samolotowego turystycznego jest posiadaczem UAVO? | Nie ma takiej możliwości. | O 20 godzin pod warunkiem prowadzenia szkolenia według programu szkolenia zatwierzonego dla tego typu kandydatów. | O 10 godzin. | O czas lotu wynoszący 10% czasu lotu wykonanego przez kandydata w charakterze dowódcy tego statku powietrznego, jednak nie więcej niż 10 godzin. |
| 425 | PL010-0537 | O ile może zostać zmniejszony czas lotów wymaganych do licencji PPL(A), kiedy kandydat do licencji pilota samolotowego turystycznego jest posiadaczem licencji pilota szybowcowego? | O nie więcej niż 10 godzin. | O 15 godzin. | Nie ma takiej możliwości. | O 20 godzin. |
| 426 | PL010-0538 | O ile może zostać zmniejszony czas | O nie więcej niż 10 godzin. | O 15 godzin. | Nie ma takiej możliwości. | O 20 godzin. |

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

| | | | | | | |
|-----|------------|--|--|--|--|---|
| 430 | PL010-0542 | Orzeczenie lotniczo-lekarskie wydane dla osoby poniżej 40 roku życia w zakresie wymagań zdrowotnych dla Klasy 1 posiada ważność? | 12 miesięcy. | 6 miesięcy. | 24 miesiące. | 18 miesięcy. |
| 431 | PL010-0543 | Orzeczenie lotniczo-lekarskie Klasy I wydane dla osoby powyżej 40 roku życia, wykonującej loty w zarobkowym przewozie lotniczym w załodze jednoosobowej posiada ważność? | 6 miesięcy. | 12 miesięcy. | 24 miesiące. | 18 miesięcy. |
| 432 | PL010-0544 | Ośrodek szkolenia lotniczego jest to: | Samodzielna organizacja lotnicza lub część składowa innego podmiotu szkolącego do licencji personelu lotniczego. | Organizacja lotnicza prowadząca szkolącego do świadectw kwalifikacji personelu lotniczego. | Fundacja prowadząca szkolenia lotnicze jako działalność statutową. | Samodzielna organizacja lotnicza lub część składowa innego podmiotu szkolącego do UAVO. |
| 433 | PL010-0545 | Oznacz odpowiednią literą przepisy wykonywania lotów lub rodzaj planowanego lotu | I. | V. | X. | N. |

| | | | | | | |
|-----|------------|---|----|----|----|----|
| | | wg oznaczeń stosowanych w planach lotów - lot IFR: | | | | |
| 434 | PL010-0546 | Oznacz odpowiednią literą przepisy wykonywania lotów lub rodzaj planowanego lotu wg oznaczeń stosowanych w planach lotów - lot innego rodzaju, niż określone: | X. | I. | N. | R. |
| 435 | PL010-0547 | Oznacz odpowiednią literą przepisy wykonywania lotów lub rodzaj planowanego lotu wg oznaczeń stosowanych w planach lotów - lot lotnictwa ogólnego: | G. | O. | W. | X. |
| 436 | PL010-0548 | Oznacz odpowiednią literą przepisy wykonywania lotów lub rodzaj planowanego lotu wg oznaczeń stosowanych w | N. | X. | S. | V. |

| | | | | | | |
|-----|------------|--|----|----|----|----|
| | | planach lotów - lot nierozkładowy lotnictwa komunikacyjnego: | | | | |
| 437 | PL010-0549 | Oznacz odpowiednią literą przepisy wykonywania lotów lub rodzaj planowanego lotu wg oznaczeń stosowanych w planach lotów - lot rozkładowy lotnictwa komunikacyjnego: | S. | X. | N. | R. |
| 438 | PL010-0550 | Oznacz odpowiednią literą przepisy wykonywania lotów lub rodzaj planowanego lotu wg oznaczeń stosowanych w planach lotów - lot VFR: | V. | N. | S. | I. |
| 439 | PL010-0552 | Oznacz odpowiednią literą przepisy wykonywania lotów lub rodzaj planowanego lotu wg oznaczeń | Y. | X. | I. | Z. |

| | | | | | | |
|-----|------------|---|------------------------------------|--|-----------------------------|---|
| | | stosowanych w planach lotów – najpierw lot IFR, potem lot VFR: | | | | |
| 440 | PL010-0553 | Oznacz odpowiednią literą przepisy wykonywania lotów lub rodzaj planowanego lotu wg oznaczeń stosowanych w planach lotów – najpierw lot VFR, potem lot IFR: | Z. | Y. | V. | I. |
| 441 | PL010-0554 | Pierwszeństwo w podejściu do lądowania powinien mieć statek powietrzny: | Mający uszkodzony zespół napędowy. | Mający status VIP. | Mający uszkodzone podwozie. | Mający status HUM. |
| 442 | PL010-0555 | Pilot zaplanował nocny lot VFR na FL 125. Czy otrzyma zezwolenie na wykonanie tego lotu? | Nie. | Tak, pod warunkiem utrzymania kontaktu wzrokowego z terenem. | Tak. | Tak, jeśli nie przekroczy prędkości 300 km/h; |
| 443 | PL010-0559 | Podstawowym dokumentem zawierającym informacje lotnicze autoryzowane przez właściwe | AIP - Zbiór Informacji Lotniczych. | Dokumentacja JEPPESEN. | Podręcznik pilota. | Instrukcja wykonywania lotów / skoków. |

| | | władze państwa jest: | | | | |
|-----|------------|--|---|---|---|--|
| 444 | PL010-0560 | Poziom (Level) jest to: | Wyrażenie ogólne odnoszące się do pozycji statku powietrznego w locie w płaszczyźnie pionowej i oznaczające zarówno wysokość względną, wysokość bezwzględną lub poziom lotu.. | Powierzchnia izobaryczna odniesiona do wartości ciśnienia 1013,2 hPa oddzielona od innych takich powierzchni o określone różnice wysokości. | Płaszczyzna izobaryczna odniesiona do wartości ciśnienia 1013,2 hPa oddzielona od innych takich płaszczyzn o stałą różnicę ciśnienia. | Płaszczyzna izobaryczna odniesiona do wartości ciśnienia 1013,2 hPa oddzielona od innych takich płaszczyzn o stałą różnicę wysokości. |
| 445 | PL010-0561 | Poziom lotu (Flight Level) jest to: | Powierzchnia o stałym ciśnieniu odniesiona do szczególnej wartości ciśnienia 1013,2 hPa i oddzielona od innych takich powierzchni określonymi różnicami ciśnienia. | Powierzchnia izobaryczna odniesiona do wartości ciśnienia 1013,2 hPa oddzielona od innych takich powierzchni o określone różnice wysokości. | Płaszczyzna izobaryczna odniesiona do wartości ciśnienia 1013,2 hPa oddzielona od innych takich płaszczyzn o stałą różnicę ciśnienia. | Płaszczyzna izobaryczna odniesiona do wartości ciśnienia 1013,2 hPa oddzielona od innych takich płaszczyzn o stałą różnicę wysokości. |
| 446 | PL010-0562 | Poziom przejściowy (Transition Level) jest to: | Najniższy poziom lotu jaki można wykorzystać powyżej wysokości przejściowej. | Poziom lotu, na którym przestawia się wysokościomierz z QNH na STD. | Najwyższy poziom lotu jaki można wykorzystać poniżej wysokości przejściowej. | Poziom lotu, na i poniżej którego położenie statku powietrznego w płaszczyźnie pionowej określane jest jako wysokość względna lub bezwzględna. |
| 447 | PL010-0563 | Poziom przelotu (Cruising Level) jest to: | Poziom utrzymywany podczas znacznej części lotu. | Wyrażenie ogólne odnoszące się do pozycji statku powietrznego w locie | Płaszczyzna izobaryczna odniesiona do wartości ciśnienia | Płaszczyzna izobaryczna odniesiona do wartości ciśnienia |

| | | | | | | |
|-----|------------|---|---|---|--|--|
| | | | | w płaszczyźnie pionowej i oznaczające zarówno wysokość względną, wysokość bezwzględną lub poziom lotu.. | 1013,2 hPa oddzielona od innych takich płaszczyzn o stałą różnicę ciśnienia. | 1013,2 hPa oddzielona od innych takich płaszczyzn o stałą różnicę wysokości. |
| 448 | PL010-0564 | Poziomy przelotu, na jakich ma się odbyć przelot albo jego część, należy wyrażać jako poziomy lotu: | Podczas lotu na najniższym dostępnym poziomie lotu lub powyżej tego poziomu albo odpowiednio powyżej wysokości bezwzględnej przejściowej. | Podczas lotu poniżej najniższego dostępnego poziomu lotu albo odpowiednio na lub poniżej wysokości bezwzględnej przejściowej. | Podczas wykonywania prac agrolotniczych na małych wysokościach. | Podczas lotu poniżej minimalnej wysokości lotu nad terenem zabudowanym. |
| 449 | PL010-0565 | Poziomy przelotu, na jakich ma się odbyć przelot albo jego część, należy wyrażać jako wysokości bezwzględne: | Podczas lotu poniżej najniższego dostępnego poziomu lotu albo odpowiednio na lub poniżej wysokości bezwzględnej przejściowej. | Podczas lotu na najniższym dostępnym poziomie lotu lub powyżej tego poziomu . | Podczas wykonywania prac agrolotniczych na małych wysokościach. | Podczas przelotu nad lotniskiem powyżej poziomu przejściowego tego lotniska. |
| 450 | PL010-0566 | Przez przypadkowo włączony nadajnik została zablokowana częstotliwość radiowa. Statek powietrzny kołuje po lotnisku. Aby zatrzymać ten statek w miejscu, w którym się | Ciągłe światło czerwone. | Seria błysków zielonych. | Seria błysków białych. | Seria błysków czerwonych. |

| | | | | | | |
|-----|------------|--|---------------------------|--------------------------|--------------------------|---------------------------|
| | | znajduje, kierujący lotami powinien użyć sygnału świetlnego: | | | | |
| 451 | PL010-0567 | Przez przypadkowo włączony nadajnik została zablokowana częstotliwość radiowa. Statek powietrzny porusza się po lotnisku. Aby nakazać temu statkowi kołowanie poza polem wzlotów będącym w użyciu kierujący lotami powinien użyć sygnału świetlnego: | Seria błysków czerwonych. | Seria błysków zielonych. | Seria błysków białych. | Ciągłe światło czerwone. |
| 452 | PL010-0568 | Przez przypadkowo włączony nadajnik została zablokowana częstotliwość radiowa. Statek powietrzny porusza się po lotnisku. Aby nakazać temu statkowi powrót do punktu wyjściowego na lotnisku kierujący | Seria błysków białych. | Ciągłe światło czerwone. | Seria błysków zielonych. | Seria błysków czerwonych. |

| | | | | | | |
|-----|------------|---|--------------------------|--------------------------|------------------------|--------------------------|
| | | lotami powinien użyć sygnału świetlnego: | | | | |
| 453 | PL010-0569 | Przez przypadkowo włączony nadajnik została zablokowana częstotliwość radiowa. Statek powietrzny porusza się po lotnisku. Aby udzielić temu statkowi zezwolenia na kołowanie kierujący lotami powinien użyć sygnału świetlnego: | Seria błysków zielonych. | Ciągłe światło zielone. | Seria błysków białych. | Ciągłe światło czerwone. |
| 454 | PL010-0570 | Przez przypadkowo włączony nadajnik została zablokowana częstotliwość radiowa. Statek powietrzny porusza się po lotnisku. Aby udzielić temu statkowi zezwolenia na start kierujący lotami powinien użyć sygnału świetlnego: | Ciągłe światło zielone. | Seria błysków zielonych. | Seria błysków białych. | Ciągłe światło czerwone. |

| | | | | | | |
|-----|------------|--|--|--|---|--|
| 455 | PL010-0571 | Przy wykonywaniu lotów międzynarodowych statek powietrzny jest obowiązany przestrzegać? | Przepisów ruchu lotniczego właściwych dla obszaru, w którym ruch się odbywa oraz zakazu przekraczania granic jakiegokolwiek państwa bez wymaganego zezwolenia (razem oba warunki). | Tylko przepisów ruchu lotniczego właściwych dla obszaru, w którym ruch się odbywa. | Tylko zakazu przekraczania granic jakiegokolwiek państwa bez wymaganego zezwolenia. | Tylko prawa kraju, w którym statek powietrzny został zarejestrowany. |
| 456 | PL010-0572 | QFE jest to: | Ciśnienie atmosferyczne na poziomie lotniska lub progu drogi startowej w użyciu. | Ciśnienie atmosferyczne odniesione do średniego poziomu morza. | Ciśnienie atmosferyczne zmierzone na progu drogi startowej odniesione do lotniska. | Ciśnienie atmosferyczne zmierzone na poziomie morza odniesione do elewacji lotniska. |
| 457 | PL010-0573 | QNH jest to: | Nastawienie ruchomej skali wysokościomierza tak, aby wskazywał elewację miejsca, kiedy jest na ziemi. | Ciśnienie atmosferyczne na poziomie morza odniesione do elewacji progu drogi startowej w użyciu. | Ciśnienie atmosferyczne zmierzone na średnim poziomie morza. | Ciśnienie atmosferyczne zmierzone na poziomie morza odniesione do elewacji lotniska. |
| 458 | PL010-0574 | Rada Ministrów w drodze rozporządzenia wprowadza zakazy i ograniczenia w ruchu lotniczym, niezbędne ze względu na: | Ważny interes polityki zagranicznej RP. | Gospodarkę rolną. | Poszukiwanie i ratownictwo. | Gospodarkę leśną. |
| 459 | PL010-0575 | Rada Ministrów w drodze rozporządzenia wprowadza zakazy i | Zobowiązania RP wynikające z wiążących uchwał Rady Bezpieczeństwa ONZ. | Poszukiwanie i ratownictwo. | Służbę zdrowia. | Reklamę. |

| | | | | | | |
|-----|------------|--|--|---|--|--|
| | | ograniczenia w ruchu lotniczym, niezbędne ze względu na: | | | | |
| 460 | PL010-0577 | Służba informacji powietrznej w przestrzeni klasy G: | Nie ma obowiązku zapewniania separacji między statkami powietrznymi. | Ma obowiązek zapewnić separacje między statkami powietrznymi wykonującymi loty VFR – spec i loty IFR. | Ma obowiązek zapewnić separacje między statkami powietrznymi wykonującymi loty IFR i loty VFR. | Ma obowiązek zapewnić separacje między statkami powietrznymi wykonującymi loty IFR i loty IFR. |
| 461 | PL010-0578 | Służba kontroli ruchu lotniczego ma obowiązek zapewnić w przestrzeni klasy A separacje między statkami powietrznymi wykonującymi loty: | IFR od IFR. | IFR od VFR. | VFR - spec od VFR - spec. | Nie zapewnia żadnemu z nich. |
| 462 | PL010-0579 | Służba kontroli ruchu lotniczego ma obowiązek zapewnić w przestrzeni klasy C separacje między statkami powietrznymi wykonującymi loty: | VFR od IFR. | VFR od VFR. | VFR - spec od VFR. | VFR- nocny od VFR - nocny. |
| 463 | PL010-0580 | Służba kontroli ruchu lotniczego ma obowiązek zapewnić w przestrzeni klasy D | IFR od IFR. | IFR od VFR. | VFR od IFR. | Nie zapewnia żadnemu z lotów. |

| | | | | | | |
|-----|------------|--|--|---|--|---|
| | | separacje między statkami powietrznymi wykonującymi loty: | | | | |
| 464 | PL010-0581 | Służba kontroli ruchu lotniczego ma obowiązek zapewnić w przestrzeni klasy E separacje między statkami powietrznymi wykonującymi loty: | IFR od IFR. | IFR od VFR. | VFR od IFR. | Nie zapewnia żadnemu lotów. |
| 465 | PL010-0582 | Statek powietrzny nie zgłosił się w ciągu 30 minut po: a) przewidywanym czasie przylotu podanym przez pilota; b) ostatnio potwierdzonym spodziewanym czasie podejścia; w zależności od tego, który z tych czasów jest najpóźniejszy, odpowiednie informacje dotyczące tego statku powinny być przekazane użytkownikom statków | Dowódcy statków powietrznych oraz użytkownicy statków powietrznych lub ich wyznaczeni przedstawiciele. | Służby portowe /Dyżurny Operacyjny Lotniska/. | Kontrola ruchu lotniczego w przestrzeni odpowiedzialności tego lotniska. | Wojskowa służba ruchu lotniczego w rejonie tego lotniska. |

| | | | | | | |
|-----|------------|--|--|-----------------------|----------------------|---|
| | | powietrznych lub ich upoważnionym przedstawicielom oraz dowódcom innych zainteresowanych statków powietrznych i na ich życzenie powinna być podjęta normalna kontrola ruchu lotniczego. Za podjęcie decyzji w sprawie dalszego, normalnego kontynuowania lotów lub też za podjęcie innego działania odpowiedzialni są: | | | | |
| 466 | PL010-0583 | Statek powietrzny podchodzący do lądowania na lotnisku docelowym ma uszkodzone podwozie, wykonuje więc lądowanie: | Awaryjne. | Techniczne. | Przymusowe. | Zwykłe. |
| 467 | PL010-0584 | Statek powietrzny porusza się po lotnisku. Przez | Należy wracać do punktu wyjściowego na lotnisku. | Należy zatrzymać się. | Zezwala się kołować. | Należy kołować poza polem wzlotów będącym w użytku. |

| | | | | | | |
|-----|------------|--|---|--|--|-------------------------------------|
| | | przypadkowo włączony nadajnik została zablokowana częstotliwość radiowa. Pilot dostrzegł nadaną z miejsca kierowania lotami w jego kierunku serię błysków białych. Oznacza to, że: | | | | |
| 468 | PL010-0585 | Statek powietrzny porusza się po lotnisku. Przez przypadkowo włączony nadajnik została zablokowana częstotliwość radiowa. Pilot dostrzegł nadaną z miejsca kierowania lotami w jego kierunku serię błysków czerwonych. Oznacza to, że: | Należy kołować poza polem wzlotów będącym w użytku. | Płyta postojowa zajęta. | Należy wracać do punktu wyjściowego na lotnisku. | Należy kołować do płyty postojowej. |
| 469 | PL010-0586 | Statek powietrzny porusza się po lotnisku. Przez przypadkowo włączony nadajnik | Zezwala się kołować. | Należy wracać do punktu wyjściowego na lotnisku. | Należy zatrzymać się. | Zezwala się startować. |

| | | | | | | |
|-----|------------|---|------------------------|---|--|---|
| | | <p>została zablokowana częstotliwość radiowa. Pilot dostrzegł nadaną z miejsca kierowania lotami w jego kierunku serię błysków zielonych. Oznacza to, że:</p> | | | | |
| 470 | PL010-0587 | <p>Statek powietrzny porusza się po lotnisku. Przez przypadkowo włączony nadajnik została zablokowana częstotliwość radiowa. Pilot dostrzegł nadany z miejsca kierowania lotami w jego kierunku ciągły sygnał czerwony. Oznacza to, że:</p> | Należy zatrzymać się. | Należy kołować poza polem wzlotów będącym w użytku. | Należy wracać do punktu wyjściowego na lotnisku. | Zezwala się kołować ze zwiększoną ostrożnością. |
| 471 | PL010-0588 | <p>Statek powietrzny porusza się po lotnisku. Przez przypadkowo włączony nadajnik została zablokowana częstotliwość</p> | Zezwala się startować. | Płyta postojowa zajęta. | Należy wracać do punktu wyjściowego na lotnisku. | Należy kołować poza polem wzlotów będącym w użytku. |

| | | | | | | |
|-----|------------|---|--|--|--------------------------|---|
| | | radiowa. Pilot dostrzegł nadany z miejsca kierowania lotami w jego kierunku ciągły sygnał zielony. Oznacza to, że: | | | | |
| 472 | PL010-0589 | Statek powietrzny w locie VFR może wlecieć do rejonu kontrolowanego lub strefy kontrolowanej lotniska objętej klasą C jeżeli pilot: | Złożył plan lotu i uzyskał na jego podstawie zezwolenie organu kontroli ruchu lotniczego na wlot w przestrzeń. | Pozostaje w VMC i zapewnia sobie własną separację. | Przejazdzie do lotu IFR. | Przejazdzie do lotu IFR pozostając w warunkach VMC. |
| 473 | PL010-0590 | Statek powietrzny w locie VFR wylatuje z CTR do przestrzeni klasy G. Otrzymał zezwolenie na przelot na wys. 200 m nad terenem. Po wyjściu z CTR pilot powinien mieć wysokościomierz ustawiony na: | QNH. | STD. | QFE. | Ciśnienie na powierzchni terenu, nad którym przelatuje. |
| 474 | PL010-0591 | Strefa identyfikacji obrony powietrznej (ADIZ) jest to przestrzeń powietrzna, która rozciąga się wzdłuż | 15 km. | 2,5 km. | 10 km. | 6 km. |

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

| | | prędkością nie większą, niż: | | | | |
|-----|------------|---|--|--|---|---|
| 480 | PL010-0597 | Teren, nad którym jest wykonywany lot VFR, wznosi się do wysokości 300 m AMSL (elewacja terenu). Lot ten na wys. 1350 m AMSL może być wykonany, jeżeli odległość pionowa od chmur jest: | Nie mniejsza niż 300 m. | Nie mniejsza niż 150 m. | Nie mniejsza niż 500 m. | Nieokreślona - z widocznością ziemi lub wody. |
| 481 | PL010-0598 | Teren, nad którym jest wykonywany lot VFR, wznosi się do wysokości 300 m AMSL (elewacja terenu). Lot ten na wys. 1350 m AMSL może być wykonany, jeżeli widzialność jest nie mniejsza niż: | 5 km. | 2 km. | 8 km. | 10 km. |
| 482 | PL010-0599 | W czasie lotów zabrania się dokonywania wszelkich zrzutów ze statku powietrznego z wyjątkiem zrzutów dokonywanych na potrzeby? | Doświadczalnych i szkoleniowych oraz sportu i obsługi imprez masowych. | Tylko doświadczalnych i szkoleniowych. | Tylko sportu i obsługi imprez masowych. | Ochrony granic. |

| | | | | | | |
|-----|------------|--|---|---|--|--|
| 483 | PL010-0600 | W czasie lotów zabrania się dokonywania wszelkich zrzutów ze statku powietrznego z wyjątkiem zrzutów dokonywanych na potrzeby? | Gospodarki rolnej i leśnej oraz reklamy. | Ochrony granic. | Tylko reklamy. | Tylko gospodarki rolnej i leśnej. |
| 484 | PL010-0601 | W FIR Warszawa, w przestrzeni powietrznej kontrolowanej warstwa przejściowa może mieć grubość: | Większą od zera. | Nie mniej niż 150 m. | Nie mniej niż 300 m. | Większą od zera, lecz nie większą niż 150 m. |
| 485 | PL010-0602 | W jakiej formie Rada Ministrów może wprowadzić zakazy i ograniczenia w ruchu lotniczym? | W formie rozporządzenia. | W formie zarządzenia. | W formie publikacji w Dzienniku Urzędowym ULC. | W formie decyzji administracyjnej. |
| 486 | PL010-0603 | Czy wydanie nowej licencji podlega opłacie lotniczej? | Zawsze tak. | Nie. | W zależności od decyzji Prezesa ULC . | Nie zawsze. |
| 487 | PL010-0604 | Na jakiej podstawie działa zatwierdzona organizacja szkolenia? | Na podstawie certyfikatu wydanego przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. | Na podstawie certyfikatu wydanego przez EASA. | Na podstawie licencji EASA. | Na podstawie licencji EUROCONTROL. |
| 488 | PL010-0610 | W planach lotu wysokość bezwzględną w | A. | M. | Z. | S. |

| | | | | | | |
|-----|------------|--|---|---------------------------------|--|---|
| | | setkach stóp oznacza się literą: | | | | |
| 489 | PL010-0611 | W przestrzeni klasy G lecą naprzeciw siebie samolot i śmigłowiec. Aby uniknąć zderzenia dowódcy tych statków powietrznych powinni: | Skręcić w prawo. | Skręcić w lewo. | Samolot odejść w góre. | Śmigłowiec odejść w górę. |
| 490 | PL010-0612 | W przestrzeni klasy G lecą naprzeciw siebie samolot i śmigłowiec. Aby uniknąć zderzenia dowódcy tych statków powietrznych powinni minąć się: | W odległości nieokreślonej - takiej, żeby nie zaistniało niebezpieczeństwo kolizji. | W odległości co najmniej 500 m. | Z różnicą wysokości co najmniej 150 m. | W odległości co najmniej 150 m i z różnicą wysokości co najmniej 500 m. |
| 491 | PL010-0613 | W przestrzeni powietrznej nad wodami otwartymi Morza Bałtyckiego mogą być wyznaczane strefy: | Niebezpieczne. | Zakazane. | Ograniczone. | RCA. |
| 492 | PL010-0614 | W przypadku akcji przechwytywania dowódca przechwytywanego statku powietrznego | 7700. | 7500. | 7600. | 7000. |

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

| | | | | | | |
|-----|------------|--|--|---------------------------------|---------------------------|--|
| | | transponder w modzie „A” na kod: | | | | |
| 497 | PL010-0625 | W stanie bezpośredniego zagrożenia (EMERGENCY) pilot nastawia transponder w modzie „A” na kod: | 7700. | 7600. | 7500. | 7000. |
| 498 | PL010-0626 | W stosunku do jakich obywateli można stosować polską ustawę karną, w przypadku popełnienia za granicą przestępstwa lub wykroczenia przeciwko przepisom o locie i manewrowaniu statku powietznego? | Do obywateli polskich i cudzoziemców. | Tylko do obywateli polskich. | Tylko do cudzoziemców. | Tylko do obywateli polskich jeżeli wyrażą na to zgodę. |
| 499 | PL010-0627 | W strefie kontrolowanej lotniska objętej klasą C dowódca statku powietznego wykonującego lot VFR jest odpowiedzialny za separacje z innymi | VFR. | IFR. | VFR - specjalny. | IFR w warunkach VMC. |

| | | | | | | |
|-----|------------|---|---|--|---|--|
| | | statkami powietrznymi wykonującymi lot: | | | | |
| 500 | PL010-0628 | Warstwa przejściowa (Transition Layer) jest to: | Przestrzeń powietrzna zawarta między wysokością przejściową a poziomem przejściowym. | Przestrzeń powietrzna zawarta między wysokością przejściową a poziomem lotniska lub progu drogi startowej. | Przestrzeń powietrzna zawarta między wysokością przejściową a średnim poziomem morza. | Przestrzeń powietrzna zawarta między poziomem przejściowym a średnim poziomem morza. |
| 501 | PL010-0629 | Według prawa jakiego państwa ocenia się roszczenia o wynagrodzenie szkód wyrządzonych w związku z używaniem statku powietrznego osobom i w mieniu znajdującym się poza statkiem powietrznym, jeżeli zainteresowane strony i statek powietrzny , mają tę samą przynależność państwową? | Według prawa państwa przynależności zainteresowanych stron i statku powietrznego, bez względu na miejsce zdarzenia, chyba że strony skorzystają z możliwości wyboru innego prawa. | Według prawa państwa, na którego obszarze zdarzenie nastąpiło. | Według prawa państwa , w którym miał lądować dany statek powietrzny. | Według prawa państwa, z którego startował dany statek powietrzny. |
| 502 | PL010-0630 | Według prawa jakiego państwa ocenia się | Według prawa państwa przynależności statków powietrznych, bez względu | Według prawa państwa, na którego | Według prawa państwa, którego sąd rozpoznaje spór. | Według prawa państwa , z którego startował statek |

| | | | | | | |
|-----|------------|--|---|--|--|---|
| | | roszczenia o szkody powstałe w razie zderzenia statków powietrznych, jeżeli statki powietrzne, mają tą samą przynależność państwową? | na miejsce zdarzenia, chyba że strony skorzystają z możliwości wyboru innego prawa. | obszarze zdarzenie nastąpiło. | | powietrzny nie ponoszący winy za zderzenie. |
| 503 | PL010-0631 | Według prawa jakiego państwa ocenia się roszczenia o wynagrodzenie za pomoc udzieloną przez statek powietrzny, jeżeli zainteresowana strona i statek powietrzny, mają tą samą przynależność państwową? | Według prawa państwa przynależności statków powietrznych, bez względu na miejsce zdarzenia, chyba że strony skorzystają z możliwości wyboru innego prawa. | Według prawa państwa, na którego obszarze zdarzenie nastąpiło. | Według prawa państwa , w którym miał lądować dany statek powietrzny. | Według prawa państwa, z którego startował dany statek powietrzny. |
| 504 | PL010-0633 | Wykonując lot VFR w FIR WARSZAWA, nie mając przydzielonego indywidualnego kodu SSR, wlatując w przestrzeń powietrzną, gdzie na potrzeby służby kontroli ruchu lotniczego wykorzystywany | 7000. | 2000. | 7500. | Każdy inny dowolny kod w modzie A. |

| | | | | | | |
|-----|------------|--|--|--|---|--|
| | | jest radar wtórny, pilot powinien włączyć transponder ustawiając go w modzie A na kod: | | | | |
| 505 | PL010-0637 | Wysokość przejściowa jest to: | Wysokość, na i poniżej której pozycja statku powietrznego w płaszczyźnie pionowej określana jest jako wysokość względna lub bezwzględna. | Wysokość, na której pilot przestawia wysokościomierz z QNH na STD. | Wysokość, na której pilot przestawia wysokościomierz ze STD na QNH. | Wysokość, powyżej której wszystkich obowiązuje nastawienie wysokościomierzy. |
| 506 | PL010-0638 | Wysokość przejściowa w FIR EPWW w przestrzeni klasy G została ustalona na 6500 ft (2000 m) AMSL. Wysokość ta jest to: | Wysokość, na i poniżej której pozycja statku powietrznego w płaszczyźnie pionowej określana jest jako wysokość bezwzględna. | Wysokość bezwzględna, na której pilot przestawia wysokościomierz ze STD na QNH. | Wysokość względna, na której pilot przestawia wysokościomierz z QNH na STD. | Wysokość, powyżej której wszystkich obowiązuje nastawienie wysokościomierzy na STD. |
| 507 | PL010-0639 | Z jakich części składa się szkolenie lotnicze do uzyskania licencji lub uprawnienia lotniczego? | Szkolenie teoretyczne i praktyczne. | Tylko szkolenie teoretyczne. | Tylko szkolenie praktyczne. | Tylko szkolenie językowe. |
| 508 | PL010-0640 | Z jakich części składa się szkolenie lotnicze? | Szkolenie teoretyczne i praktyczne. | Tylko szkolenie teoretyczne. | Tylko szkolenie językowe . | Tylko szkolenie praktyczne. |
| 509 | PL010-1337 | Jeżeli nie podano inaczej w zezwoleniu kontroli | wysokości bezwzględnej 600 m | wysokości bezwzględnej 1250 m | wysokości bezwzględnej 1450 m | wysokości bezwzględnej 1550 m |

| | | | | | | |
|-----|------------|---|-------------------------------------|---|-----------------------------------|--------------------------------------|
| | | ruchu lotniczego i jeżeli będzie zachowana minimalna wysokość nad gęstą zabudową miast lub osiedli lub zgromadzeniem osób na otwartym powietrzu, lot VFR w FIR Warszawa w przestrzeni klasy C przelot poziomy może się odbyć na | | | | |
| 510 | PL010-1531 | Płyta postojowa znajduje się na: | Lotnisku lądowym. | Lądowisku. | Lotnisku lądowo-wodnym. | Lotnisku wodnym. |
| 511 | PL010-1532 | Kto określa Akceptowalne Sposoby Spełnienia Wymagań (AMC)? | EASA. | EUROCONTROL. | ICAO. | ECAC. |
| 512 | PL010-1533 | Loty nocne VFR nie mogą być wykonywane jeśli: | Pułap chmur wynosi mniej niż 450 m. | Pułap chnur wynosi mniej niż FL 150. | Pułap chnur wynosi mniej niż 195. | Pułap chnur wynosi mniej niż FL 200. |
| 513 | PL010-1534 | Loty VFR nie mogą być wykonywane: | Powyżej FL 195. | Powyżej FL 150. | Powyżej 450 m. | Powyżej FL 200. |
| 514 | PL010-1535 | Wyrażenie ogólne obejmujące odpowiednio służbę informacji powietrznej, służbę alarmową, służbę doradczą ruchu lotniczego, służbę | Służba ruchu lotniczego. | Służba łączności, nawigacji i dozorowania . | Służba meteorologiczna. | Służby informacji lotniczej . |

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

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

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

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

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

| | | | | | | |
|-----|------------|---|---|-------------------------------------|---|--|
| | | lub PPL musi ukończyć szkolenie lotnicze? | | | | |
| 539 | PL010-1562 | Przed odbyciem swojego pierwszego samodzielnego lotu uczeń-pilot musi mieć ukończone co najmniej? | 16 lat w przypadku samolotów. | 15 lat w przypadku samolotów. | 14 lat w przypadku szybowców. | 17 lat w przypadku samolotów. |
| 540 | PL010-1563 | W jakim przypadku można cofnąć albo zawiesić licencję lub wynikające z niej niektóre uprawnienia? | W przypadku 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. |
| 541 | 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. |
| 542 | PL010-1565 | Uprawnienie do wykonywania lotów według wskazań przyrządów na trasie to: | EIR. | IFR. | VFR. | EIRT. |
| 543 | PL010-1566 | Kandydat ubiegający się o uzyskanie licencji pilota turystycznego (PPL) powinien wykazać | Prawo lotnicze. | Prawo cywilne. | Prawo karne. | Prawo pracy. |

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

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

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

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

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

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

| | | | | | | |
|-----|------------|--|---|---|--|---|
| 565 | PL020-0008 | Jakie ciśnienie doprowadzane jest do wysokościomierza: | statyczne | dynamiczne i statyczne | całkowite i dynamiczne | całkowite |
| 566 | PL020-0009 | Jakie parametry odczytujemy z wysokościomierza: | ciśnienie lotnika i wysokość lotu | ciśnienie lotnika | wysokość lotu | wysokość lotnika |
| 567 | PL020-0010 | Kadłub konstrukcji półskorupowej składa się: | Wręgi, podłużnice, pokrycie | Dźwigary, wręgi, pokrycie | Wręgi, podłużnice, dźwigary | Pokrycie, podłużnice, dźwigary |
| 568 | PL020-0011 | Kadłub o konstrukcji skorupowej składa się: | Głównym elementem siłowym jest pokrycie – obecnie z laminatów – wzmacnione wręgami | Wręgi, przedłużenie, pokrycie | Dźwigary, pokrycie, wręgi | Dźwigary, pokrycie, wypełniacz uowy |
| 569 | PL020-0012 | Klapka odciążająca służy do: | Zmniejszania sił działających na elementach sterowania sterami i lotkami | Wyważenia samolotu | Ułatwienia wychylenia klap | Zwiększenia stateczności samolotu |
| 570 | PL020-0013 | Kolor uchwytów i dźwigni w kabинie obsługiwanej przez pilota są: | Barwy poszczególnych dźwigni i uchwytów są znormalizowane w zależności od przeznaczenia dźwigni | Barwy są dowolne | Barwy ustala konstruktor danego samolotu | Kolor dźwigni nie ma znaczenia |
| 571 | PL020-0014 | Kompensacja masowa (wyważenie masowe) | Stosowana do wyeliminowania drgań samowzbudnych lotek i sterów | Stosowana do wyeliminowania drgań klap | Stosowana do wyeliminowania drgań hamulca aerodynamicznego | Stosowana do wyeliminowania drgań sterów przy małych prędkościach |
| 572 | PL020-0015 | Lotki służą do: | Sterowania przechyleniami samolotu względem jego osi podłużnej | Utrzymanie stateczności samolotu | Sterowalności podłużnej | Sterowalności kierunkowej |
| 573 | PL020-0018 | Przeznaczenie klap skrzydłowych: | Zasadniczym przeznaczeniem klap jest | Służą głównie jako hamulec aerodynamiczny | Służą głównie do polepszenia efektywności lotek | Służą do sterowania przechyleniem w osi podłużnej samolotu |

| | | | | | | |
|-----|------------|--|--|--|--|---|
| | | | zwiększenie współczynnika siły nośnej skrzydła | | | |
| 574 | PL020-0019 | Radiostacja w czasie nadawania ma możliwość: | Samopodsłuchu. | Zmiany rodzaju modulacji. | Zmiany ilości kanałów. | Wybrania częstotliwości powyżej 137MHz. |
| 575 | PL020-0020 | Radiostacje lotnicze pracują: | Systemem simpleks. | Systemem dupleks. | Systemem ogólnym . | Inne. |
| 576 | PL020-0021 | Układ „miękkiego” sterowania mechanizmami sterowniczymi stanowi: | Linki stalowe i układ rolek | Popychacze połączone z amortyzatorami gumowymi oraz dźwignie | Linki stalowe i popychacze oraz rolki | Popychacze z układem rolek |
| 577 | PL020-0022 | Układ „sztywnego” sterowania mechanizmami sterowniczymi stanowi: | Popychacze sztywne z układem dźwigni | Popychacze sztywne i linki z układem rolek | Popychacze sztywne i linki z układem dźwigni | Linki w sztywnych rurkach i układ dźwigni |
| 578 | PL020-0026 | Co wskazuje amperomierz wychylony w prawo od zera: | prawidłową pracę prądnicy lub alternatora | prawidłową pracę prędkościomierza | prawidłową pracę sztucznego horyzontu | prawidłową pracę obrotomierz |
| 579 | PL020-0027 | Agregaty silnikowe napędzane są | Od silnika poprzez skrzynkę napędów | Bezpośrednio od silnika | Od silnika poprzez reduktor główny | Od silników elektrycznych |
| 580 | PL020-0028 | Alternator zbudowany jest z: | prądnicy prądu przemiennego z układem prostowniczym | przetwornicy trójfazowej | przetwornicy jednofazowej | prądnicy prądu stałego |
| 581 | PL020-0029 | Automatyczny układ przeciw poślizgowy zabudowany jest i służy: | Nadajnik na każdym hamowanym kole podwozia głównego i przeciwdziała powstaniu poślizgu poprzez odpowiednie odhamowanie | Nadajnik na wybranym hamowanym kole podwozia głównego i całkowicie rozhamowuje | Stosowane jest na kołach podwozia przedniego i zabezpiecza przed poślizgiem w czasie skrętu kołami | Zabudowane na podwoziu głównym i odhamowuje koła przed przyziemieniem |

| | | | | | | |
|-----|------------|---|---|--|---|--------------------------------|
| | | | | wszystkie koła przy powstaniu poślizgu | | |
| 582 | PL020-0030 | Blokada szumów (SQ) w radiostacji UKF służy do: | Wyleminowania szumów w sygnale użytecznym. W skrajnym przypadku do wyłączenia toru odbiornika w radiostacji. | Ograniczenia poziomu nadawanego sygnału. | Regulacji poziomu odebranego sygnału. | Poprawienia modulacji sygnału. |
| 583 | PL020-0031 | Blokowanie sterów i lotek ma na celu: | Unieruchomienie organów sterowania na ziemi w czasie postoju samolotu | W czasie lotu poziomego | Stosowane tak w locie jak i w czasie postoju samolotu | Nie jest stosowane |
| 584 | PL020-0032 | Ciśnienie oleju mierzone jest | Na wejściu do silnika | W pompie oleju | W regulatorze ciśnienia oleju | We wtryskiwaczu |
| 585 | PL020-0033 | Co mierzy trójwskaźkowy kontroler parametrów silnika: | ciśnienie oleju, paliwa oraz temperaturę oleju | ciśnienie oleju i ciśnienie paliwa | ilość paliwa i temperaturę oleju | ilość i ciśnienie paliwa |
| 586 | PL020-0034 | Co możemy odczytać z wysokościomierza: | wysokość lotu i ciśnienie lotniska | prędkość lotu | kurs lotu | przechylenie samolotu |
| 587 | PL020-0035 | Co nazywamy pojemnością ogniska: | ilość elektronów jaką można pobrać z ogniska | ilość jonów | ilość ciepła | ilość cząsteczek |
| 588 | PL020-0037 | Co nazywamy żyroskopem: | ciało obrotowe (wirnik) wirujące z dużą prędkością kątową dookoła osi symetrii, gdzie jeden z punktów ciała jest nieruchomy | prędkość lotu | wysokość lotu | kurs lotu |
| 589 | PL020-0038 | Co określa busola magnetyczna: | kurs magnetyczny samolotu | prędkość lotu | prędkość kątową | ciśnienie lotniska |
| 590 | PL020-0041 | Co stanowi nadajnik temperatury oleju | drut oporowy | element magnetyczny | dioda | drut półprzewodnikowy |

| | | | | | | |
|-----|------------|---|---|---|---|---|
| | | w układzie trójwskazówkowym o kontrolera parametrów silnika: | | | | |
| 591 | PL020-0042 | Co to jest współczynnik bezpieczeństwa konstrukcji lotniczej: | Jest to wartość stosunku wytrzymałości doraźnej do dopuszczalnej. Wartości współczynników określane są w przepisach dotyczących budowy konstrukcji lotniczych i jest większa od 1 | Jest to wartość stosunku wytrzymałości zmęczeniowej do dopuszczalnej określana przez konstruktora | Jest wartością stosunku wytrzymałości zmęczeniowej do doraźnej określonej przez nadzór lotniczy | Wartość współczynnika bezpieczeństwa określona jest przepisami lotniczymi dotyczącymi budowy i jest mniejsza od 1 |
| 592 | PL020-0043 | Co wskazuje przyrząd zwany wariometrem: | prędkość pionową samolotu tzn. prędkość wznoszenia i opadania | wysokość lotu | kurs geograficzny | kurs samolotu |
| 593 | PL020-0044 | Czy kompozyty np. z włókien węglowych, grafitowych, szklanych itp. – stosowane są w konstrukcjach lotniczych: | Tak – jako elementy pokrycia i zbrojenia konstrukcji płatowca i silników | Nie są stosowane | Tylko jako elementy wyposażenia kabin | Tylko w konstrukcji silników lotniczych |
| 594 | PL020-0045 | Czy rozlanie paliwa w rejonie samolotu wpływa na jego bezpieczeństwo: | Tak – należy przerwać wszelkie prace do czasu zneutralizowania zagrożenia przez kompetentne służby | Można miejsce rozlania zasypać piaskiem i kontynuować pracę | Nie wpływa to na zagrożenie bezpieczeństwa | Zaczekać z pracami przy samolocie do czasu odparowania paliwa |
| 595 | PL020-0047 | Czym zabezpieczane są obwody elektryczne na samolocie: | bezpiecznikami | izolacją | przekaźnikami | kablami |

| | | | | | | |
|-----|------------|--|--|--|--|--|
| 596 | PL020-0048 | Czynnikiem wykonawczym w instalacji hamowania kołami podwozia głównego jest głównie: | Płyn hydrauliczny lub powietrze | Układ elektryczny | Mechaniczny układ | Układ mechaniczno-elektryczny |
| 597 | PL020-0049 | Dla zabezpieczenia łączności radiowej w statku powietrznym zainstalowane są: | Zazwyczaj dwie radiostacje UKF. | Cztery radiostacje UKF | Jedna Radiostacja UKF i jedna radiostacja KF | Jedna radiostacja fal średnich. |
| 598 | PL020-0050 | Do chowania i wypuszczania podwozia, głównie stosowane są instalacje: | Hydrauliczna, pneumatyczna i elektryczna | Tylko pneumatyczna | Tylko hydrauliczna | Mechaniczny układ |
| 599 | PL020-0051 | Do czego przeznaczony jest manometr ciśnienia paliwa: | do pomiaru ciśnienia paliwa podanego do gaźnika | do pomiaru ciśnienia oleju smarującego silnik | do pomiaru temperatury cylindrów silnika | do pomiaru ciśnienia ładowania |
| 600 | PL020-0052 | Do czego służy rurka spiętrzeniowa na samolocie: | jako nadajnik ciśnienia całkowitego i statycznego | jako nadajnik ciśnienia całkowitego i dynamicznego | jako nadajnik ciśnienia statycznego | jako nadajnik ciśnienia dynamicznego i statycznego |
| 601 | PL020-0053 | Do czego służy sztuczny horyzont: | do określenia położenia samolotu względem linii horyzontalnej oraz pochylenia i przechyłu samolotu | do określania prędkości samolotu | do określania wysokości lotu samolotu | do określenia ciśnienia lotniska |
| 602 | PL020-0054 | Do czego służy termometr | pomiaru temperatury cylindrów silnika | pomiaru ciśnienia oleju | pomiaru ciśnienia ładowania | pomiaru ciśnienia paliwa |

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

| | | | | | | |
|-----|------------|---|---|-----------------------------|---|--------------------------------------|
| 610 | PL020-0062 | Dźwigar jako element konstrukcyjny samolotu: | Stosowany w skrzydłach, statecznikach, sterach, klapach, jako główny element przenoszący obciążenia | Stosowany w kadłubach | Służy tylko jako element łączący zespoły samolotu | Stosowany tylko w konstrukcji sterów |
| 611 | PL020-0063 | Element łączący łopaty i mocujący śmigło na wale nazywa się | Piastą śmigła | łącznikiem | obsadą | obudową |
| 612 | PL020-0064 | Element tłumiący drgania silnika przekazywane na płatowiec zwany jest | lord | amortyzator | tłumik | Sworzeń tłumiący |
| 613 | PL020-0065 | Elementem otwierającym bezpośrednio zawory jest | Dźwignia zaworowa | krzywka | trzonek | popychacz |
| 614 | PL020-0066 | Elementem przenoszącym moment obrotowy silnika jest | Wał korbowy | Wał rozrządu | korbowód | Sworzeń tłoka |
| 615 | PL020-0067 | Elementem uszczelniającym współpracujący tłok i cylinder jest | Pierścień | uszczelka | simmering | Nie występuje |
| 616 | PL020-0068 | Elementem utrzymującym zawory w położeniu zamkniętym jest | Sprężyna zaworowa | Trzonek zaworu | Krzywka rozrządu | Zamek zaworu |
| 617 | PL020-0069 | Elementy skrzydła, na których zainstalowana jest | Krawędź natarcia | Górna powierzchnia skrzydła | Krawędź spływu | Końcówki skrzydła |

| | | | | | | |
|-----|------------|---|--|--|--|--|
| | | instalacja przeciw oblodzeniowa: | | | | |
| 618 | PL020-0070 | Ewentualne opłyki powstające w czasie pracy silnika można wykryć w | Filtrze oleju | Misce olejowej | Zbiorniku oleju | Pompie olejowej |
| 619 | PL020-0071 | Gaźnik jest przeznaczony do | Przygotowania mieszanki palnej | Wtrysk paliwa do układu dolotowego | Wtrysk paliwa do cylindrów | Podgrzanie paliwa |
| 620 | PL020-0072 | Gdzie pilot może znaleźć informacje dotyczące ograniczeń eksploatacyjnych silnika | Instrukcja Użytkowania Statku Powietrznego | Świadectwie Zdatności | Instrukcji Obsługi Statku Powietrznego | Książce Silnika |
| 621 | PL020-0073 | Głównymi parametrami pracy silnika kontrolowanymi przez pilota są | Prędkość obrotowa Temperatura oleju Ciśnienie oleju Ciśnienie paliwa | Prędkość obrotowa Temperatura spalin Ciśnienie oleju Ciśnienie paliwa | Prędkość obrotowa Temperatura oleju Ciśnienie w instalacji hydraulicznej Ciśnienie paliwa | Prędkość obrotowa Temperatura paliwa Ciśnienie oleju Ciśnienie paliwa |
| 622 | PL020-0076 | Ile kolorów mają światła pozycyjne: | 3 | 2 | 4 | 1 |
| 623 | PL020-0077 | Ile przewodowa jest instalacja prądu stałego na samolocie: | jednoprzewodowa | trójprzewodowa | czteroprzewodowa | pięcioprzewodowa |
| 624 | PL020-0078 | Ile stopni swobody ma sztuczny horyzont: | trzy | dwa | cztery | jeden |
| 625 | PL020-0079 | Ile stopni swobody ma zakrętomierz: | dwa | trzy | cztery | jeden |
| 626 | PL020-0080 | Ilość oleju w silniku kontrolowana jest | Miarki bagnetowej | Wskaźnika w kabinie | Zasady naczyń połączonych | Zdalnego pomiaru |

| | | zazwyczaj z wykorzystaniem | | | | |
|-----|------------|--|--|--|--|------------------------------------|
| 627 | PL020-0081 | Informacji dotyczącej mocy zespołu napędowego ze śmigłem stałym dostarcza pomiar | Prędkości obrotowej | Temperatury głowic | Ciśnienia paliwa | Ciśnienia ładowania |
| 628 | PL020-0082 | Instalacja przeciwpożarowa zabudowana jest głównie: | W gondolach silników, w rejonach zbiorników paliwowych i w silnikach | W kadłubach i kabiniie | Tylko wewnątrz silników | Tylko w gondolach podwozia. |
| 629 | PL020-0083 | Instrukcja Użytkowania w Locie: | Jest obowiązkowym dokumentem, który musi znajdować się na pokładzie samolotu do wykorzystania przez załogę w czasie całego lotu i dotyczy jego użytkowania | Instrukcja służy personelowi technicznemu przy obsłudze samolotu | Instrukcja zawiera czynności techniczne, obsługowe wykorzystywane przez załogę samolotu - pilota | Jest zbiorem procedur operacyjnych |
| 630 | PL020-0084 | Jak nazywamy element pomiarowy (czuły) wysokościomierza: | puszka próżniowa aneroidowa | różnicowa puszka membranowa | rurka Burdona | przepona gumowa |
| 631 | PL020-0085 | Jaka jest wartość częstotliwości w sieci prądu przemennego na samolocie: | 400 Hz | 50 Hz | 200 Hz | 600 Hz |
| 632 | PL020-0086 | Jaka powinna być minimalna wartość napięcia akumulatora na samolocie , | 24 V lub 12 V | 40 V | 15 V | 30 V |

| | | | | | | |
|-----|------------|--|--|---|--|--|
| | | sprawdzanego pod obciążeniem: | | | | |
| 633 | PL020-0087 | Jaką energię przetwarzamy podczas ładowania akumulatora: | elektryczną w chemiczną | chemiczną w elektryczną | elektryczną w cieplną | cieplną w chemiczną |
| 634 | PL020-0088 | Jaką energię przetwarzamy podczas rozładowania akumulatora: | chemiczną w elektryczną | cieplną w chemiczną | elektryczną w cieplną | elektryczną w chemiczną |
| 635 | PL020-0089 | Jaką pozycję przyjmuje wskaźnik ślizgu zakrętomierza, kiedy informuje o zakręcie skoordynowanym: | kulka wskaźnika znajduje się w środkowym położeniu | kulka nie znajduje się w środkowym ani max. położeniu | kulka wskaźnika jest w max. skrajnym położeniu w kierunku przeciwnym do przechylenia | kulka wskaźnika jest w max. skrajnym położeniu w kierunku przechylenia |
| 636 | PL020-0092 | Jaki przyrząd lotniczy przeznaczony jest do pomiaru prędkości kątowej zespołu napędowego: | obrotomierz | prędkościomierz | paliwomierz | wysokościomierz |
| 637 | PL020-0093 | Jaki przyrząd lotniczy służy do odległościowego pomiaru paliwa w zbiornikach: | paliwomierz | obrotomierz | wariometr | manometr ciśnienia |
| 638 | PL020-0094 | Jaki przyrząd określa położenie przestrzenne | sztuczny horyzont | wskaźnik radiowysokościomierz | prędkościomierz | obrotomierz |

| | | | | | | |
|-----|------------|--|--|--|---------------------------------------|---|
| | | samolotu podczas lotu: | | | | |
| 639 | PL020-0095 | Jaki rodzaj środka odladzającego jest stosowany w instalacji przeciw oblodzeniowej w czasie lotu: | Powietrze pobierane od sprężarki silnika | Gazy spalinowe | Specjalny gaz | Płyn odladzający |
| 640 | PL020-0096 | Jakie ciśnienie odbierane jest na samolocie | statyczne i całkowite | dynamiczne i statyczne | całkowite i dynamiczne | całkowite |
| 641 | PL020-0097 | Jakie działania należy podjąć, gdy w czasie przeglądu samolotu zostanie stwierdzone przez pilota uszkodzenie pneumatyków kół podwozia: | Określić stopień uszkodzenia (przetarcie, przebiecie) i zgłosić ten fakt obsłudze technicznej oraz wpisać uszkodzenie w dzienniku technicznym jako usterkę | Określić stopień zużycia i samodzielnie podjąć decyzję o użytkowaniu | Samodzielnie wymienić koło uszkodzone | Zgłosić obsłudze technicznej uszkodzenie bez wpisywania do dziennika technicznego |
| 642 | PL020-0098 | Jakie elementy silnika wyposażone są w instalację przeciw oblodzeniową: | Krawędź natarcia chwytu powietrza i gaźnik silnika tłokowego | Kierownice łożatek sprężarki | Elementy maskowania | Nie ma takiej instalacji |
| 643 | PL020-0099 | Jakie główne zespoły płatowca są zabezpieczone przed oblodzeniem: | Krawędź natarcia skrzydeł i stateczników | Krawędzie natarcia sterów i lotek | Krawędzie natarcia klap i sterów | Krawędzie natarcia klap i lotek |
| 644 | PL020-0100 | Jakie przyrządy przeznaczone są do określenia stanu pracy silnika lotniczego: | manometry, termometry i obrotomierz | prędkościomierz | wysokościomierz | busola lotnicza |

| | | | | | | |
|-----|------------|--|---|--|--|--|
| 645 | PL020-0101 | Jakie wskazania pokazuje woltomierz prądu stałego: | wartość napięcia w sieci | wartość prądu | wartość częstotliwości | wartość oporności |
| 646 | PL020-0102 | Jakiego typu są sygnalizatory oblodzenia: | Mechaniczne i elektroniczne | Tylko elektroniczne | Tylko mechaniczne | Nie ma sygnalizatorów |
| 647 | PL020-0103 | Jakość smarowania silnika kontrolowana jest poprzez pomiar | Temperatury i ciśnienia oleju | Temperatury głowic cylindrów | Prędkości obrotowej silnika | Ciśnienia ładowania |
| 648 | PL020-0104 | Jednostkowe zużycie paliwa wyrażone jest w | g/kW h | g/h | g/kW | l/h |
| 649 | PL020-0105 | Jednoznaczność namiaru w radiokompasie otrzymujemy: | Dzięki zastosowaniu anteny stałej i anteny ramowej co daje wypadkową charakterystykę odbioru kardioide. | Dzięki dobraniu odpowiedniej częstotliwości. | Dzięki zastosowaniu odpowiedniej modulacji. | Dzięki otrzymaniu wypadkowej charakterystyki odbioru w postaci koła. |
| 650 | PL020-0106 | Kabina ciśnieniowa służy: | Zapewnia wykonywanie lotów na dużych wysokościach bez konieczności stosowania tlenu | Zabezpiecza przed dostaniem się wody w opadach deszczu | Utrzymuje stałe ciśnienie między kabiną a otoczeniem | Zapobiega przed dostaniem się pyłu |
| 651 | PL020-0107 | Kadłub konstrukcji półskorupowej składa się z części: | Wręgi, podłużnice, pokrycie | Dźwigary, wręgi, pokrycie | Pokrycie, podłużnice, dźwigary | Wręgi, podłużnice, dźwigary |
| 652 | PL020-0108 | Kadłub konstrukcji skorupowej składa się z części: | Wręgi i pokrycia | Wręgi, podłużnice, wypełniacz ulowy | Podłużnice, pokrycie, dźwigary | Podłużnice, wręgi, pokrycie |

| | | | | | | |
|-----|------------|--|--|---|---|---|
| 653 | PL020-0109 | Kiedy sprawdza się sprawność układu zapłonowego | W czasie próby silnika | Po wymianie oleju | W czasie lotu | Podczas przeglądu przedlotowego |
| 654 | PL020-0110 | Klapka odciągająca służy do: | Zmniejszenia sił działających na elementach sterowania sterami i lotkami | Wyważenia samolotu | Ułatwia wychylenie klap | Ułatwia wychylenie spoilerów |
| 655 | PL020-0111 | Klapy służą: | Wychylenie ich, zwiększa współczynnik siły nośnej przy mniejszych prędkościach samolotu bez zwiększenia kąta natarcia skrzydła | Jako hamulec aerodynamiczne | Do zwiększenia siły nośnej przy dużych prędkościach | Do sterowania przechyleniem w osi poprzecznej samolotu |
| 656 | PL020-0112 | Kompensacja masowa: | Stosowana do wyeliminowania drgań samowzbudnych zespołów sterujących | Stosowana dla wyeliminowania drgań steru wysokości | Stosowana dla wyeliminowania drgań klap | Stosowana dla wyeliminowania drgań tylko steru kierunku |
| 657 | PL020-0114 | Lotki służą do: | Sterowanie przechyleniem samolotu względem jego osi podłużnej | Utrzymania stateczności samolotu | Sterowności podłużnej | Sterowności kierunkowej |
| 658 | PL020-0115 | Lód usuwany jest z krawędzi natarcia skrzydła zabezpieczonych nakładkami gumowymi (boots) przy pomocy: | Powietrze pod ciśnieniem | Elementy grzejne elektryczne wmontowane w segmenty gumowe | Gorące powietrze | Gazy spalinowe |
| 659 | PL020-0116 | Mechanizm sterowania zaworami to | rozrząd | sterownik | rozdzielacz | regulator |
| 660 | PL020-0117 | Moc przekazywana na wał śmigła zwana jest mocą | efektywną | niezbędną | nominalną | indykowaną |

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

| | | | | | | |
|-----|------------|--|---|--|---|--|
| 668 | PL020-0125 | Najmniejsze natężenie ziemskiego pola magnetycznego jest na: | równiku magnetycznym | biegunie magnetycznym północnym | biegunie magnetycznym południowym | biegunie geograficznym |
| 669 | PL020-0126 | Nakazem włączenia instalacji przeciw oblodzeniowej jest: | Analiza prognozy pogody na trasie lotu przez załogę, jeśli przewiduje oblodzenie, powinna być włączona niezależnie od sygnalizacji: | Włączenie się sygnalizacji ostrzegającej przed oblodzeniem | Zawsze w czasie lotu powinna być włączona | Zależnie od informacji służb ruchu lotniczego. |
| 670 | PL020-0127 | Niezbędny wydatek powietrza chłodzącego zapewniany jest poprzez zastosowanie odpowiednio ukształtowanych owiewek cylindrów zwanych | deflektorami | sterownicami | dyszami | zasłonkami |
| 671 | PL020-0128 | Obecność wody w paliwie jest | niedopuszczalna | Dopuszczalna w ilości ok.5 ml./l | Dopuszczalna w formie emulsji | Dopuszczalna w wysokich temperaturach |
| 672 | PL020-0129 | Od czego uzależniamy moc prądnicy zamontowanej na samolocie: | od ilości energii elektrycznej potrzebnej dla danego typu samolotu | od prędkości samolotu | od ciśnienia lotniska i wysokości lotu | od przyrządów ciśnieniowych |
| 673 | PL020-0130 | Odbiornik GPS pozwala na: | Podanie aktualnej pozycji samolotu | Określenia kąta natarcia. | Wykrywania frontów burzowych. | Utrzymania łączności. |
| 674 | PL020-0132 | Oddzielacze powietrza z oleju | Statyczne i dynamiczne | Odśrodkowe i dynamiczne | Bezwładnościowe i statyczne | Z filtrem i bez filtra |

| | | | | | | |
|-----|------------|--|---|--|--|--|
| | | silnikowego ze względu na sposób ich działania dzielimy na | | | | |
| 675 | PL020-0133 | Odległość mierzona za pomocą radioodległościami erza to: | Odległość wzdłuż linii nachylonej między samolotem a radiolatarnią. | Rzut prostopadły na ziemię linii między samolotem a radiolatarnią. | Odległość do wyliczenia według podanego wzoru. | Odległość orientacyjna. |
| 676 | PL020-0134 | Odpowiednia kolejność pracy cylindrów ma na celu | Równomierne obciążenie wału korbowego | Równomierne smarowanie silnika | Zmniejszenie zużycia paliwa | Pełniejsze spalanie mieszanki |
| 677 | PL020-0135 | Odpowiednia kolejność zapłonu ma na celu | Zmniejszenie pulsacji momentu obrotowego | Równomierne smarowanie silnika | Zmniejszenie zużycia paliwa | Pełniejsze spalanie mieszanki |
| 678 | PL020-0136 | Ogrzewanie wlotu do gaźnika ma na celu | Zabezpieczenie przed oblodzeniem | Ogrzanie powietrza w kabinie | Podniesienie temperatury paliwa | Podgrzanie oleju przed uruchomieniem |
| 679 | PL020-0140 | Opony niskociśnieniowe przeznaczone są: | Są szerokie i przeznaczone do użytkowania na miękkim podłożu | Do użytkowania tylko na twardym podłożu | Tylko do samolotów lekkich | Są wąskie i przeznaczone do użytkowania na miękkim podłożu |
| 680 | PL020-0141 | Opony wysokociśnieniowe służą: | Są wąskie i przeznaczone do użytkowania na twardym podłożu | Służą do użytkowania na miękkim podłożu | Są szerokie i przeznaczone tylko do samolotów lekkich | Służą do użytkowania tak na miękkim i na twardym podłożu |
| 681 | PL020-0142 | Opracowanie, zatwierdzanie, wprowadzanie zmian w Instrukcji Użytkowanie w Locie: | Opracowuje producent samolotu, zatwierdza Państwowy Nadzór Lotniczy | Opracowuje użytkownik samolotu a zatwierdza jego Służba Jakości | Opracowuje użytkownik samolotu, a zatwierdza państwowy nadzór lotniczy | Opracowuje producent samolotu i zatwierdza jego służba jakości |
| 682 | PL020-0143 | Optymalna temperatura oleju | 90-100 | 30-40 | 50-70 | 140-160 |

| | | | | | | |
|-----|------------|---|--|---------------------------------------|--|---|
| | | w silniku to (^o </sup>C) | | | | |
| 683 | PL020-0144 | Oświetlenie zewnętrzne samolotu składa się z: | lampy antykolizyjnej, świateł pozycyjnych i reflektora | lampek oświetlenia tablicy przyrządów | lampki oświetlenia mapy | lampek w kabinie pasażerskiej |
| 684 | PL020-0145 | Panele z elementami kontrolnymi i sterującymi radiostacji umieszczone są: | W kokpicie. | W przedziałach elektronicznych. | W kabinie pasażerskiej. | W specjalnych lukach. |
| 685 | PL020-0146 | Parametrami charakteryzującym rozwijaną aktualnie moc silnika z doładowaniem są | Prędkość obrotowa i ciśnienie ładowania | Prędkość obrotowa i ciśnienie paliwa | Ciśnienie ładowania i temperatura głowic | Ciśnienie ładowania i ciśnienie oleju |
| 686 | PL020-0147 | Parametrem kryterialnym do oceny pracy silnikowej instalacji paliwowej jest | Ciśnienie paliwa | Zużycie paliwa | Ciśnienie oleju | Prędkość obrotowa |
| 687 | PL020-0149 | Podaj kolejność cykli pracy silnika czterosuwowego | Ssanie Spreżanie Rozprężanie Wydech | Spreżanie Ssanie Rozprężanie Wydech | Ssanie Rozprężanie Wydech Spreżanie | Ssanie Spreżanie Rozprężanie Praca |
| 688 | PL020-0150 | Podgrzewanie silnika gorącym powietrzem w okresie niskich temperatur ma na celu | Ułatwienie rozruchu | Zwiększenie lepkości oleju | Zwiększenie energii zapłonu | Ułatwienie tworzenia się mieszanki palnej |

| | | | | | | |
|-----|------------|--|--|--|--|--|
| 689 | PL020-0151 | Podsłuch sygnałów z radiokompassu uzyskujemy: | Przez odpowiednie ustawienie przełącznika na Audio Selektor Panel (z rosyjska SPU). | Przez specjalny wzmacniacz. | Przez przyciśnięcie przycisku radio. | Przez przyciśnięcie przycisku SPU. |
| 690 | PL020-0152 | Podstawowym rodzajem pracy radiokompassu jest: | Pozycja ADF, z rosyjska Kompas. | Antena | Ramka. | WŁ. |
| 691 | PL020-0153 | Pokładowy Dziennik Techniczny: | Służy do potwierdzenia wykonanych obsług technicznych do lotu i po locie potwierdzenia przyjęcia przez załogę samolotu do lotu i zdania po locie obsłudze technicznej rejestracji czasu pracy samolotu, wpisywania niesprawności samolotu itp. Przeznaczony dla personelu technicznego i latającego | Służy dla personelu technicznego przy obsłudze technicznej liniowej | Służy dla personelu latającego dla wpisywania powstałych niesprawności | Stanowi dokument do potwierdzenia wykonania obsług technicznych wyższego rzędu |
| 692 | PL020-0154 | Pokrycie skrzydła pracujące: | Sztywne, przenoszące obciążenie | Stosowane dla zwiększenia trwałości samolotu | Stosowane w celach estetycznych | Stosowane tylko w samolotach o małych prędkościach. |
| 693 | PL020-0155 | Pokrycie skrzydła tzw. niepracujące: | Elastyczne nie przenoszące obciążeń | Jako element konstrukcyjny dla zmniejszenia masy samolotu i przenoszący obciążenia | Łączy zespoły skrzydła jako ułatwienie konstrukcyjne i technologiczne | Stosowane w samolotach o dużych prędkościach |
| 694 | PL020-0156 | Pomocnicze pompy podające paliwo | elektrycznie | od silnika | ręcznie | eżektorowo |

| | | | | | | |
|-----|------------|--|--|--|----------------------------------|--|
| | | zazwyczaj napędzane są | | | | |
| 695 | PL020-0157 | Pompa olejowa napędzana jest | Od silnika | elektrycznie | eżektorowo | hydraulicznie |
| 696 | PL020-0158 | Pompa wtryskowa jest przeznaczona do | Wtrysk paliwa do cylindrów lub układu dolotowego | Mieszanie paliwa i powietrza | Przygotowanie mieszanki palnej | Podanie paliwa do gaźnika |
| 697 | PL020-0159 | Poziom oleju „między kreskami” na miarce bagnetowej oznacza | Prawidłową ilość oleju | Nieprawidłową ilość oleju | Należy dolać do górnej kreski | Należy obniżyć poziom oleju do dolnej kreski |
| 698 | PL020-0160 | Pozycja SBYw transponderze służy do: | Przygotowania transpondera do pracy. | Uaktywnienia pracy transpondera. | Podawania wysokości lotu. | Identyfikacji . |
| 699 | PL020-0161 | Praca odbiornika GPS oparta jest na: | Doborze odpowiedniej ilości satelitów. | Wybraniu odpowiednich radiolatarni prowadzących. | Wykorzystaniu zjawiska Dopplera. | Wykorzystaniu zjawiska interferencji. |
| 700 | PL020-0163 | Prądnicami prądu stałego, nazywamy maszyny elektryczne które służą do przetwarzania energii: | mechaniczną w elektryczną | elektryczną w chemiczną | chemiczna w elektryczną | elektryczną w cieplną |
| 701 | PL020-0164 | Prądnice prądu stałego instalowane na samolotach zbudowane są jako: | samowzbudne – bocznikowe | szeregowe | obcowzbudne | dwustopniowe |
| 702 | PL020-0165 | Prędkość przyrządową określamy jako: | prędkość wskazywana przez prędkościomierz | pozioma prędkość lotu samolotu względem ziemi | prędkość samolotu względem morza | prędkość kątowa |

| | | | | | | |
|-----|------------|--|---|--|-------------------------|---|
| 703 | PL020-0166 | Prędkość rzeczywistą określamy jako: | prędkość lotu samolotu względem powietrza o parametrach panujących na wysokości lotu | prędkość lotu samolotu względem ziemi | prędkość kątowa | prędkość wskazywana przez prędkościomierz |
| 704 | PL020-0167 | Próbę iskrowników wykonuje się | W czasie przeglądu przedlotowego przed startem oraz zawsze kiedy uznamy to za konieczne | Przed każdym startem | W czasie lotu | W czasie przeglądu polotowego |
| 705 | PL020-0168 | Przed pokręceniem śmigłem należy upewnić się że wyłączone są | iskrowniki | akumulator | alternator | radiostacja |
| 706 | PL020-0169 | Przepustnica gaźnika sterowana jest przy pomocy | Dźwigni (cięgna) sterowania silnikiem | Regulatora prędkości obrotowej silnika | Regulatora skoku śmigła | Różnicy ciśnień |
| 707 | PL020-0170 | Przy awarii prądnicy lub alternatora, na ile czasu powinno wystarczyć akumulatora do bezpiecznego lądowania: | 0,5 h – 1 h | 3 h – 4 h | 5 h – 6 h | 7 h – 8 h |
| 708 | PL020-0171 | Przycisk IDENT w transponderze używany jest: | Na życzenie kontroli ruchu lotniczego. | W celu stabilizacji częstotliwości. | W celu wyłączenia. | W celu poprawienia propagacji. |
| 709 | PL020-0172 | Przyczyną spalania stukowego jest | Za mała liczba oktanowa paliwa lub późny zapłon | Za duża liczba oktanowa paliwa | Za dużo oleju w paliwie | Za mała energia zapłonu |
| 710 | PL020-0173 | Przydzielone pasmo częstotliwości w zakresie UKF dla łączności radiowej | 118,00 – 136,975 MHz | 105,00 – 131,00 MHz | 95,00 – 101,00 MHz | 76,00 – 98,00 MHz |

| | | | | | | |
|-----|------------|--|---|--|---|---|
| | | w lotnictwie cywilnym to: | | | | |
| 711 | PL020-0174 | Radiokompas może pracować jako: | Radionamiernik dostarczający informacji o położeniu statku powietrznego względem radiolatarni naziemnej i jako średniofalowy odbiornik radiowy, | Krótkofalowy odbiornik radiowy. | Urządzenie do pomiaru odległości. | Wskaźnik wibracji. |
| 712 | PL020-0175 | Radiokompas posiada: | Dwie anteny | Trzy anteny. | Cztery anteny. | Nie posiada żadnej anteny. |
| 713 | PL020-0176 | Radiokompas służy do: | Prowadzenia statku powietrznego według radiolatarni prowadzących. | Do nadawania sygnałów alarmowych. | Do prowadzenia łączności zewnętrznej. | Do prowadzenia łączności między członkami załogi. |
| 714 | PL020-0178 | Radiostacja UKF zasilana jest : | Napięciem stałym. | Napięciem zmiennym 115V | Napięciem zmiennym 36V | Napięciem stałym i zmiennym. |
| 715 | PL020-0179 | Radiostacje pokładowe UKF budowane są w następującym układzie: | Nadajnik i odbiornik są z sobą integralnie związane, | Nadajnik i odbiornik stanowią oddzielne zespoły. | Jest jeden odbiornik do kilku nadajników. | Jest jeden nadajnik do kilku odbiorników. |
| 716 | PL020-0180 | Radiowsokościomierz informuje o zadanej wysokości za pomocą: | Sygnalizacji świetlnej i dźwiękowej. | Syreny. | Sygnału akustycznego 300Hz. | Brak informacji. |
| 717 | PL020-0181 | Radiowsokościomierz małych wysokości służy do: | Określenia rzeczywistej wysokości lotu statku powietrznego nad powierzchnią ziemi. | Określanie dużych wysokości. | Wykrywanie przeszkód terenowych. | Wykrywanie wibracji. |
| 718 | PL020-0182 | Radiowsokościomierz posiada możliwość : | Ustawienia zadanej wysokości. | Automatycznego odejścia na drugi krąg. | Automatycznego podejścia do lądowania. | Określenia warunków terenowych. |

| | | | | | | |
|-----|------------|---|---|---|--|--|
| 719 | PL020-0183 | Reduktor przeznaczony jest do | Zredukowania prędkości obrotowej wału śmigła | Mocowania silnika | Regulowania prędkości obrotowej silnika | Zabezpieczenie przed rozkręceniem silnika |
| 720 | PL020-0184 | Silnik gwiazdowy to silnik o układzie cylindrów | równomiernie rozmieszczonych na okręgu | Cylindry jeden za drugim tzw. wiszące | Połowa cylindrów naprzeciw drugiej połowy | Jeden za drugim |
| 721 | PL020-0185 | Silnik typu bokser to silnik o układzie cylindrów | Po dwa cylindry w płaszczyźnie poziomej naprzeciw siebie | Cylindry rozmieszczone na okręgu co 90 stopni | Cylindry jeden za drugim | Cylindry jeden za drugim tzw. wiszące |
| 722 | PL020-0186 | Siła gazowa działająca na tłok zależy od | średnicy cylindra | Temperatury silnika | skoku tłoka | ilości zaworów |
| 723 | PL020-0187 | Siły i momenty powstające w silniku przenoszone są na płatowiec przez | Łoże silnika | Ścianę ognową | Osłony silnika | przekładnia |
| 724 | PL020-0188 | Skok śmigła (łopat) na zakresie jałowej pracy silnika jest | minimalny | maksymalny | średni | zmienny |
| 725 | PL020-0189 | Skrzydło samolotu służy do/jest: | Wytwarzania siły nośnej | Elementem konstrukcyjnym do zabudowy zespołów samolotu | Zapewnia stateczność samolotu | Głównym nośnikiem paliwa |
| 726 | PL020-0190 | Sloty (skrzela) służą: | Wychylenie ich, zwiększa krytyczny kąt natarcia skrzydła i siły nośnej przy mniejszych prędkościach samolotu. | Zabezpieczają krawędź natarcia skrzydła przed oblodzeniem | Wychylenie ich powoduje zwiększenie oporu i działają jako hamulce aerodynamiczne | Wychylenie ich polepszenie sterowność podłużną |
| 727 | PL020-0191 | Słuchawki i mikrofony załogi w większości statków powietrznych z | Przez skrzynki ASP.(Audio Selector Panel) z rosyjska SPU. | Słuchawki bezpośrednio do odbiornika. | Mikrofony bezpośrednio do nadajnika. | Różnie w zależności od egzemplarza samolotu. |

| | | | | | | |
|-----|------------|---|--|---|---|---|
| | | radiostacją połączono: | | | | |
| 728 | PL020-0192 | Spalanie stukowe w silniku powoduje | Zaburzenia pracy silnika | Wzrost mocy silnika | Zmniejszenie zużycia paliwa | Spadek temperatury silnika |
| 729 | PL020-0193 | Sprawdzenie pracy transpondera na ziemi możemy wykonać za pomocą: | Wbudowanego układu samokontroli (Self-Test). | Generatora akustycznego. | Miernika uniwersalnego. | Specjalnej sondy. |
| 730 | PL020-0194 | Sprężarki doładowujące to zazwyczaj sprężarki | odśrodkowe | osiowe | tłokowe | Osiowo-odśrodkowe |
| 731 | PL020-0195 | Stan cieplny silnika kontrolowany jest poprzez pomiar | Temperatury głowic | Temperatury gazów wylotowych | Temperatury mieszanki palnej | Temperatury powietrza za sprężarką doładowującą |
| 732 | PL020-0196 | Stan nadawania lub odbioru radiostacji uwarunkowany jest: | Uruchomieniem bądź nie przycisku N/O.(Na rosyjskim sprzęcie przy nadawaniu naciskamy przycisk radio) | Przyciśnięciem przycisku SGU. | Przyciśnięciem przycisku Test. | Wybraniem odpowiedniego kanału. |
| 733 | PL020-0197 | Sterowanie kołem podwozia przedniego głównie sprzężone jest z: | Sterownicą nożną (orczyk) układem linkowym lub hydraulicznym | Drażkiem (wolantem) sterowym i układem linkowym | Drażkiem (wolantem) sterowym poprzez układ hydrauliczny | Z instalacją hamulcową, poprzez układ dźwigni |
| 734 | PL020-0198 | Sterowanie nożne (orczyk) służy: | Do sterowania sterem kierunku | Do sterowania sterem kierunku i wysokości | Do sterowania lotkami | Do sterowania sterem wysokości |
| 735 | PL020-0199 | Sterownica ręczna (wolant, drażek) służy: | Do sterowania lotkami i sterem wysokości | Do sterowania tylko lotkami | Do sterowania lotkami i sterem kierunku | Do sterowania tylko sterem wysokości |
| 736 | PL020-0200 | Stopy aluminium używane są w | Jest to zasadniczy materiał na konstrukcje zespołów | Używany jako podstawowy materiał | Konstrukcję podwozia | Konstrukcję zespołów silników odpornych |

| | | | | | | |
|-----|------------|---|---|--|--|---|
| | | budowie samolotów na: | płatowca bez głównych elementów siłowych i wytrzymałościowych | na konstrukcje okuć i sworzni połączeniowych skrzydło – kadłub | | na wysoką temperaturę |
| 737 | PL020-0201 | Stosunek objętości całkowitej cylindra do objętości komory spalania nazywamy | Stopniem sprężania | sprężaniem | Współczynnikiem sprężu | Współczynnikiem nadciśnienia |
| 738 | PL020-0204 | Śmigło w którym kąt nastawienia łopat jest regulowany przez pilota zwany jest śmigłem | przestawialnym | samoprzestawialnym | nastawialnym | Regulowanym |
| 739 | PL020-0205 | Śmigło zabudowane na wale skierowanym przeciwnie do lotu samolotu to śmigło | pchające | ciągnące | odrzucające | odwrotne |
| 740 | PL020-0206 | Śmigło zabudowane na wale skierowanym zgodnie z lotem samolotu to śmigło | ciągnące | pchające | odrzucające | Normalne |
| 741 | PL020-0207 | Świadectwo Zdatności do Lotu Samolotu wydaje: | Wydawane jest przez Techniczny Państwowy Nadzór Lotniczy | Wydawane jest przez uprawniona bazę obsługową | Wydawane jest przez Służby Jakości Użytkownika | Wydawane jest przez producenta samolotu |
| 742 | PL020-0208 | Tarcza krzywkowa jako element rozrządu stosowany jest w silnikach | gwiazdowych | Szeregowych | bokser | widlastych |

| | | | | | | |
|-----|------------|---|--|--|---|---|
| 743 | PL020-0209 | Temperatura głowic cylindrów mierzona jest | W gniazdach świec | Za zaworem wylotowym | Między głowicą, a tuleją cylindra | Między zaworem ,a głowicą |
| 744 | PL020-0210 | Temperatura oleju mierzona jest | Na wyjściu z silnika | Na wejściu do silnika | W zbiorniku | Za pompą olejową |
| 745 | PL020-0211 | Tłumik shimmi przeznaczony jest do tłumienia drgań: | Podwozia przedniego | Podwozia głównego | Śmigła i silnika | Steru kierunku |
| 746 | PL020-0212 | Transponder służy do: | Identyfikacji statku powietrznego i podania wysokości do kontroli ruchu. | Prowadzenia dalekiej nawigacji. | Wykrywania frontów atmosferycznych. | Wykrywania vibracji. |
| 747 | PL020-0213 | Urządzenie oddzielające powietrze, pary oleju i spaliny z odprowadzanego oleju z silnika zwane jest | odpieniaczem | Filtrem | ekranem | odpowietrzni |
| 748 | PL020-0214 | Urządzeniem wytwarzającym energię elektryczną zapłonu nazywamy | Iskrownikiem | generatorem | zapłonnikiem | wytwornicą |
| 749 | PL020-0215 | W amortyzatorach podwozia olejowo-pneumatycznych jako składnik pneumatyczny stosowany jest: | Azot lub powietrze | Tlen | Dwutlenek węgla | Dowolny gaz |
| 750 | PL020-0216 | W celu sprawdzenia transpondera na ziemi należy: | Ustawić przełącznik rodzaju pracy w położenie TEST. | Ustawić przełącznik rodzaju pracy w położenie SBY. | Ustawić przełącznik rodzaju pracy w położenie OF. | Ustawić przełącznik rodzaju pracy w dowolnym położeniu. |

| | | | | | | |
|-----|------------|--|--|--|---------------------------------------|---------------------------------------|
| 751 | PL020-0217 | W celu ułatwienia pracy załodze zastosowano radiokompasy z możliwością : | Zapamiętania kilku częstotliwości. | Zastosowano bank danych. | Uproszczono metody obliczeń. | Zastosowano przeliczniki nawigacyjne. |
| 752 | PL020-0218 | W jaki sposób utrzymujemy żądany kurs: | w wykonując przechylenia pod kontrolą wskazań sztucznego horyzontu i wskaźnika kursu | utrzymując właściwy kąt natarcia | utrzymując stałą prędkość przyrządową | przez zmniejszenie prędkości lotu |
| 753 | PL020-0219 | W jakich jednostkach mierzymy pojemność ogniw: | w amperogodzinach | w amperach | w woltach | w godzinach |
| 754 | PL020-0220 | W jakich warunkach obsługowych do zasilania wykorzystuje się lotniskowe źródło zasilania | normalnych | polowych | specjalnych | wymuszonych |
| 755 | PL020-0221 | W jakiej części silnika zainstalowany jest nadajnik przeciw oblodzeniowy: | W tunelu dolotowym do sprężarki | Na zewnętrznej części chwytu powietrza | Na widocznej części obudowy silnika | Nie ma takiego nadajnika |
| 756 | PL020-0222 | W niskociśnieniowym silniku wtryskowym mieszanka wytwarzana jest w | Układzie dolotowym | cylindrach | gaźniku | Pompie wtryskowej |
| 757 | PL020-0223 | W silniku chłodzonym powietrzem | Zaworu wylotowego | Zaworu wlotowego | Dolna część cylindra | Miska olejowa |

| | | | | | | |
|-----|------------|--|--|------------------------------------|--|-------------------------------|
| | | najbardziej użebrowane są okolice | | | | |
| 758 | PL020-0224 | W silniku chłodzonym powietrzem znaczna ilość ciepła odprowadzana jest także przez | Instalację olejową | Instalację paliwową | Instalację hydrauliczną | Płyn chłodzący |
| 759 | PL020-0225 | W silniku gaźnikowym mieszanka palna wytwarzana jest poprzez | Rozpraszanie paliwa w strumieniu powietrza | Wtrysk paliwa do układu dolotowego | Bezpośredni wtrysk paliwa do cylindrów | Wtrysk paliwa przed gaźnikiem |
| 760 | PL020-0226 | W wysokociśnieniowy m silniku wtryskowym mieszanka wytwarzana jest w | cylindrach | gaźniku | Układzie dolotowym | Sprężarce doładowującej |
| 761 | PL020-0227 | Wałek rozrządu spręgnięty jest bezpośrednio z | Wałem korbowym | Tarcza krzywkową | reduktorem | Regulatorem obrotów |
| 762 | PL020-0228 | Wartość napięcia prądu przemiennego jednofazowego: | 115V | 200V | 300V | 30V |
| 763 | PL020-0229 | Wartość napięcia prądu przemiennego trójfazowego: | 3 x 36V | 115V | 250V | 100V |

| | | | | | | |
|-----|------------|---|--|--------------------------------------|---|---|
| 764 | PL020-0230 | Ważność świadectwa zdatności do lotu samolotu: | Jest ograniczona do określonego terminu | Wydawane jest bez żadnych ograniczeń | Upływa, gdy zachodzi konieczność wymiany zespołu napędowego | Upływa, gdy wykonywane są techniczne czynności okresowe |
| 765 | PL020-0231 | Właściwa praca Transpondera sygnalizowana jest: | Miganiem lampki kontrolnej. | Dzwoniением dzwonka. | Uruchomieniem brzęczyka. | Sygnałem akustycznym 150Hz. |
| 766 | PL020-0232 | Wskazania przyrządu żyroskopowego zwanego zakrętomierzem pokazuje: | kierunek oraz prędkość kątową zakrętu samolotu | wysokość lotu nad danym terenem | ciśnienie lotniska | kurs magnetyczny |
| 767 | PL020-0233 | Wybieranie łączności między statkami powietrznymi, między służbami naziemnymi ,między członkami załogi oraz podstuch pomocy radionawigacyjnych dokonujemy przez : | Skrzynki połączeniowe ASP Audio Selektor Panel czyli z rosyjska SPU. | Skrzynki SGU. | Bezpośrednio z radiostacji. | Bezpośrednio z pomocą radionawigacyjnych. |
| 768 | PL020-0234 | Wychylenie lotek przy profilu skrzydła niesymetrycznym (wychylenie różnicowe): | Do góry wychylają się więcej | Do dołu wychylają więcej | Wychylają się jednakowo tak do góry jak do dołu | Zależnie od zabudowy na skrzydle – lewe lub prawe |
| 769 | PL020-0235 | Z jakiego zapasowego źródła zasilania gdy jest | akumulatora | prądnicy prądu przemienneego | przetwornicy | silnika |

| | | | | | | |
|-----|------------|---|---|--|--|---|
| | | awaria prądnicy prądu stałego | | | | |
| 770 | PL020-0236 | Zabrania się włączać transponder z ustawionymi: | Kodami ratunkowymi. | Kodami zalecanymi dla IFR. | Kodami zalecanymi dla VFR. | Wszystkie odpowiedzi są poprawne |
| 771 | PL020-0237 | Zadanie zmniejszenia sił tarcia i zużycia elementów silnika spełnia | Instalacja olejowa | Instalacja paliwowa | Chłodnica powietrzno-olejowa | Regulator ciśnienia oleju |
| 772 | PL020-0238 | Zadaniem śmigła jest zamiana | Momentu obrotowego na ciąg strumienia zaśmigłowego | Mocy silnika na prędkość obrotową śmigła | Momentu obrotowego silnika na moment obrotowy śmigła | Mocy silnika na siłę strumienia zaśmigłowego |
| 773 | PL020-0239 | Zakres i uprawnienia wykonywania usług technicznych przez pilota przed wykonaniem lotu przez niego na danym statku powietrznym: | Może wykonywać obsługę techniczną łącznie z usuwaniem usterek, gdy posiada licencję mechanika obsługi | Pilot może wykonywać obsługę techniczną liniową w zakresie dopuszczenia samolotu do lotu z prawem usuwania niesprawności, gdy posiada odpowiednie uprawnienia jako załącznik do licencji | Może wykonywać obsługę techniczną liniową, gdy posiada licencję pilota z uprawnieniami dowódcy | Nie ma prawa wykonywać żadnych usług na samolocie, na którym ma wykonać lot |
| 774 | PL020-0240 | Zakres pracy radiowsokościomierzy to: | 0-1200m | 15-350m. | 50-450m | Powyżej 2000m. |
| 775 | PL020-0241 | Zakrętomierz jako przyrząd żyroskopowy | mierzy prędkość precesji przechylenia | ma oś główną poziomą | mierzy odchylenie kierunku linii magnetycznych od | mierzy ciśnienie lotniska |

| | | charakteryzuje się tym że: | | | płaszczyzny horyzontu | |
|-----|------------|---|--|--|---|---|
| 776 | PL020-0242 | Zapłon mieszanki w silniku czterosuwowym następuje między | Sprężaniem i rozprężaniem | Rozprężaniem i wydechem | Ssaniem i sprężaniem | Wydechem i ssaniem |
| 777 | PL020-0243 | Zasadnicza pompa podająca paliwo jest napędzana | Od silnika | elektrycznie | ezektorowo | przepływowo |
| 778 | PL020-0244 | Zasobnik hydrauliczny (hydroakumulator) przeznaczony jest: | Służy jako układ wspomagający zasadniczą instalację hydrauliczną przy spadku w niej ciśnienia. | Jako zasadnicze źródło zasilania instalacji hydraulicznej. | Jako zasadnicze źródło zasilania instalacji hydraulicznej hamulcowej. | Jako wzmacniacz液压ny w układzie sterowania |
| 779 | PL020-0246 | Zaznaczyć źródła prądu przemiennego: | prądnica prądu przemiennego lub przetwornica | akumulator | prądnica prądu stałego | silnik prądu stałego |
| 780 | PL020-0247 | Zaznaczyć źródła prądu stałego: | prądnica prądu stałego lub alternator | przetwornica | prądnica prądu przemiennego | silnik prądu przemiennego |
| 781 | PL020-0248 | Zbyt mały luz zaworowy może spowodować | Erozję i wypalenie zaworu | Złamanie trzonka zaworu | Wyciek oleju z cylindra | Nie ma znaczenia |
| 782 | PL020-0249 | Ze wzrostem prędkości obrotowej silnika moment obrotowy | Rośnie, a potem maleje | rośnie | Pozostaje bez zmian | maleje |
| 783 | PL020-0250 | Ze wzrostem stopnia sprężania stosowane paliwo powinno mieć | Większą liczbę oktanową | Mniejszą liczbę oktanową | Większą liczbę cetanową | Niższą temperaturę |
| 784 | PL020-0251 | Zestaw urządzeń łączności składa się z: | Radiostacji UKF,ASP (Audio Selektor Panel z rosyjska | Radiostacji KF i SGU. | Radiostacji średniofalowej i mikrofonów. | Słuchawek i zespołów kontrolnych. |

| | | | | | | |
|-----|------------|--|---|--|--|--|
| | | | SPU) oraz słuchawek i mikrofonów. | | | |
| 785 | PL020-0252 | Zjawisko kawitacji wpływa na pracę instalacji paliwowej | negatywnie | pozytywnie | Nie ma wpływu | Zależy od jakości paliwa |
| 786 | PL020-0253 | Zjawisko oblodzenia gaźnika występuje zazwyczaj w warunkach dużej wilgotności i temp. otoczenia (°C). | -1do 12 | -1 do 4 | -1 do -4 | Poniżej -4 |
| 787 | PL020-0254 | Zużycie jednostkowe paliwa w trakcie zubażenia mieszanki | Maleje a potem rośnie | Pozostaje bez zmian | Rośnie a potem maleje | rośnie |
| 788 | PL020-0255 | Żyromagnetyczna busola odległościowa jest przeznaczona do: | określenia kursu żyromagnetycznego przy zmianie położenia samolotu wokół osi pionowej | kursu geograficznego | prędkości lotu | przechylenia samolotu |
| 789 | PL030-0001 | Błąd barometryczny wysokościomierza pojawią się, gdy: | Ciśnienie na poziomie morza (Mean Sea Level) różni się od wartości 1013.25hPa. | Gradient zmiany gęstości jest inny niż standardowy. | Gradient zmiany ciśnienia jest inny niż ISA. | Wysokościomierz został nagrzany (np.w świetle słonecznym) do wysokiej temperatury. |
| 790 | PL030-0002 | Błąd temperaturowy wysokościomierza pojawią się, gdy: | Gradient zmiany temperatury jest inny niż standardowy – czyli warunki różnią się od tych zdefiniowanych | Gradient zmiany ciśnienia jest inny niż standardowy. | Wysokościomierz został nagrzany (np.w świetle słonecznym) do wysokiej temperatury. | Ciśnienie npm (Mean Sea Level) różni się od wartości 1013.25hPa. |

| | | | | | | |
|-----|------------|--|--|---|---|--|
| | | | Międzynarodową Atmosferą Wzorcową. | | | |
| 791 | PL030-0003 | Ciążar elementu 55 kg, ramie 2.3 m. Moment = [kgm] | 126.5 | 23.9 | 6957 | 0.0418 |
| 792 | PL030-0007 | Międzynarodowa Atmosfera Wzorcowa (International Standard Atmosphere) definiuje następujące warunki na poziomie morza: temperatura / ciśnienie / gęstość / gradient temperatury: | 15°C / 1013,25 hPa / 1.225 kg/m3 / -6.5°C na 1000 m | 15°C / 1013,25 mb / 1.225 kg/m3 / 1.98°C na 1000m | 0°C / 1.013 Bar / 1225 g/m3 / 1.98°C na 1000 ft | 15°C / 29.92 in.Hg / 1013 kg/m3 / 1.98°C na 1000 ft. |
| 793 | PL030-0008 | Środek ciężkości jest wyrażony w: | w procentach średniej cięciwy aerodynamicznej (% MAC) lub odległości (mm, cm, inch) położenia S.C. względem punktu pomiarowego "DATUM" | w procentach średniej cięciwy aerodynamicznej ciężkości (% MAC). | w procentach cięciwy aerodynamicznej przy kadłubie (% MAC). | w procentach średniej cięciwy aerodynamicznej liczonej w średniej rozpiętości (% MAC). |
| 794 | PL030-0009 | Środek ciężkości można zdefiniować jako: | Punkt, w którym skoncentrowana jest masa statku powietrznego. | Punkt, do którego przyłożone są wszystkie siły działające na statek powietrzny. | Punkt, do którego przyłożone są siły nośna i ciężkości - działające na statek powietrzny. | Punkt, do którego przyłożone są siły oporu działające na statek powietrzny. |
| 795 | PL030-0010 | Ważenie statku powietrznego (SP): odczyt na wadze | 1.88 m | 2.92 | 3.2 | 1.68 |

| | | | | | | |
|-----|------------|--|--|--|---|---|
| | | pod przednim podwoziem 155 kg, odczyt – suma na głównym 320 kg. Odległość przód SP – przednie podwozie 0.8m, przód SP - główne 2.4 m. Jaka jest odległość przód SP – środek ciężkości? | | | | |
| 796 | PL030-0011 | Ważenie statku powietrznego (SP): odczyt na wadze pod przednim podwoziem 205 kg, odczyt – suma na głównym 420 kg. Odległość przód SP – przednie podwozie 0.9m, przód SP - główne 2.6 m. Jaka jest odległość przód SP – środek ciężkości? | 2.04 m | 3.12 m | 1.88 m | 2.09 m |
| 797 | PL030-0012 | Wyrażenie (wzór) na moment (siły): Moment = | siła (cięzar) mnożone przez ramię działania siły. | siła (cięzar) dzielone przez ramię działania siły. | siła (cięzar) x odległość środka ciężkości od datum. | ramię działania siły dzielone przez siłę (cięzar) |
| 798 | PL030-0025 | Wysokość ciśnieniową lotniska danego dnia możemy ustalić: | Odczytując wysokość wskazywaną przez wysokościomierz nastawiony na 1013.2 hPa. | Odczytujemy wysokość z wysokościomierza nastawionego na 1013.2hPa, a | Odczytujemy wysokość z wysokościomierza nastawionego na aktualne QNH, a | Zawsze odczytując wysokość wskazywaną przez wysokościomierz |

| | | | | | | |
|-----|------------|--|--|---|---|--|
| | | | | następnie korygujemy ją, ze względu odczytaną temperaturę otoczenia. | następnie skorygujemy ją ze względu odczytaną temperaturę otoczenia. | nastawiony na aktualne QNH. |
| 799 | PL030-0027 | „Wpływ ziemi” pozwala na:. | Oderwanie samolotu przy mniejszej prędkości, ale zjawisko zanika na wysokości równej w przybliżeniu rozpiętości i osiągi spadają. | Osiągnięcie większej mocy silnika blisko ziemi (dotyczy silników bez sprężarkowych). | Lepszą obserwację otoczenia przez pilota ze względu na szersze pole widzenia blisko ziemi. | Osiągnięcie większego ciągu silnika blisko ziemi – efekt ten zanika na wysokości równej w przybliżeniu rozpiętości samolotu. |
| 800 | PL030-0028 | „Wpływ ziemi” to zjawisko polegające na:. | Redukcji oporu indukowanego oraz kąta natarcia potrzebnego do lotu poziomego (przy danej prędkości) co jest spowodowanej bliskością ziemi. | Znacznym skróceniu fazy wytrzymania przy lądowaniu. | Osiąganiu większej mocy przez silniki tłokowe blisko ziemi (dotyczy silników bezsprężarkowych). | Osiągnięcie większego ciągu silnika blisko ziemi – efekt ten zanika na wysokości równej w przybliżeniu rozpiętości samolotu. |
| 801 | PL030-0029 | Aby przy rozbiegu / dobiegu samolotu wystąpiło zjawisko „hydroplanning” (dynamiczne) muszą wystąpić następujące czynniki:. | Grubość warstwy wody na pasie musi być większa od krytycznej (około 3 mm) oraz samolot musi uzyskać odpowiednią prękość. | Bieźniki koł samolotu muszą rozgrzać się do wysokiej temperatury podczas intensywnego hamowania na wilgotnym pasie. | Jedna z koł samolotu musi zostać zablokowane (np. awaria anti-skid) na mokrym pasie. | „Hydroplanning” to określenie dotyczące tylko lądowania wodnosamolotu na gładkiej powierzchni wody. |
| 802 | PL030-0034 | Co to jest $V_{\text{sub}}X_{\text{/sub}}$:. | To prędkość, przy której osiąga się najlepszy gradient wznoszenia. Best Angle of Climb. | To prędkość, przy której osiąga się najlepszą prędkość wznoszenia Best Rate of Climb. | To prędkość decyzji, przy której są bezpiecznie spełnione warunki do przerwania i | To prędkość, przy której osiąga się najlepszy stosunek siły nośnej do ciągu. |

| | | | | | kontynuowania startu. | |
|-----|------------|--|---|--|---|--|
| 803 | PL030-0035 | Co to jest V_Y:.. | To prędkość, przy której osiąga się najlepszą prędkość wznoszenia Best Rate of Climb. | To prędkość, przy której osiąga się najlepszy gradient wznoszenia. Best Angle of Climb. | To prędkość decyzji, przy której są bezpiecznie spełnione warunki do przerwania i kontynuowania startu. | To prędkość, przy której osiąga się najlepszy stosunek siły nośnej do ciągu. |
| 804 | PL030-0038 | Czy wysoka wilgotność przyczynia się do spadku osiągów samolotu:.. | Tak. | Fałsz – chłodzi silnik i przez to poprawia osiągi. | Wilgotność powietrza nie ma wpływu na osiągi. | Wszystkie podane odpowiedzi są nieprawdziwe. |
| 805 | PL030-0041 | Dla każdej kombinacji wysokości lotu i masy samolotu, w zakresie prędkości minimalnej do maksymalnej istnieje:.. | Taki kąt natarcia, przy którym siła nośna równa się ciężarowi i możliwy jest lot poziomy. | Takie przechylenie, które zapewnia, że siła nośna równa się ciężarowi i możliwy jest lot poziomy | Taki kąt natarcia, przy którym siła oporu równa się ciągowi wytwarzanemu przez jednostki napędowe i możliwy jest lot poziomy. | Taki kąt natarcia, przy którym siła nośna równa się ciężarowi razy cosinus kąta natarcia i możliwy jest lot poziomy. |
| 806 | PL030-0042 | Duża wysokość gęstościowa oznacza (w stosunku do małej wysokości gęstościowej):.. | Małą gęstość powietrza i niskie osiągi samolotu. | Dużą gęstość powietrza i niskie osiągi samolotu. | Dużą gęstość powietrza i wysokie osiągi samolotu. | Małą gęstość powietrza i wysokie osiągi samolotu. |
| 807 | PL030-0045 | Jak wpłynie na długość rozbiegu samolotu (na danym lotnisku) wysoka | Zwiększenie długości rozbiegu. | Zmniejszenie długości rozbiegu. | Temperatura otoczenia nie ma wpływu na długość rozbiegu. | wszystkie podane odpowiedzi są nieprawdziwe. |

| | | | | | | |
|-----|------------|---|---|--|--|--|
| | | temperatura otoczenia w porównaniu z przypadkiem, gdy temperatura otoczenia jest niska:. | | | | |
| 808 | PL030-0046 | Jak wpłynie na długość rozbiegu samolotu start z lotniska położonego wysoko w górach, w stosunku do startu w takich samych temperatury, masy samolotu, wiatru i ustawiania klap z lotniska na 0 m npm:. | Start z wysoko położonego lotniska -większenie długości rozbiegu. | Zmniejszenie długości rozbiegu. | Elewacja lotniska nie ma wpływu na długość rozbiegu. | wszystkie podane odpowiedzi są nieprawdziwe. |
| 809 | PL030-0047 | Jak wpłynie użycie większego wychylenia klap (niż zwykle) na długość rozbiegu samolotu:. | Zmniejszenie długości rozbiegu. | Zwiększenie długości rozbiegu. | Nie ma wpływu na długość rozbiegu. | wszystkie podane odpowiedzi są nieprawdziwe. |
| 810 | PL030-0048 | Jak wpłynie zwiększenie masy samolotu na długość rozbiegu:. | Zwiększenie długości rozbiegu. | Zmniejszenie długości rozbiegu. | Nie ma wpływu na długość rozbiegu. | wszystkie podane odpowiedzi są nieprawdziwe. |
| 811 | PL030-0049 | Jakie będą efekty zmiany | Spadek temperatury otoczenia spowoduje | Wzrost temperatury otoczenia spowoduje | Spadek temperatury otoczenia spowoduje | Wzrost temperatury otoczenia spowoduje |

| | | | | | | |
|-----|------------|---|--|--|---|---|
| | | temperatury otoczenia na osiągi samolotu jeśli wszystkie inne parametry pozostaną niezmienione:. | wzrost gradientu wznoszenia. | spadek wymaganego dystansu do startu. | wzrost wymaganego dystansu do startu. | spadek wymaganego dystansu do startu i lądowania. |
| 812 | PL030-0050 | Jakie będą efekty zmiany temperatury otoczenia na osiągi samolotu jeśli wszystkie inne parametry pozostaną niezmienione:. | Spadek temperatury otoczenia spowoduje zmniejszenie wymaganego dystansu do startu. | Wzrost temperatury otoczenia spowoduje spadek wymaganego dystansu do startu. | Spadek temperatury otoczenia spowoduje wzrost wymaganego dystansu do startu. | Zmiany temperatury otoczenia nie spowodują zmian wymaganego dystansu do startu. |
| 813 | PL030-0055 | Jeśli środek ciężkości znajduje się blisko skrajnego przedniego położenia to: | Nastąpi zmniejszenie prędkości wznoszenia. | Ze względu na konieczność mniejszego wychylenia steru wysokości – spada wymagana siła nośna na płacie – zmniejsza się prędkość przeciagniecia. | nastąpi zmniejszenie zużycia paliwa podczas lotu ze względu na mniejszy opór. | nastąpi zmniejszenie oporu indukowanego. |
| 814 | PL030-0057 | Jeśli środek ciężkości znajduje się przed skrajnym przednim położeniem to samolot będzie między innymi:. | Ze względu na konieczność większego wychylenia steru wysokości – wzrasta wymagana siła nośna na płacie – zwiększa się opór indukowany, co negatywnie wpływa na osiągi. | Ze względu na konieczność mniejszego wychylenia steru wysokości – zmniejsza się siła nośna na usterzeniu, co wymaga | Ze względu na konieczność mniejszego wychylenia steru wysokości – spada wymagana siła nośna na płacie – zmniejsza | Ze względu na konieczność większego wychylenia steru wysokości – spada wymagana siła nośna na płacie – zwiększa |

| | | | | | | |
|-----|------------|--|---|--|---|---|
| | | | | zwiększenia siły nosnej na płacie co zmniejsza opór indukowany i ma negatywny wpływ na osiągi. | się prędkość przeciagniecia. | się prędkość przeciagniecia. |
| 815 | PL030-0059 | Kierunek pasa 040°, wiatr 270 / 18 kt (ATIS). Jakie są składowe wiatru?: | W ogon: 12 kt, boczna – z lewej 14 kt. | Czołowa: 12 kt, boczna – z prawej 14 kt. | Czołowa: 16 kt, boczna – z prawej 16 kt. | W ogon: 8 kt, boczna – z lewej 21 kt. |
| 816 | PL030-0060 | Kierunek pasa 150°, wiatr 220 / 22 kt (ATIS). Jakie są składowe wiatru?: | Czołowa: 8 kt, boczna – z prawej 21 kt. | Czołowa: 14 kt, boczna – z prawej 17 kt. | Czołowa: 4 kt, boczna – z prawej 22 kt. | W ogon: 8 kt, boczna – z lewej 21 kt. |
| 817 | PL030-0061 | Kierunek pasa 200°, wiatr 080 / 13 kt (ATIS). Jakie są składowe wiatru?: | W ogon: 7 kt, boczna – z lewej 11 kt. | Czołowa: 7 kt, boczna – z prawej 11 kt. | Czołowa: 4 kt, boczna – z prawej 12 kt. | W ogon: 8 kt, boczna – z lewej 12 kt. |
| 818 | PL030-0062 | Kierunek pasa 220°, wiatr 160 / 26 kt (ATIS). Jakie są składowe wiatru?: | Czołowa: 13 kt, boczna – z lewej 23 kt. | Czołowa: 14 kt, boczna – z prawej 17 kt. | Czołowa: 9 kt, boczna – z prawej 23 kt. | W ogon: 13 kt, boczna – z lewej 22 kt. |
| 819 | PL030-0063 | Kierunek pasa 330°, wiatr 250 / 15 kt (ATIS). Jakie są składowe wiatru?: | Czołowa: 3 kt, boczna – z lewej 15 kt. | Czołowa: 8 kt, boczna – z lewej 13 kt. | W ogon: 3 kt, boczna – z prawej 15 kt. | W ogon: 3 kt, boczna – z prawej 15 kt. |
| 820 | PL030-0064 | Które, z podanych kombinacji warunków pogodowych panujących na lotnisku podczas startu, przyczynia | duża temperatura, duża wysokość gęstościowa, duża wilgotność. | mała temperatura, duża wysokość gęstościowa, mała wilgotność. | duża temperatura, mała wysokość gęstościowa, małą wilgotność. | mała temperatura, małą wysokość gęstościowa, małą wilgotność. |

| | | | | | | |
|-----|------------|---|---|--|--|--|
| | | się największego spadku osiągów samolotu::. | | | | |
| 821 | PL030-0065 | Które, z podanych kombinacji warunków pogodowych panujących na lotnisku podczas startu, przyczynią się do największego spadku osiągów samolotu::. | duża wysokość gęstościowa i duża temperatura otoczenia. | silny wiatr czołowy. | słaby opad deszczu przy niskiej, ale dodatniej temperaturze otoczenia. | niska temperatura otoczenia. |
| 822 | PL030-0066 | Liczba Macha to stosunek::. | Prędkości TAS i lokalnej prędkości dźwięku. | Prędkości IAS i lokalnej prędkości dźwięku. | Prędkości IAS i prędkości dźwięku na danej wysokości odniesionej do ISA. | Prędkości TAS i prędkości dźwięku na poziomie morza. |
| 823 | PL030-0068 | Maksymalna konstrukcyjna masa do lądowania (Maximum Structural Landing Mass) to::. | maksymalna masa do lądowania w normalnych okolicznościach. | maksymalna masa do lądowania - nieprzekraczalna - nawet w sytuacjach awaryjnych (1.3 razy większa od normalnej masy do lądowania). | maksymalna masa do lądowania w sytuacjach awaryjnych (1.3 razy większa od normalnej masy do lądowania). | maksymalna masa do startu i do lądowania w sytuacjach awaryjnych (1.3 razy większa od normalnej masy do lądowania). |
| 824 | PL030-0072 | Mała gęstość powietrza oznacza, że::. | Gęstość powietrza jest duża – czyli osiągi samolotu będą lepsze niż w przypadku dużej gęstości powietrza. | Gęstość powietrza jest mała – czyli osiągi samolotu będą dużo gorsze niż w przypadku dużej gęstości powietrza. | Gęstość powietrza jest mała, co powoduje spadek osiągów samolotu w porównaniu do przypadku dużej gęstości powietrza. | Gęstość powietrza jest duża, co powoduje spadek osiągów samolotu w porównaniu do przypadku dużej gęstości powietrza. |

| | | | | | | |
|-----|------------|---|---|--|--|---|
| 825 | PL030-0078 | Najbardziej ekonomiczny z punktu widzenia zużycia paliwa / zasięgu kąt natarcia to taki, który wytwarza:. | Najlepszy stosunek sił nośnej do oporu – taki najbardziej ekonomiczny kąt natarcia jest stały dla każdej kombinacji wysokości lotu i masy samolotu. | Najlepszy stosunek sił nośnej do oporu – taki najbardziej ekonomiczny kąt natarcia rośnie wraz z masą samolotu oraz wysokością lotu. | Najlepszy stosunek siły oporu do ciągu. | Najlepszy stosunek siły nośnej do ciągu. |
| 826 | PL030-0079 | Odnośnie efektu „wpływowi ziemi” prawdą jest, że:. | Zjawisko zanika na wysokości równej w przybliżeniu rozpiętości samolotu / szybowca i osiągi spadają. | Zjawisko znaczne skraca fazę wytrzymań przy lądowaniu. | Poprawia się gradient wznoszenia do wysokości 150 m. | Wzrasta istotnie prędkość przeciągnięcia. |
| 827 | PL030-0080 | Odnośnie wpływu oblodzenia na osiągi statków powietrznych prawdą jest, że:. | Nawet drobne zanieczyszczenie typu „papier ścierny” powierzchni nośnych może mieć niebezpieczny wpływ na osiągi. | Lód na górnej powierzchni skrzydeł /łopat wirników jest mniej niebezpieczny niż na dolnej. | Głównym czynnikiem wpływającym na osiągi statków powietrznych jest masa osadzającego się na nich lodu. | Aby na statku powietrznym pojawiło się oblodzenie mające wpływ na osiągi musi on poruszać się w chmurach. |
| 828 | PL030-0085 | Podczas wykonywania prawidłowego zakrętu z przekyleniem 60 stopni:.. | Prękość przeciągnięcia wzrosnie o około 40%. | Prękość przeciągnięcia spadnie o około 20%. | Prękość przeciągnięcia wzrośnie o około 60%. | Prękość przeciągnięcia nie zmienia się w zakręcie. |
| 829 | PL030-0086 | Podczas zakrętu:.. | Pojawia się siła dośrodkowa i przeciążenie (load factor). | Siła ciężkości jest dokładnie równoważona przez siłę nośną. | Pojawia się przyspieszenie ujemne. | Spada prękość przeciągnięcia. |
| 830 | PL030-0087 | Przeciążenie wystepujące w zakręcie (load factor) to:.. | Całkowita siła nośna dzielona przez ciężar. | Ciężar dzielony przez siłę nośną. | Ciąg dzielony przez ciężar. | Ciężar dzielony przez ciąg. |

| | | | | | | |
|-----|------------|--|--|--|--|---|
| 831 | PL030-0088 | Przy starcie z pasa nachylonego - pod góre – przyspieszenie podczas rozbiegu samolotu będzie ... , a długość rozbiegu ... :. | Mniejsze, wzrośnie. | Mniejsze, zmniejszy się. | Nie ma różnicy, nie ma wpływu na długość rozbiegu. | Większe, zmniejszy się. |
| 832 | PL030-0089 | Przy starcie z pasa o nachyleniu dodatnim – z góry długość rozbiegu samolotu::. | Zmniejszy się. | Zwiększy się. | Nachylenie drogi startowej nie ma wpływu na długość rozbiegu. | wszystkie podane odpowiedzi są nieprawdziwe. |
| 833 | PL030-0090 | Pułap praktyczny to wysokość ciśnieniowa, na której::. | prędkość wznoszenia statku powietrznego osiąga pewną, określoną przepisami, wartość. | prędkość wznoszenia statku powietrznego osiąga zero. | prędkość przeciagnięcia i krytyczna prędkość Macha statku powietrznego są równe. | prędkość statku powietrznego nie pozwala na żadne poziome manewry. |
| 834 | PL030-0091 | Rozbieg z pasa o jakiej nawierzchni będzie najdłuższy::. | Wysoka trawa. | Niska trawa. | Beton. | Asfalt. |
| 835 | PL030-0094 | Samolot musi być wyważony ze względu na zachowanie stateczności::. | podłużnej. | poprzecznej. | stacyjnej poprzecznej. | dynamicznej poprzecznej i podłużnej. |
| 836 | PL030-0095 | Samolot musi być wyważony ze względu na: | Zachowanie stateczności podłużnej. | Zachowanie stateczności poprzecznej. | Konieczność zachowania równomiernego obciążenia goleni podwozia. | Zabezpieczenia przed przekroczeniem krytycznego kąta natarcia we wszystkich stanach lotu. |

| | | | | | | |
|-----|------------|--|---|--|--|---|
| 837 | PL030-0096 | Skutki przeciążenia to między innymi:. | Podwyższenie prędkości startu i prędkości bezpiecznych, wydłużenie dystansu do startu i lądowania, zmniejszenie prędkości wznoszenia, możliwość uszkodzeń konstrukcji samolotu. | Obniżenie prędkości startu i prędkości bezpiecznych, nie ma zmian w osiągach silników. | Obniżenie prędkości startu i prędkości bezpiecznych oraz możliwość uszkodzeń konstrukcji samolotu. | Podwyższenie prędkości startu oraz zwiększenie zasięgu i długotrwałości lotu. |
| 838 | PL030-0104 | Użycie (wysunięcie) klap zmniejsza:. | Współczynnik sił nośnej do oporu. | Opór indukowany. | Pole widzenia pilota ze względu na zwiększyony kąt natarcia. | Ciąg potrzebny do lotu poziomego. |
| 839 | PL030-0107 | W danym samolocie mamy dwa położenia klap: 0 i 10 stopni. Aby uzyskać krótszą długość rozbiegu użyjemy klap:. | 10. | 0. | Położenie klap nie ma wpływu na długość rozbiegu. | wszystkie podane odpowiedzi są nieprawdziwe. |
| 840 | PL030-0110 | W standardowym układzie (klasycznym) środek ciężkości samolotu jest (licząc od przodu):. | Przed środkiem aerodynamicznym. | Dokładnie w środku aerodynamicznym. | Zawsze dokładnie pod środkiem aerodynamicznym. | Za środkiem aerodynamicznym. |
| 841 | PL030-0111 | Ważenie samolotu: przednie kołko 1000kg, lewe i prawe koła główne po 5000kg. Odległość między kółkiem przednim i głównymi wynosi | 0.91 m | 0.75 m | 9.1 m | 0.81 m |

| | | | | | | |
|-----|------------|--|---|---|---|---|
| | | 10 m. Ile przed kołami głównego podwozia znajduje się środek masy: | | | | |
| 842 | PL030-0120 | Zjawisko polegające na oblodzeniu statecznika poziomego:. | Może doprowadzić do przeciągnięcia statecznika poziomego i wejście samolotu w niekontrolowane nurkowanie. | Gdy zaistnieje, wymaga takiego samego działania ze strony pilota – oddania steru od siebie, dodania mocy. | Występuje tylko na dużych samolotach pasażerskich. | Jest najbardziej niebezpieczne przy dużych prędkościach lotu, kiedy skuteczność sterowania pochyleniem jest największa. |
| 843 | PL040-0002 | Działanie kanałów półkolistych wynika z : | odchylania rzęsek komórek sensorycznych przez bezwadnościowy ruch endolimfy | oddziaływanie przyspieszeń liniowych na komórki nerwu przedzionkowego | odchylania rzęsek komórek sensorycznych przez kryształy węglanu wapnia /otoconia/ | odbiorze wibracji przez wyspecjalizowane zakończenia nerwowe |
| 844 | PL040-0005 | Adaptacją nazywamy: | zdolność przystosowania się oka do danego oświetlenia | zdolność oka w rozpoznawaniu barw | zdolność przechodzenia promieni przez soczewkę | zdolność przejścia promieni przez ciało szkliste |
| 845 | PL040-0007 | Akomodacja jest spowodowana: | zmianą kształtu soczewki | zmianami w rogówce | zmianami w ciele szklistym | zmianami na dnie oka |
| 846 | PL040-0008 | Aktywne słuchanie to: | utrzymywanie odpowiedniego kontaktu wzrokowego i koncentracji uwagi, świadomość postawy ciała oraz gestykulacji, okazywanie empatycznego zrozumienia, przyjęcie akceptującej postawy wobec rozmówcy | budowanie takiego nastawienia w rozmowie, które jest istotne dla mojej sytuacji | dobre przygotowanie merytoryczne i wysłuchiwanie rozmówcy w skupieniu | pełne nastawienie kontaktu na odbiorcę pozbawione elementów mojej aktywności, która mogłaby go zakłócić |

| | | | | | | |
|-----|------------|--|---|--|---|---|
| 847 | PL040-0009 | Alkohol jest substancją uzależniającą i psychoaktywną : | oba stwierdzenia są prawdziwe | jest substancją psychoaktywną, ale nie uzależniającą | jest substancją uzależniającą, ale nie psychoaktywną | oba stwierdzenia są fałszywe |
| 848 | PL040-0010 | Alkohol jest szybciej wydalany po tłustych posiłkach | zdanie powyższe jest fałszywe, a tłusty posiłek jedynie spowalnia wchłanianie alkoholu do krwi | zdanie jest prawdziwe, aby szybciej pozbyć się alkoholu z krwi należy tłusto zjeść | zdanie jest fałszywe,a tłusty posiłek nie ma wpływu na wchłanianie alkoholu do krwi | zdanie jest prawdziwe, ale wydalanie alkoholu zależy od ilości jedzenia |
| 849 | PL040-0011 | Alkohol powoduje obniżoną zdolność wykorzystania tlenu przez komórki mózgu : | teza jest prawdziwa | teza jest fałszywa | teza jest prawdziwa jedynie podczas lotów z użyciem aparatury tlenowej | teza jest fałszywa podczas lotów powyżej 4000 m |
| 850 | PL040-0012 | Alkohol spożywany bezpośrednio przed lotem w ilości 100 ml : | jest zabroniony ze względu na upośledzenie wykonywania czynności złożonych | poprawia jakość pilotażu | powoduje lepsze kojarzenie faktów | polepsza krążenie i powoduje lepsze wykorzystanie tlenu przez mózg |
| 851 | PL040-0013 | Alkohol spożywany przed lotem : | nawet w małej ilości upośledza zdolność wykonywania czynności złożonych i jakość wykonywania czynności pilota | nie upośledza zdolności wykonywania czynności złożonych i jakości wykonywania czynności pilota | nawet w małej ilości powoduje halucynacje | w małej ilości jest dopuszczalny bezpośrednio i w czasie lotu |
| 852 | PL040-0014 | Alkohol wpływa negatywnie na narząd równowagi oraz zaburza pracę narządu wzroku: | oba zdania są prawdziwe | pierwsze zdanie jest prawdziwe, a drugie fałszywe | pierwsze zdanie jest fałszywe, a drugie prawdziwe | oba zdania są fałszywe |
| 853 | PL040-0015 | Asertywność relacjach międzyludzkich to: | zachowanie, w którym potrafimy wyrazić siebie z pełną wiarą we własne możliwości, nie | nastawienie na unikanie konfliktów i postawy uległe | stanowcza i władcza postawa w kontaktach z ludźmi | umiejętność instrumentalnego manipulowania ludźmi |

| | | | | | | |
|-----|------------|---|---|---|---|---|
| | | | zachowując się biernie , ulegle, czy manipulująco | | | |
| 854 | PL040-0016 | Automatyzm czynności to: | wyćwiczone czynności poznawcze i ruchowe odbywające się z niewielkim udziałem uwagi i nie podlegające zakłóceniom w czasie wypełniania innych równoczesnych zadań | czynności wykonywane w czasie transu somnambulicznego | najprostszy sposób wykonywania rutynowych czynności | wyćwiczone czynności poznawcze i ruchowe odbywające się z udziałem woli człowieka w sytuacji stresowej lecz objęte niepamięcią wsteczną |
| 855 | PL040-0017 | Automatyzmy to: | dobre wyćwiczone czynności poznawcze i ruchowe wykonywane bez aktywnego udziału świadomej uwagi | stereotypie ruchowe | ruchy ciała nieświadomie wykonywane w czasie głębokiej fazy snu | koordynacja reakcji i działań w procesie uczenia się nowych czynności |
| 856 | PL040-0020 | Błąd orientacji w czynnościach pilota to: | niewłaściwy, niepełny lub zdeformowany odbiór informacji związanych z analizą warunków przebiegu lotu | brak angażowania możliwości analitycznych centralnego systemu nerwowego | zaniechanie analizy trasy lotu | nieuwazna obserwacja przyrządów pokładowych |
| 857 | PL040-0021 | Ból ucha przy zmniejszaniu wysokości może być spowodowany: | niedrożnością trąbki słuchowej po stronie bólu | niedrożnością trąbki słuchowej po stronie przeciwej do bólu | obustronne niedrożnymi trąbkami słuchowymi | ciśnienie parcialne tlenu O2 w przybliżeniu wynosiok. 20% całkowitego ciśnienia atmosferycznego |
| 858 | PL040-0022 | Ból zatok obocznych nosa z powodu uwieńczenia w nich powietrza może zdarzyć się u pilotów podczas | zmniejszania wysokości oraz znacznie rzadziej podczas zwiększania wysokości | zwiększenia wysokości oraz znacznie rzadziej podczas zmniejszania wysokości | lotu poziomego | tak samo często podczas zwiększania i zmniejszania wysokości |

| | | | | | | |
|-----|------------|--|---|---|--|--|
| 859 | PL040-0023 | Centralny układ nerwowy składa się z: | mózgowia i rdzenia kręgowego | tylko mózgu | tylko rdzenia kręgowego | narządów zmysłów |
| 860 | PL040-0024 | Choroba dekompresyjna jest | chorobą związaną z formowaniem się pęcherzyków gazu we krwi i innych tkankach organizmu z powodu zbyt szybkiej zmiany ciśnienia otaczającego (naglej dekomprezji) | związana z dekomprezją długo tłumionych emocji | bezpośrednim następstwem zbyt szybkiego oddychania 100% tlenem | stanem nie wystającym w lotnictwie, a jedynie podczas nurkowania na znacznej głębokości |
| 861 | PL040-0025 | Choroba dekompresyjna jest powodowana przez: | obniżenie ciśnienia otaczającego | wzrost ciśnienia otaczającego | niedobór azotu w powietrzu pęcherzykowym | spadek ciśnienia parcjalnego tlenu |
| 862 | PL040-0028 | Choroba powietrzna : | jest synonimem choroby lokomocyjnej w samolocie | jest wywołana brakiem powietrza | jest wywołana nadmiarem powietrza | jest spowodowana spadkiem ciśnienia atmosferycznego |
| 863 | PL040-0029 | Choroba powietrzna : | występuje częściej u pasażerów niż u pilotów | występuje częściej u pilotów niż u pasażerów | występuje również często u pilotów jak i u pasażerów | nie ma znaczenia ani dla pilota ani dla pasażera |
| 864 | PL040-0030 | Choroba powietrzna jest to : | choroba spowodowana bodźcami płynącymi z błędników jako wyraz ich nadmiernego pobudzenia | choroba spowodowana niedoborem tlenu w otaczającej atmosferze | choroba wywołana obniżeniem ciśnienia w otaczającej atmosferze | choroba spowodowana przez powstające w ustroju /przy zmianie ciśnienia/ pęcherzyki azotu |
| 865 | PL040-0031 | Choroba powietrzną jest reakcją organizmu na niewielkie zmienne przyspieszenie | podrażnienie błędnika /narządu przedsionkowego/ | podrażnienie ślimaka /narządu słuchu / | narządu wzroku | niedotlenienie mózgu |

| | | | | | | |
|-----|------------|---|---|--|---|---|
| | | podczas lotu i jest zależna od : | | | | |
| 866 | PL040-0032 | Choroba wysokościowa jest: | związana z niedoborem tlenu | związana z powstaniem w ustroju pęcherzyków azotu / zmiany ciśnienia / | związana z zaburzeniami błędnika | synonimem choroby dekomprezjnej |
| 867 | PL040-0034 | Chorobą laryngologiczną wystającą najczęściej u pilotów i stanowiącą problem lekarski jest: | osłabienie słuchu | przewlekłe zaburzenie barofunkcji | przewlekłe zapalenie zatok przynosowych | zapalenie ucha środkowego |
| 868 | PL040-0035 | Chwilowe osłabienie słuchu spowodowane jest przez: | wpływ różnicy ciśnień | wpływ przyśpieszenia | wpływ drgań statku powietrznego | wpływ różnicy temperatur |
| 869 | PL040-0036 | Chwilowy, niedostateczny przepływ krwi przez mózg powoduje: | omdlenie | długotrwała utratę przytomności | śmierć | mdłości |
| 870 | PL040-0038 | Ciśnienie parcjalne tlenu O ₂ w przybliżeniu wynosi | ok. 20% całkowitego ciśnienia atmosferycznego | ok. 80% całkowitego ciśnienia atmosferycznego | ok. 4 % całkowitego ciśnienia atmosferycznego | ok. 1% całkowitego ciśnienia atmosferycznego |
| 871 | PL040-0039 | Ciśnienie parcjalne tlenu w atmosferze na poziomie morza jest równe: | 152 mmHg (ok. 21% ciśnienia powietrza) | 760 mmHg (ok. 100% ciśnienia powietrza) | 380 mmHg (ok. 50% ciśnienia powietrza) | 570 mmHg (ok. 75% ciśnienia powietrza) |
| 872 | PL040-0040 | Ciśnienie parcjalne tlenu w pęcherzyku płucnym w stosunku do | niższe | wyższe | takie samo | wyższe lub niższe zależności od temperatury powietrza |

| | | | | | | |
|-----|------------|---|--|---|--|---|
| | | ciśnienia parcjального tlenu w powietrzu na danej wysokości jest: | | | | |
| 873 | PL040-0041 | Co określa uwarunkowania odporności psychicznej człowieka ? | typ temperamentu, typ strategii zachowania i reakcji emocjonalnej w sytuacjach trudnych, dojrzałość osobowości | dobre funkcjonowanie przy wzroście poziomu aktywacji | głównie cechy związane z doświadczeniem życiowym nabyte i wyuczone społecznie przez jednostkę | cechy w większości uwarunkowane dziedzicznie |
| 874 | PL040-0042 | Co oznacza pojęcie „stres lotu”? | ważny aspekt początkowego szkolenia lotniczego: 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 |
| 875 | PL040-0043 | Częste zaburzenia zdrowia psychicznego związane z pracą pilotów to: | zaburzenia z kręgu zaburzeń nerwicowych | zaburzenia o charakterze depresyjnym | zaburzenia o charakterze psychotycznym | zaburzenia związane z procesami adaptacji społecznej |
| 876 | PL040-0044 | Człowiek gorzej toleruje przeciążenia wzduż długiej osi ciała : | ujemne | dodatnie | toleruje je tak samo | nie toleruje prawie zupełnie ani jednych ani drugich |

| | | | | | | |
|-----|------------|---|--|---|---|--|
| 877 | PL040-0045 | Człowiek lepiej toleruje przeciążenia wzdłuż długiej osi ciała : | dodatnie | ujemne | toleruje je tak samo | nie toleruje prawie zupełnie ani jednych ani drugich |
| 878 | PL040-0046 | Człowiek wykazuje największą wytrzymałość na przeciążenie działające w kierunku: | plecy – klatka piersiowa / Gx + / | bok do boku/ Gy-+ / | kończyny dolne - głowa /Gz - / | głowa – kończyny dolne / Gz + / |
| 879 | PL040-0047 | Czy prawidłowa samoocena oraz stopień samoakceptacji ma znaczenie w pracy pilota? | korzystna jest adekwatna samoocena i wysoki stopień samoakceptacji | korzystny jest niski poziom samooceny i akceptacji siebie gdyż ułatwia to relacje międzyludzkie | te aspekty psychologiczne nie mają znaczenia | tak, ale w głównej mierze zależy to od sytuacji |
| 880 | PL040-0048 | Czynny pilot podczas wizyty u lekarza, który proponuje mu leki przeciwdepresyjne, powinien: | skontaktować się z odpowiednim centrum medycyny lotniczej celem weryfikacji stanu zdrowia | zacząć je zażywać i latać dalej | nigdy ich nie zażywać | zażywać je w mniejszej dawce niż zalecane |
| 881 | PL040-0049 | Czynny pilot podczas wizyty u lekarza, który proponuje mu leki recepturowe powinien: | poinformować go o wykonywanych czynnościach pilota, a w razie wątpliwości poprosić o kontakt ze specjalistą medycyny lotniczej | nie informować go o wykonywaniu czynności pilota, a jedynie przeczytać ulotkę leku | nie informować go o wykonywaniu czynności pilota, a jedynie ściśle przestrzegać zaleconego dawkowania | odmówić przyjmowania ich całkowicie |
| 882 | PL040-0050 | Czynny pilot podczas wizyty u lekarza, który proponuje mu leki | skontaktować się z odpowiednim centrum medycyny lotniczej celem weryfikacji stanu zdrowia | zacząć je zażywać i latać dalej | nigdy ich nie zażywać | zażywać je w mniejszej dawce niż zalecane |

| | | | | | | |
|-----|------------|---|--|---|--|---|
| | | uspokajające, powinien: | | | | |
| 883 | PL040-0051 | Czynny pilot, który stosuje leki działające na ośrodkowy układ nerwowy: | łamie prawo i naraża siebie i innych na niebezpieczeństwo | łamie prawo unijne, ale nie polskie | nie łamie prawa | nie łamie prawa o ile przyjmuje je według zaleceń psychiatry |
| 884 | PL040-0052 | Czynny pilot, który stosuje leki musi upewnić się u swojego lekarza lub specjalisty medycyny lotniczej, że nie są one przeciwwskazane podczas pilotażu: | zawsze prawda | zawsze fałsz | prawda tylko dla pilotów liniowych | prawda tylko dla skoczków spadochronowych |
| 885 | PL040-0053 | Dekompresja jest zjawiskiem fizycznym polegającym na: | zmianie ciśnienia z wysokiego do niskiego | zmianie ciśnienia z niskiego do wysokiego | jonizacja powietrza w kabinie samolotu | obniżeniu zawartości tlenu we wdychanym powietrzu |
| 886 | PL040-0054 | Dezorientacja przestrzenna w lotnictwie oznacza : | zaburzenie prawidłowej oceny rzeczywistej, pozycji pilota i samolotu w przestrzeni oraz względem powierzchni ziemi | niepewność co do prawidłowego kursu samolotu | zagubienie mapy lotu | błąd urządzenia GPS |
| 887 | PL040-0055 | Dlaczego organizm człowieka może bywać w temperaturze wyższej niż temperatura ciała? | ponieważ chłodzenie ciała odbywa się przez parowanie potu | picie zimnych płynów pomaga zachować normalną temperaturę ciała | silne wydzielanie potu pozwala zachować normalną temperaturę | nie można egzystować w temperaturze wyższej niż temperatura ciała |

| | | | | | | |
|-----|------------|--|--|---|---|--|
| 888 | PL040-0056 | Do głównych zadań układu krążenia należy: | transport tlenu i dwutlenku węgla, substratów i zbędnych produktów metabolizmu oraz dystrybucja energii cieplnej w ciele | transport tlenu i dwutlenku węgla, substratów metabolizmu, utrzymanie ciepłoty ciała oraz funkcja trawienna | jedynie transport tlenu | jedynie transport substratów metabolizmu |
| 889 | PL040-0057 | Do jakiej ostrości wzroku może pilot wykonywać loty bez szkieł korekcyjnych : | 0,7 | 0,9 | 0,8 | 0,6 |
| 890 | 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 koźcyn dolnych |
| 891 | PL040-0060 | Do przegrzania organizmu w warunkach wysokiej temperatury otoczenia predysponuje : | otyłość, zmniejszona podaż płynów | zwiększona podaż płynów i niska wilgotność otoczenia | zmniejszona aktywność ruchowa | niska wilgotność otoczenia |
| 892 | PL040-0062 | Dolegliwości ze strony ucha środkowego występuje najczęściej podczas: | zniżania samolotu | startu | lotu poziomego | wznoszenia z dużą prędkością |
| 893 | PL040-0063 | Ebulizacja oznacza: | wrzenie płynów ustrojowych na wysokości 19.200m bez wyposażenia pilota w wysokośćowy ubiór kompensacyjny | oddychanie czystym tlenem przed lotem wysokościowym | odwodnianie organizmu pilota przed lotem | wzrost ciśnienia w tętnicy płucnej |

| | | | | | | |
|-----|------------|---|---|---|---|---|
| 894 | PL040-0064 | Efektywność czynności wykonawczych pilota jest przede wszystkim uzależniona od: | dokładności i trwałości ukształtowanych w procesie szkolenia 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 |
| 895 | PL040-0065 | Fałszywy horyzont jest : | złudzeniem wzrokowym wynikiem przyjęcia przez pilota poziomu np. ciemnych chmur za linię horyzontu właściwego | źle oznaczonym instrumentem pokładowym | niesprawnym instrumentem pokładowym | właściwym horyzontem poza polem widzenia pilota |
| 896 | PL040-0066 | Fizjologiczna akcja serca u zdrowego człowieka o przeciętnej wydolności fizycznej wynosi: | 55-75 skurczów/min | 90-110 skurczów/min | powyżej 120 skurczów/min | 40-50 skurczów/min |
| 897 | PL040-0067 | Fizjologiczna częstotliwość oddechów na minutę u człowieka wynosi: | 14-16 | 8-10 | 5-7 | 20-30 |
| 898 | PL040-0068 | Fizjologiczny proces utraty zdolności okomodacyjnych oka to : | starczowzroczność | skurcz okomodacji | krótkowzroczność | nadwzroczność |
| 899 | PL040-0069 | Fotodysocjacja tlenu cząstkowego /O ₂ / w atmosferze prowadzi do : | powstania tlenu atomowego i ozonu | pochłaniania | ultrafioletowego promieniowania słońca | mieszania składników każdej części powietrza |
| 900 | PL040-0070 | Funkcje integracyjne człowieka w | intelektualne, emocjonalno- | złożone procesy myślowe analizy i syntezy | antycypacji, czyli przewidywania biegu wydarzeń | decyzyjne w sytuacji wyboru – gdy występuje możliwość |

| | | | | | | |
|-----|------------|---|--|--|---|--|
| | | układzie sterowania pilot – statek powietrzny obejmują podstawowe procesy : | motywacyjne, orientacji i wykonawcze | | | pojawienia się więcej niż jednej reakcji w danym zadaniu |
| 901 | PL040-0071 | Generalizacja bodźca ma miejsce gdy : | podobne bodźce wywołują tę samą reakcję – niesie rozszerzenie reakcji warunkowej | zupełnie różne bodźce wywołują tę samą reakcję | następuje uwarunkowanie typu lękowego po jednorazowym zestawieniu bodźca obojętnego z traumatycznym | reakcja zależności typu : bodziec – reakcja w miarę upływu czasu przestaje zachodzić |
| 902 | PL040-0072 | Główną przyczyną upośledzenia słuchu w lotnictwie jest: | ultradźwięki, hałas | ultradźwięki, wysoka temperatura | światło, wibracja | obniżone ciśnienie, światło |
| 903 | PL040-0073 | Hiperwentylację definiuje się jako: | wentylację z liczbą większą niż 30 na minutę | wentylacje objętościową oddechową większą niż 800 ml | uzyskanie saturacji większej niż 95% | uzyskanie stężenia dwutlenku węgla mniejszego niż 35 mm Hg |
| 904 | PL040-0074 | Iluzje / złudzenia/ u osób pilotujących statki powietrzne to: | zniekształcona lub błędna percepja bodźców i wrażeń wzrokowych niezgodnych z informacjami pochodząymi z innych źródeł powodująca niewłaściwą interpretację rzeczywistych warunków lotu | zmiany obserwowanego obrazu związane z niemożnością odpowiedniej akomodacji wzroku | epizodyczne halucynacje jako reakcja na podprogowe działanie bodźców | błędy percepcji wzrokowej występujące tylko w lotach nocnych |
| 905 | PL040-0075 | Jaka jest najczęstsza | niedrożność dróg oddechowych | tamponada osierdzia | wstrząs krwotoczny | uraz kręgosłupa |

| | | | | | | |
|-----|------------|---|--|--|---|---|
| | | przyczyna pourazowej śmierci „do uniknięcia” u dorosłego pacjenta po doznanym urazie? | | | | |
| 906 | PL040-0076 | Jaka tkanka nerwowa jest najbardziej wrażliwa na niedotlenienie wysokościovne: | istota szara mózgu | istota biała mózgu | synapsy i neurony | rdzeń kręgowy |
| 907 | PL040-0077 | Jaki jest wpływ silnego stresu sytuacyjnego na elastyczność ludzkich zachowań? | pogarsza elastyczność z tendencją do zawężenia repertuaru zachowań | nie ma wpływu | kreatywnie bardzo poszerza możliwości działania | całkowicie dezintegruje działanie |
| 908 | PL040-0078 | Jakie czynniki wpływają na odczuwanie temperatury efektywnej? | temperatura otoczenia, wilgotność względna i ruch powietrza | temperatura otoczenia i wilgotność bezwzględna | temperatura otoczenia i ruch powietrza | ruch powietrza i wilgotność bezwzględna |
| 909 | PL040-0079 | Jakie jest najpoważniejsze wcześnie powikłanie porażenia prądem elektrycznym: | zaburzenia rytmu serca | uraz kręgosłupa szyjnego | wstrząs hipovolemiczny | niewydolność nerek |
| 910 | PL040-0081 | Jaskra to schorzenie powodujące : | wzmożone ciśnienie śródgałkowe | wzmożenie ciśnienia śródczaszkowego | wyrównanie ciśnienia w uchu środkowym | ból oczu przy zmianie ciśnienia atmosferycznego |
| 911 | PL040-0084 | Komunikacja niewerbalna czyli | podlegająca kontroli komunikacja bezsłowna oparta na przekazie | wygląd zewnętrzny człowieka i jego komunikatywność | siła, barwa i tembr głosu oraz intonacja | głęboko ukryte, niewypowiedziane |

| | | | | | | |
|-----|------------|--|--|---|--|--|
| | | tzw. „mowa ciała” to: | informacjizawartych w gestach, pozach, mimice i innych zewnętrznie obserwowlanych formach zachowań ludzkich | | w przekazie werbalnym | myśli i pragnienia człowieka |
| 912 | PL040-0085 | Komunikacja werbalna to: | proces mówienia – słuchania – zadawania pytań – rozumienia wypowiedzi | umiejętność rozumienia mowy i wielowymiarowego znaczenia słów | sposób komunikowania się zorganizowanych społeczeństw istot żywych | sygnały związane z mową ciała w połączeniu z wypowiedzianym tekstem |
| 913 | PL040-0086 | Koncentracja uwagi to: | stopień intensywności skupienia procesów poznawczych człowieka na określonym zadaniu, jego miarą jest siła bodźca potrzebna do oderwania uwagi od tego zadania | zintegrowane rozpoznawanie pojedynczych cech przedmiotów lub zjawisk w celu ich selekcjonowania | umiejętność analizy informacji ignorowanych poza polem świadomości | zinterioryzowany, ukierunkowany i kreatywny odbiór wrażeń w spostrzeganiu na bazie informacji powstały z pobudzeń receptorów zmysłów w stanie wyciszenia emocjonalnego |
| 914 | PL040-0087 | Konieczność reanimacji poszkodowanego (sztucznego oddychania i masażu serca) występuje zawsze gdy: | poszkodowany nie oddycha samodzielnie i nie ma własnego tężna | poszkodowany nie oddycha samodzielnie, ale ma własne tężno | poszkodowany oddycha i ma własne tężno, ale jest nienaturalnie blady | poszkodowany jest nieprzytomny |
| 915 | PL040-0088 | Krwawienie z przedramienia może być chwilowo zatamowane przez : | doraźny ucisk na tętnicę ramienną np. palcami rąk w połowie długości | doraźny ucisk na tętnicę promieniową (uciśnięcie nadgarstka) | doraźny ucisk na tętnicę udową | doraźny ucisk na tętnicę szyjną (uciśnięcie bocznej części szyi) |

| | | | | | | |
|-----|------------|--|--|--|---|---|
| | | | ramienia po jego stronie wewnętrznej | | | |
| 916 | PL040-0089 | Krwawienie z tętnicy charakteryzuje się : | zazwyczaj większą intensywnością i wypływanie jasnoczerwonej krwi zgodnie z falami tętna | zazwyczaj większą intensywnością i wypływanie ciemnoczerwonej krwi | małą intensywnością wypływanie ciemnoczerwonej krwi | małą intensywnością niezależnie od zabarwienia krwi |
| 917 | PL040-0090 | Która z wymienionych metod unieruchamiania odcinka szyjnego kręgosłupa jest najłatwiejsza w zastosowaniu i najbardziej dostępna? | sztywny kołnierz szyjny | zrolowane ręczniki lub koce | worki piasku | stabilizacja głowy rękami i nogami ratownika |
| 918 | PL040-0091 | Które z niżej wymienionych zaburzeń wzrokowych wyprzedza bezpośrednio utratę świadomości podczas narastających przeciążeń Gz +: | utrata pola widzenia | widzenie lunetowe | poszarzenie całego pola widzenia | zaburzenia ostrości wzroku |
| 919 | PL040-0092 | Które z poniższych jest najczęstsza przyczyną zatrzymania krążenia u pacjenta | niedotlenienie | uraz mózgu | stłuczenie serca | komorowe zaburzenia rytmu |

| | | | | | | |
|-----|------------|---|---|--|--|--|
| | | po doznanym urazie? | | | | |
| 920 | PL040-0093 | Które z uwarunkowań osobowościowych są najkorzystniejsze dla pozytywnego przebiegu szkolenia i pracy pilota: | ekstrawersja lub ambiwersja, wysoki stopień odporności emocjonalnej, wysokostopień ogólnych zdolności poznawczych | bardzo małe zapotrzebowanie na stymulację zewnętrzną, introversja, dobry poziom funkcjonowania intelektualnego | dobra pamięć i koncentracja uwagi, osobowość dobrze funkcjonująca społecznie | osobowość introwertywna o dużej wrażliwości emocjonalnej z dobrymi umiejętnościami współpracy z ludźmi w zespole |
| 921 | PL040-0094 | Który element lotu wiąże się z największym obciążeniem psychicznym dla pilota? | lądowanie | start | lot akrobacyjny | lot IFR |
| 922 | PL040-0095 | Który odcinek kręgosłupa jest najbardziej narażony na obrażenia w wypadku samochodowym w przypadku uderzenia od tyłu? | szyjny | piersiowy | lędźwiowy | krzyżowo-ogonowy |
| 923 | PL040-0096 | Który z kierunków działania przyspieszenia jest najgorzej tolerowany: | Gz – działanie wzdłuż kręgosłupa w kierunku głowy | +Gxdziałanie wzdłuż kręgosłupa w kierunku pleców, mostka | +Gzdziałanie wzdłuż kręgosłupa w kierunku kończyn dolnych | +Gydziałanie wzdłuż kręgosłupa w kierunku kończyn górnych |
| 924 | PL040-0097 | Który z kierunków przelotu jest najbardziej | zachód – wschód | północ – południe | wschód – zachód | południe – północ |

| | | | | | | |
|-----|------------|---|---|---|--|--|
| | | niekorzystny z punktu widzenia chronobiologii: | | | | |
| 925 | PL040-0098 | Latanie wkrótce po nurkowaniu jest niewskazane z powodu | zwiększonego narażenia na chorobę dekompresyjną | zwiększonego narażenia na niedotlenienie | zwiększonego narażenia na wystąpienie udaru cieplnego | zwiększonego narażeniem na wystąpienie złudzeń wzrokowych |
| 926 | PL040-0099 | Leki nasenne mogą mieć przedłużone działanie i mieć wpływ na pogorszenie czynności pilota : | prawda | fałsz | prawda jedynie w przypadku pilotów liniowych | prawda jedynie w przypadku pilotów akrobacyjnych |
| 927 | PL040-0100 | Leki stosowane w terapii nadciśnienia w lotnictwie mogą być stosowane: | jeśli nadciśnienie jest ustabilizowane, a przyjmowany jest jedynie jeden rodzaj leku | jeśli nadciśnienie jest ustabilizowane, a przyjmowane są jedynie dwa rodzaje leku | jeśli przyjmowane leki działają na mózg | jeśli przyjmowane leki nie są przyjmowane doustnie |
| 928 | PL040-0101 | Leki uspokajające (anksjolityki) mogą być dopuszczone u pilotów : | nigdy | zawsze | jedynie w przypadku pilotów akrobacyjnych | jedynie w przypadku pilotów liniowych |
| 929 | PL040-0102 | Leki zabronione w lotnictwie posiadają dłuższy lub krótszy okres karencji, która oznacza, że: | od ostatniego podania leku do momentu jego eliminacji z organizmu działania niepożądane leku są wciąż możliwe i pilot powinien powstrzymać się od lotów w tym okresie | nie ma potrzeby powstrzymywania się od lotów po ostatniej dawce leku | należy spożyć inny lek, który zniweluje działania uboczne poprzedniego | należy osiąbić działanie ostatniej dawki leku przyjmując ją w czasie posiłku |
| 930 | PL040-0103 | Leki, które są przeciwwskazane w przy operowaniu maszynami (np. | są zawsze zakazane w lotnictwie | nie są przeciwwskazane w lotnictwie sportowym | nie są przeciwwskazane u pilotów liniowych | są zakazane jedynie u pilotów liniowych |

| | | | | | | |
|-----|------------|--|---|--|--|--|
| | | prowadzeniu samochodu) : | | | | |
| 931 | PL040-0104 | Łączenie spożycia alkoholu etylowego oraz jego oddziaływania z wykonywaniem lotów stanowi bardzo ryzykowną figurę zwana „śmiertelna pętlą” ponieważ: | wywołuje niekorzystne skutki przede wszystkim w ośrodkowym układzie nerwowym, narządzie wzroku, narządzie równowagi /błędnik/ | zwiększa tolerancję przyspieszeń Gz + | zwiększa sprawność psychomotoryczną pilota | skraca czas reakcji wzrokowo - ruchowej |
| 932 | PL040-0105 | Metabolizm alkoholu odbywa się: | w wątrobie i jest w przybliżeniu stały w czasie | w wątrobie i jest coraz szybszy ze wzrostem ilości wypitego alkoholu | w nerkach i jest stały w czasie | w mózgu i jest stały w czasie |
| 933 | PL040-0106 | 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 |
| 934 | PL040-0110 | Model kolejnych faz psychologicznej reakcji na stres to: | mobilizacja – rozstrojenie – destrukcja | destrukcja – rozstrojenie – mobilizacja | rozstrojenie – destrukcja mobilizacja | rozstrojenie- stabilność emocjonalna – mobilizacja |
| 935 | PL040-0111 | Na układ optyczny oka składają się : | rogówka, komora przednia, soczewka, ciało szkliste | rogówka, soczewka, nerw wzrokowy | rogówka, spojówka, siatkówka | twardówka, rogówka, soczewka |
| 936 | PL040-0113 | Nagły ból zęba podczas lotu może być spowodowany | pęcherzykiem powietrza pod wypełnieniem | pęcherzykiem powietrza pod wypełnieniem | pęcherzykiem powietrza pod wypełnieniem i | lotem bez zmiany wysokości |

| | | | | | | |
|-----|------------|--|--|---|--|---|
| | | | (plombą) i występuje przy wznoszeniu | (plombą) i występuje przy zmniejszaniu wysokości | występuje zarówno przy wznoszeniu i zmniejszaniu wysokości | |
| 937 | PL040-0114 | Nagły ból zęba w czasie lotu jest spowodowany: | działaniem różnicy ciśnień | wibracjami spowodowanymi przez statek powietrzny | nieprawidłową higieną jamy ustnej | obniżoną temperaturą środowiska zewnętrznego |
| 938 | PL040-0115 | Najbardziej powszechnym czynnikiem mającym wpływ na utratę orientacji przestrzennej pilota jest: | pogorszenie dobrej widoczności na zewnątrz samolotu | patologia układu przedsionkowego | iluzje związane z ruchem w obwodowym polu widzenia | obroty z dużą szybkością |
| 939 | PL040-0116 | Najbardziej uchwytnym miernikiem napięcia psychicznego pilota jest: | częstość skurczów serca | spadek ciśnienia tętniczego krwi | spadek poziomu adrenaliny w surowicy krwi | zwężenie żrenic |
| 940 | PL040-0117 | Najodpowiedniejszą z wymienionych poniżej metodą zapobiegania lotniczej chorobie lokomocyjnej u pilotów jest : | trening desensytyzacyjny | podawanie leków antychololinoalergicznych /Scopolamina/ | podawanie leków antyhistaminowych /Meclizyna, Dimenhydrant/ | zastosowanie nadciśnienia oddechowego |
| 941 | PL040-0118 | Najważniejszym czynnikiem wpływającym na nieprzystosowanie | indywidualne różnice w wydolności funkcjonalnej wynikające z cech struktury osobowości | zbyt racjonalne i trafne szacowanie ryzyka | niezaspokojenie potrzeb wyższych związanych z poziomem aspiracji | zaburzenia zachowania związane z funkcjonowaniem społecznym |

| | | | | | | |
|-----|------------|--|--|--------------------------------------|----------------------------|--------------------------------|
| | | zdrowotne pilotów jest : | | | | |
| 942 | PL040-0119 | Najważniejszym i najbardziej złożonym systemem percepcyjnym człowieka jest: | wzrok | słuch | powonienie | analiza organoleptyczna |
| 943 | PL040-0120 | Najważniejszym źródłem informacji pozwalającym na utrzymanie orientacji przestrzennej podczas lotu bez widzialności ziemi (IR) jest: | narząd wzroku | narząd słuchu i równowagi | mięśnie szkieletowej stawy | układ oddechowy |
| 944 | PL040-0121 | Najwcześniej odczuwalnymi najbardziej niekorzystnym skutkiem przeciążeń działających wzduż długiej osi ciała na organizm człowieka jest: | zaburzenie krążenia krwi pomiędzy sercem a mózgiem | zaburzenie przepływu krwi w jelitach | zaburzenie pracy płuc | drżenia mięśniowe |
| 945 | PL040-0122 | Narkotyki z grupy kanabinoli to: | marihuana i haszysz | grzyby halucynogenne | pejotl | opium i heroina |
| 946 | PL040-0123 | Narząd słuchu składa się: | z ucha zewnętrznego, środkowego i wewnętrznego | jedynie z ucha wewnętrznego | jedynie z ucha środkowego | jedynie z kanałów półkolistych |

| | | | | | | |
|-----|------------|---|---|---|--|--|
| 947 | PL040-0124 | Narządami zowanymi z równowagą ciała człowieka są: | narząd wzroku, narząd przedsionkowy (błędnik) oraz mięśnie szkieletowe | narząd wzroku | narząd przedsionkowy /błędnik / | ucho środkowe |
| 948 | PL040-0125 | Narządy zmysłów: | odbierają bodźce zewnętrzne i przekazują je do centralnego układu nerwowego | odbierają bodźce zewnętrzne i analizują je samodzielnie | odbierają bodźce zewnętrzne i przekazują je jedynie do autonomicznego układu nerwowego | nie odbierają bodźców zewnętrznych, a tylko wewnętrzne (z organizmu) |
| 949 | PL040-0126 | Neurotyczność to: | stała cecha osobowości charakteryzująca się dużą chwiejnością nastroju, drażliwością, pobudliwością, tendencją do intensywnego długotrwałego przeżywania negatywnych emocji | stała cecha osobowości związana z zanioszoną samooceną | cecha ludzi powolnych, flegmatycznych, działających z rozwagą | określenie rodzaju wrodzonego typu temperamentu człowieka |
| 950 | PL040-0127 | Niedotlenienie jest bardzo niebezpieczne w czasie lotu gdyż: | może przebiegać bez wyraźnych objawów lub wywoływać uczucie euforii | trwale uszkadza serce | trwale uszkadza słuch | rozpoczyna się utratą świadomości |
| 951 | PL040-0128 | Niedotlenienie na dużej wysokości we wczesnej fazie może objawiać się: | nadmierną wesołością i brakiem koordynacji ruchów | utratą przytomności | agresją | zwolnioną częstością oddechu |
| 952 | PL040-0129 | Niedotlenienie organizmu w pierwszej kolejności upośledza sprawność układu: | nerwowego | oddechowego | sercowo-naczyniowego | mięśniowo-szkieletowego |

| | | | | | | |
|-----|------------|---|--|---|---|---|
| 953 | PL040-0130 | Niedotlenieniem z niedoboru tlenu nazywamy stan niedostatecznego zaopatrzenia w tlen tkanek organizmu z powodu: | 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 |
| 954 | PL040-0131 | Niedrożny przewód słuchowy przy zmniejszaniu wysokości może oprócz bólu ucha powodować | zawroty głowy | ból zęba | ból oka | ból brzucha |
| 955 | PL040-0132 | Niektóre leki sprzedawane bez recepty mogą być przeciwwskazane podczas wykonywania czynności pilota : | prawda | fałsz | prawda jedynie w przypadku pilotów liniowych | prawda jedynie w przypadku pilotów akrobacyjnych |
| 956 | PL040-0133 | Nieżyt górnych dróg oddechowych /potocznie „katar”/ utrudnia: | wyrównywanie ciśnienia w uchu środkowym | dobre widzenie | rozróżnianie barw | prawidłową koordynację ruchów |
| 957 | PL040-0134 | O uszkodzeniu rdzenia kręgowego najprawdopodobniej świadczą: | brak czucia w kończynach, niemożność poruszenia nimi, mimowolne oddanie moczu i stolca | nienaturalne położenie kończyny, pieczenie w okolicy kręgosłupa | niemożność wydania z siebie głosu i widzenie lunetowe | utrata przytomności |
| 958 | PL040-0135 | O występowaniu dezorientacji przestrzennej można powiedzieć w : | sytuacji, w której pilot ma fałszywe odczucie lotu poziomego podczas wykonywania zakrętu | sytuacji, w której pilot nie wie nad jakim terenem przelatuje | sytuacji, w której pilot nie zna kursu do lotniska docelowego | sytuacji , w której pilot nie może nawiązać łączności z kontrolerem lotów |

| | | | | | | |
|-----|------------|--|--|--|---|--|
| 959 | PL040-0137 | Objawy deficytu snu w zakresie sprawności psychofizycznej to: | ogólne pogorszenie sprawności psychicznej, zaburzenia uwagi i 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 |
| 960 | PL040-0138 | Objawy niedotlenienia organizmu w warunkach obniżonego ciśnienia cząsteczkowego są nazywane: | głodem tlenowym | chorobą lokomocyjną | chorobą kesonową | tachykardią |
| 961 | PL040-0139 | Objawy świadczące o możliwości powstania złamania kości kończyny obejmują : | ból, obrzęk, zmianę obrysu kończyny, nienaturalne jej ułożenie lub też otwartą ranę z wystającą kośćią | ból i obrzęk sąsiedniego stawu | ból i obrzęk stawu bliżej tułowia | ból i obrzęk dwóch sąsiednich stawów |
| 962 | PL040-0140 | Objawy wzrokowe podczas narastania przeciążenia Gz + zależą od : | niedotlenienia ośrodkowego układu nerwowego | spadku wysycenia krwi tlenem | wzrostu CO2 | spadku ciśnienia śródgałkowego |
| 963 | PL040-0141 | Objawy zespołu odstawionego (popularnego "kaca") mogą być równie groźne podczas lotu jak | teza jest prawdziwa | teza jest fałszywa | teza jest prawdziwa jedynie podczas lotów z użyciem aparatury tlenowej | teza jest fałszywa podczas lotów powyżej 4000 m |

| | | | | | | |
|-----|------------|--|---|---|---|---|
| | | sam stan upojenia alkoholowego : | | | | |
| 964 | PL040-0142 | Obniżone ciśnienie atmosferyczne powoduje: | rozszerzenie gazów w jamach ciała | nie powoduje żadnych zmian | sprężanie gazów w jamach ciała | utrudnia wychodzenie gazów z jam ciała |
| 965 | PL040-0143 | Obwodowy układ nerwowy składa się z: | nerwów obwodowych czaszkowych i rdzeniowych | rdzenia kręgowego | mózgu | mózgu i rdzenia kręgowego |
| 966 | PL040-0145 | Oddychanie wewnętrzne jest wymianą gazów pomiędzy krwią, a komórkami ustroju i polega na dyfuzji przez błonę komórkową : | tlenu /O ₂ / z krwi do komórki | dwutlenku węgla /CO ₂ / z krwi do komórki | procesem dyfuzji objęty jest tylko tlen /O ₂ / | procesem dyfuzji objęty jest tylko dwutlenek węgla /CO ₂ / |
| 967 | PL040-0146 | Oddychanie zewnętrzne – wdech i wydech - polega na wymianie gazów pomiędzy atmosferą pęcherzyków płucnych, a ustrojem człowieka i polega na dyfuzji przez barierę pęcherzykowo – naczyniową: | tlenu /O ₂ / do krwi, a z krwi do atmosfery dwutlenku węgla /CO ₂ / | dwutlenku węgla /CO ₂ / do krwi, a z krwi do atmosfery tlenu /O ₂ / | dyfuzja dotyczy tylko tlenu /O ₂ / | dyfuzja dotyczy tylko dwutlenku węgla /CO ₂ / |
| 968 | 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 |

| | | | | | | |
|-----|------------|--|---|--|---|---|
| 969 | PL040-0148 | Odporność na stres jest: | cechą osobowości, podlegającą modyfikacji | cechą nabytą we wczesnym dzieciństwie | cechą wrodzoną | efektem wysokiego poziomu motywacji |
| 970 | PL040-0149 | Odruchem warunkowym jest: | naciśnięcie na hamulec przy czerwonym świetle | zwężenie żyrenicy na światło | zwiększoną potliwość w sytuacji stresowej | cofnięcie ręki przy zetknięciu z gorącą blachą |
| 971 | PL040-0150 | Oko ludzkie zdolne jest do rozróżniania ok.160 odcieni barw, które są mieszaniną trzech podstawowych tj. : | czerwonej, zielonej, niebieskiej | czerwonej, zielonej, żółtej | czerwonej, żółtej, niebieskiej | żółtej, zielonej, niebieskiej |
| 972 | PL040-0151 | Okres 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 |
| 973 | PL040-0152 | Osobę, u której podejrzewamy złamanie kręgosłupa, oraz stwierdzamy zatrzymanie krążenia i oddechu własnego : | należy reanimować na twardym podłożu, z powodu bezpośredniego zagrożenia życia | nie reanimować nawet na twardym podłożu z powodu zagrożenia uszkodzeniem rdzenia kręgowego | nie reanimować z powodu zagrożenia życia | reanimować z powodu zagrożenia uszkodzenia kręgowego |
| 974 | PL040-0153 | Osobowość to: | względnie stała i trwała organizacja cech temperamentu, intelektu, charakteru, oraz konstytucji fizycznej człowieka determinująca | system postaw i wartości człowieka | struktura psychicznych dyspozycji do określonych zachowań i gotowości | grupa skorelowanych cech danej osoby ulegająca płynnymi znacznym zmianom w ciągu całego życia i |

| | | | specyficzny sposób przystosowania się jednostki do otoczenia | | reagowania na bodźce środowiskowe | nabywania doświadczeń |
|-----|------------|--|---|---|--|--|
| 975 | PL040-0154 | Ostrość wzroku badamy przy pomocy: | tablic Snellena | testu barwnego Ishihara | lampy szczelinowej | wziernika okulistycznego /oftalmoskopu/ |
| 976 | PL040-0155 | Ozon występujący w atmosferze: | zabezpiecza żywe organizmy przed szkodliwym oddziaływaniem krótkofalowego promieniowania słonecznego | stanowi barierę dla szkodliwego dla ssaków promieniowania kosmicznego | stanowi czynnik nieodzowny w procesach oddychania kręgowców | nie ma żadnego wpływu na żywe organizmy |
| 977 | PL040-0156 | Pamięć długotrwała definiujemy jako: | magazyn wszystkich informacji zdobytych w czasie doświadczeń życiowych człowieka o nieograniczonej pojemności i czasie przechowywania | zdolność umysłu rozpoznawania zdarzeń, których się uprzednio doświadczyło | strukturę poznawczą związaną z myśleniem logicznym | połączenie pamięci wzrokowej, słuchowej i kinestetycznej |
| 978 | PL040-0157 | Pamięć 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 |
| 979 | PL040-0158 | Pilot nie powinien latać z nieżytem górnych dróg oddechowych z powodu: | możliwego powstania niedrożności trąbki słuchowej i wystąpienia bólu ucha | możliwego bólu zęba | możliwego powikłania w postaci zapalenia oskrzeli | nie ma przeciwwskazań do latania z nieżytem górnych dróg oddechowych |
| 980 | PL040-0159 | Pilot nie powinien przed lotem spożywać | ponieważ gazy uwiezione w jelitach mogą | ponieważ gazy uwiezione w jelitach powodują ból | ponieważ gazy uwiezione w jelitach mogą powodować | ponieważ gazy uwiezione w jelitach zmniejszają |

| | | | | | | |
|-----|------------|---|---|--------------------------------|---|--|
| | | pokarmów powodujących zwiększone wytwarzanie gazów w jelitach oraz napojów gazowanych | powodować ból brzucha podczas wznoszenia | brzucha niezależnie wysokości | ból brzucha przy zmniejszaniu wysokości | tolerancję na niedotlenienie |
| 981 | PL040-0160 | Pilot odniósł obrażenia łokcia. Podczas badania nasuwa się podejrzenie zwichtnięcia. Czucie i tępno na obwodzie – zachowane. Co należy zrobić na miejscu wypadku? | unieruchomić w szynie w pozycji maksymalnego komfortu | umieścić w szynie przóchniowej | nastawić rękę, stosując wyciąg | wyprostować rękę , aż pacjent odczuje dyskomfort, następnie zastosować unieruchomienie szynowe |
| 982 | PL040-0161 | Po ilu minutach od zatrzymania krążenia dochodzi do obumierania mózgu? | od 3 do 5 | od 10 do 12 | od 0 do 22 | od 1 do 2 |
| 983 | PL040-0162 | Po kilkunastu sekundach obserwacji stacjonarnego światła na ciemnym tle powierzchni ziemi, pilot odnosi wrażenie jego poruszania. | autokinezą | psychokinezą | oczopłasem | „kurzą ślepotą” |

| | | | | | | |
|-----|------------|---|--|--------------------------------|--|--|
| | | Złudzenie takie nazywamy: | | | | |
| 984 | PL040-0163 | Pod wpływem niedotlenienia wysokościowego następuje adaptacja do zmiany czynników środowiska : | tak | nie | zależy od indywidualnych możliwości organizmu | zależy od pojemności wyrzutowej serca |
| 985 | PL040-0164 | Podaj prawidłową kolejność czynności na miejscu wypadku:1) kontrola tętna 2)kontrola oddechu 3)ocena bezpieczeństwa miejsca wypadku 4)unieruchamianie złamań 5)resuscytacja/sztuczny oddech 6)pośredni masaż serca/tamowanie krwawienia | 3,2,1,6,5,4 | 2,3,4,5,6,1 | 6,1,2,3,4,5 | 4,1,2,5,3,6 |
| 986 | PL040-0165 | Podczas "nurkowania" samolotu, szybowca : | krew napływa do głowy | krew odpływa od głowy | krew napływa do kończyn dolnych | krew napływa do trzew (jamy brzusznej) |
| 987 | PL040-0166 | Podczas lotów wysokościowych zmarznięty pilot w | mniejszą wrażliwość na dotyk, zmniejszoną zdolność wykonywania | obniżenie napięcia mięśniowego | przyspieszenie akcji serca i zwolnienie akcji oddechowej | zmniejszenie przemiany materii |

| | | | | | | |
|-----|------------|---|--|--|---|---|
| | | skostniałych kończynach ma: | precyzyjnych ruchów, obniżenie siłymięśniowej | | | |
| 988 | PL040-0167 | Podczas pobytu na dużej wysokości rytm oddechowy płuc: | rośnie | maleje | utrzymuje się na stałym poziomie | na przemian rośnie i maleje |
| 989 | PL040-0168 | Podczas ściągania drążka "na siebie": | krew odpływa od głowy | krew napływa do głowy | krew odpływa od kończyn dolnych | krew napływa do trzew (jamy brzusznej) |
| 990 | PL040-0169 | Podczas wdechu i wydechu ciśnienie powietrza 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 Henrye"go | prawo Boyle'a | żadne z nich |
| 991 | PL040-0171 | Podczas wykonywania „pętli”, działa na pilota przyspieszenie o kierunku : | +Gz | -Gz | +Gx | - Gx |
| 992 | PL040-0172 | Podczas wymiany gazowej w pęcherzyku płucnym : | tlen przechodzi do krwi, a dwutlenek węgla do pęcherzyka | tlen przechodzi do pęcherzyka, a dwutlenek węgla do krwi | tlen i dwutlenek węgla przechodzą do krwi | tlen i dwutlenek węgla przechodzą do pęcherzyka |

| | | | | | | |
|-----|------------|---|---|---|--|--|
| 993 | PL040-0173 | Podczas wymiany gazowej w tkankach : | tlen przechodzi do tkanek, a dwutlenek węgla do krwi | tlen przechodzi do krwi, a dwutlenek węgla do tkanek | tlen i dwutlenek węgla przechodzą do krwi | tlen i dwutlenek węgla przechodzą do tkanek |
| 994 | PL040-0174 | Podczas wznoszenia się na dużą wysokość częstość skurczów serca: | rośnie | maleje | utrzymuje się na stałym poziomie | na przemian rośnie i maleje |
| 995 | PL040-0175 | Podejmowanie decyzji przez człowieka jest : | subiektywne i podatne na błędy, związane ze sposobem formułowania problemu i jego interpretacją oraz rodzajem postaw wobec ryzyka | zawsze związane z koniecznością przezwyciężenia zjawiska „bloku umysłowego” | redukcja rozwiązyania złożonych problemów do prostszych cząstkowych operacji | głównie oparte na bieżącej analizie informacji zdrowotnych związanych z daną podjętą reakcją |
| 996 | PL040-0176 | Podstawową funkcją narządów otolitowych jest : | pomiar przyspieszeń liniowych | pomiar prędkości liniowych | pomiar przyspieszeń kątowych | pomiar prędkości kątowych |
| 997 | PL040-0177 | Podstawową funkcją ozonu w atmosferze jest: | filtrowanie szkodliwego promieniowania UV | filtrowanie szkodliwego promieniowania mikrofalowego | filtrowanie szkodliwego promieniowania widzialnego | filtrowanie szkodliwego promieniowania rentgenowskiego |
| 998 | PL040-0178 | Podstawowym mechanizmem utraty ciepła w podwyższonej temperaturze otoczenia jest: | parowanie | rozszerzenie naczyń krwionośnych, włosowatych | zwiększenie wypromienowania ciepła przez skórę | zmiana współczynnika cieplnego tkanek |
| 999 | PL040-0180 | Podstawowymi procesami psychicznymi, które zapewniają pilotowi orientację są : | wrażenia, spostrzeżenia, wyobrażenia, procesy myślowe i decyzyjne | utworzenie wewnętrznej reprezentacji przestrzeni problemu zadaniowego | procesy widzenia stereoskopowego i dużej przerzutności uwagi | myślowe procesy konstruowania hipotez na podstawie ograniczenia faktów i testowanie ich |

| | | | | | | |
|----------|------------|--|--|--|---|---|
| 100 0 | PL040-0181 | Posiadanie narkotyków i ich stosowanie przez personel lotniczy jest: | zawsze zabronione | dopuszczalne ich stosowanie na 7 dni przed lotami | dozwolone po lotach | dopuszczalne ich stosowanie przez pilotów niezawodowych |
| 100 1 | PL040-0182 | Powyżej 8.000 m bez adaptacji organizm człowieka może bez podawania tlenu przetrwać: | do trzech minut | do pięciu minut | do dziesięciu minut | do jednej godziny |
| 100 2 | PL040-0183 | Poziom motywacji wpływa na sprawność wykonania danego zadania. Nieefektywność działania, błędy, problemy z koncentracją uwagi pojawiają się : | zawsze przy skrajnie wysokim lub skrajnie niskim poziomie motywacji | tylko przy zawyżonym poziomie motywacji | przy średnio intensywnym poziomie motywacji | nie ma reguły |
| 100 3 | PL040-0185 | 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 |
| 100 4 | PL040-0186 | Prawidłową pozycję 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 |
| 100 5 | PL040-0187 | Prawidłowo zaopatrzone | opatrunki uciskowe na ranie | opaska uciskowa poniżej rany i | opaska uciskowa powyżej rany | zwykły opatrunki na ranie |

| | | | | | | |
|----------|------------|---|---|--|---|--|
| | | krwawienie z kończyny to: | | opatrunek uciskowy na ranie | | |
| 100 6 | PL040-0189 | Problematyka psychologii lotniczej najbliższa jest psychologii: | pracy | wychowawczej | społecznej | sportowej |
| 100 7 | PL040-0190 | Proces skupienia uwagi to: | zdolność do skupienia się na widokach i dźwiękach istotnych dla zadań wynikających z bieżącej sytuacji eliminująca wpływ nie związane z zadaniem myśli, obrazy i bodźce sensoryczne | proces charakteryzujący zjawisko uwagi selektywnej | proces eliminacji materiału ignorowanego przez uwagę | filtr uwagi czyli proces regulacji dopływu informacji ze zmysłów do świadomości |
| 100 8 | PL040-0191 | Promienie światła wpadają do wnętrza oka przez: | źrenicę | tęczówkę | siatkówkę | twardówkę |
| 100 9 | PL040-0192 | Przeciążenia nie mają wpływu na jakość wykonywania czynności pilota : | zdanie jest nieprawdziwe | prawda | zdanie jest nieprawdziwe jedynie w przypadku akrobacji | zdanie jest nieprawdziwe jedynie przypadku lotu w pętli odwróconej |
| 101 0 | PL040-0193 | Przeciążenia 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 |
| 101 1 | 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 |

| | | | | | | |
|----------|------------|---|--|--|--|---|
| 101 2 | PL040-0195 | Przekrwione oczy, napady śmiechu lub łaczku, spowolnienie psychoruchowe MOŻE być objawem zażycia: | kannabinoli (marihuana, haszysz) | amfetaminy | kokainy | morfyny |
| 101 3 | PL040-0196 | Przerutność uwagi to: | zdolność do szybkiego przenoszenia uwagi jednego obserwowanego przedmiot u lub procesu na drugi | selekcja do dalszego przetwarzania pewnej części wejścia sensorycznego | ilość informacji, które kanały percepcyjne mogą przyjąć i przesłać | rodzaj skupienia uwagi w którym odbierany przez zmysły materiał selekcyjnie hipotezy percepcyjne |
| 101 4 | PL040-0197 | Prze 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 |
| 101 5 | PL040-0198 | Przy krwawieniu z żyły : | krew zazwyczaj wypływa leniwym strumieniem i ma ciemnoczerwone zabarwienie | krew zazwyczaj wypływa leniwym strumieniem i ma jasnoczerwone zabarwienie | krew zazwyczaj wypływa intensywnym tętniącym strumieniem i ma ciemnoczerwone zabarwienie | krew wypływa intensywnym strumieniem niezależnie od jej zabarwienia |
| 101 6 | PL040-0199 | Przy przekroczeniu optimum prędkości przetwarzania i odbioru określonej | moga wystąpić defekty w procesie orientacji człowieka w postaci przepuszczania i zniekształcenia sygnałów, | następuje pełna, optymalna adaptacja możliwości odbioru i przetwarzania informacji u | następuje zjawisko wizualizacji podobnych zdarzeń z przeszłości | następuje zawsze całkowite zahamowanie przebiegu procesów |

| | | ilości informacji przez człowieka | zmniejszenie zakresu ich rozróżniania i rozpoznawania | człowieka bez zakłóceń | | myślowych u człowieka |
|----------|------------|--|--|---|---|--|
| 101 7 | PL040-0200 | Przy szybkim spadku prędkości samolotu w locie poziomym i prostoliniowym pilot ulega złudzeniu : | opadania samolotu „nosem” w dół | podnoszenia „nosa” samolotu w góre | rotacji bocznej | autorotacji |
| 101 8 | PL040-0201 | Przy wystąpieniu bólu ucha przy zmniejszaniu wysokości należy: | wyrównać poziom lotu i spróbować manewrów udrażniających przewód słuchowy (ziewanie, przekłykanie śliny, itp.) | szynko zmniejszając wysokość przekłykać ślinę | szynko zmniejszać wysokość z zatrzymanym oddechem | niezależnie od wysokości nie robić nic czekając na ustąpienie dolegliwości |
| 101 9 | PL040-0202 | Przy złamaniu kręgosłupa u poszkodowanego zawsze dochodzi do uszkodzenia rdzenia kręgowego stąd po urazie nie ma znaczenia w jakiej pozycji będzie on transportowany : | zdanie jest fałszywe i dlatego należy obchodzić się z takimi poszkodowanymi bardzo ostrożnie, ograniczyć ich poruszanie się i przenosić ich jedynie w pozycji pionowej | zdanie jest prawdziwe i dlatego takie osoby mogą być przenoszone w pozycji pionowej | zdanie jest prawdziwe i dlatego takie osoby mogą być przenoszone jedynie w pozycji poziomej | zdanie jest fałszywe, a uszkodzenie rdzenia kręgowego nie ma żadnego związku z uszkodzeniem kręgosłupa |
| 102 0 | PL040-0203 | Przy znacznym przyspieszaniu podczas startu samolotu pilot ulega złudzeniu : | podnoszenia „nosa” samolotu w góre | opadania samolotu „nosem” w dół | rotacji bocznej | autorotacji |
| 102 1 | PL040-0204 | Przyczyną dolegliwości w | azotu | tlenu | dwutlenku węgla | pary wodnej |

| | | | | | | |
|----------|------------|--|---|--|---|--|
| | | chorobie dekompresyjnej są pęcherzyki którego gazu : | | | | |
| 102 2 | PL040-0205 | Przyczyną powstawania choroby dekompresyjnej jest: | uwalnianie się pęcherzyków gazowych, głównie azotu do krwi i tkanek | niedotlenienie wysokościovie po uszkodzeniu aparatury tlenowej | zaburzenia funkcji błędnika podczas wyższej akrobacji | zwiększenie objętości gazów w jelitach |
| 102 3 | PL040-0206 | Przyczyną powstawania niedotlenienia wysokościowego jest: | obniżenie ciśnienia porcjального w powietrzu oddechowym | zaburzenia ukrwienia tkanek | obniżenie stężenia hemoglobiny we krwi | spadek temperatury atmosfery otaczającej |
| 102 4 | PL040-0207 | Przyjmowanie leków dozwolonych w lotnictwie nie jest zabronione u pilotów: | chyba, że choroba podstawowa sama stanowi przeciwwskazanie do lotów | nigdy | chyba, że pilot lata zawodowo | chyba, że pilot wykonuje akrobacje |
| 102 5 | PL040-0208 | Przyjmowanie leków psychiatrycznych jest przeciwwskazaniem do wykonywania obowiązków pilota: | zawsze | nigdy | jedynie dla pilota zawodowego | jedynie dla skoczka spadochronowego |
| 102 6 | PL040-0209 | Przyspieszenia wyzwalające przeciążenia o kierunku głowa – kończyny dolne określane są jako: | + Gz | - Gz | +Gy | - Gy |

| | | | | | | |
|----------|------------|---|--|---|--|---|
| 102 7 | PL040-0210 | Przyspieszenie ziemskie wynosi: | 9,81 m/s 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 |
| 102 8 | PL040-0211 | Przyspieszone oddychanie, zasinienie skóry i błon śluzowych, zaburzenia koordynacji i uwagi mogą być objawem: | niedotlenienia z niedoboru tlenu | zatrucia tlenkiem węgla | zmęczenia | zmiany stref czasowych |
| 102 9 | PL040-0212 | Psychologiczne procesy orientacji pilota lecącego na małych wysokościach są : | złożone, odbywają się w deficycie czasu przy konieczności dużej przerzutności uwagi w celu odbioru informacji z punktów orientacyjnych znajdujących się na ziemi oraz wskazań przyrządów kontrolnych | głównie są to skoordynowane korekcyjne czynności motoryczne angażujące podstawowe rodzaje ruchów w działaniu pilota: pozycyjne, ciągłe, seryjne | z mniejszą się zakres koniecznej świadomej kontroli lotu i angażowania procesów orientacyjnych, pilot bazuje na zautomatyzowaniu czynności i nawykach lotniczych | skupione wyłącznie na odbiorze informacji spoza kabiny, sprowadzone do umiejętności kontroli wzrokowej w obserwacji punktów orientacyjnych na ziemi |
| 103 0 | PL040-0213 | Punkt na siatkówce, w którym nerw wzrokowy opuszcza gałkę oczną: | nie odbiera wrażeń wzrokowych, tworząc w obszarze widzenia strefę nieobserwowaną (tzw. plamkę ślepą) | stanowi obszar wzmożonej koncentracji komórek odbierających wrażenia wzrokowe, tworząc obszar wybitnie ostrego widzenia | stanowi obszar takiej samej wrażliwości na bodźce wzrokowe | stanowi obszar zagęszczenia pręcików i czopków |
| 103 1 | PL040-0214 | Rozproszenie uwagi oznacza: | niezdolność do skupienia się na bodźcach zewnętrznych istotnych dla zadań wynikających z bieżącej sytuacji | tymczasowy brak umiejętności organizacji informacji w jednolitą całość | przedłużony czas przetwarzania informacji | brak umiejętności selekcji informacji ze strony środowiska zewnętrznego |

| | | | | | | |
|----------|------------|--|---|--|--|--|
| 103 2 | PL040-0215 | Rozumowanie dedukcyjne to: | wyprowadzanie wniosków z przesłanek za pomocą reguł logicznych | proces ukierunkowany na cel myślenia realistycznego | proces ułatwiający subiektywne oszacowanie prawdopodobieństw a zajścia zdarzeń | myślenie autystyczne |
| 103 3 | PL040-0216 | Rozumowanie indukcyjne to: | rozumowanie, które w celu wypracowania konkluzji na temat np. możliwości zajścia jakiegoś zjawiska odwołuje się do analizy ograniczonej puli dostępnych faktów, wnioskowanie zachodzi na podstawie danych opartych na prawdopodobieństwie | utworzenie wewnętrznej reprezentacji przestrzeni problemu z wyszczególnieniem wszystkich jej elementów | typ tendencyjnego rozumowania, w którym ocenia się jako prawomocne tylko konkluzje zgodne z osobistymi przekonaniami danej osoby | myślenie dereistyczne, oderwane od rzeczywistości |
| 103 4 | PL040-0217 | Różnicowanie bodźców ma miejsce, gdy : | człowiek uczy się reagować inaczej na wyłącznie określony bodziec wśród podobnych, w pewnym wymiarze rozpoznawanej gamy selektywności wg specyficznych właściwości bodźca | generalizowanie i reagowanie na wszystkie podobne bodźce szybko wygasza się | wyzwoleniu się spod działania negatywnego bodźca towarzyszą reakcje autonomicznego układu nerwowego | po zestawieniu bodźca obojętnego z traumatycznym powstaje silne uczucie lęku odporne na wygaszanie |
| 103 5 | PL040-0218 | Ruch ciała człowieka w przestrzeni w głównej mierze odbierają: | trzy przewody półkoliste błędnika | dwa przewody półkoliste błędnika | jeden przewód półkolisty błędnika | ślimak |
| 103 6 | PL040-0219 | Siatkówka | jest najbardziej wewnętrzna, światłowrażliwą błoną oka | jest najbardziej zewnętrzną błoną oka | jest innym określeniem soczewki | nie występuje w gałce ocznej |

| | | | | | | |
|----------|------------|---|---|--|--|--|
| 103 7 | PL040-0220 | Specyficzna metoda oceny stosowanaw psychologii to : | ocena testowa | wywiad | metoda statystyczna | metoda opisu |
| 103 8 | PL040-0221 | Spostrzeganie głębi to: | spostrzeganie obiektów w przestrzeni trójwymiarowej wymagające interpretacji odległości między podmiotem a spostrzeganym obiektem | spostrzeganie ograniczonego wycinka szerszego świata wizualnego rozciągającego się we wszystkie strony niewidocznego otoczenia | umiejętność szczegółowej obserwacji obiektów położonych w dużej odległości | umiejętność oceny względnych odległości między obiekta mi obserwowanymi gdy człowiek porusza się w nieruchomym otoczeniu |
| 103 9 | PL040-0222 | Standardy sprawności umysłowej dla wszystkich kategorii załóg lotniczych wymagają zwrócenia uwagi na następujące stany: | zaburzenia psychiczne typu psychotycznego, silne nerwice, depresja, widoczne zaburzenia osobowości, alkoholizm i używanie środków psychoaktywnych | zaburzenia zdolności rozumowania, mania prześladowcza, utrata zdolności do samokrytyki | autyzm, dereizm, dezintegracja osobowości, uzależnienia od alkoholu i substancji psychoaktywnych | cechy niedostosowania społecznego, wahania nastroju, ograniczenie aktywności złożonej, spłycentie uczuciowości |
| 104 0 | PL040-0223 | Stosowanie narkotyków "miękkich" przez pilotów | jest zabronione całkowicie | jest dozwolone w niewielkich ilościach na własne potrzeby | jest dozwolone w celach towarzyskich, ale obowiązuje 24 godziny karencji przed lotem (jak przy alkoholu) | jest dozwolone warunkowo ale obowiązuje 48 godzin karencji przed lotem |
| 104 1 | PL040-0224 | Stosowanie narkotyków poza okresami aktywności lotniczej: | jest zabronione gdyż powoduje długotrwałe skutki dla zdrowia pilota | jest dozwolone | jest obojętne dla jakości wykonywania czynności lotniczych | jest dozwolone u pilotów turystycznych i szybowników |
| 104 2 | PL040-0225 | Strefa krytyczna dla pilota oddychającego bez | 6-7 tys. m | 3-4 tys. m | 4-5 tys. m | 8-9 tys. m |

| | | | | | | |
|----------|------------|--|---|--|---|--|
| | | aparatu tlenowego wynosi: | | | | |
| 104 3 | PL040-0226 | Strefa krytyczna to wysokość : | od 6.000 – 8.000 mnpm | od 2.000 – 4.000 mnpm | od 4.000 – 6.000 mnpm | powyżej 8.000 mnpm |
| 104 4 | PL040-0227 | Strefa niepełnej kompensacji tlenowej wynosi: | 4.000-5.500 m | 3.500-4.000 m | 3.000-4.000 m | 5.500-6.000 m |
| 104 5 | PL040-0228 | Strefa pełnej kompensacji tlenowej wynosi: | 2.000-3.500 m | 3.500-4.000 m | 4.000-5.000 m | 5.000-6.000 m |
| 104 6 | PL040-0229 | Stresem psychologicznym nazywamy: | stan zmobilizowanego psychofizjologicznie organizmu wobec istniejącego lub antycypowanego zagrożenia | stan silnego podniesienia aktywności emocjonalnej | stan dużego napięcia wewnętrznego związanego z jakimś problemem | stan rozchowania emocjonalnego związanego z jakimś problemem |
| 104 7 | PL040-0230 | Stresorami psychologicznymi nazywamy: | czynniki powodujące ogólny stan napięcia organizmu ludzkiego związane ze stanem gotowości do „ataku lub ucieczki” | wszelkie zakłócenia fizjologicznego funkcjonowania człowieka | czynniki powodujące bezsenność | problemy i kłopoty życia codziennego |
| 104 8 | PL040-0231 | Stwierdzenie, że wymiana gazowa w pęcherzykach płucnych jest możliwa dopóki ciśnienie parcjalne tlenu (pO ₂) w powietrzu pęcherzykowym jest wyższe niż | prawdziwe i ma znaczenie dla pilotów | prawdziwe ale nie ma znaczenia dla pilotów | falszywe | nieistotne dla pilota |

| | | | | | | |
|----------|------------|---|--|---|--|---|
| | | ciśnienie parcjalne tlenu we krwi jest: | | | | |
| 104 9 | PL040-0232 | Sytuacje decyzyjne probabilistyczne pojawiają się gdy : | pilot wykonuje czynności lotnicze przy niedostatecznej ilości informacji dotyczącej sytuacji w powietrzu | w procesie podejmowania decyzji pilot wykorzystuje głównie informacje stałe przyswojone w czasie naziemnego przygotowania do lotu | decyzja jest jednoznaczna i nie wymaga większego zaangażowania procesów myślowych | dominują określone indywidualne preferencje w sposobie działania pilota |
| 105 0 | PL040-0233 | Szerszy niż zwykle pas startowy : | powoduje u pilota lądującego na nim złudzenie, że samolot znajduje się niżej niż w rzeczywistości | powoduje u pilota lądującego na nim złudzenie, że samolot znajduje się wyżej niż w rzeczywistości | powoduje u pilota lądującego na nim złudzenie, że samolot znajduje się na wysokości rzeczywistej | nie ma wpływu na postrzeganie odległości od ziemi |
| 105 1 | PL040-0236 | Ślepotą zmierzchową tzw. kurzą ślepotą, czyli upośledzenie widzenia o zmierzchu lub upośledzenie adaptacji oka do ciemności wywołana jest : | długotrwałym niedoborem witaminy A | niedoborem witaminy E | podwyższonym poziomem cholesterolu | niedoborem potasu |
| 105 2 | PL040-0237 | Tak zwany poziom szkodliwy oddziaływanie hałasu na narząd słuchu wynosi: | około 90 dB | około 45 dB | około 72 dB | około 80 dB |

| | | | | | | |
|----------|------------|---|--|--|--|---|
| 105 3 | PL040-0238 | Toksyczność tlenku węgla / CO / wynika : | z większego powinowactwa do hemoglobiny niż tlen | z mniejszego powinowactwa do hemoglobiny niż tlen | z uszkodzenia układu białokrwinkowego krwi | z uszkodzenia płytek krwi |
| 105 4 | PL040-0239 | Tolerancja na przeciążenia może być obniżona przez: | niedotlenienie, hiperwentylację, hipoglikemię (obniżone stężenie cukru we krwi) | niedotlenienie, hiperglikemię (podwyższone stężenie cukru we krwi) | tylko hiperwentylację | tylko niedotlenienie |
| 105 5 | PL040-0240 | Trąbka Eustachiusza (trąbka słuchowa) łączy: | jamę ucha środkowego (jamę bębenkową) z nosogardłem | zatoki szczękowe z jama nosową | jamę nosową z jamą gardłową | jamy serca ze sobą |
| 105 6 | PL040-0241 | Treningiem relaksacyjnym nazywamy: | relaks poprzez naukę kontrolowania stanu napięcia mięśni ciała, uregulowania oddechu i wytworzenie odpowiednich wizualizacji | umiejętność szybkiego rozluźnienia się w czasie zdenerwowania | relaks poprzez zestaw intensywnych ćwiczeń gimnastycznych | naukę umiejętności lekceważenia znaczenia nieistotnych zagrożeń |
| 105 7 | PL040-0243 | Trwałe zaburzenie widzenia barw, może być : | wrodzona | po usunięciu soczewki | po przeszczepieniu rogówki | po zapaleniu tęczówki |
| 105 8 | PL040-0245 | U człowieka najsilniejszym „dawcą czasu” /synchronizatorem rytmów okołodobowych/ jest : | naprzemienność nocy i dnia | intensywność iluminacji | czynnik socjalny | dobowe wahania temperatury zewnętrznej otoczenia |
| 105 9 | PL040-0246 | U podstaw selekcji psychologicznej leży założenie, że: | wszyscy ludzie 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 |

| | | | | | | |
|----------|------------|--|--|--|---|--|
| 106 0 | PL040-0247 | Uczeń – pilot w porównaniu z pilotem doświadczonym : | potrzebuje więcej czasu na odebranie i przetworzenie informacji, uwzględnia większe ilości danych by poprawnie zorientować się w funkcjonowaniu obiektu sterowania | przetwarzanie informacji jest podobne pod względem jakościowym | potrzebuje mniej czasu na odebranie i przetworzenie informacji z racji szybkiego przetwarzania informacji niepełnej nie obciążony nadmiarem doświadczeń | nie koncentruje się na informacjach pochodzących z wskazań przyrządów określających parametry lotu |
| 106 1 | PL040-0248 | Uczucie lekkości i "podchodzenia żołądka do gardła" podczas lotu może być wynikiem : | działania na organizm przeciążenia ujemnego wzduż osi kończyny dolne - głowa | działania na organizm przeciążenia dodatniego wzduż osi kończyny dolne-głowa | działania na organizm przeciążenia ujemnego wzduż osi bocznej ciała | działania na organizm przeciążenia dodatniego wzduż osi bocznej ciała |
| 106 2 | PL040-0249 | Uczucie rozpierania w głowie oraz przekrwienie twarzy jest wynikiem : | przeciążenia ujemnego wzduż długiej osi ciała | przeciążenia dodatniego wzduż długiej osi ciała | przeciążenia dodatniego wzduż bocznej osi ciała | przeciążenia dodatniego wzduż bocznej osi ciała |
| 106 3 | PL040-0250 | Uczucie silnego bólu głowy sprawiający wrażenie rozsadzania głowy jest spowodowany przez : | przeciążenie ujemne /Gz -/ | spadek temperatury | hałas | przeciążenie dodatnie / Gz+ / |
| 106 4 | PL040-0251 | Udział czynnika ludzkiego w wypadkach lotniczych określa się na około : | 90% | 60% | 30% | 45% |

| | | | | | | |
|----------|------------|---|---|---|--|--|
| 106 5 | PL040-0252 | Ujemne skutki działania przeciążeń dodatkowych na organizm człowieka mogą być niwelowane przez: | poprawę sprawności fizycznej, a szczególnie wydolności sercowo-naczyniowej | zażywanie silnych leków nasercowych | stosowanie leków psychoaktywnych | stosowanie alkoholu |
| 106 6 | PL040-0253 | Układ krwionośny człowieka jest: | zamknięty, tzn. krew krąży tylko w naczyniach | otwarty, krew krąży w naczyniach i wylewa się do jam ciała | otwarty lub zamknięty w zależności od wysokości nad poziom morza | otwarty lub zamknięty w zależności od stopnia utlenowania krwi |
| 106 7 | PL040-0254 | Układ krwionośny człowieka składa się z: | serca, tętnic, żył i naczyń kapilarnych | serca i naczyń chłonnych | tylko z tętnic i żył | tylko z serca i naczyń kapilarnych |
| 106 8 | PL040-0255 | Układ krwionośny człowieka składa się z: | krążenia systemowego i płucnego, a serce zbudowane jest z 4 jam | krążenia systemowego i płucnego, a serce zbudowane jest z 3 jam | tylko z krążenia systemowego, a serce zbudowane jest z 4 jam | krążenia płucnego i systemowego, a serce składa się z 2 jam |
| 106 9 | PL040-0256 | Układ nerwowy autonomiczny odpowiada za: | nieświadomą kontrolę nad procesami fizjologicznymi ustroju oraz reakcje w sytuacjach "walki lub ucieczki" | świadomą kontrolę nad fizjologicznymi procesami ustroju | jedynie za kontrolę fizjologii organizmu w sytuacjach "walki lub ucieczki" | za bliżej niepoznane procesy rozumowania i oceny sytuacji |
| 107 0 | PL040-0257 | Układ przedsionkowy / błędniak błoniasty / w uchu wewnętrznym umożliwia człowiekowi: | orientację ciała w przestrzeni | odbieranie bodźców dźwiękowych | prawidłowe napięcie mięśni | rozpoznawanie zapachów |

| | | | | | | |
|----------|------------|--|---|---|--|--|
| 107 1 | PL040-0259 | Upośledzenie barofunkcji ucha śródnowego występuje najczęściej : | przy zwiększaniu ciśnienia otaczającej atmosfery | niezależnie od kierunku zmian ciśnienia otaczającego | przy długotrwałym oddychaniu czystym tlenem | przy zmniejszeniu ciśnienia powietrza otaczającego |
| 107 2 | PL040-0260 | Uraz ciśnieniowy ucha zwany barotraumą spowodowany jest: | brakiem możliwości wyrównania ciśnień –jama bębenkowa – atmosfera | niedotlenieniem wysokościovym | obniżeniem ciśnienia atmosferycznego | spadkiem temperatury powietrza |
| 107 3 | PL040-0261 | Uraz nerwu wzrokowego powoduje: | ślepotę | zapadnięcie gałki ocznej | zapalenie brzegów powiek | zapalenie gruczołu żbowego |
| 107 4 | PL040-0262 | Uwaga dowolna to: | uwaga skupiona na przedmiocie na skutek aktywnego zamiaru i wysiłku woli powstaje w wyniku istnienia odpowiedniej motywacji ze strony człowieka | nieświadome zapamiętywanie informacji sensorycznych | umiejętność skupienia się na jednym źródle informacji | przetwarzanie informacji ze zmysłów do świadomości |
| 107 5 | PL040-0263 | Uwaga mimowolna to: | rodzaj uwagi realizowany bez świadomego udziału ze strony człowieka wywołyany szczególnymi właściwościami obiektu | nieświadome przechowywanie i zapamiętywanie informacji | rodzaj uwagi o ograniczonej pojemności | rodzaj uwagi świadomie selekcjonujący informacje w jednostce czasu |
| 107 6 | PL040-0264 | Uwagę dowolną człowieka charakteryzuje: | typ podzielności, trwałość, zakres, przerzutność, wybiórczość | trwałość i stopień intensywności skupienia uwagi mierzony w jednostce czasu | różne cechy związane z daną sytuacją psychologiczną, motywacją osobowością | liczba elementów, które człowiek jest w stanie zauważyc |
| 107 7 | PL040-0265 | W czasie badania tolerancji ustroju na niedobór tlenu | poprawia tolerancję niedotlenienia | poprawia tolerancję niedotlenienia wysokościowego, | nie poprawia tolerancji | nie ma wpływu na tolerancję niedotlenienia |

| | | | | | | |
|----------|------------|---|--|--|---|--|
| | | w otaczającym środowisku głębokie oddychanie : | | jeżeli wzrośnie również liczba oddechów | niedotlenienia wysokościowego | |
| 107 8 | PL040-0266 | W czasie lotu na dużą wysokość ciśnienie krwi: | rośnie | maleje | utrzymuje się na stałym poziomie | zmienia się cyklicznie |
| 107 9 | PL040-0268 | W krótkowzroczności promienie po przejściu przez ośrodkie optyczne załamują się : | przed siatkówką | na siatkówce | za siatkówką | na rogówce |
| 108 0 | PL040-0269 | W którym narządzie działanie alkoholu etylowego utrzymuje się najdłużej? | w narządzie równowagi | w sercu | w wątrobie | w płucach |
| 108 1 | PL040-0270 | W lotach nocnych niedotlenienie jest szczególnie niebezpieczne z powodu | większej wrażliwości na niedotlenienie komórek czułych na niewielką ilość światła | większej wrażliwości mózgu na niedotlenienie w nocy | mniejszej wrażliwości mózgu na niedotlenienie w nocy | większej wrażliwości na niedotlenienie komórek rozpoznających kolory |
| 108 2 | PL040-0271 | W przypadku gdy 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 |
| 108 3 | PL040-0272 | W przypadku gdy poszkodowany oddycha | należy poszukać tętna na dużych tętnicach, ponieważ brak tętna przy | należy od razu przystąpić do masażu serca | należy położyć poszkodowanego w pozycji bocznej | należy wykonywać od razu masaż serca i sztuczne oddychanie |

| | | | | | | |
|----------|------------|---|--|---|--|---|
| | | samodzielnie, ale nie ma wyczuwalnego tętna: | zachowanym przez dłuższy czas oddechu jest wysoce nieprawdopodobne, a jeśli tętno jest zatrzymane wkrótce ustanie również oddech | | bezpiecznej nawet mimo zachowanej świadomości | |
| 108 4 | PL040-0273 | W przypadku kiedy pilot nie jest w stanie stwierdzić czy objawy których doświadcza spowodowane są niedotlenieniem czy hiperwentylacją powinien: | niezależnie od przyczyny założyć maskę z tlenem i zwolnić tempo oddychania | przyspieszyć tempo oddychania | zwolnić tempo oddychania | założyć maskę tlenową i przyspieszyć tempo oddychania |
| 108 5 | PL040-0274 | W przypadku podejrzenia u poszkodowanego złamania kręgosłupa należy: | przenosić poszkodowanego jedynie na noszach lub poziomo przy udziale większej liczby ratowników i w miarę możliwości założyć poszkodowanemu kołnierz Shantza | przenosić poszkodowanego wygodnie niezależnie od pozycji, gdyż zasadnicze uszkodzenia już się dokonały | przenosić poszkodowanego jedynie w pozycji pionowej, ale z założonym kołnierzem Schantza | nie przenosić poszkodowanego nawet w przypadku zagrożenia np. pożarem |
| 108 6 | PL040-0275 | W przypadku podejrzenia nieprzytomnego złamania kręgosłupa w bezpiecznym otoczeniu z zachowanym własnym | pozostawić go pod nadzorem na miejscu do przyjazdu wyspecjalizowanych ratowników medycznych | pozostawić go pod nadzorem na miejscu do czasu odzyskania przytomności, a następnie wynieść z miejsca wypadku | położyć na twardym podłożu | reanimować zachowaniem szczególnych środków ostrożności |

| | | | | | | |
|----------|------------|--|---|--|--|--|
| | | oddechem i tężnem, należy: | | | | |
| 108 7 | PL040-0276 | W przypadku ratowania poszkodowanego należy: | pamiętać także o własnym bezpieczeństwie i w razie konieczności wynieść poszkodowanego ze strefy zagrożenia | należy ratować go za wszelką cenę | nie dbać o własne zdrowie | zadbać o poszkodowanego najpierw, a dopiero następnie pomyśleć o własnym bezpieczeństwie |
| 108 8 | PL040-0277 | W przypadku wystąpienia bółów brzucha podczas wznoszenia pilot powinien | przerwać wznoszenie i spróbować wyrównać ciśnienie w przewodzie pokarmowym przez wymuszone odbijanie | powoli zwiększać wysokość przy wstrzymanym oddechu | szybko zwiększać wysokość przy wstrzymanym oddechu | powoli zwiększać wysokość i przełykać ślinę |
| 108 9 | PL040-0278 | W przypadku wystąpienia dezorientacji przestrzennej oraz zauważenia w trakcie lotu niezgodności pomiędzy wrażeniami z narządu równowagi, wrażeniami wzrokowymi oraz wskazaniem przyrządów, pilot powinien zaufać : | wskazaniom przyrządów | wrażeniom wzrokowym | wrażeniom błędnika oraz wzrokowym | wrażeniom błędnika |
| 109 0 | PL040-0279 | W przypadku wystąpienia hiperwentylacji (przyspieszonego | starać się uspokoić oddech, a w razie niepowodzenia oddychać do worka papierowego | przyspieszać oddech do momentu kiedy mięśnie oddechowe zmęczą się i nie będą | nie zwracać uwagi na tempo oddechu | przełykać ślinę |

| | | | | | | |
|----------|------------|---|---|---|---|--|
| | | oddychania bez potrzeby wynikającej z metabolizmu ustroju) należy: | | w stanie dalej przyspieszać | | |
| 109 1 | PL040-0280 | W przypadku wystąpienia nagłego bólu zęba podczas lotu należy: | obniżyć pułap | zwiększać powoli wysokość lotu | zwiększać szybko wysokość lotu | przełykać ślinę |
| 109 2 | PL040-0281 | W przypadku wystąpienia objawów niedotlenienia należy w pierwszej kolejności: | rozpocząć oddychanie czystym tlenem z aparatu tlenowego oraz zwolnićczęstość oddechów | oddychać szybciej | zamknąć oczy i spróbować się zrelaksować | podwyższyć pułap lotu |
| 109 3 | PL040-0282 | W przypadku występowania przeciążeń dodatnich wzdłuż długiej osi ciała: | krew znacznie silniej odpływa od głowy | krew znacznie silniej napływa do głowy | krew nie zmienia siły napływu do głowy | występują silne zaburzenia oddychania |
| 109 4 | PL040-0283 | W przypadku występowania przeciążeń ujemnych działających wzdłuż osi długiej ciała: | krew znacznie silniej napływa do głowy | krew znacznie silniej odpływa od głowy | krew nie zmienia siły napływu do głowy | występują silne wrażenia słuchowe |
| 109 5 | PL040-0284 | W przypadku zatrucia droga pokarmową nie wolno prowokować wymiotów jeżeli: | poszkodowany jest nieprzytomny lub nastąpiło spożycie substancji żräcych | od zatrucia minęła więcej niż 1 godzina | poszkodowany jest przytomny lub nastąpiło zatrucie substancja stałą | poszkodowany jest przytomny lub nastąpiło zatrucie substancja płynną |

| | | | | | | |
|----------|------------|---|--|---|---|---|
| 109 6 | PL040-0285 | W przypadku złamania i nienaturalnego (poza zakresem fizjologicznym ruchu) ułożenia kończyny należy : | unieruchomić dwa sąsiednie stawy w zastanowej pozycji | unieruchomić dwa sąsiednie stawy dopiero po ustawnieniu kończyny w pozycji naturalnej | unieruchomić jedynie staw bliższy tułowia | unieruchomić jedynie staw dalszy od tułowia |
| 109 7 | PL040-0286 | W przypadku, kiedy poszkodowany z podejrzeniem złamania kręgosłupa nie oddycha i nie wyczuwamy u niego tętna należy: | stosować sztuczne oddychanie i pośredni masaż serca | stosować sztuczne oddychanie, ale nie masować serca | nie reanimować go wcale | nie przenosić |
| 109 8 | PL040-0289 | W skręcie ze stałą prędkością kątową samolotu wykonywanie przez pilota ruchów głową w płaszczyźnie innej niż płaszczyzna skrętu może spowodować : | silne wrażenie wirowania, skrętu i przyspieszania zwane złudzeniem Coriolisa | silny ból głowy | zatkanie uszu | silny ból zęba |
| 109 9 | PL040-0290 | W utrzymaniu prawidłowej postawy ciała i sprawnej orientacji w przestrzeni, nadzwędna rolę odgrywa : | błędnik | narząd słuchu | narząd wzroku | zmysł dotyku |

| | | | | | | |
|----------|------------|---|--|--|--|---|
| 110 0 | PL040-0292 | W wypadku, w którym poszkodowanych zostało więcej osób, w pierwszej kolejności należy udzielić pomocy : | najciężej poszkodowanym | najlżej poszkodowanym | najbliższym znajdującym się przy ratowniku | osobom ze zwichnięciami |
| 110 1 | PL040-0293 | W wypadku, w którym poszkodowanych zostało więcej osób, w pierwszej kolejności należy udzielić pomocy : | osobom z zatrzymanym krążeniem i oddechem | osobom ze złamaniami | osobom ze zwichnięciami | osobom przytomnym |
| 110 2 | PL040-0295 | Wartość przeciążenia w medycynie lotniczej określa: | ile razy zwiększył się ciężar ciała człowieka w danej chwili, w porównaniu do jego ciężaru w spoczynku na poziomie morza | przekroczoną tądowność samolotu | nad wagę | zbytnie obciążenie pracą |
| 110 3 | 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 |
| 110 4 | PL040-0297 | Węższy niż zwykle pas startowy : | powoduje u pilota lądującego na nim złudzenie, że samolot znajduje się wyżej niż rzeczywistości | powoduje u pilota lądującego na nim złudzenie, że samolot znajduje się niżżej niż w rzeczywistości | powoduje u pilota lądującego na nim złudzenie, że samolot znajduje się na wysokości rzeczywistej | nie ma wpływu na postrzeganie odległości od ziemi |

| | | | | | | |
|----------|------------|--|--|--|---|--|
| 110 5 | PL040-0298 | Widzenie stereoskopowe to: | zdolność widzenia przestrzennego | dwojenie obrazu | awitaminoza | pogorszenie widzenia |
| 110 6 | PL040-0299 | Wnikanie tlenku węgla do ustroju odbywa się głównie poprzez: | układ oddechowy | przewód pokarmowy | skórę i błony śluzowe | układ moczowy |
| 110 7 | PL040-0300 | Wpływ lotów z przekraczaniem stref czasowych przejawia się w układzie nerwowym głównie jako: | desynchronizacja snu i czuwania | zaburzenia temperatury ciała | napadowe zasypianie w ciągu dnia | ból głowy i bezsenność |
| 110 8 | PL040-0302 | Wrażliwość reakcji człowieka na bodźce jest: | uwarunkowana indywidualnymi wrodzonymi progami percepcyjnymi | zmienna i nieograniczona | sztywno określona przez siłę bodźca | silnie uwarunkowana sytuacyjnie |
| 110 9 | PL040-0303 | Wskaż prawdziwe twierdzenie dotyczące bezpieczeństwa lotów : | po umiarkowanym spożyciu alkoholu obowiązuje zasada 24 godzinnej przerwy 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 |
| 111 0 | 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 |
| 111 1 | PL040-0305 | Wybierz odpowiedź, w której wymieniono | uczucie braku powietrza, uczucie zmęczenia, | uczucie braku powietrza, uczucie zmęczenia, nudności, | uczucie braku powietrza, uczucie zmęczenia, nudności, | nudności, wymioty, zawroty głowy, utrata słuchu |

| | | | | | | |
|----------|------------|--|--|---|--|--|
| | | najwięcej objawów mogących pojawić się z powodu niedotlenienia organizmu | nudności, wymioty, zawroty głowy | wymioty, widzenie lunetowe | wymioty, zawroty głowy, widzenie w kolorze czerwonym | |
| 111 2 | 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 |
| 111 3 | PL040-0307 | Wybierz prawdziwe stwierdzenie dotyczące hiperwentylacji | może prowadzić do omdlenia, a jej pierwsze objawy są podobne do objawów niedotlenienia | nie występuje u pilotów | występuje u pilotów, ale nie ma znaczenia podczas lotu | jest pożądana przy obniżaniu wysokości |
| 111 4 | PL040-0308 | Wymiana ciepła pomiędzy ustrojem a otoczeniem może zachodzić nad drogą sposobów wymienionych niżej. Za pomocą których z nich ciepło może być przez urządzenie zarówno zyskiwanie jak i tracone : | promieniowanie | parowanie potu | przewodzenie | konwekcja |
| 111 5 | PL040-0309 | Wymiana gazowa u człowieka odbywa się w: | pęcherzykach płucnych | oskrzelach | krtani | tętnicach |
| 111 6 | PL040-0310 | Wypicie kawy po alkoholu : | nie przyspiesza znacząco jego eliminacji z krwi | przyspiesza dwukrotnie jego eliminację z krwi | przyspiesza trzykrotnie jego eliminację z krwi | spowalnia jego eliminację z krwi |

| | | | | | | |
|----------|------------|---|---|--|--|--|
| 111 7 | PL040-0311 | Wysoka odporność emocjonalna pilota: | wywiera bardzo istotny wpływ na poprawną sprawność jego działania | nie ma znaczenia w wykonywaniu czynności lotniczych | ma znaczenie wyłącznie przy zagrożeniu bezpieczeństwa lotu | może zaburzać koncentrację uwagi i koordynację psychoruchową |
| 111 8 | PL040-0312 | Wysokość powyżej której nie wolno latać bez sprawnej aparatury tlenowej na pokładzie wynosi : | 4 tys. m. | 3 tys. m. | 5 tys. m. | 6 tys. m. |
| 111 9 | PL040-0313 | Wystąpienie nagłego bólu ucha podczas zniżania może być spowodowane: | niedrożną trąbką słuchową | drożną trąbką słuchową | przebitą błoną bębenkową | niedrożnym przewodem słuchowym zewnętrznym |
| 112 0 | PL040-0314 | Wystąpienie nagłego bólu ucha przy zniżaniu: | może być spowodowane nierównym ciśnieniem w uchu środkowym i jamie nosowo-gardłowej | nie ma związku z wyrównywaniem ciśnień w uchu środkowym i jamie nosowo-gardłowej | jest bezpośrednio związane z zapaleniem ucha środkowego | jest związane z chorobami nerwu słuchowego |
| 112 1 | PL040-0315 | Występowaniu wypadków związanych z dezorientacją przestrenną można zapobiegnąć poprzez: | edukację i trening załóg lotniczych | podawanie leków przeciwko chorobie lokomocyjnej | używanie ochronników słuchu | wykonwanie lotów tylko w dzień |
| 112 2 | PL040-0317 | Z ilu jam składa się serce? | 4 | 3 | 2 | 5 |
| 112 3 | PL040-0318 | Zaburzenia uwagi to: | patologiczne zmniejszenie zakresu uwagi, jej koncentracji, trwałości, | zdolność do bardzo szybkiego przenoszenia uwagi z | niezdolność do zmiany zachowania aktualnego pod | ograniczenie pola widzenia przy utrzymaniu uwagi |

| | | | podzielności doprowadzające do ogólnego zmniejszenia zdolności odbierania bodźców zewnętrznych | jednego elementu na drugi | wpływem minionych doświadczeń | dowolnej na tym samym poziomie |
|----------|------------|---|---|---|--|---|
| 112 4 | PL040-0319 | Zaczerwienienie skóry, obrzęk, uczucie pieczenia i pęcherze są objawami oparzenia stopnia : | II | I | III | IV |
| 112 5 | PL040-0320 | Zaćmą nazywamy schorzenie powodujące: | zmętnienie soczewki | zamglenie rogówki | męty w ciele szklistym | zmiany zwydrodnieniowe na dnie oka |
| 112 6 | PL040-0321 | Zaznacz prawidłową odpowiedź | tętnice odprowadzają krew od serca do tkanek | żyły odprowadzają krew od serca do tkanek | tętnice i żyły odprowadzają krew do serca | tętnice i żyły odprowadzają krew od serca |
| 112 7 | PL040-0322 | Zażycie amfetaminy powoduje: | nienaturalne, silne aktywizowane pobudzenie psychiczne i fizyczne z tendencją do zachowań brawurowych i agresywnych, gadatliwość (czasem słwotok), brak łaknienia, poty, poszerzone żrenice | nie są obserwownalne objawy zewnętrzne | apatia, wyciszenie, spowolnienie psychomotoryki, żrenice zwężone | silne halucynacje wzrokowo-słuchowe, ataki lęku |
| 112 8 | PL040-0323 | Zażycie marihuany lub haszyszu powoduje: | podniesienie nastroju, zaburzenia koncentracji i uwagi, osłabienie pamięci oraz orientacji, obniżenie krytyczmu, lęk i urojenia prześladowcze, | zubożenie emocjonalne, stępienie, sztywność, spłycenie uczuć, zachowania aspołeczne, unikanie kontaktów z ludźmi, | nie ma charakterystycznych objawów zewnętrznych | po niekontrolowanej euforii i pobudzeniu: zanik woli i chęci działania, krótkotrwała depresja połączona z lękami i bezsennością |

| | | | | | | |
|----------|------------|---|--|--|---|--|
| | | | poszerzenie źrenic i zaczerwienienie spojówek | nieuzasadniona wrogość, poczucie małej wartości | | |
| 112 9 | PL040-0324 | Zażywanie leków, które mają wpływ na przebieg procesów myślowych jest w lotnictwie: | zawsze zabronione | zawsze dozwolone | zabronione jedynie u pilotów liniowych | dozwolone jedynie u pilotów akrobacyjnych |
| 113 0 | PL040-0325 | Zdolność do pracy w środowisku wielozadaniowym polega na: | równoległym przetwarzaniu informacji, zdolności szybkiej zmiany wykonywanego zadania przy skutecznej koordynacji reakcji w czasie, odpowiednim przeznaczeniu zdolności przetwarzania informacji do wykonywania najważniejszych czynności | rozwijaniu, ukierunkowywaniu i regulowaniu energii służącej do osiągnięcia celu niezależnie od przeszkód i trudności przy zachowaniu pozytywnego stosunku do pracy | umiejętność wyboru i skoncentrowania się na zadaniu subiektywnie ocenianym jako najważniejsze | umiejętności podejmowania szybkiej decyzji na bazie właściwej interpretacji struktury problemu w czasie pracy zespołowej przy akceptacji zadań i ról zmierzających do osiągnięcia jednomyślności |
| 113 1 | PL040-0326 | Ze wzrostem wysokości ciśnienie parcjalne tlenu zmniejsza się: | wprost proporcjonalnie do spadku ciśnienia atmosferycznego | odwrotnie proporcjonalnie do spadku ciśnienia atmosferycznego | całkowicie niezależnie od spadku ciśnienia atmosferycznego | zależnie od temperatury powietrza |
| 113 2 | PL040-0327 | Ze wzrostem wysokości, w składzie powietrza : | skład procentowy gazów pozostaje bez zmian | zmniejsza się procentowa zawartość tlenu i azotu | zmniejsza się procentowa zawartość tlenu, azotu i CO ₂ | zmniejsza się procentowa zawartość tlenu |
| 113 3 | PL040-0328 | Zespół stresu pourazowego to: | zespół opóźnionych reakcji stresowych w postaci dolegliwości natury psychicznej nawracających | określenie rozdrażnienia typu neurastenicznego polegającego na | określenie fazy rekonwalescencji w terapii chorób psychicznych po | określenie zespołu objawów związanych z brakiem poczucia kontroli nad |

| | | | | | | |
|----------|------------|---|--|---|--|--|
| | | | wielokrotnie nawet po upływie długiego czasu, związanych z ekspozycją na zdarzenie szczególnie przerażające lub katastroficzne | zwiększonej pobudliwości na bodźce zmysłowe /światło, hałas, dotyk/ odbierane z subiektywnym poczuciem dyskomfortu lub bólu | ustąpieniu objawów ostrych danego schorzenia | jedzeniem w chwilach smutku i przygnębienia |
| 113 4 | PL040-0329 | Zez to : | wada układu mięśniowego oczu | zaburzenie pracy mięśni rzęskowych | kręcz karku | zwichnięcie soczewki |
| 113 5 | PL040-0330 | Zjawisko meteoryzmu wysokościowego to: | objawy spowodowane zmianą objętością gazów w jamach ciała | uszkodzenie kabiny samolotu przez mikrometeoryty | objawy związane z uwalnianiem się gazów z tkanek | wspólna nazwa dla bółów stawów, mrowienia i świadu skóry |
| 113 6 | PL040-0331 | Zjedzenie tłustego posiłku powoduje szybsze pozbycie się alkoholu z krwi : | fałsz, zwalnia jedynie jego wchłanianie się z żołądka | fałsz przyspiesza jedynie jego wchłanianie z żołądka | prawda | prawda lub fałsz w zależności od rodzaju wypitego alkoholu |
| 113 7 | PL040-0332 | Złamanie kończyny dolnej może być doraźnie zaopatrzone przy użyciu bandaży i np.: | deski, parasolki lub narty unieruchamiając dwa sąsiednie stawy | właściwie umocowanych plastrów w miejscu złamania | bandażowania okolicy złamania | jałowej gazy |
| 113 8 | PL040-0333 | Złudzenia | są nieprawidłowymi odwzorowaniami rzeczywistości powstającymi w wyniku fizjologicznych, lub patologicznych procesów w mózgu | nie występują w lotnictwie | nie występują poniżej 2000 m | są prawidłowymi odwzorowaniami nieprawidłowych zachowań w rzeczywistości |

| | | | | | | |
|----------|------------|--|---|--|--|---|
| 113 9 | PL040-0334 | Złudzenia pochodzące z narządu równowagi | mogą mieć miejsce szczególnie w przypadku lotu bez widoczności lub lotów nocnych | mogą mieć miejsce szczególnie w czasie lotu przy dobrej pogodzie | nie mają znaczenia przy locie w chmurach | mają miejsce jedynie w lotnictwie liniowym |
| 114 0 | PL040-0335 | Złudzenia 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 |
| 114 1 | PL040-0336 | Złudzenia wzrokowe | mogą mieć miejsce szczególnie w lotach nocnych | mogą mieć miejsce szczególnie podczas lotu bez widoczności | mogą mieć miejsce szczególnie podczas lotu w dobrej pogodzie | mają miejsce jedynie w lotnictwie liniowym |
| 114 2 | PL040-0337 | Złudzenie autokinezy polega na : | fałszywym odczuciu ruchu nieruchomego punktu świetlnego | złudzeniu lotu z przechyleniem na skrzydło | odczuciu zbyt dużego kąta wznoszenia podczas startu | złudzeniu ruchu obrotowego podczas wyprowadzania z korkociągu |
| 114 3 | PL040-0338 | Złudzenie sensoryczne /iluzja/ to: | błędna interpretacja sytuacji percepcyjnej będąca funkcją zniekształceń informacji otrzymywanych z wzorca sensorycznego | stan wrażliwości zmysłowej umożliwiający dostrzeganie szczegółów | aktywne przetwarzanie i przesyłanie informacji przy dużej selekcji bodźców | rzadko spotykany efekt symulacji zjawiska uwagi selektywnej |
| 114 4 | PL040-0339 | Zmęczenie wzroku pilota w lotach dziennych na małej wysokości wynika z : | konieczności stałego przenoszenia wzroku z szybko przesuwających się obiektów naziemnych na przyrządy pokładowe | niepełnej adaptacji | ubytków w polu widzenia | małej prędkości kątowej |
| 114 5 | PL040-0340 | Zmiana ciśnienia atmosferycznego między otoczeniem a uchem środkowym | trąbkę słuchową Eustachiusza | kanały półkoliste | młoteczek i kowadełko | ślimak |

| | | | | | | |
|----------|------------|--|---|--|---|--|
| | | wyrównywane jest przez: | | | | |
| 114 6 | PL040-0341 | Znacznie rozszerzone żrenice oraz pobudzenie psychoruchowe MOGĄ być objawem zażycia: | amfetaminy | kannabinoli (marihuana, haszysz) | morfyny | heroiny |
| 114 7 | PL050-0001 | 'Deszcz przechłodzony' występuje, gdy: | Temperatura cząsteczek wody jest niższa od 0°C z zachowaniem stanu ciekłego | Temperatura cząsteczek wody jest wyższa od 0°C | Temperatura cząsteczek wody jest taka sama jak temperatura powietrza otaczającego | Temperatura cząsteczek jest taka sama jak temperatura powietrza otaczającego |
| 114 8 | PL050-0003 | Burze występują głównie na frontach: | Chłodnych II rodzaju | Chłodnych I rodzaju | Ciepłych | Okluzji ciepłej |
| 114 9 | PL050-0007 | Chmury Ac lub Sc Castellanus występujące o poranku zapowiadają: | Popołudniowe burze | Opady ciągłe w godzinach wieczornych | Pogodę bez opadów | Nocne mgły |
| 115 0 | PL050-0008 | Chmury Ci unc zapowiadają: | Zbliżanie frontu ciepłego | Zbliżanie frontu chłodnego | Ładną pogodę | Pogodę burzową |
| 115 1 | PL050-0010 | Chmury Cs zapowiadają zbliżanie: | Frontu ciepłego | Frontu chłodnego I rodzaju | Frontu chłodnego II rodzaju | Słonecznej pogody |
| 115 2 | PL050-0011 | Chmury Cu są oznaką występowania równowagi: | Chwiejnej | Stałej | Obojętnej | Nieustalonej |
| 115 3 | PL050-0012 | Chmury Cu zaliczamy do: | Grupy chmur o budowie pionowej | Piętra średniego | Piętra wysokiego | Piętra niskiego |

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

| | | | | | | |
|----------|------------|---|--|-----------------------------------|---|--|
| 116 6 | PL050-0027 | Cyrkulacja powietrza w wyżu na półkuli północnej jest: | Zgodna z ruchem wskazówek zegara z odchyleniem ku ciśnieniu niższemu | Od niżu do wyżu | Od wyżu do niżu | Zgodna z ruchem wskazówek zegara wzdłuż izobar |
| 116 7 | PL050-0028 | Długotrwała jest mgła: | Adwekcyjna | Radiacyjna | Konwekcyjna | Z wyparowania |
| 116 8 | PL050-0031 | Front chłodny przyspieszony przemieszcza się z prędkością: | Około 60 - 80 km/h | 90 – 100 km/h | 5 – 10 km/h | 20 – 40 km/h |
| 116 9 | PL050-0032 | Front ciepły przemieszcza się z prędkością: | 20 – 40 km/h | 10 – 15 km/h | 5 – 10 km/h | 40 – 45 km/h |
| 117 0 | PL050-0033 | Front okluzji powstaje: | Z połączenia frontu chłodnego z ciepłym | Z rozmycia frontu ciepłego | Z rozmycia frontu chłodnego | Ze zbliżania wyżu do niżu |
| 117 1 | PL050-0034 | Gdy temperatura powietrza obniża się do temperatury punktu rosy to: | Widzialność zmniejsza się | Widzialność nie zmienia się | Widzialność rośnie | Pogoda się poprawia |
| 117 2 | PL050-0035 | Inwersja z osiadania powstaje w: | Wyżach | Niżach | Zatokach niżowych | Siodłach barycznych |
| 117 3 | PL050-0036 | Izobary przedstawiają rozkład: | Poziomy rozkład zmian ciśnienia atmosferycznego zredukowanego do średniego poziomu morza | Rozkład ciśnienia atmosferycznego | Rozkład wysokości powierzchni jednakowego ciśnienia | Rozkład jednakowej prędkości wiatru |
| 117 4 | PL050-0037 | Izobary to linie jednakowego ciśnienia na poziomie: | Morza | Ziemi | 1km | 2 m |
| 117 5 | PL050-0039 | Izobary to linie łączące punkty o jednakowym: | Ciśnieniu zredukowanym do średniego poziomu morza | Ciśnieniu na poziomie ziemi | Spadku ciśnienia | Wzrostie ciśnienia |

| | | | | | | |
|----------|------------|---|--|-----------------------------------|--------------------------------|---|
| 117 6 | PL050-0040 | Kierunek wiatru względem izobar jest: | Odchylony pod kątem około 30° ze skrętem ku ciśnieniu niższemu | Równoległy do izobar | Prostopadły do izobar | Niezwiązany z izobarami |
| 117 7 | PL050-0043 | Mgła adwekcyjna powstaje: | Przy napływie ciepłego powietrza | Przy napływie chłodnego powietrza | Wskutek wypromienowania ciepła | Przy napływie powietrza kontynentalnego |
| 117 8 | PL050-0045 | Mgła powstaje w wyniku: | Kondensacji pary wodnej | Wzrostu zapylenia | Wzrostu zmętnienia | Zadymienie |
| 117 9 | PL050-0046 | Mgła radiacyjna powstaje: | W godzinach nocnych | Przed południem | Po południu | W dowolnej porze doby |
| 118 0 | PL050-0048 | Mgły w niżu powstają: | Po przejściu frontu ciepłego | Przed frontem ciepłym | Po przejściu frontu chłodnego | Nie powstają |
| 118 1 | PL050-0049 | Na wysokość 400 m nad ziemią ciśnienie jest: | niższe o 50 hPa | niższe o 4 hPa | wyższe o 40 hPa | wyższe o 2,2 hPa |
| 118 2 | PL050-0050 | Na wysokość około 1,5 km ciśnienie wynosi: | 850 hPa | 700 hPa | 500 hPa | 925 hPa |
| 118 3 | 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 |
| 118 4 | PL050-0053 | Najbardziej gwałtowne zmiany pogody występują: | Przy przechodzeniu frontu chłodnego II rodzaju | Przy przechodzeniu klina wyżowego | W siodłach barycznych | Przy przechodzeniu frontu ciepłego |
| 118 5 | PL050-0054 | Najdłużej utrzymuje się mgła: | Adwekcyjna | Radiacyjna | Z wyparowania | Wieczorna |
| 118 6 | PL050-0055 | Najgroźniejsze oblodzenie występuje w chmurach przy temperaturze: | 0°C do - 10°C | - 10°C do - 20°C | 0°C do +10°C | - 20°C do - 40°C |

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

| | | | | | | |
|----------|------------|--|---|---|--|--|
| 119 7 | PL050-0072 | Opady mżawki występują z chmur: | St | Ns | Cs | Cb |
| 119 8 | PL050-0073 | Oznaką termiki są chmury: | Cu, Cb | Sc, Ac | St, Ns | Ci, Cs |
| 119 9 | PL050-0074 | Oznaką turbulencji na małych wysokościach są: | Nagle nasilenia i zmiany prędkości wiatru | Wiatry spokojne bez porywów | Wiatry słabe | Cisze |
| 120 0 | PL050-0076 | Podczas termiki z chmurami: | Turbulencja występuje | Turbulencja nie występuje | Turbulencja występuje tylko ponad chmurami | Turbulencja występuje tylko poza chmurami |
| 120 1 | PL050-0077 | Podstawa chmur to odległość: | Od ziemi do dolnej granicy chmur | Od ziemi do górnej granicy chmur | Od poziomu morza do dolnej granicy chmur | Od poziomu morza do górnej granicy chmur |
| 120 2 | PL050-0078 | Pomiary za pomocą radiosond są wykonywane w głównych terminach w godz.: | 00 i 12 UTC | 03 i 15 UTC | 09 i 18 UTC | Co godzinę o pełnej |
| 120 3 | PL050-0079 | Poryw wiatru jest to nagły wzrost prędkości wiatru przewyższający prędkość średnią o: | 5 m/s | 10 m/s | 3 m/s | 5 węzłów |
| 120 4 | PL050-0081 | Powietrze nagrzane wznosząc się do góry od powierzchni ziemi (suchoadiabatyczny gradient temp.): | Ochładza się o $1^{\circ}\text{C}/100\text{ m}$ | Ochładza się o $0,5^{\circ}\text{C}/100\text{ m}$ | Ogrzewa się o $1^{\circ}\text{C}/100\text{ m}$ | Ogrzewa się o $0,5^{\circ}\text{C}/100\text{ m}$ |
| 120 5 | PL050-0082 | Prędkość wiatru jest większa w: | Niżej | Obszarze bezgradientowym | Siodle barycznym | Wyżej |
| 120 6 | PL050-0084 | Prędkość wiatru, w dolnej atmoferze, | Wzrasta | Maleje | Nie zmienia się | Nie wykazuje żadnego związku |

| | | | | | | |
|----------|------------|--|--|--|--|---|
| | | wraz z wysokością najczęściej: | | | | |
| 120 7 | PL050-0085 | Przed ciepłym frontem ciśnienie: | maleje | nie zmienia się | wzrasta | początkowo spada a następnie wzrasta |
| 120 8 | PL050-0086 | Przy froncie ciepłym występują głównie chmury: | Warstwowe | Kłębiaste | Kłębiasto - warstwowe | Tylko pierzaste |
| 120 9 | PL050-0087 | Przy froncie ciepłym występują: | długotrwałe opady ciągłe | krótkotrwale opady przelotne | opady nie występują | opady chwilowe |
| 121 0 | PL050-0088 | Przy przechodzeniu frontu chłodnego: | Kierunek wiatru gwałtownie skręca w prawo a prędkość wzrasta | Kierunek wiatru gwałtownie skręca w lewo a prędkość wzrasta | Kierunek wiatru się nie zmienia a prędkość wiatru wzrasta | Kierunek wiatru gwałtownie skręca w prawo a prędkość nie zmienia się |
| 121 1 | PL050-0089 | Przyziemna inwersja temperatury z wypromieniowania powstaje: | W godzinach nocnych | W godzinach popołudniowych | W godzinach przedpołudniowych | W południe |
| 121 2 | PL050-0090 | Rozkład temperatury z wysokością w troposferze jest mierzony za pomocą: | Radiosond | Balonów na uwięzi | Termometru | Radaru |
| 121 3 | PL050-0091 | Równowaga chwiejna występuje, gdy gradient rzeczywisty jest: | Większy od adiabatycznego | Mniejszy od adiabatycznego | Równy adiabatycznemu | Niezależny od gradientu adiabatycznego |
| 121 4 | PL050-0092 | Spadek ciśnienia oznacza zbliżanie się: | niżej | wyżej | wału wyżowego | siodła barycznego |

| | | | | | | |
|----------|------------|---|---|---|---------------------------------------|--------------------------------------|
| 121 5 | PL050-0093 | Spokojny w śród powietrza występuje przy frontie: | Ciepłym | Chłodnym II rodzaju | Okluzji chłodnej | Wtórnym chłodnym |
| 121 6 | 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 |
| 121 7 | PL050-0095 | Symbol graficzny „oznacza: | Opad mżawki | Opad deszczu przelotnego | Opad śniegu | Opad gradu |
| 121 8 | PL050-0096 | Temperatura powietrza na stacjach meteorologicznych jest mierzona na wysokości: | 2 m | 10 m | 5 cm | 100 m |
| 121 9 | PL050-0097 | Temperatura punktu rosy jest to temperatura: | W której powietrze osiąga stan nasycenia | W której powstaje rosa | W której występują przymrozki | Zamarza woda |
| 122 0 | PL050-0098 | Temperatura punktu rosy to temperatura: | Przy której następuje kondensacja pary wodnej | Przy której parowanie jest największe | Przy której rosa zamienia się w szadź | Przy której powstaje szron |
| 122 1 | PL050-0100 | Dla atmosfery wzorcowej (ISA), temperatura w najniższej warstwie wraz z wysokością: | Maleje o $0,65^{\circ}\text{C}/100\text{ m}$ | Rośnie o $0,5^{\circ}\text{C}/100\text{ m}$ | Maleje o $1^{\circ}/100\text{ m}$ | Maleje o $1,2^{\circ}/100\text{ m}$ |
| 122 2 | PL050-0102 | Temperatura, przy której skrapla się para wodna to: | Temperatura punktu rosy | Temperatura parowania | 0°C | Temperatura powietrza suchego |
| 122 3 | PL050-0103 | Termika powstaje: | W ciągu słonecznego dnia | Podczas mglistego poranka | W godzinach przedwieczornych | W godzinach nocnych |

| | | | | | | |
|----------|------------|--|--|---|--|-----------------------------------|
| 122 4 | PL050-0104 | Tropopauza jest najwyższa: | Nad równikiem | Nad biegunem | W umiarkowanych szerokościach geograficznych | Nad Polską |
| 122 5 | PL050-0105 | Tropopauza w umiarkowanych szerokościach geograficznych jest w pobliżu powierzchni izobarycznej: | 250 hPa | 500 hPa | 100 hPa | 700 hPa |
| 122 6 | PL050-0106 | Uskok wiatru towarzyszy chmurze: | Cb | St | Ns | Cu |
| 122 7 | PL050-0107 | Warstwa od ziemi do wysokości około 11 km to: | troposfera | tropopauza | stratosfera | warstwa tarcia |
| 122 8 | PL050-0108 | Wiatr dolny jest mierzony na wysokości: | 10 m | 2 m | 100 m | Przy gruncie |
| 122 9 | PL050-0112 | Wiatr porywisty podaje się, gdy: | prędkość maksymalna przekracza średnią o 5 m/s | prędkość wiatru przekracza 10 m/s | prędkość maksymalna przekracza średnią barycznego 10 m/s | prędkość wiatru jest duża |
| 123 0 | PL050-0113 | Wiatr w niżu na półkuli północnej wieje: | Przeciwne do ruchu wskazówek zegara ze skrętem ku środkowi niżu | Przeciwne do ruchu wskazówek zegara wzduż izobar | Od ciśnienia wyższego do niższego | Od ciśnienia niższego do wyższego |
| 123 1 | PL050-0114 | Na półkuli północnej wiatr w niżu wieje | Przeciwne do ruchu wskazówek zegara ze skrętem ku ciśnieniu niższemu | Przeciwne do ruchu wskazówek zegara, wzduż izobar | Od wyżu do niżu | Prostopadle do izobar |
| 123 2 | PL050-0115 | Wiatr z kierunku zachodniego to w stopniach: | 270 | 360 | 90 | 315 |

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

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

| | | | | | | |
|----------|------------|---|--|---|--|--|
| 125 2 | PL050-0149 | Szlaki chmur Cu są charakterystyczne dla termiki: | Naniesionej | Wypracowanej z chmurami Cu | Wypracowanej bezchmurnej | Wieczornej |
| 125 3 | PL050-0151 | Temperatura na wysokości 500 m może być wyższa od przyziemnej, gdy występuje: | Inwersja | Izoterma | Spadek temperatury mniejszy od $0,2^{\circ}\text{C}/10\text{0m}$ | Spadek temperatury $0,65^{\circ}/10\text{0m}$ |
| 125 4 | PL050-0153 | Termika naniesiona powstaje przy napływie: | Powietrza arktycznego lub polarno-morskiego | Powietrza polarno-kontynentalnego | Powietrza zwrotnikowo-kontynentalnego | Powietrza równikowego |
| 125 5 | PL050-0154 | Termika naniesiona powstaje: | Po przejściu frontu chłodnego | Przed frontem chłodnym | Przed frontem ciepłym | Po przejściu frontu ciepłego |
| 125 6 | PL050-0155 | Termika wypracowana powstaje: | W wyżach | W niżach | W zatokach niżowych | W bruzdach niskiego ciśnienia |
| 125 7 | PL050-0156 | Ciągły opad deszczu ze śniegiem wskazuje na występowanie: | Oblodzenia | Turbulencji | Zjawiska halo | Dobrej widzialności |
| 125 8 | PL050-0158 | Depesza TAF zawiera: | Prognozę pogody dla lotniska | Prognozę pogody dla rejony lotniska | Prognozę pogody dla trasy lotniczej | Ostrzeżenie o zjawiskach groźnych |
| 125 9 | PL050-0159 | EMBD odnosi się do chmur: | Cb | Ns | Cc | Sc |
| 126 0 | PL050-0160 | Izohipsy są to linie: | Jednakowej wysokości powierzchni izobarycznej | Jednakowej grubości warstwy | Jednakowego ciśnienia | Jednakowej prędkości wiatru |
| 126 1 | PL050-0161 | JET-STREAM jest to: | Niezbyt gruba ok. 2 km i wąska strefa bardzo silnych wiatrów występująca na poziomie 9 – 12 km | Wiatr lokalny występujący na terenach gór | Wiatr wiejący z prędkością przewyższającą 120 km/h | Wiatr towarzyszący silnemu wyładowaniu atmosferycznemu |
| 126 2 | PL050-0162 | JET-STREAM osiąga maksymalnie: | Ok. 500 km/h | 400 – 450 km/h | 600 – 700 km/h | 650 – 700 km/h |

| | | | | | | |
|----------|------------|---|---|--|--|------------------------------------|
| 126 3 | PL050-0163 | JET-STREAM występuje: | W strefie frontu polarnego | W strefie dwóch mas powietrza o dużych różnicach wilgotności | W strefie dwóch mas powietrza o małych różnicach wilgotności i temperatury | W strefie niskiego ciśnienia |
| 126 4 | PL050-0164 | Mapa dla FL 180 to powierzchnia izobaryczna: | 500 hPa | 700 hPa | 850 hPa | 100 hPa |
| 126 5 | PL050-0165 | METAR podaje: | Obserwacje regularne | Obserwacje specjalne | Prognozy pogody | Ostrzeżenia |
| 126 6 | PL050-0166 | NOSIG oznacza: | Nie są prognozowane żadne istotne miany | Brak depeszy TAF | Brak depeszy METAR | Brak ostrzeżenia |
| 126 7 | PL050-0167 | Opady ciągłe występują z chmur: | Warstwowych | Kłębiastych | Warstwowo - kłębiastych | Pierzastych |
| 126 8 | PL050-0171 | Opady ciągłe występują: | Przed frontem ciepłym | Po przejściu frontu ciepłego | Przy froncie chłodnym przyspieszonych | Przed frontem chłodnym opóźnionym |
| 126 9 | PL050-0172 | Opady ciągłe występują: | Przed frontem ciepłym | Po przejściu frontu ciepłego | Przy froncie chłodnym przyspieszonym | Za frontem chłodnym przyspieszonym |
| 127 0 | PL050-0173 | Pionowy gradient temperatury w troposferze wynosi: | 0,65°C/100 m | 1°C/100 m | 1,2°C/100 m | 0,4°C/100 m |
| 127 1 | PL050-0175 | Podczas mgły widzialność nie przekracza: | 1000 m | 100 m | 3000 m | 500 m |
| 127 2 | PL050-0176 | Podstawy chmur St nie przekraczają: | 300 m | 1000 m | 2000 m | 6000 m |
| 127 3 | PL050-0178 | Przy deszczu ciągłym umiarkowanym grupa chmurowa ma postać: | OVC010 | BKN013CB | SCT100 | FEW010 |

| | | | | | | |
|----------|------------|---|--|--|--|---|
| 127 4 | PL050-0180 | RVR należy podawać, gdy widzialność jest: | mniejsza równa 1500 m | mniejsza równa 2000 m | mniejsza równa 3000 m | mniejsza równa 1000 m |
| 127 5 | PL050-0181 | SIGMET należy opracowywać o następujących burzach: | FRA TS | ISOL TS | OCAL TS | RISK TS |
| 127 6 | PL050-0182 | SIGMET to: | Ostrzeżenie dla przestrzeni powietrznej lub trasy | Ostrzeżenie dla lotniska | Ostrzeżenie dla stacji radarowej | Ostrzeżenie dla stacji meteo |
| 127 7 | PL050-0183 | Temperatura na wysokości 500 m może być wyższa od przyziemnej, gdy występuje: | Inwersja | Izoterma | Spadek temperatury mniejszy od 0,2°C/100m | Spadek temperatury 0,65°/100m |
| 127 8 | PL050-0185 | TEMPO oznacza zmiany: | Krótkotrwale trwające krócej niż 1 godz. | Krótkotrwale trwające krócej niż pół godz. | Stopniowe | Zmiany w okresie ważności prognozy |
| 127 9 | PL050-0186 | W grupie OVC070 zaszyfrowane są chmury: | As | Ac | Sc | St |
| 128 0 | PL050-0187 | W przypadku bezchmurnego nieba z oblodzeniem można się spotkać w przypadku: | Gdy temperatura powierzchni samolotu jest niższa od temperatury powietrza otaczającego | Gdy temperatura powierzchni samolotu jest wyższa od temperatury powietrza otaczającego | Gdy temperatura powierzchni samolotu jest taka sama jak temperatura powietrza wilgotnego | Gdy temperatura powierzchni samolotu przemieszcza się w masie powietrza suchego |
| 128 1 | PL050-0188 | Wiatr wieje względem izohips: | Równolegle | Prostopadle | Pod kątem 30° | Pod kątem 60° |
| 128 2 | PL060-0001 | 762 metry to po przeliczeniu: | 2 500 stóp | 25000 stóp | 2 300 stóp | 232.3 stóp |
| 128 3 | PL060-0002 | Ciśnienie panujące na progu drogi | QFE | QNE | QNH | STD |

| | | | | | | |
|----------|------------|---|---|--|---|--|
| | | startowej w użyciu oznaczamy jako: | | | | |
| 128 4 | PL060-0003 | Deklinacja magnetyczna to: | kąt zawarty między północnym kierunkiem południka geograficznego a północnym kierunkiem południka magnetycznego. | kąt zawarty między kierunkiem wektora magnetycznego Ziemi a płaszczyzną styczną do jej powierzchni | kąt zawarty między południkiem magnetycznym a południem busoli, mierzony zgodnie z połówkowym systemem pomiaru kierunku | linia łącząca punkty o jednakowej wartości inklinacji |
| 128 5 | PL060-0004 | Dewiacja busoli to: | kąt zawarty pomiędzy północnym kierunkiem południka magnetycznego a północnym kierunkiem południka busoli, mierzony zgodnie z połówkowym systemem pomiaru kierunku. | kąt zawarty między południem magnetycznym a południem geograficznym | kąt zawarty między kierunkiem wektora magnetycznego Ziemi a płaszczyzną styczną do jej powierzchni | linia łącząca punkty o jednakowej wartości deklinacji |
| 128 6 | PL060-0005 | Długość geograficzna to: | kąt dwuścienny, zawarty między płaszczyzną południka zerowego a płaszczyzną południka przechodzącego przez dany punkt na powierzchni Ziemi. | łuk łączący oba bieguny geograficzne Ziemi, będący przecięciem powierzchni Ziemi płaszczyzną przechodzącą przez osь obrotu Ziemi | łuk powstały w wyniku przecięcia powierzchni Ziemi płaszczyzną prostopadłą do osi Ziemi przechodzącej przez jej środek | kąt zawarty między płaszczyzną równika a pionem (promieniem) danego punktu |
| 128 7 | PL060-0006 | Do określenia trójwymiarowej pozycji obiektu według GPS potrzeba: | odbioru sygnału czterech satelitów, | odbioru sygnału dwóch satelitów, | dwoch odbiorników, | trzech odbiorników. |
| 128 8 | PL060-0007 | Zjawisko zmienności pola | Busolę magnetyczną | Chyłomierz poprzeczny | VOR/ILS | Wariometr |

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

| | | | | | | |
|----------|------------|--|---|---|---|--|
| 129 6 | PL060-0015 | Inklinacja magnetyczna to: | Kąt zawarty pomiędzy płaszczyzną horyzontu a kierunkiem wektora natężenia pola magnetycznego Ziemi. | Kąt zawarty między południem geograficznym a południem magnetycznym | Kąt zawarty między południem magnetycznym a południem busoli, mierzony zgodnie z połówkowym systemem pomiaru kierunku | Linia łącząca punkty o jednakowej wartości deklinacji |
| 129 7 | PL060-0016 | Izogona to: | Linia łącząca punkty o jednakowej wartości deklinacji. | Kąt zawarty między południem geograficznym a południem magnetycznym | Kąt zawarty między południem magnetycznym a południem busoli, mierzony zgodnie z połówkowym systemem pomiaru kierunku | Kąt zawarty między kierunkiem wektora magnetycznego Ziemi a płaszczyzną styczną do jej powierzchni |
| 129 8 | PL060-0017 | Jaka jest wartość inklinacji na Południowym Biegunie Magnetycznym? | - 90 stopni | 0 stopni | - 60 stopni | - 45 stopni |
| 129 9 | PL060-0018 | Jaki kierunek określamy jako NE? | 045° | 095° | 135° | 345° |
| 130 0 | PL060-0019 | Jaki kierunek określamy jako NW? | 315° | 295° | 335° | 205° |
| 130 1 | PL060-0020 | Jaki kierunek określamy jako SE? | 135° | 095° | 315° | 045° |
| 130 2 | PL060-0021 | Jaki kierunek określamy jako SW? | 225° | 295° | 335° | 205° |
| 130 3 | PL060-0022 | Jeden stopień łuku koła wielkiego | 60 Mm | 1 Mm | 60 km | 100 km |

| | | | | | | |
|----------|------------|---|---------------------------------|---------------------------------|--|--|
| | | Ziemi odpowiada odległości: | | | | |
| 130 4 | PL060-0023 | Jedna mila morska [1 Mm] to: | 1852m | 1620m | 1820m | 1013m |
| 130 5 | PL060-0024 | Jedna minuta łuku koła wielkiego Ziemi odpowiada odległości: | 1 NM | 1 km | 60 km | 2 km |
| 130 6 | PL060-0025 | Jest godzina 1200 UTC. Kierownik lotów na lotnisku Łódź-Lublinek patrzy prosto na południe. Widzi on tarczę słońca: | po prawej stronie | po lewej stronie | dokładnie przed sobą | w czasie letnim po prawej, w czasie zimowym - po lewej stronie |
| 130 7 | PL060-0026 | Jeżeli na wysokosciomierz ustawisz ciśnienie QNH, to bedzie on wskazywał: | wysokość bezwzględną | wysokość rzeczywistą | wysokość względną | poziom lotu |
| 130 8 | PL060-0027 | Jeżeli deklinacja magnetyczna i dewiacja busoli jest dodatnia, to kurs busoli jest: | mniejszy od kursu rzeczywistego | większy od kursu rzeczywistego | równy kursowi magnetycznemu | równy kursowi rzeczywistemu |
| 130 9 | PL060-0028 | Jeżeli deklinacja magnetyczna i dewiacja busoli jest ujemna, to kurs busoli jest: | większy od kursu rzeczywistego | mniejszy od kursu rzeczywistego | równy kursowi magnetycznemu | równy kursowi rzeczywistemu |
| 131 0 | PL060-0029 | Jeżeli wektor wiatru jest prostopadły do | maksymalny | równy zero | dodatni lub ujemny, lecz nie jest maksymalny | pomijalnie mały |

| | | | | | | |
|----------|------------|---|------------------------|------------------|----------|------------------------|
| | | nakazanej linii drogi, to kąt znoszenia jest: | | | | |
| 131 1 | PL060-0030 | Kąt dwuścienny, zawarty między płaszczyzną południka zerowego a płaszczyzną południka przechodzącego przez dany punkt na powierzchni Ziemi, to: | długość geograficzna | południk ziemski | równik | szerokość geograficzna |
| 131 2 | PL060-0031 | kąt zawarty pomiędzy płaszczyzną horyzontu a kierunkiem wektora natężenie pola magnetycznego Ziemi to: | inklinacja | deklinacja | dewiacja | izogona |
| 131 3 | PL060-0032 | Kąt środkowy zawarty miedzy płaszczyzną równika a prostą łączącą środek Ziemi z rónoleżnikiem pozycji samolotu to: | szerokość geograficzna | południk ziemski | równik | długość geograficzna |

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

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

| | | | | | | |
|----------|------------|---|------------------|------------------|----------------------|------------------------|
| | | południki pod tym samym kątem to: | | | | |
| 132 7 | PL060-0054 | Łuk koła wielkiego łączący oba bieguny geograficzne Ziemi, będący przecięciem powierzchni Ziemi płaszczyzną przechodzącą przez oś obrotu Ziemi, to: | Południk ziemski | Równik | długość geograficzna | szerokość geograficzna |
| 132 8 | PL060-0055 | Łuk koła wielkiego powstały w wyniku przecięcia powierzchni kuli ziemskiej płaszczyzną prostopadłą do osi Ziemi przechodzącą przez jej środek, to: | Równik | Południk ziemski | długość geograficzna | szerokość geograficzna |
| 132 9 | PL060-0056 | Majac dane: kurs rzeczywisty 200 stopni, deklinacja 10 stopni W, dewiacja -4 stopni, podaj kurs busoli | 214 stopni | 186 stopni | 206 stopni | 194 stopni |
| 133 0 | PL060-0058 | Na mapie lotniczej w skali 1:1 000 000 odcinek 20 cm odpowiada rzeczywistej odległości w terenie: | 200 km | 50 km | 100 km | 20 km |

| | | | | | | |
|----------|------------|---|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 133 1 | PL060-0059 | Na mapie lotniczej w skali 1:200 000 odcinek 20 cm odpowiada rzeczywistej odległości w terenie: | 40 km | 20 km | 80 km | 100 km |
| 133 2 | PL060-0060 | Na mapie lotniczej w skali 1:500 000 odcinek 20 cm odpowiada rzeczywistej odległości w terenie: | 100 km | 50 km | 10 km | 200 km |
| 133 3 | PL060-0061 | Na mapie lotniczej w skali 1:500 000 odległość między dwoma punktami wynosi 27 cm. Jaki jest faktyczny dystans pomiędzy nimi? | 73 Mm | 54 Mm | 108 Mm | 135 Mm |
| 133 4 | PL060-0062 | Nastawienie skali wysokościomierza znajdującego się na ziemi tak, aby wskazywał wzniesienie tego miejsca oznaczamy jako: | QNH | QNE | QFE | QDM |
| 133 5 | PL060-0064 | KDR = 259°, KDM = 255°, dewiacja = +2°. Wartości | 4°E, 253° | 2°W, 255° | 4°W, 251° | 2°E, 249° |

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

| | | | | | | |
|----------|------------|--|---|---|--|--|
| 134 1 | PL060-0070 | Podaj przybliżoną długość równika Ziemi: | 21 600 Mm | 21 600 km | 12 714 Mm | 6 865 Mm |
| 134 2 | PL060-0071 | Południk ziemski to: | Łuk koła wielkiego łączący oba bieguny geograficzne Ziemi, będący przecięciem powierzchni Ziemi płaszczyzną przechodzącą przez oś obrotu Ziemi, to: | Łuk powstały w wyniku przecięcia powierzchni Ziemi płaszczyzną prostopadłą do osi Ziemi przechodzącą przez jej środek | Kąt dwuścienny, zawarty między płaszczyzną południka zerowego a płaszczyzną południka przechodzącego przez dany punkt na powierzchni Ziemi | Kąt zawarty między płaszczyzną równika a pionem (promieniem) danego punktu |
| 134 3 | PL060-0072 | Prędkość 15 m/s przeliczona na węzły to: | 29 w | 25 w | 24 w | 34 w |
| 134 4 | PL060-0073 | Prędkość 180 km/godz przeliczona na m/s to: | 50 m/s | 30 m/s | 60 m/s | 90 m/s |
| 134 5 | PL060-0074 | Prędkość 20 m/s przeliczona na km/godz to: | 72 km/h | 24 km/h | 88 km/h | 100 km/h |
| 134 6 | PL060-0075 | Prędkość podróżna to: | Prędkość przemieszczania się samolotu względem ziemi | CAS z uwzględnieniem wiatru | IAS z uwzględnieniem wiatru | liczba Macha |
| 134 7 | PL060-0076 | Przy pomiarze kąta drogi na mapie lotniczej ICAO najmniejszy błąd pomiaru uzyskuje się, gdy: | kątomierz przykłada się przy południku najbliższym środka odcinka trasy | kątomierz przykłada się na punkcie odlotowym trasy | kątomierz przykłada się w punkcie przecięcia przedłużenia odcinka trasy z południkiem ramki mapy | kątomierz przykłada się na punkcie docelowym trasy |
| 134 8 | PL060-0078 | Punkty A i B są oddalone od siebie | 1 : 250 000 | 1 : 300 000 | 1 : 400 000 | 1 : 500 000 |

| | | | | | | |
|----------|------------|--|--|--|--|--|
| | | o 15 km. Na mapie odcinek między nimi ma długość 6 cm. Jaka jest skala tej mapy? | | | | |
| 134 9 | PL060-0079 | Punkty A i B są oddalone od siebie o 25 km. Na mapie odcinek między nimi ma długość 10 cm. Jaka jest skala tej mapy? | 1 : 250 000 | 1 : 300 000 | 1 : 400 000 | 1 : 500 000 |
| 135 0 | PL060-0080 | Punkty A i B są oddalone od siebie o 45 km. Na mapie odcinek między nimi ma długość 9 cm. Jaka jest skala tej mapy? | 1 : 500 000 | 1 : 250 000 | 1 : 400 000 | 1 : 300 000 |
| 135 1 | PL060-0081 | QFE jest to: | ciśnienie atmosferyczne mierzone na poziomie lotniska lub na progu drogi startowej | ciśnieniemierzane na średnim poziomie morza | ciśnienie standard | fabryczna nastawa wysokościomierza |
| 135 2 | PL060-0082 | QNH jest to: | Nastawienie skali wysokościomierza znajdującego się na ziemi tak, aby wskazywał wznieśenie tego miejsca. | ciśnienie atmosferyczne na poziomie lotniska lub na progu drogi startowej | ciśnienie standard | fabryczna nastawa wysokościomierza |
| 135 3 | PL060-0083 | Równik ziemski to: | łuk koła wielkiego powstał w wyniku przecięcia powierzchni kuli ziemskiej płaszczyzną prostopadłą do osi Ziemi | łuk łączący oba biegury geograficzne Ziemi, będący przecięciem powierzchni Ziemi | Kąt dwuścienny, zawarty między płaszczyzną równika a pionem (promieniem) danego punktu | 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 | |
| 135 4 | PL060-0084 | Równik ziemski przecina wszystkie południki pod kątem: | 90° | 60° | 45° | 180° |
| 135 5 | PL060-0085 | Szerokość geograficzna to: | Kąt środkowy zawarty między płaszczyzną równika a prostą łączącą środek Ziemi z 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 biegunki geograficzne Ziemi, będący przecięciem powierzchni Ziemi płaszczyzną przechodzącą przez oś obrotu Ziemi |
| 135 6 | PL060-0086 | Jaką odległość pokonał samolot w czasie 18 minut przy średniej prędkości podróźnej 100 węzłów? | 55 km | 36 km | 9 km | 69 km |
| 135 7 | PL060-0087 | Wariometr pokazuje wartość 500 ft/min. W przeliczeniu na m/sek to: | 2.5 m/s | 3.5 m/s | 5.0 m/s | 15 m/s |
| 135 8 | PL060-0088 | Wariometr pokazuje wartość 750 ft/min. W | 3.8 m/s | 2.5 m/s | 5.0 m/s | 7.5 m/s |

| | | | | | | |
|----------|------------|---|---|---|---|---------------------------------------|
| | | przeliczeniu na m/sek to: | | | | |
| 135 9 | PL060-0089 | Wysokość bezwzględna to: | Wysokość mierzona od średniego poziomu morza | Wysokość mierzona od poziomu terenu, nad którym statek powietrzny w danej chwili przelatuje | Wysokość mierzona od dowolnej powierzchni (poziomu), np. od poziomu progu pasa startowego | Żadna z odpowiedzi nie jest prawdziwa |
| 136 0 | PL060-0090 | Rzeczywista wysokość to: | Wysokość mierzona od poziomu terenu, nad którym statek powietrzny w danej chwili przelatuje | Wysokość mierzona od poziomu morza | Wysokość mierzona od dowolnej powierzchni (poziomu), np. od poziomu progu pasa startowego | Żadna z odpowiedzi nie jest prawdziwa |
| 136 1 | PL060-0091 | Wysokość względna to: | Jest to wysokość względem punktu odniesienia innego niż poziom morza, np.: progu pasa startowego. | Wysokość mierzona od poziomu terenu, nad którym statek powietrzny w danej chwili przelatuje | Wysokość mierzona od poziomu morza | Żadna z odpowiedzi nie jest prawdziwa |
| 136 2 | PL060-0092 | Z poniższej listy wybierz obiekt orientacyjny liniowy: | Tory kolejowe | Ostry zakręt rzeki | Wysoki maszt radiowy | Most |
| 136 3 | PL060-0093 | Z poniższej listy wybierz obiekt orientacyjny powierzchniowy: | Duże miasto | Wieś | Brzeg morza | Skrzyżowanie głównych dróg |
| 136 4 | PL060-0094 | Z poniższej listy wybierz obiekt orientacyjny punktowy: | Most | Duże miasto | Tory kolejowe | Masyw leśny |

| | | | | | | |
|----------|------------|---|--|---|---|---|
| 136 5 | PL060-0095 | Zimą w Polsce obliczamy czas UTC poprzez: | Odjęcie od czasu lokalnego jednej godziny | Dodanie do czasu lokalnego jednej godziny | Dodanie do czasu lokalnego dwóch godzin | Odjęcie od czasu lokalnego dwóch godzin |
| 136 6 | PL060-0096 | Deklinacja = 2° E, Dewiacja = -3° , KB = 127° . Wartości NKDM i NKDG wynoszą odpowiednio: | $124^{\circ}, 126^{\circ}$ | $126^{\circ}, 128^{\circ}$ | $124^{\circ}, 124^{\circ}$ | $126^{\circ}, 124^{\circ}$ |
| 136 7 | PL060-0097 | Deklinacja = 3° E, NKDM = 188° , KB = 190° . Wartości NKDG i Dewiacji wynoszą odpowiednio | $191^{\circ}, -2^{\circ}$ | $185^{\circ}, -2^{\circ}$ | $194^{\circ}, +4^{\circ}$ | $189^{\circ}, -3^{\circ}$ |
| 136 8 | PL060-0101 | Aby przeliczyć odległość podaną w kilometrach na mile morskie, stosujemy następującą regułę: | $(\text{km} : 2) + 10\%$ | $(\text{km} \times 2) - 20\%$ | $(\text{km} : 2) - 10\%$ | $(\text{km} \times 2) - 10\%$ |
| 136 9 | PL060-0102 | Aby przeliczyć odległość podaną w metrach na stopy, stosujemy następującą regułę: | $(\text{m} \times 3) + 10\%$ | $\text{m} \times 0.3$ | $(\text{m} : 10) \times 3$ | $(\text{m} \times 3) : 10$ |
| 137 0 | PL060-0103 | ADF jest to: | radiokompas | radionamiernik VHF | pokładowe urządzenie odzewowe. | transponder radaru wtórnego |
| 137 1 | PL060-0109 | Bezwładnościowy system nawigacyjny działa na zasadzie: | zliczania zmian położenia w przestrzeni i przyspieszeń, którym podlega statek powietrzny | pomiary różnicy głębokości modulacji, | pomiary różnicy odległości. | porównywania prędkości IAS i TAS |

| | | | | | | |
|----------|------------|---|---|---|--|--|
| 137 2 | PL060-0110 | Ciśnienie standardowe oznaczamy jako: | QNE | QFE | QNH | QDM |
| 137 3 | PL060-0111 | Ciśnienie standardowe wyrażone w calach słupa rtęci wynosi: | 29.92 inHg | 32.10 inHg | 28.50 inHg | 10.13 inHg |
| 137 4 | PL060-0112 | Czas używany w systemie GPS to: | własny czas systemu skorelowany z UTC. | własny czas systemu zupełnie niezależny od UTC. | Czas zegarów satelitów i systemu dokładnie odpowiada UTC. | Czas zegarów satelitów i systemu dokładnie odpowiada UTC + 6.5h. |
| 137 5 | PL060-0115 | Dokąd doleci statek powietrzny, który wystartował z lotniska EPWA z kursem 300 stopni lecąc w warunkach bezwietrznych po loksodromie: | Lotem spiralnym będzie leciał w kierunku bieguna północnego, dążąc do jego osiągnięcia. | Z kursem 300 stopni będzie leciał po równoleżniku i wróci do miejsca wylotu. | Korygując kurs doleci do miejsca wylotu. | Będzie lecieć po południku do bieguna północnego |
| 137 6 | PL060-0117 | Dostrojenie pokładowego zestawu VOR/DME następuje przez: | nastawienie częstotliwości VOR. | nastawienie aktualnego ciśnienia QFE, | wybranie kanału DME, | żadna z odpowiedzi nie jest prawdziwa |
| 137 7 | PL060-0120 | Gdzie w samolocie montuje się detektor pola magnetycznego dla busoli magnetycznej ? | w miejscu, gdzie nie ma żadnych obwodów elektrycznych powodujących dewiację. | Ułatwienie dostępu do urządzenia i zwiększenie dostępności na oddziaływanie ziemskiego pola magnetycznego | Umieszczenie tego urządzenia w pozycji, gdzie nie będzie warunków do uszkodzenia tego urządzenia podczas uderzenia pioruna | żadna z odpowiedzi nie jest prawdziwa |
| 137 8 | PL060-0122 | Odcinek 2 km odpowiada na | 20 cm | 40 cm | 5 cm | 10.5 cm |

| | | | | | | |
|----------|------------|---|--|-----------------------------|--|---------------------------------------|
| | | mapie lotniczej w skali 1:10 000: | | | | |
| 137 9 | PL060-0125 | Jaką prędkość obserwujemy na wskaźniku DME? | podróżną | przyrządową | rzeczywistą | liczbę Macha. |
| 138 0 | PL060-0127 | Jakich częstotliwości używa system VOR?: | 108.00-117.95 MHz | 107.95-117.95 MHz | 108.00-117.00 kHz | 112.05-118.00 MHz |
| 138 1 | PL060-0128 | Jakie będzie wskazanie odległości DME w kabinie pilotów w chwili przelotu statku powietrznego bezpośrednio nad radiolatarnią VOR/DME? | Wskazanie równe wysokości, na jakiej leci statek powietrzny. | 0 (zero). | Nie będzie żadnego wskazania, gdyż statek powietrzny znajdzie się w stożku martwym urządzenia. | żadna z odpowiedzi nie jest prawdziwa |
| 138 2 | PL060-0129 | Jedna mila morska [1 Nm] to (w zaokrągleniu): | 6000 stóp | 5000 stóp | 4500 stóp | 8000 stóp |
| 138 3 | PL060-0130 | Jednemu hPa zmiany ciśnienia przy ziemi odpowiada (w zaokrągleniu) zmiana wysokości: | 30 stóp | 40 stóp | 10 stóp | 50 stóp |
| 138 4 | PL060-0133 | Kąt zawarty pomiędzy nakazaną linią drogi a kursem statku | kątem znoszenia | kątowym bocznym odchyleniem | kątową poprawką dopełniającą | kątem wiatru |

| | | | | | | |
|----------|------------|--|---|---|---|---|
| | | powietrznego, nazywamy: | | | | |
| 138 5 | PL060-0134 | Kąt zawarty między osią podłużną samolotu a kierunkiem do radiolatarni NDB to: | KKR | QDR | QDM | QFE |
| 138 6 | PL060-0135 | Kąt zawarty pomiędzy nakazaną linią drogi a kursem statku powietrznego, to: | kąt znoszenia | kąt wiatru | kąt drogi | kąt kursowy radiolatarni |
| 138 7 | PL060-0136 | Jakim skrótem określamy namiar magnetyczny: | QDR | QDM | KKR | QFE |
| 138 8 | PL060-0137 | Jakim skrótem określamy kurs magnetyczny: | QDM | QDR | Radial | QFE |
| 138 9 | PL060-0139 | Liczba Macha to stosunek: | TAS do prędkości dźwięku na danej wysokości | IAS do prędkości dźwięku na danej wysokości | prędkości dźwięku na danej wysokości do IAS | prędkości dźwięku na danej wysokości do TAS |
| 139 0 | PL060-0140 | Liczba możliwych kodów modułu A transpondера wynosi: | 4096 | 10 000 | 9999 | 7700 |
| 139 1 | PL060-0149 | Model Ziemi dla systemu GPS to: | WGS84. | WGPS. | GPS84. | NAVSTAR. |
| 139 2 | PL060-0151 | Na mapie lotniczej w skali 1:10 000 odcinek 2 cm odpowiada rzeczywistej | 200 m | 50 m | 100 m | 20 m |

| | | odległości w terenie: | | | | |
|----------|------------|--|----------------------|-----------------------|----------------|---------------------------------------|
| 139 3 | PL060-0152 | Na mapie lotniczej w skali 1:500 000 odcinek o długości 10.8 cm pokonano w czasie lotu 20 minut. W tym przypadku prędkość podróżna wynosi: | 162 km/h | 200 MPH | 162 kts | 200 km/h |
| 139 4 | PL060-0153 | Na mapie w skali 1:10 000 odcinek 20 cm odpowiada rzeczywistej odległości w terenie: | 2 km | 5 km | 10 km | 20 km |
| 139 5 | PL060-0155 | Na wskaźniku odległości DME odczytujemy odległość od stacji naziemnej: | ukośną | pionową | poziomą | żadna z odpowiedzi nie jest prawdziwa |
| 139 6 | PL060-0156 | Na wskaźniku VOR pełne wychylenie CDI oznacza odchylenie co najmniej ... stopni od zadanego radialu. | 10 | 5 | 2 | 12 |
| 139 7 | PL060-0158 | Nadajniki VOR zorientowane są wobec: | Północy Magnetycznej | Północy Geograficznej | Północy Busoli | żadna z odpowiedzi nie jest prawdziwa |

| | | | | | | |
|----------|------------|--|---------------------------------------|--|--|---|
| 139 8 | PL060-0159 | Najbardziej dokładne określenie prędkości podróźnej jest możliwe przy użyciu: | stacji DME usytuowanej na trasie lotu | stacji VOR usytuowanej poprzecznie do trasy lotu | stacji DME usytuowanej poprzecznie do trasy lotu | radiolatarni NDB usytuowanej na trasie lotu |
| 139 9 | PL060-0162 | O godzinie 0830 pilot odczytał KKR=315° z radiolatarni NDB. Lecąc dalej tym samym kursem południowym o 0840 był, na KKR=270°. Zakładając, że nie ma znoszenia przez wiatr oraz że jego prędkość podróżna wynosi 240 w określ odległość od NDB o godzinie 0840. | 40 Mm | 32 Mm | 48 Mm | 38 Mm |
| 140 0 | PL060-0163 | Objętość 20 US gal odpowiada: | 76 l | 92 l | 20 l | 53 l |
| 140 1 | PL060-0164 | Objętość 27 US gal odpowiada: | 102 l | 92 l | 15 l | 53 l |
| 140 2 | PL060-0165 | Objętość 34 l odpowiada: | 9 US gal | 12 US gal | 18 US gal | 13 US gal |
| 140 3 | PL060-0166 | Objętość 65 l odpowiada: | 17 US gal | 12 US gal | 20 US gal | 13 US gal |

| | | | | | | |
|----------|------------|---|--|--|--|---|
| 140 4 | PL060-0167 | Odbiornik DME podaje dane w jednostkach: | Mm, w, min | km, km/h, min | w zależności od nastawy | żadna z odpowiedzi nie jest prawdziwa |
| 140 5 | PL060-0168 | Odczyt wskazań odległości DME w samolocie przelatującym na poziomie FL120 pionowo nad stacją VOR / DME (MSL) będzie wynosił: | około 2 NM. | nie więcej niż 1 NM. | zależy od typu nadajnika DME, ale nigdy więcej niż 1.2 NM. | 0 NM (+-0.1 NM). |
| 140 6 | PL060-0169 | Odnośnie radaru prawdą jest, że: | radar pierwotny działa na zasadzie odbicia fal elektromagnetycznych od samolotu, wtórny - na zasadzie odpowiedzi transpondera na pokładzie samolotu. | na samolotach instaluje się wyłącznie radar pierwotny, stacje naziemne wyłącznie systemy radarów wtórnego. | radar pierwotny jest zawsze mniej dokładny niż radar wtórny. | na samolotach instaluje się wyłącznie radar wtórny. |
| 140 7 | PL060-0173 | Pilot aktywuje mod IDENT w transponderze: | na polecenie kontrolera radarowego | przy zmianie częstotliwości radiowej | podczas korespondencji radiowej | zawsze po ustawieniu nowego kodu (squawk) |
| 140 8 | PL060-0174 | Pilot planuje przelot z lotniska w Jeleniej Górze (N50°53'57,8"" E015°47'7,8"") na lotnisko w Zamościu (N50°42'6,5"" E023°12'15,3"") tak, żeby wylądować przed zachodem słońca. | zachód słońca w Zamościu następuje około 30 minut wcześniej | zachód słońca w Zamościu następuje około 1 godzinę wcześniej | zachód słońca na lotnisku odlotowym i dolotowym następuje w tym samym czasie | zachód słońca w Zamościu następuje około 30 minut później |

| | | | | | | |
|----------|------------|---|---|--|--|---|
| | | W czasie bezpośredniego przygotowania nawigacyjnego do lotu pilot uwzględnia: | | | | |
| 140 9 | PL060-0175 | Pilot planuje przelot z lotniska w Zamościu (N50°42'6,5"" E023°12'15,3"") na lotnisko w Jeleniej Górze (N50°53'57,8"" E015°47'7,8"") tak, żeby wylądować przed zachodem słońca. W czasie bezpośredniego przygotowania nawigacyjnego do lotu pilot uwzględnia: | zachód słońca w Jeleniej Górze następuje około 30 minut później | zachód słońca w Jeleniej Górze następuje około 1 godzinę wcześniej | zachód słońca na lotnisku odlotowym i dolotowym następuje w tym samym czasie | zachód słońca w Jeleniej Górze następuje około 30 minut wcześniej |
| 141 0 | PL060-0176 | Pilot uzyskał z TWR przed startem następującą informację o wietrze przy powierzchni Ziemi: 260 stopni/34kt. Jaka jest składowa | 23 w | 17 w | 29 w | 34 w |

| | | | | | | |
|----------|------------|---|---|---|---|---------------------------------------|
| | | poprzeczna wiatru do pasa 30? | | | | |
| 141 1 | PL060-0185 | Prędkość podróżna statku powietrznego wynosi 90 węzłów. W czasie 18 minut zostanie przebyta odległość | 27 Mm | 18 Mm | 33 Mm | 45 Mm |
| 141 2 | PL060-0186 | Prędkość TAS (True Air Speed) z uwzględnieniem wiatru to: | prędkość podróżna | liczba Macha | prędkość wskazywana IAS | prędkość poprawiona CAS |
| 141 3 | PL060-0187 | Przed lądownaniem pilot uzyskał z TWR następującą informację o wietrze przy powierzchni Ziemi: 260 stopni/34kt. Jaka jest składowa poprzeczna wiatru do pasa 22? | 23 w | 17 w | 29 w | 20 w |
| 141 4 | PL060-0190 | Przy założeniu, że magnetyczny kąt drogi od LDZ do JED wynosi 159° a od JED do LDZ 339° to statek powietrzny, który przeleciał LDZ w kierunku JED w warunkach | Na radialu 159° od VOR LDZ, mając kurs 159° . | Na radialu 339° od VOR LDZ, mając kurs 159° . | Na radialu 159° od VOR LDZ, mając kurs 339° . | żadna z odpowiedzi nie jest prawdziwa |

| | | | | | | |
|----------|------------|---|--|--|--|---------------------------------------|
| | | bezwietrznych znajduje się: | | | | |
| 141 5 | PL060-0191 | Przy założeniu, że magnetyczny kąt drogi od RUDKA do SIE wynosi 233° a od SIE do RUDKA 053° to statek powietrzny, który przeleciał punkt RUDKA w kierunku SIE w warunkach bezwietrznych leci: | Z kursem 233° , z magnetycznym kątem drogi 233° , na radialu 053° od VOR-a SIE. | Z kursem 233° , z magnetycznym kątem drogi 053° , na radialu 053° od VOR-a SIE. | Z kursem 233° , z magnetycznym kątem drogi 233° , na radialu 233° od VOR-a SIE. | żadna z odpowiedzi nie jest prawdziwa |
| 141 6 | PL060-0196 | Punkty A i B są oddalone od siebie o 600 m. Na mapie odcinek między nimi ma długość 6 cm. Jaka jest skala tej mapy? | 1 : 10 000 | 1 : 150 000 | 1 : 20 000 | 1 : 100 000 |
| 141 7 | PL060-0197 | Radar pierwotny funkcjonuje najczęściej na zasadzie: | techniki impulsowej | porównywania fazy | transpondera zapytującego | ciągłej emisji fali nośnej |
| 141 8 | PL060-0198 | Namiar magnetyczny w kodzie Q jest określany jako: | QDR | QDM | QUJ | QTE |
| 141 9 | PL060-0199 | Radiokompas może odbierać częstotliwości w zakresie: | od 150 kHz do 1750 kHz | od 200 kHz do 600 kHz | od 188 MHz do 413 MHz | powyżej 500 MHz |

| | | | | | | |
|----------|------------|--|---------------------|-------------------------------|----------------------|---------------------------------------|
| 142 0 | PL060-0201 | Radiolatarnia NDB emituje fale radiowe: | bezkierunkowo, | w określonych sektorach | kierunkowo | co 10 stopni |
| 142 1 | PL060-0204 | Odpowiednikami radiolatarni w systemie GPS są: | satelia GPS | odbiorniki GPS | stacje kontrolne | radiostacje VHF |
| 142 2 | PL060-0205 | Radiolatarnie NDB pracują w paśmie częstotliwości: | 190-1750 kHz | 200-1750 MHz | 200-600 kHz | 200-800 kHz |
| 142 3 | PL060-0206 | Radionamiernik VDF jest umieszczony na: | Ziemi | pokładzie statku powietrznego | satelice systemu GPS | żadna z odpowiedzi nie jest prawdziwa |
| 142 4 | PL060-0207 | Radionamierniki VDF pracują na częstotliwościach: | 130 MHz i 122.7 MHz | od 108 MHz do 136.975 MHz | od 88 MHz do 108 MHz | powyżej 140 MHz |
| 142 5 | PL060-0210 | Samolot po przelocie 20 NM znajduje się 2 NM na prawo od zaplanowanej trasy. O ile należy zmienić kurs samolotu w celu osiągnięcia zaplanowanej linii drogi po następnych 20 NM? | 12 stopni w lewo | 6 stopni w prawo | 12 stopni w prawo | 20 stopni w lewo |
| 142 6 | PL060-0211 | Samolot po przelocie 25 km znajduje się 5 km na lewo od zaplanowanej trasy. O ile należy zmienić kurs samolotu w | 25 stopni w prawo | 5 stopni w lewo | 12 stopni w prawo | 15 stopni w lewo |

| | | | | | | |
|----------|------------|--|-------------------|-------------------|-------------------|-----------------|
| | | celu osiągnięcia zaplanowanej linii drogi po następnych 25 km? | | | | |
| 142 7 | PL060-0212 | Samolot po przelocie 30 km znajduje się 4 km na lewo od zaplanowanej trasy. O ile należy zmienić kurs samolotu w celu osiągnięcia zaplanowanej linii drogi po następnych 30 km? | 16 stopni w prawo | 13 stopni w lewo | 12 stopni w prawo | 8 stopni w lewo |
| 142 8 | PL060-0213 | Samolot po przelocie 30 km znajduje się 4 km na prawo od zaplanowanej trasy. O ile należy zmienić kurs samolotu w celu osiągnięcia zaplanowanej linii drogi po następnych 30 km? | 16 stopni w lewo | 13 stopni w prawo | 12 stopni w prawo | 8 stopni w lewo |
| 142 9 | PL060-0214 | Samolot po przelocie 40 NM znajduje się 2 NM na prawo od zaplanowanej trasy. O ile należy zmienić kurs samolotu w | 6 stopni w lewo | 3 stopni w prawo | 12 stopni w prawo | 9 stopni w lewo |

| | | | | | | |
|----------|------------|---|---------------------------------|----------------------------------|--|---|
| | | celu osiągnięcia zaplanowanej linii drogi po następnych 40 NM? | | | | |
| 143 0 | PL060-0216 | Samolot wykonuje lot w kierunku radiolatarni metodą bierną (utrzymując KKR = 0). Jeśli kurs magnetyczny samolotu maleje, to znaczy, że samolot: | jest znoszony w prawo | jest znoszony w lewo | wieje zachodni wiatr | kąt znoszenia jest zerowy |
| 143 1 | PL060-0221 | Skrót "RVR" oznacza: | widzialność na drodze startowej | prosimy o wektorowanie radarowe | meldunek o widzialności drogi startowej | nowe zezwolenie na przelot inną trasą |
| 143 2 | PL060-0222 | Skrót "SSR" oznacza: | wtórny radar dozorowania | radar poszukiwawczy i dozorujący | wytrzymałość nawierzchni drogi startowej | standardowy meldunek o opadach i zaleganiu śniegu |
| 143 3 | PL060-0224 | Stacja DME znajduje się na wysokości 1000 ft AMSL. QNH=1013.25 hPa. Samolot leci na poziomie FL370, 15 NM od stacji DME. Odczyt DME będzie wynosił: | 16 Mm | 15 Mm | 18 Mm | 37 Mm |
| 143 4 | PL060-0229 | Statek powietrzny lecący w warunkach | Na zachód od VOR-a JED. | Na wschód od VOR-a JED. | Nad VOR-em JED. | żadna z odpowiedzi nie jest prawdziwa |

| | | | | | | |
|----------|------------|--|-----------------------------------|------------------------------------|----------------------------|---------------------------------------|
| | | bezwietrznych z kursem 320 przecina radial 195 od VOR-a JED. Statek powietrzny znajdzie się: | | | | |
| 143 5 | PL060-0230 | Statek powietrzny leci z kursem 330 stopni w warunkach bezwietrznych i przecina radial 120 od VOR/DME LIN w odległości 30 NM DME. Statek powietrzny przeleci: | Po wschodniej stronie VOR/DME LIN | Po zachodniej stronie VOR/DME LIN. | Dokładnie nad VOR/DME LIN. | żadna z odpowiedzi nie jest prawdziwa |
| 143 6 | PL060-0231 | Statek powietrzny planuje zniżanie ze stałą prędkością podróżną. W czasie 5 minut pilot planuje zniżenie z poziomu FL 100 do poziomu FL050. Z jaką prędkością opadania na wariometrze statek powietrzny powinien się zniżyć? | 1000 ft/min | 2000 ft/min | 1500 ft/min | 500 ft/min |
| 143 7 | PL060-0232 | Statek powietrzny porusza się z | 15° | 12° | 30° | 40° |

| | | | | | | |
|----------|------------|---|-------|-------|-------|-------|
| | | prędkością 120 km/h. Prędkość wiatru wynosi 30 km/h. Maksymalna wartość kąta zkoszenia w tych warunkach wynosi: | | | | |
| 143 8 | PL060-0233 | Statek powietrzny porusza się z prędkością 150 km/h. Prędkość wiatru wynosi 30 km/h. Maksymalna wartość kąta zkoszenia w tych warunkach wynosi: | 12° | 15° | 30° | 40° |
| 143 9 | PL060-0234 | Statek powietrzny porusza się z prędkością podrózną 150 km/h. W czasie 14 minut przebędzie on odległość | 35 km | 14 km | 27 km | 45 km |
| 144 0 | PL060-0235 | Statek powietrzny porusza się z prędkością podrózną 180 km/h. W czasie 18 minut przebędzie on odległość | 54 km | 36 km | 18 km | 68 km |
| 144 1 | PL060-0236 | Statek powietrzny startuje z lotniska o elewacji 1500 ft | 15 Mm | 18 Mm | 20 Mm | 12 Mm |

| | | | | | | |
|----------|------------|--|--|---|--|---|
| | | MSL i wznosi się z prędkością pionową 600 ft/min. Jego średnia prędkość podróżna wynosi 90 węzłów, a ciśnienie QNH = 1013.2 hPa. W jakiej odległości od lotniska osiągnięty zostanie FL 75? | | | | |
| 144 2 | PL060-0237 | Statek powietrzny startuje z lotniska o elewacji 500 ft MSL i wznosi się z prędkością pionową 500 ft/min. Jego średnia prędkość podróżna wynosi 100 węzłów, a ciśnienie QNH = 1013.2 hPa. W jakiej odległości od lotniska osiągnięty zostanie FL 80? | 25 Mm | 18 Mm | 21 Mm | 12.5 Mm |
| 144 3 | PL060-0243 | System GPS działa w paśmie ... na zasadzie | UHF, pomiaru o opóźnienia odbioru sygnału (odległości) na drodze odbiornik - satelity. | SHF, podobnie do radaru wtórnego - pytanie-odzew. | SHF, pomiaru o odległości do minimum 24 satelitów. | HF, informacji o odległości do co najmniej 4 satelitów. |
| 144 4 | PL060-0244 | Średnia prędkość podróżna statku powietrznego | 45 km | 18 km | 27 km | 35 km |

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

| | | | | | | |
|----------|------------|--|---|---|--|-----------------------------------|
| | | włącza transponder w modzie A na kod: | | | | |
| 145 3 | PL060-0255 | W sytuacji niebezpieczeństwa pilot włącza transponder w modzie A na kod: | 7700 | 7000 | 7500 | 7600 |
| 145 4 | PL060-0256 | W sytuacji uprowadzenia pilot włącza transponder w modzie A na kod: | 7500 | 7000 | 7600 | 7700 |
| 145 5 | PL060-0257 | Wartość ciśnienia standardowego wynosi: | 760 mmHg | 750 mmHg | 1000 mmHg | 1013 mmHg |
| 145 6 | PL060-0258 | Wartość ciśnienia standardowego wynosi: | 1013 hPa | 760 hPa | 1000 hPa | 750 hPa |
| 145 7 | PL060-0261 | Współpraca części pokładowej DME z radiolatarnią naziemną wymaga: | dwoch częstotliwości radiowych | jednej częstotliwości radiowej | trzech częstotliwości radiowych | czterech częstotliwości radiowych |
| 145 8 | PL060-0265 | Zakładając, że powietrze jest nieciśliwe i sposób umieszczenia nadajników ciśnienia na samolocie nie powoduje błędów wskazań prędkościomierza, to prędkość | prędkości wskazywanej IAS w warunkach bezwietrznych | prędkości wskazywanej IAS poprawionej o wartość poprawki na błąd gęstości powietrza | prędkości podróżnej (GS), gdy uwzględnimy wpływ wiatru | liczbie Macha (Ma) |

| | | | | | | |
|----------|------------|--|---|---|--|---------------------------------------|
| | | rzeczywista TAS jest równa: | | | | |
| 145 9 | PL060-0270 | Zakres częstotliwości pracy radiodalmierza DME wynosi: | od 960 MHz do 1215 MHz | od 118.0 MHz do 137.9 MHz | od 500 MHz do 1.8 GHz | od 112 MHz do 117.900 MHz |
| 146 0 | PL060-0272 | Zasięg, z jakiego można odbierać sygnały ze stacji naziemnej NDB jest: | większy nad morzem niż obszarami lądowymi. | mniejszy nad morzem niż obszarami lądowymi | nie różni się. | żadna z odpowiedzi nie jest prawdziwa |
| 146 1 | PL060-0273 | Zjawisko załamania fali na brzegu (morze/ląd): | można zminimalizować jego wpływ przez branie namiarów na stację, których sygnał dochodząc do odbiornika przecina brzeg pod kątem prostym. | występuje tylko w czasie wschodów i zachodów słońca | można zminimalizować przez branie namiarów na stację położone jak najdalej w głąb lądu | występuje głównie w nocy |
| 146 2 | PL060-0274 | Zniżanie jest planowane z wysokości 7000 ft w ten sposób, żeby osiągnąć 1000 ft AMSL w odległości 6 NM od stacji VOR/DME. Prędkość podróżna wynosi 180kt a prędkość opadania 1000ft/min. Odległość od stacji w chwili rozpoczęcia zniżania wynosi: | 24 Mm | 18 Mm | 60 Mm | 13 Mm |

| | | | | | | |
|----------|------------|---|---|--|---|---|
| 146 3 | PL060-0275 | Źródłem czasu w systemie GPS są: | własne zegary atomowe satelity. | radiostacja DCF-77 we Frankfurcie, | wewnętrzny zegar kwarcowy odbiornika, | żadna z odpowiedzi nie jest prawdziwa |
| 146 4 | PL070-0001 | Kto w Polsce jest odpowiedzialny za podejmowanie działań w celu zapewnienia bezpieczeństwa lotów w lotnictwie cywilnym? | Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego | Minister Infrastruktury | Urząd Lotnictwa Cywilnego | Komórka ds. Bezpieczeństwa Lotów ULC |
| 146 5 | PL070-0002 | Jaki organ w kraju prowadzi badania wypadków i incydentów lotniczych w lotnictwie cywilnym? | Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych | Główna Komisja Badania Wypadków Lotniczych | Krajowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych | Główna Komisja Badania Wypadków i Incydentów Lotniczych |
| 146 6 | PL070-0003 | Pierwszą czynnością załogi statku powietrznego po lądowaniu awaryjnym w terenie przygodnym jest: | Ratowanie życia załogi i pasażerów | Ratowanie mienia i wyposażenia statku powietrznego | Powiadomienie przełożonego i/lub władzy lotniczej | Powiadomienie Policji |
| 146 7 | PL070-0004 | Czy użytkownik może przystąpić do badania wypadku lotniczego? | Nie | Tak | Tak, ale pod nadzorem PKBWL | Tak, ale po wyrażeniu zgody przez Prezesa ULC |
| 146 8 | PL070-0005 | Czy użytkownik może przystąpić do | Tak, ale po decyzji PKBWL i pod jej nadzorem | Tak | Nie | Tak, jeśli posiada do tego odpowiednie kwalifikacje |

| | | | | | | |
|----------|------------|---|----------------------------------|--|--|---|
| | | badania incydentu lotniczego? | | | | |
| 146 9 | PL070-0006 | Kto powiadamia prokuraturę o wypadku lotniczym? | PKBWL | Prezes ULC | Użytkownik statku powietrznego | Pilot |
| 147 0 | PL070-0007 | Kto w kraju wydaje decyzje dotyczące wniosków wynikających z nieprzestrzegania przepisów lotniczych? | Prezes ULC | PKBWL | Minister Infrastruktury | Urząd Lotnictwa Cywilnego |
| 147 1 | PL070-0008 | Kto w kraju wydaje decyzje dotyczące wniosków i powypadkowych zaleceń profilaktycznych? | Prezes ULC | Minister Infrastruktury | Minister Spraw Wewnętrznych | PKBWL |
| 147 2 | PL070-0009 | Czy zderzenie statku powietrznego w locie z ptakiem jest incydentem lotniczym? | Tak, bez względu na konsekwencje | Nie, jeśli statek powietrzny nie został uszkodzony | Tak, jeśli statek powietrzny został uszkodzony | Tak, jeśli z tej przyczyny lot został przerwany |
| 147 3 | PL070-0010 | Użytkownik statku powietrznego, organ ruchu lotniczego, zarządzający lotniskiem są zobowiązani powiadomić PKBWL | 72 godziny | 48 godzin | 24 godziny | 96 godzin |

| | | | | | | |
|----------|------------|---|--|--|--|---|
| | | o zdarzeniu lotniczym w nieprzekraczalnym czasie: | | | | |
| 147 4 | PL070-0011 | Incydentem lotniczym jest zdarzenie związane z eksploatacją statku powietrznego inne niż wypadek lotniczy, które... | ma lub mogłoby mieć niekorzystny wpływ na bezpieczeństwo eksploatacji. | zakończyło się bez konsekwencji uszczerbku na zdrowiu załogi i/lub pasażerów | zakłóciło bezpieczne wykonanie lotu. | przyczyniło się do przerwania zadania. |
| 147 5 | PL070-0012 | Poważnym incydentem lotniczym jest incydent, którego okoliczności wskazują, że... | nieomal doszło do wypadku lotniczego. | uszkodzenia statku powietrznego są nieznaczne. | osoby biorące udział w zdarzeniu są tylko lekko ranne. | Statek powietrzny lądował w terenie przygodnym bez uszkodzeń. |
| 147 6 | PL070-0013 | Który z wymienionych Aneksów Konwencji Chicagowskiej dotyczy badania wypadków i incydentów lotniczych | Aneks 13 | Aneks 11 | Aneks 12 | Aneks 14 |
| 147 7 | PL070-0014 | Pierwszą czynnością załogi statku powietrznego po lądowaniu awaryjnym w terenie | Ugaszenie pożaru | Ratowanie rannych | Telefon do straży pożarnej | Oddalenie się na bezpieczną odległość |

| | | | | | | |
|----------|------------|--|---|--|---|---|
| | | przygodnym i wystąpieniu pożaru jest: | | | | |
| 147 8 | PL070-0015 | Po zderzeniu z ptakiem dowódca statku powietrznego składa meldunek: | pisemny. | ustny. | nie składa. | składa, meldunek ustny, jeśli statek powietrzny uległ jakiemukolwiek uszkodzeniu. |
| 147 9 | PL070-0016 | Usterki techniczne statku powietrznego odnotowuje się w: | pokładowym dzienniku technicznym statku powietrznego. | książce obsługi. | zeszycie prac obsługowych. | dokumentacji technicznej statku powietrznego |
| 148 0 | PL070-0017 | Załoga statku powietrznego ma obowiązek zapinania wszystkich pasów bezpieczeństwa i uprzęży: | Do startu i lądowania oraz w sytuacjach, kiedy dowódca statku powietrznego uzna to za konieczne. | Na polecenie dowódcy załogi statku powietrznego. | Do startu i do lądowania. | Tylko do lądowania. |
| 148 1 | PL070-0018 | Bezpośrednio przed wejściem do kabiny statku powietrznego pilot sprawdza: | Stan techniczny statku powietrznego wykonując przegląd przedlotowy. | Warunki meteorologiczne do planowanego lotu. | Zgodność listy pasażerów. | Czy otrzymał zgodę na lot. |
| 148 2 | PL070-0019 | W przypadku konieczności opuszczenia statku powietrznego w powietrzu (np. z przyczyn technicznych), wyposażonego w radiostację | Zameldować do najbliższego organu ruchu lotniczego lub stanowiska kierowania lotami o miejscu opuszczenia | Nadać sygnał SOS i opuścić statek powietrzny | Opuścić statek powietrzny niezwłocznie. | Wszystkie pozostałe odpowiedzi są nieprawidłowe |

| | | | | | | |
|----------|------------|--|---|--|---|--|
| | | pokładową pilot jest zobowiązany: | | | | |
| 148 3 | PL070-0020 | Bezpośrednio po zajęciu miejsca w kabinie pilot statku powietrznego sprawdza: | Czy wszystkie przełączniki, dźwignie i urządzenia kontroli i sterowania znajdują się w położeniu określonym instrukcją użytkowania w locie. | Czy wszystkie przełączniki, dźwignie i urządzenia kontroli i sterowania znajdują się w położeniu neutralnym. | Czystość i porządek w kabinie. | Czy wszystkie przełączniki, dźwignie i urządzenia kontroli i sterowania znajdują się w położeniu wyjściowym. |
| 148 4 | PL070-0022 | Statek powietrzny służby poszukiwania i ratownictwa lotniczego jest oznakowany następująco: | Napisem SAR | Napisem SOS | Krzyżem maltańskim | Czerwonym krzyżem na białym tle. |
| 148 5 | PL070-0023 | Czy można wykonywać loty na statku powietrznym z napędem nad parkami narodowymi? | Tak, ale pod warunkiem wykonywania lotu na wysokości określonej przez państwo organ zarządzania ruchem lotniczym | Tak, ale pod warunkiem wykonywania lotu na odpowiedniej wysokości. | Zabrania się. | Tak, po otrzymaniu zgody od właściwego organu ruchu lotniczego. |
| 148 6 | PL070-0024 | Dowódca statku powietrznego powiadamia o nieprawidłowości pracy urządzeń naziemnych i nawigacyjnych: | Właściwą stację naziemną, tak szybko jak to jest możliwe. | Właściwą stację naziemną, telefonicznie po lądowaniu. | Właściwą stację naziemną, pisemnie po lądowaniu | Przełożonego lub najbliższy organ ruchu lotniczego |
| 148 7 | PL070-0025 | Badanie wypadków i incydentów lotniczych ma na celu: | Wyjaśnienie okoliczności i przyczyn oraz wypracowanie zaleceń profilaktycznych. | Wyjaśnienie okoliczności i przyczyn oraz wypracowanie zaleceń | Wyjaśnienie okoliczności i przyczyn oraz wypracowanie zaleceń | Wyjaśnienie okoliczności i przyczyn zdarzenia. |

| | | | | | | |
|----------|------------|--|---|---|---|--|
| | | | | profilaktycznych oraz wskazanie winnych zdarzenia | profilaktycznych, wskazanie winnych zdarzenia oraz rozpowszechnianie informacji dotyczącej zdarzeń. | |
| 148 8 | PL070-0026 | Członek załogi statku powietrznego nie może spożywać alkoholu w okresie minimum: | 24 godzin przed lotem | 12 godzin przed lotem | 36 godzin przed lotem | 48 godzin przed lotem |
| 148 9 | PL070-0027 | Raport o zdarzeniu w locie jest ważny jeśli złoży go: | jeden z członków załogi. | Wszyscy członkowie załogi. | Pilot. | użytkownik bez wiedzy załogi. |
| 149 0 | PL070-0028 | PKBWL przedstawia wyniki badania wypadku lotniczego: | Ministrowi Infrastruktury | Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego | Opinii publicznej | Stronom zainteresowanym. |
| 149 1 | PL070-0029 | W celu opanowania sytuacji zagrażającej bezpieczeństwu statku powietrznego: | Można naruszyć przepisy lotnicze | Nie można naruszać przepisów lotniczych | Można naruszyć przepisy lotnicze po konsultacji z członkami załogi | Wszystkie pozostałe odpowiedzi są nieprawidłowe. |
| 149 2 | PL070-0030 | Po naruszeniu przepisów lotniczych w celu opanowania sytuacji zagrażającej bezpieczeństwu statku | Pisemne sprawozdanie o zdarzeniu w ciągu 10 dni | Pisemne sprawozdanie o zdarzeniu w ciągu 14 dni | Ustne – telefoniczne sprawozdanie po lądowaniu w miejscu docelowym | Nie składa dodatkowych wyjaśnień. |

| | | | | | | |
|----------|------------|--|---------------------------------------|-------------------------------|------------------------------|---|
| | | powietrznego dowódca statku powietrznego jest zobowiązany o tym powiadomić właściwy organ państwa, którego przepisy zostały naruszone i jeżeli przepisy tego wymagają złożyć organowi, który otrzymał zawiadomienie: | | | | |
| 149 3 | PL070-0031 | Osobę zatrzymaną na pokładzie statku powietrznego podejrzana o dokonanie przestępstwa przekazuje się: | Organom Policji lub Straży Granicznej | Służbie Więziennej | Straży Ochrony Lotniska | Funkcjonariuszom ABW. |
| 149 4 | PL070-0032 | Obowiązek bezpiecznej eksploatacji statku powietrznego nałożony jest na użytkowniku statku powietrznego w: | Prawie lotniczym | PL - 2 | JAR-ach | PL - 6 |
| 149 5 | PL070-0033 | Osoba naruszająca obowiązki w zakresie bezpiecznej eksploatacji statku | grzywny | Pozbawienia wolności do lat 5 | Pozbawienia wolności do roku | Grzywny, karze ograniczenia wolności lub pozbawienia wolności do roku |

| | | | | | | |
|----------|------------|--|---|---|---|---|
| | | powietrznego podlega karze: | | | | |
| 149 6 | PL070-0035 | W przypadku stwierdzenia przez załogę/dowódcę statku powietrznego zagrożenia bezpieczeństwa innego statku powietrznego należy: | Udzielić poszkodowanym lub znajdującym się w niebezpieczeństwie pomocy w zakresie, w jakim może to uczynić bez narażania na niebezpieczeństwo powierzonego mu statku powietrznego, pasażerów, załogi. | Użyć wszelkich środków do udzielenia pomocy naruszając nawet przepisy lotnicze. | Powiadomić odpowiednie służby lotnicze. | Powiadomić odpowiednie służby lotnicze i działać według ich poleceń. |
| 149 7 | PL070-0036 | Za bezpieczeństwo lotu od startu do lądowania odpowiada: | Dowódca załogi | Załoga statku powietrznego | Kontroler Ruchu Lotniczego | Inspektor bezpieczeństwa lotów |
| 149 8 | PL070-0037 | O wyborze miejsca do lądowania awaryjnego w terenie decyduje: | Dowódca załogi | Załoga statku powietrznego | Służba ruchu lotniczego | Dowódca załogi w porozumieniu z załogą i kontrolerem ruchu lotniczego |
| 149 9 | PL070-0038 | O przerwaniu zadania w powietrzu decyduje: | Dowódca załogi | Załoga statku powietrznego | Służba ruchu lotniczego | Dowódca załogi w porozumieniu z załogą i kontrolerem ruchu lotniczego |
| 150 0 | PL070-0039 | Czy funkcjonariusz Policji może zażądać od pilota/załogi poddania się badaniu na obecność alkoholu we krwi po zaistnieniu | Tak | Nie | Tylko w obecności członków PKBWL | Tylko w obecności lekarza. |

| | | | | | | |
|----------|------------|---|---|--------------------------------------|--|--------------------------------------|
| | | wypadku lotniczego? | | | | |
| 150 1 | PL070-0040 | Krajowa Konferencja Bezpieczeństwa Lotów lotnictwa Cywilnego organizowana jest: | Przez ULC | Przez PKBWL | Przez ULC wraz z PKBWL | Przez MI |
| 150 2 | PL070-0041 | Krajowa Konferencja Bezpieczeństwa Lotów Lotnictwa Cywilnego organizowana jest: | Raz do roku | Dwa razy w roku | Raz na dwa lata | W razie potrzeb. |
| 150 3 | PL070-0042 | Za właściwą ilość paliwa zatankowanego do lotu odpowiada: | Dowódca załogi | Obsługa techniczna | Obsługa lotniskowa | Drugi pilot |
| 150 4 | PL070-0043 | Pojęcia: ALERFA, DETRESFA, INTERFA odnoszą się do: | Stanu zagrożenia dla statku powietrznego określanego przez służby SAR . | Stanu zdrowia załogi | Stanu pogody | Stanu lotniska |
| 150 5 | PL070-0044 | Lotniskowe pojazdy pożarnicze są malowane na kolor: | zielonożółty lub czerwony | pomarańczowy | biały | wyłącznie czerwony |
| 150 6 | PL070-0045 | Jeżeli statek powietrzny jest wyposażony w nadajnik ratunkowy ELT, oznacza to: | że posiada lotniczy nadajnik ratowniczy SARSAT | że ma możliwość podejścia według MLS | że ma możliwość podejścia według TLS | że może korzystać z przestrzeni RVSM |
| 150 7 | PL070-0046 | W razie przypadkowego | niezwłocznie wyłączyć ELT i powiadomić o tym fakcie | wyłączyć ELT | zgłosić fakt mechanikowi gdy będzie to możliwe | powiadomić policję |

| | | uruchomienia ELT należy: | właściwe RCC lub służę informacji lotniczej | | | |
|----------|------------|--|---|--|---|---|
| 150 8 | PL070-0047 | Za sprawdzenie przed lotem ważności dopuszczenia do użytku wysokościomierza jest odpowiedzialny: | dowódca statku powietrznego | inspektor kontroli cywilnych statków powietrznych | właściciel statku powietrznego | kierownik obsługi startowej |
| 150 9 | PL070-0048 | Pilot nie może przystąpić do wykonania lotu w znanych lub spodziewanych warunkach oblodzenia, jeżeli: | samolot nie będzie certyfikowany i wyposażony do zwalczania takich warunków | nie ustanowiono procedury odladzania i przeciwdziałania oblodzeniu samolotu na ziemi | temperatura powietrza jest niższa niż 7°C | pada deszcz |
| 151 0 | PL070-0049 | Przed przystąpieniem do startu dowódca statku powietrznego musi upewnić się na podstawie dostępnych mu informacji, że warunki meteorologiczne na lotnisku startu oraz stan planowanej do startu drogi startowej: | nie wpłyną ujemnie na bezpieczeństwo startu i odlotu | odpowiadają danym z AIP | są zgodne z podawanymi przez odpowiednie służby | jeśli organ kontroli ruchu lotniczego udziela zgody, dowódca statku powietrznego wykonuje start |

| | | | | | | |
|----------|------------|--|---|--|---|---|
| 151 1 | PL070-0050 | Sprawdzenia obecności i kompletności środków pierwszej pomocy na pokładzie statku powietrznego dokonuje: | dowódca statku powietrznego | dowolna osoba | lekarz wojewódzki | dowolny członek personelu lotniczego |
| 151 2 | PL070-0051 | Za kompletność i dostępność całego pokładowego wyposażenia awaryjnego odpowiada: | dowódca statku powietrznego | przewoźnik lub dysponent statku powietrznego | obsługa techniczna w miejscu startu | pion bezpieczeństwa lotniczego ULC |
| 151 3 | PL070-0052 | Zestawy pierwszej pomocy powinny być umieszczone: | tak, by były łatwo dostępne dla wszystkich członków załogi i pasażerów | w kabinie załogi | w części kadłuba najmniej narażonej na uszkodzenie | w zamkniętej kasetce w dyspozycji dowódcy statku powietrznego |
| 151 4 | PL070-0053 | Do zestawu pierwszej pomocy powinien być dołączony: | podręcznik pierwszej pomocy i zestaw sygnałów zgodny z Aneksem 12 ICAO („ground-air visual signal code for use by survivors”) | jedynie podręcznik pierwszej pomocy | podręcznik pierwszej pomocy i pełny tekst Aneksu 6 ICAO | Aneks 12 ICAO |
| 151 5 | PL070-0054 | Przepisy dotyczące sygnałów, stosowanych w akcjach poszukiwawczo - ratowniczych znajdują się w: | Aneksie 12 ICAO | Aneksie 6 ICAO | Aneksie 2 ICAO | AIP Polska, rozdz. ENR1 „Przepisy i Procedury Ogólne” |
| 151 6 | PL070-0055 | Komunikat MAYDAY nadaje się w przypadku: | bezpośredniego zagrożenia życia załogi i pasażerów | konieczności zapewnienia pomocy medycznej | ogólnego niebezpieczeństwa dla ruchu lotniczego, | utraty łączności |

| | | | | | zaobserwowania groźnych zjawisk itp. | |
|----------|------------|--|--|---|--|------------------------------------|
| 151 7 | PL070-0056 | Potwierdzeniem przyjęcia i zrozumienia sygnału wizualnego, podawanego z miejsca wypadku, przez pilota samolotu jest: | kilkakrotne przechylenie samolotu na boki | wystrzelenie zielonej rakiety | włączenie smugaczy | rzucenie meldunku potwierdzającego |
| 151 8 | PL070-0057 | Potwierdzeniem przyjęcia i zrozumienia przez pilota samolotu sygnału wizualnego, podawanego z miejsca wypadku nocą jest: | kilkakrotne włączenie i wyłączenie świateł lądowania lub nawigacyjnych | kilkakrotne przechylenie samolotu na boki | wystrzelenie zielonej rakiety | rzucenie meldunku potwierdzającego |
| 151 9 | PL070-0058 | Sygnal wizualny w kształcie litery X, podawany z miejsca wypadku lotniczego, oznacza: | żądanie pomocy medycznej | żądanie udzielenia informacji o własnej pozycji | żądanie zidentyfikowania statku powietrznego | odpowiedź negatywna |
| 152 0 | PL070-0060 | Zabrudzenie skóry rąk płynem z instalacji hydraulicznej należy usunąć: | wodą z mydłem lub detergentem | benzyną lotniczą | alkoholem | benzyną ekstrakcyjną |
| 152 1 | PL070-0061 | Pożar instalacji elektrycznej statku | gaśnicą śniegową lub BCE | pianą gaśniczą | piaskiem | wodą |

| | | | | | | |
|----------|------------|--|---|--|--|--|
| | | powietrznego powinien być gaszony: | | | | |
| 152 2 | PL070-0062 | Gdy w czasie lotu rzeczywista ilość paliwa użytecznego w zbiornikach samolotu jest mniejsza od ostatecznej rezerwy paliwa, dowódca statku powietrznego powinien: | zgłosić sytuację awaryjną | zamówić paliwo na lotnisku lądowania | natychmiast lądować w terenie przygodnym | porozumieć się z przewoźnikiem lub dysponentem statku powietrznego |
| 152 3 | PL070-0063 | Paliwo lotnicze, przypadkowo rozlane przy tankowaniu, powinno zostać: | niezwłocznie zneutralizowane i usunięte | zostawione na podłożu do odparowania | zebrane, przefiltrowane i zużyte do celów gospodarczych | zlane do kanalizacji |
| 152 4 | PL070-0064 | Obecność materiałów promieniotwórczych na pokładzie cywilnego statku powietrznego jest dozwolona pod warunkiem: | że substancje te są niezbędne do działania istotnych systemów statku powietrznego | obecność substancji promieniotwórczych na pokładzie statku powietrznego jest bezwzględnie zabroniona | udzielenia stosownego zezwolenia przez Ministerstwo Ochrony Środowiska | właściwego opakowania i wyraźnego oznakowania substancji promieniotwórczej |
| 152 5 | PL070-0065 | Podczas ręcznego przekręcania śmigła należy stać: | przed płaszczyzną obrotu śmigła | z boku, w płaszczyźnie obrotu śmigła | za śmigłem | obojętnie |
| 152 6 | PL070-0066 | Pilot statku powietrznego może palić tytoń w czasie | palenie tytoniu nie jest dozwolone | utrzymania dobrej wentylacji kabiny | może palic tylko jedna osoba na raz | załoga jest jednoosobowa |

| | | | | | | |
|----------|------------|---|---|--|---|--|
| | | lotu pod warunkiem: | | | | |
| 152 7 | PL070-0067 | Przy wykonywaniu symulowanego lotu bez widoczności pilot bezpieczeństwa powinien zajmować miejsce: | przy drugim zestawie urządzeń sterowych statku powietrznego | w miejscu zapewniającym najlepszą widoczność | w miejscu zapewniającym najlepszy nadzór nad czynnościami pilota prowadzącego statek powietrzny | w zasięgu wzroku pilota prowadzącego statek powietrzny |
| 152 8 | PL070-0068 | W przypadku zaistnienia krytycznego niebezpieczeństwa dla życia załogi i pasażerów statku powietrznego należy w pierwszym rzędzie: | nadać wywołanie w niebezpieczeństwie wszystkimi dostępnymi środkami | poinformować pasażerów | zabezpieczyć przedmioty wartościowe | zadbać o bezpieczeństwo dowódcy statku powietrznego |
| 152 9 | PL070-0069 | Uprawniony do usunięcia z pokładu statku powietrznego każdej osoby lub każdej części ładunku, która w jego opinii może stwarzać potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa samolotu lub osób na nim się znajdujących jest: | dowódca statku powietrznego | przedstawiciel przewoźnika | każdy członek załogi lotniczej | zarządca lotniska |

| | | | | | | |
|----------|------------|---|---|--|---|--|
| 153 0 | PL070-0070 | Ostateczną decyzja co do zezwolenia na wstęp do kabiny pilotów należy do: | dowódcy statku powietrznego | inspektora ULC, odpowiedzialnego za certyfikację, licencjonowanie lub nadzór bieżący | przedstawiciela przewoźnika | zarządcy lotniska |
| 153 1 | PL070-0071 | W przypadku bezprawnej ingerencji na pokładzie statku powietrznego, pierwszym obowiązkiem członków załogi jest: | powiadomić o tym fakcie służby ruchu lotniczego | podjąć próbę siłowego odzyskania kontroli nad sytuacją | upewnić się czy instalacja tlenowa jest sprawna | wykonywać polecenia napastników |
| 153 2 | PL070-0072 | W przypadku podejrzenia bezprawnej ingerencji na pokładzie statku powietrznego służba ruchu lotniczego powiadamia o tym poprzez sieć łączności lotniczej VHF: | nie informuje o podejrzeniu za pośrednictwem łączności radiowej | powiadamia statki powietrzne znajdujące się najbliżej statku, co do którego istnieje takie podejrzenie | rządowe statki powietrzne | wszystkie statki powietrzne w sektorze odpowiedzialności danej służby ruchu lotniczego |
| 153 3 | PL070-0073 | Dyrektyny Operacyjne, wydawane przez Prezesa ULC, zabraniające, ograniczające lub poddające | Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego | Dzienniku Ustaw | miesięczniku „Przegląd Lotniczy” | na stronach internetowych organizacji lotniczych |

| | | | | | | |
|----------|------------|---|--|--|--|---|
| | | działalność lotniczą określonym warunkom w interesie bezpieczeństwa lotów, są publikowane w: | | | | |
| 153 4 | PL070-0074 | Zrzut obiektów lub substancji z pokładu statku powietrznego jest dozwolony w przypadku: | podjęcia działań, zapewniających zabezpieczenie życia osób i mienia w rejonie zrzutu | tylko w niebezpieczeństwie | uzyskania pisemnej zgody władz terenowych | uzyskania zgody władz lotniczych |
| 153 5 | PL070-0075 | W trakcie wykonywania lotu pilot statku powietrznego powinien mieć zapięte pasy w czasie: | podczas startu i lądowania oraz zawsze, kiedy dowódca uzna to za konieczne | przez cały czas trwania lotu | w czasie startu i lądowania | występowania turbulencji |
| 153 6 | PL070-0076 | Jeżeli kontrola lotniska wydaje pilotowi statku powietrznego polecenie kołowania do drogi startowej np. 27, oznacza to, że: | należy kołować do najbliższego przecięcia drogi kołowania z drogą startową, zgłosić ten fakt i czekać na dalsze instrukcje | można kołować poprzez wszystkie drogi kołowania i startowe po drodze, do wjazdu na drogę startową 27 | można kołować poprzez wszystkie drogi kołowania i startowe po drodze i zająć drogę startową 27 | można kołować poprzez wszystkie drogi kołowania i startowe po drodze i startować z drogi startowej 27 |
| 153 7 | PL070-0077 | napotkanych w locie potencjalnych zagrożeniach bezpieczeństwa oraz zdarzeniach | właściwą stację naziemną tak szybko, jak jest to praktycznie możliwe | organ kontroli ruchu lotniczego, po wylądowaniu | władze lokalne | Urząd Lotnictwa Cywilnego |

| | | | | | | |
|----------|------------|--|--|---|---|--|
| | | takich, jak nieprawidłowa praca urządzeń naziemnych lub nawigacyjnych, niezwykłe zjawiska pogody, dowódca statku powietrznego powinien powiadomić: | | | | |
| 153 8 | PL080-0001 | Czy profile klasyczne są dużo bardziej „wrażliwe” na zabrudzenia od profili laminarnych? | nie | tak | nie, ale tylko na małych kątach natarcia | tak, ale tylko na dużych kątach natarcia |
| 153 9 | PL080-0003 | Aby zapobiec zjawisku flatteru giętno-lotkowemu należy: | - zwiększyć sztywność giętną skrzydła; - zastosować wyważenia masowe lotek | - zastosować kompensację aerodynamiczną; - przesunąć środek ciężkości skrzydła jak najbliżej osi skrętnej | - zastosować klapkę odciążającą; - zwiększyć sztywność skrętną skrzydła | - zastosować klapkę dociążającą; - zastosować wyważenia masowe lotek |
| 154 0 | PL080-0004 | Aby zapobiec zjawisku flatteru giętno-skrętnemu należy: | - zwiększyć sztywność skrętną skrzydła; - przesunąć środek ciężkości skrzydła jak najbliżej osi skrętnej | - zastosować kompensację aerodynamiczną; - przesunąć środek ciężkości skrzydła jak najbliżej osi skrętnej | - zastosować klapkę odciążającą; - zwiększyć sztywność skrętną skrzydła | - zastosować klapkę dociążającą; - zastosować wyważenia masowe lotek |
| 154 1 | PL080-0005 | Aby zapobiec zjawisku odwrotnego działania lotek należy | zwiększyć sztywność skrętną skrzydła | zastosować kompensację aerodynamiczną | zastosować klapkę odciążającą | zastosować klapkę dociążającą |

| | | | | | | |
|----------|------------|--|---|--|--|--|
| 154 2 | PL080-0006 | Aby zapobiec zjawisku trzepotania usterzeń należy: | - zastosować usterzenia typu T; - starannie opracować przejście skrzydło-kadłub | - zastosować usterzenia typu T; - zastosować klapkę wyważającą | - zastosować klapkę wyważającą; - starannie opracować przejście skrzydło-kadłub | - zwiększyć sztywność giętną usterzenia; - zwiększyć sztywność skrętną usterzenia |
| 154 3 | PL080-0007 | Aerodynamiczna krawędź natarcia to linia łącząca punkty płata lotniczego w których: | prędkość strumienia jest równa zeru, a ciśnienie – ciśnieniu spiętrzenia | prędkość strumienia jest równa zeru | ciśnienie jest większe od ciśnienia spiętrzenia | prędkość strumienia jest równa zeru, a ciśnienie osiąga wartość minimalną |
| 154 4 | PL080-0008 | Brak wyważenia masowego lotek na dużych prędkościach lotu jest bezpośrednią przyczyną występowania: | flatteru lotkowego | flatteru giętno-skrętnego | odwrotnego działania lotek | dywergencji skrętnej skrzydła |
| 154 5 | PL080-0009 | Buffeting to inaczej: | trzepotanie usterzeń | drgania giętno-skrętne | flatter lotkowy | flatter usterzenia |
| 154 6 | PL080-0010 | Ciało porusza się po okręgu z prędkością ' ω '. Jeżeli zwiększymy dwukrotnie prędkość ciała to: | -prędkość kątowa ' ω ' wzrośnie dwukrotnie - przyśpieszenie dośrodkowe "ar" wzrośnie czterokrotnie | -prędkość kątowa ' ω ' wzrośnie dwukrotnie - przyśpieszenie dośrodkowe "ar" wzrośnie dwukrotnie czterokrotnie | -prędkość kątowa ' ω ' wzrośnie czterokrotnie - przyśpieszenie dośrodkowe "ar" wzrośnie dwukrotnie czterokrotnie | -prędkość kątowa ' ω ' wzrośnie czterokrotnie - przyśpieszenie dośrodkowe "ar" wzrośnie dwukrotnie czterokrotnie |
| 154 7 | PL080-0011 | Ciało porusza się po okręgu z prędkością ' ω '. Jeżeli zwiększymy dwukrotnie promień okręgu to: | -prędkość kątowa ' ω ' zmalaje dwukrotnie -droga przebyta przez ciało w czasie okresu 'T' wzrośnie dwukrotnie - przyśpieszenie | -prędkość kątowa ' ω ' zmalaje dwukrotnie -droga przebyta przez ciało w czasie okresu 'T' zmalaje dwukrotnie - przyśpieszenie | -prędkość kątowa ' ω ' zmalaje dwukrotnie -droga przebyta przez ciało w czasie okresu 'T' wzrośnie dwukrotnie -przyśpieszenie | -prędkość kątowa ' ω ' zmalaje dwukrotnie -droga przebyta przez ciało w czasie okresu "T" wzrośnie dwukrotnie -przyśpieszenie |

| | | | dośrodkowe 'ar' zmalaje dwukrotnie | dośrodkowe 'ar' zmalaje dwukrotnie | dośrodkowe 'ar' wzrośnie dwukrotnie | dośrodkowe 'ar' nie zmieni się |
|----------|------------|--|---|--|---|--|
| 154 8 | PL080-0012 | Ciało porusza się ze stałą prędkością ' α ' po okręgu o promieniu 'R'. Wypadkowy wektor przyśpieszenia działającego na to ciało jest zawsze skierowany: | w stronę środka okręgu | na zewnątrz okręgu | skoro prędkość ' α ' jest stała, to na ciało nie działa żadne przyśpieszenie | stycznie do okręgu |
| 154 9 | PL080-0014 | Ciśnienie statyczne w punkcie przejścia z opływu laminarnego w turbulentny jest: | minimalne na górnej powierzchni i maksymalne na dolnej powierzchni | maksymalne na górnej powierzchni i minimalne na dolnej powierzchni | minimalne na górnej powierzchni i minimalne na dolnej powierzchni | maksymalne na górnej powierzchni i maksymalne na dolnej powierzchni |
| 155 0 | PL080-0015 | Co jest „równanie stanu powietrza” ? | Związek między ciśnieniem statycznym, gęstością, temperaturą i stałą gazową powietrza $p = \rho \cdot g \cdot R \cdot T$ [Pa] | Związek istniejący pomiędzy ciśnieniem powietrza i jego temperaturą. | Równanie określające równowagę między ciśnieniem powietrza i jego wilgotnością. | Równanie określające równowagę między ciśnieniem powietrza i przyspieszeniem ziemskim. |
| 155 1 | PL080-0016 | Co się rozumie pod pojęciem „sterowności” obiektu latającego (samolotu, śmigłowca, szybowca, lotni etc) ? | Zdolność do „odpowiadania” przez obiekt na zadawane przez pilota impulsy sterujące. | Zapewnianie możliwości wykonywania manewrów akrobatycznych. | Zapewnianie uzyskiwania osiągów przewidzianych projektem obiektu. | Zapewnienie, że obiekt jest stateczny statycznie i dynamicznie. |
| 155 2 | PL080-0017 | Co to jest „ciśnienie spiętrzeniowe”? | różnica ciśnienia dynamicznego i ciśnienia statycznego | najwyższe zmierzone ciśnienie | najniższe zmierzone ciśnienie | suma ciśnienia dynamicznego i statycznego |

| | | | | | | |
|----------|------------|---|---|--|--|--|
| 155 3 | PL080-0018 | Co to jest „opływ laminarny”? | niezaburzony opływ od krawędzi natarcia do punktu przejściowego | opływ niezaburzony wzdłuż całej cięciwy, ze strugami powietrza przylegającymi do profilu | opływ zaburzony (turbulentny) wzdłuż całej cięciwy profilu | opływ zaburzony (turbulentny) wzdłuż całej cięciwy profilu, ale z zachowaniem przylegania strug do profilu |
| 155 4 | PL080-0019 | Co to jest „pułap teoretyczny” statku powietrznego (śmigłowca, samolotu, szybowca etc)? | Największa wysokość na której teoretycznie statek powietrzny może się wznieść. | Pułap obliczony w projekcie konstrukcyjnym statku powietrznego. | Wysokość, na której statek powietrzny dysponuje jeszcze prędkością wznoszenia 0,5 m/s. | Wysokość granicy atmosfery otaczającej Ziemię. |
| 155 5 | PL080-0020 | Co to jest „stateczność statyczna” obiektu (samolotu, śmigłowca, szybowca, lotni etc)? | Istnienie tendencji (w postaci działania siły lub momentu) do powrotu do równowagi po wytrąceniu z niej. | Stan równowagi spoczynkowej. | Brak reakcji na zakłócenia równowagi. | Wykonywanie przez obiekt statecznych wań wokół osi poprzecznej. |
| 155 6 | PL080-0021 | Co to jest „środek parcia profilu” ? | Wyobrażalny punkt na cięciwie profilu, w którym działa wypadkowa wszystkich sił aerodynamicznych występujących na profilu | Punkt przyłożenia oporu. | Punkt, w którym wielkość ciśnienia jest średnia. | Środek długości cięciwy profilu. |
| 155 7 | PL080-0022 | Co to jest „warstwa przyścienna”? | Warstwa powietrza opływającego dowolny element statku powietrznego, w której prędkość zmienia się od zera do prędkości opływu | Obszar zawierających w okolicy mocowania elementów struktury statku powietrznego do ściany kadłuba | Część strumienia powietrza opływającego tę część statku powietrznego, na której występuje cyrkulacja | Część strumienia powietrza, która zmienia charakter z laminarnego na turbulentny |

| | | | | | | |
|----------|------------|---|---|---|---|--|
| 155 8 | PL080-0023 | Co to jest „wydłużenie” skrzydła samolotu lub szybowca albo łopaty nośnej? | Stosunek rozpiętości do średniej cięciwy geometrycznej. | Stosunek długości skrzydła lub łopaty do cięciwy u nasady. | Stosunek rozpiętości skrzydeł (średnicy wirnika) do długości samolotu (śmigłowca) | Stosunek średniej cięciwy aerodynamicznej do długości skrzydła lub łopaty. |
| 155 9 | PL080-0024 | Co to jest elewacja lotniska? | Fizyczne wznieśienie (wysokość) płyty lotniska nad umowny poziom morza wg. ISA. | Fasada budynku portowego lotniska. | Nawierzchnia płyty lotniska. | Kątowe pochylenie nawierzchni głównej drogi startowej. |
| 156 0 | PL080-0025 | Co to jest gęstość powietrza? | Ilość masy powietrza zawartej w 1 m ³ ? objętości. | Przeciwieństwo lepkości atmosferycznej. | Liczba molekuł tlenu i azotu w 1 cm ³ ? objętości. | Ciążar 1 m ³ powietrza. |
| 156 1 | PL080-0026 | Co to jest Międzynarodowa Atmosfera Wzorcowa ISA (International Standard Atmosphere)? | Zbiór uznawanych za wzorcowe wielkości ciśnienia statycznego p, temperatury T oraz gęstości powietrza ρ ; na różnych wysokościach. | Zbiór informacji o parametrach atmosfery w siedzibie ONZ w Nowym Jorku. | Zbiór informacji o parametrach atmosfery w siedzibie ICAO w Montrealu. | Zestaw składu chemicznego powietrza na różnych wysokościach. |
| 156 2 | PL080-0027 | Co to jest wysokość ciśnieniowa nad poziomem lotniska? | Wysokość odczytywana na wysokościomierzu ciśnieniowym stawionym na aktualne ciśnienie na poziomie lotniska QFE. | Wysokość odczytywana na wysokościomierzu ciśnieniowym ustawionym na aktualne ciśnienie na poziomie morza QNH. | Wysokość wskazywana radiowsokościomierzem. | Wysokość elewacji lotniska. |
| 156 3 | PL080-0028 | Co to jest wysokość ciśnieniowa nad poziomem morza? | Wysokość odczytywana na wysokościomierzu ciśnieniowym ustawionym na aktualne ciśnienie na poziomie morza QNH | Wysokość elewacji lotniska. | Wysokość odczytywana na wysokościomierzu ciśnieniowym ustawionym na aktualne ciśnienie na | Wysokość wskazywana radiowsokościomierzem. |

| | | | | | poziomie lotniska QFE | |
|----------|------------|---|--|---|--|---|
| 156 4 | PL080-0029 | Co to jest wysokość gęstościowa? | Wysokość pozorna, na której gęstość powietrza jest równa wartości standardowej wg. atmosfery ISA. | Wysokość zgodna z Międzynarodową Atmosferą Wzorcową ISA (International Standard Atmosphere) | Wysokość elewacji lotniska z poprawką na aktualną gęstość powietrza | Wysokość ciśnieniowa z poprawką na wilgotność powietrza |
| 156 5 | PL080-0030 | Co to jest wysokość standardowa? | Wysokość odczytywana na wysokościomierzu ciśnieniowym ustawionym na standardową wartość na poziomie morza (QNH), tj. po = 1013,25 hPa = 760 mm Hg. | Wysokość odczytywana na standardowym wysokościomierzu radiowym | Wysokość elewacji lotniska. | Wysokość gęstościowa skorygowana o wpływ temperatury otoczenia. |
| 156 6 | PL080-0031 | Czy między ciśnieniem statycznym powietrza p, jego temperaturą bezwzględną T i gęstością ρ ; istnieje jakiś związek? | Tak, wyrażony tzw. równaniem stanu $p = \rho \cdot g \cdot R \cdot T$ [Pa], w którym g oznacza przyspieszenie ziemskie $g = 9,81 \text{ m/s}^2$? zaś R stałą gazową powietrza $R = 29,2746 \text{ m/K}$. | Tak, związek ma postać Prawa Pałki $p = f(g, R, T)$ [Pa], gdzie g oznacza przyspieszenie ziemskie $g = 9,81 \text{ m/s}^2$? zaś R stałą gazową powietrza $R = 29,2746 \text{ m/K}$. | Związek ma postać krakowiana $f(g, p, \rho, T)$ | Nie ma takiego związku. |
| 156 7 | PL080-0032 | Czy obiekt (samolot, śmigłowiec, szybowiec, lotnia etc) niestateczny statycznie może być stateczny dynamicznie? | Nie. | Tak. | Stateczność statyczna dla stateczności dynamicznej nie ma znaczenia. | Obiekt-stałopłat – tak, obiekt-wiropłat – nie. |

| | | | | | | |
|----------|------------|--|--|---|--|---|
| 156 8 | PL080-0034 | Czy wzrost stateczności powoduje zmianę sterowności? | tak, sterowność maleje | tak, sterowność rośnie | nie, zamiany stateczności nie powodują zmian sterowności | tak, na dużych kątach natarcia sterowność rośnie, a na małych maleje |
| 156 9 | PL080-0035 | Czym się różnią stateczność statyczna i stateczność dynamiczna obiektu (samolotu, śmigłowca, szybowca, lotni etc)? | Stateczność statyczna uwzględnia tylko tendencję do powrotu do równowagi, stateczność dynamiczna uwzględnia charakter ruchu obiektu. | Nie ma żadnej różnicy, zjawisko jest to samo, tylko inne nazwy. | Wymienione stateczności różnią się ważnością, ważniejsza jest stateczność dynamiczna.. | Stateczność statyczna dotyczy równowagi na ziemi, stateczność dynamiczna – równowagi w locie. |
| 157 0 | PL080-0036 | Czym się wyraża „niestateczność statyczna” obiektu (samolotu, śmigłowca, szybowca, lotni etc)? | Istnieniem tendencji (w postaci działania siły lub momentu) do pogłębiania odejścia od stanu równowagi po wytrąceniu z niej. | Brakiem jakiekolwiek reakcji obiektu na wytrącenie go z równowagi. | Wykonywaniem przez obiekt statecznych wahadł wokół osi poprzecznej. | Stanem równowagi spoczynkowej. |
| 157 1 | PL080-0037 | Czym się wyraża „stateczność statyczna obojętna” obiektu (samolotu, śmigłowca, szybowca, lotni etc)? | Brakiem jakiekolwiek reakcji obiektu na wytrącenie go z równowagi. | Istnieniem tendencji (w postaci działania siły lub momentu) do powrotu do równowagi po wytrąceniu z niej. | Wykonywaniem przez obiekt statecznych wahadł wokół osi poprzecznej. | Stanem równowagi spoczynkowej. |
| 157 2 | PL080-0038 | Dla płata o jakim profilu nie powstaje opór indukowany na zerowym kącie natarcia? | dwuwypukłym symetrycznym | płasko-wypukłym | wklesło-wypukłym | dwuwypukłym niesymetrycznym |

| | | | | | | |
|----------|------------|--|--|---|---|--|
| 157 3 | PL080-0039 | Dla ruchu jednostajnie przyśpieszonego dwukrotne zwiększenie czasu przy stałym przyspieszeniu powoduje: | czterokrotne zwiększenie przebytej drogi | dwukrotne zwiększenie przebytej drogi | dwukrotne zmniejszenie przebytej drogi | czterokrotne zmniejszenie przebytej drogi |
| 157 4 | PL080-0040 | Dla ruchu jednostajnie przyśpieszonego dwukrotne zwiększenie przyśpieszenia w stałym czasie t powoduje: | dwukrotne zwiększenie przebytej drogi | czterokrotne zwiększenie przebytej drogi | dwukrotne zmniejszenie przebytej drogi | czterokrotne zmniejszenie przebytej drogi |
| 157 5 | PL080-0041 | Dla skrzydła o obrysie prostokątnym prawda jest, że: | cięciwa geometryczna nie zmienia się wzduż rozpiętości | cięciwa geometryczna maleje wzduż rozpiętości | cięciwa geometryczna zwiększa się wzduż rozpiętości | cięciwa geometryczna wzduż rozpiętości najpierw rośnie, potem maleje |
| 157 6 | PL080-0042 | Dla trzech skrzydeł o tej samej powierzchni i tej samej rozpiętości, ale różnym obrysie (prostokątnym, trapezowym i eliptycznym), wydłużenie jest: | takie same dla wszystkich skrzydeł | największe dla obrysu eliptycznego, a najmniejsze dla prostokątnego | największe dla obrysu prostokątnego, a najmniejsze dla eliptycznego | największe dla obrysu eliptycznego, a najmniejsze dla trapezowego |
| 157 7 | PL080-0043 | Dla ustalonego lotu nurkowego prawdziwe jest równanie: | $P_x = Q$ | $P_z = Q$ | $Q = Q$ | $P_z = P_x$ |

| | | | | | | |
|----------|------------|---|--|---|--|--|
| 157 8 | PL080-0044 | Do jakiego wykresu odnosi się potoczna nazwa „Krzywa Lilienthala”? | Do krzywej biegunowej pokazującej zależność siły nośnej od oporu.. | Do biegunowej autorotacji. | Do wykresu mocy potrzebnej. | Do wykresu zwanego w Polsce „krzywą Tytusa Hubera” |
| 157 9 | PL080-0046 | Do urządzeń powiększających powierzchnię skrzydła możemy zaliczyć: | poszerasz i klapę przednią | winglet i klapę wysklepiającą | sloty (skrzela) i klapę krokodylową | klapę wysklepiającą i klapę krokodylową |
| 158 0 | PL080-0047 | Do urządzeń przeszkadzających odrywaniu się strug powietrza na grzbicie skrzydła możemy zaliczyć: | sloty (skrzela) | klapę wysklepiającą | klapę krokodylową | poszeracz |
| 158 1 | PL080-0048 | Do urządzeń wysklepiających profil mało wysklepiony na mocno wysklepiony możemy zaliczyć: | klapę przednią | winglet | sloty (skrzela) | poszeracz |
| 158 2 | PL080-0049 | Dodatni skos skrzydła powoduje: | zwiększenie stateczności statycznej podłużnej | zmniejszenie stateczności statycznej podłużnej | zmniejszenie stateczności statycznej podłużnej na dodatnich kątach natarcia, a zwiększenie na ujemnych | zwiększenie stateczności statycznej podłużnej na dodatnich kątach natarcia, a zmniejszenie na ujemnych |
| 158 3 | PL080-0050 | Doskonałość profilu: | zmienia się w zależności od kąta natarcia | jest stałą charakterystyczną dla profilu i odpowiada wartości $(Cz/Cx)_{max}$ | zawsze rośnie przy zwiększaniu kąta natarcia | zawsze rośnie przy zmniejszaniu kąta natarcia |

| | | | | | | |
|----------|------------|--|--|--|--|--|
| 158 4 | PL080-0051 | Dwukrotne zwiększenie prędkości przepływu w zamkniętym tunelu spowoduje: | czterokrotny spadek ciśnienia statycznego | czterokrotny wzrost ciśnienia statycznego | dwukrotny wzrost ciśnienia statycznego | dwukrotny spadek ciśnienia statycznego |
| 158 5 | PL080-0052 | Flatter jest to nazwa zjawiska związanego z: | powstawaniem drgań samowzbudnych | powstawaniem siły nośnej | powstawaniem siły oporu | odwrotnym działaniem usterzeń |
| 158 6 | PL080-0053 | Gdy powietrze wpada z prędkością V do kanału o zmiennej powierzchni przekroju, zmianie ulega tej prędkości. Jak? | przy maleniu powierzchni przekroju prędkość V zwiększa się | prędkość V zmienia się tak samo jak ciśnienie statyczne | prędkość V nie zmienia się wcale | przy maleniu powierzchni przekroju prędkość V maleje a przy zwiększaniu powierzchni rośnie |
| 158 7 | PL080-0054 | Grubość profilu to: | największa odległość między górnym i dolnym obrysem profilu, prostopadła do jego cięciwy | średnia odległość pomiędzy górnym i dolnym obrysem profilu w 50% cięciwy aerodynamicznej | odległość pomiędzy górnym i dolnym obrysem profilu w 50% cięciwy aerodynamicznej | największa odległość między górnym obrysem profilu i cięciwą aerodynamiczną |
| 158 8 | PL080-0055 | Im większa lepkość powietrza tym: | opór tarcia większy, a warstwa przyścienna grubsza | opór tarcia mniejszy, a warstwa przyścienna cieńsza | opór tarcia większy, a warstwa przyścienna cieńsza | opór tarcia mniejszy, a warstwa przyścienna grubsza |
| 158 9 | PL080-0056 | Istnienie na płatowcu niezbędnych powierzchni sterowych powoduje powstanie głównie: | oporu szczelinowego | oporu indukcyjnego | oporu falowego | oporu tarcia |

| | | | | | | |
|----------|------------|--|----------------------|-------------------------|------------------------|--------------------------|
| 159 0 | PL080-0057 | Jak inaczej nazywamy flettner? | klapka odciążająca | klapka dociążająca | klapka wyważająca | trymer |
| 159 1 | PL080-0058 | Jak musi zmienić się prędkość lotu w zakręcie prawidłowym, aby przy tym samym przechyleniu promień zakrętu wzrósł czterokrotnie? | zwiększyć dwukrotnie | zwiększyć czterokrotnie | zwiększyć ośmiokrotnie | zmniejszyć czterokrotnie |
| 159 2 | PL080-0059 | Jak nazywa się klapka wyważająca, której położenie można zmieniać podczas lotu niezależnie? | trymer | flettner | klapka dociążająca | klapka odciążająca |
| 159 3 | PL080-0060 | Jak nazywa się punkt, w którym przepływ powietrza zmienia charakter z laminarnego na turbulentny? | punkt przejściowy | punkt oderwania strug | punkt ciśnieniowy | punkt turbulencyjny |
| 159 4 | PL080-0061 | Jak nazywa się wykres przedstawiający zależność współczynnika siły nośnej Cz od współczynnika oporu Cx statku powietrznego? | Biegunowa. | Krzywa doskonałości. | Biegunowa prędkości. | Wykres sprawności |

| | | | | | | |
|----------|------------|--|---|---|---|--|
| 159 5 | PL080-0062 | Jak się nazywa prędkość statku powietrznego (śmigłowca, samolotu, szybowca etc) oznaczana V_{NE}? | Maksymalna prędkość dopuszczalna | Prędkość przelotowa. | Prędkość ekonomiczna. | Prędkość optymalna. |
| 159 6 | PL080-0063 | Jak się nazywają i jakie w układzie SI mają symbole jednostki masy, długości i czasu? | Kilogram (kg), metr (m) i sekunda (sec) | Kilogram (kg), kilometr (km) i sekunda (sec). | Kilogram (kg), mila morska (nm) i godzina (h). | Tona (t), metr (m) i minuta (min). |
| 159 7 | PL080-0064 | Jak się nazywają i jakie w układzie SI mają symbole jednostki siły, ciśnienia i temperatury? | Niuton (N), Paskal (Pa), Kelvin (K) | Dyna (D), Bar (b), stopień Celsiusza (°C) | Pond (Po), atmosfera (at), stopień Fahrenheita (°F) | Kilogram-siła (kG), atmosfera (at), Kelvin (K) |
| 159 8 | PL080-0065 | Jak w jednostkach podstawowych układu SI można zapisać wielkość ciśnienia 1000 hPa ? | 100000 N/m? | 1000000 N/m? | 1000 N/m? | 10000 N/m? |
| 159 9 | PL080-0066 | Jak zmieni się promień zakrętu prawidłowego, jeżeli przy stałym przechyleniu zwiększymy prędkość dwukrotnie? | wzrośnie czterokrotnie | wzrośnie dwukrotnie | wzrośnie ośmiokrotnie | nie zmieni się |

| | | | | | | |
|----------|------------|---|---|---|--|---|
| 160 0 | PL080-0068 | Jak zmienia się wysokość gęstościowa w sytuacji, gdy temperatura powietrza jest wyższa od standardowej wartości ISA? | Wzrasta. | Nieznacznie maleje | Nie zmienia się. | Maleje w proporcji do odwrotności gęstości względnej σ ; |
| 160 1 | PL080-0069 | Jaka jest różnica pomiędzy korkociągiem płaskim i stromym? | większa kątowa zmiana kierunku w korkociągu płaskim | większa kątowa zmiana kierunku w korkociągu stromym | większa prędkość opadania w korkociągu płaskim | w czasie lotu pilot nie widzi żadnej różnicy |
| 160 2 | PL080-0072 | Jaka wzorcowa wielkość ciśnienia powietrza na poziomie morza wyrażona w starych jednostkach „milimetrów słupa rtęci” odpowiada po = 1013,25 hPa?. | 760 mm Hg. | 800 mm Hg | 750 mm Hg | 860 mm Hg |
| 160 3 | PL080-0073 | Jaką nazwę nosi stosunek ciśnienia statycznego na dowolnej wysokości do wzorcowego ciśnienia na poziomie morza $\Delta p = p - p_0$? | ciśnienie względne. | ciśnienie standardowe | ciśnienie modułowe | liczba Hipokryta |
| 160 4 | PL080-0074 | Jaką nazwę nosi stosunek gęstości | Gęstość powietrza względna. | Stała Laplace'a | Współczynnik M&S | Współczynnik Piccarda. |

| | | | | | | |
|----------|------------|--|--|--|--|--|
| | | powietrza na dowolnej wysokości do wzorcowej (standardowej) gęstości na poziomie morza $\sigma = p / p_0$? | | | | |
| 160 5 | PL080-0075 | Jaką nazwę nosi stosunek temperatury powietrza na dowolnej wysokości, wyrażonej w Kelwinach (K), do wzorcowej temperatury na poziomie morza, również wyrażonej w Kelwinach (K) $\theta = T/T_0$? | Bezwymiarowa temperatura względna. | Temperatura absolutna. | Stała don Pedra. | Współczynnik d'Amore'a |
| 160 6 | PL080-0076 | Jaką wielkość ma wzorcowe (standardowe) ciśnienie statyczne na poziomie morza? | $p_0 = 101325 \text{ N/m}^2 = 1013,25 \text{ hPa}$ | $p_0 = 100000 \text{ N/m}^2 = 1000,00 \text{ hPa}$ | $p_0 = 111325 \text{ N/m}^2 = 1113,25 \text{ hPa}$ | $p_0 = 100025 \text{ N/m}^2 = 1000,25 \text{ hPa}$ |
| 160 7 | PL080-0077 | Jaką wielkość, wyrażoną w Kelwinach (K) ma wzorcowa (standardowa) | $T_0 = 288 \text{ K.}$ | $T_0 = 258 \text{ K.}$ | $T_0 = 277 \text{ K.}$ | $T_0 = 301 \text{ K.}$ |

| | | | | | | |
|----------|------------|---|--|--|--|--|
| | | temperatura powietrza na poziomie morza? | | | | |
| 160 8 | PL080-0078 | Jaką wielkość, wyrażoną w kg/m?, ma wzorcowa (standardowa) gęstość powietrza ρ na poziomie morza? | $\rho = 1,2255 \text{ kg/m}^3$. | $\rho = 1,0000 \text{ kg/m}^3$. | $\rho = 1,0255 \text{ kg/m}^3$. | $\rho = 1,2000 \text{ kg/m}^3$. |
| 160 9 | PL080-0079 | Jaką wielkość, wyrażoną w stopniach Celsiusza ($^{\circ}\text{C}$) ma wzorcowa (standardowa) temperatura powietrza na poziomie morza? | $t = +15 ^{\circ} ^{\circ} \text{C}$ | $t = +10 ^{\circ} ^{\circ} \text{C}$ | $t = +20 ^{\circ} ^{\circ} \text{C}$ | $t = +16,5 ^{\circ} ^{\circ} \text{C}$ |
| 161 0 | PL080-0080 | Jaki istnieje związek między wielkością temperatury powietrza t wyrażonej w stopniach Celsiusza ($^{\circ} ^{\circ} \text{C}$) i temperatury T wyrażonej w Kelwinach (K)? | $T = t + 273$. | $T = t + 233$ | $T = t + 283$ | $T = t + 373$ |
| 161 1 | PL080-0082 | Jakie główne cechy ma gruby profil w porównaniu z cieńskim przy | większy opór i większy współczynnik siły nośnej | większy opór i mniejszy współczynnik siły nośnej | większy opór i taki sam współczynnik siły nośnej | taki sam opór i większy współczynnik siły nośnej |

| | | | | | | |
|----------|------------|--|--|---|---|--|
| | | takiej samej prędkości opływu? | | | | |
| 161 2 | PL080-0083 | Jakie parametry służą określeniu fizycznego stanu powietrza? | Ciśnienie statyczne, temperatura i gęstość. | Wilgotność i ciśnienie dynamiczne | Temperatura, gęstość i kinematyczna lepkość | Proporcje zawartości azotu i tlenu. |
| 161 3 | PL080-0084 | Jakie przedrostki w symbolach jednostek miar SI oznaczają zwielokrotnienie o 10, 100 i 1000? | Deka- (da), hekto- (h), kilo- (k). | Kilo- (k), mega- (m), deka- (da) | Decy- (dc), hekto- (h), mega- (M) | Mega- (M), giga- (G), piko- (p) |
| 161 4 | PL080-0085 | Jakie wielkości musimy znać w celu obliczenia przeciążenia "n" w prawidłowym zakręcie? | wystarczy znać przechylenie | musimy znać prędkość i przechylenie | musimy znać promień zakrętu i przechylenie | musimy znać prędkość, promień zakrętu i przechylenie |
| 161 5 | PL080-0086 | Jakiemu celowi służy tzw. „mechanizacja skrzydła” (klapy, sloty, interceptory etc)? | Celem jest zmianianie współczynników aerodynamicznych w celu wywierania wpływu na osiągi (np. prędkość podejścia do lądowania) | Celem jest zwiększenie udźwigu statku powietrznego. | Celem jest zwiększanie prędkości statku powietrznego. | Celem jest zwiększanie osiągów przelotowych i przez to ekonomii użytkowania statku powietrznego. |
| 161 6 | PL080-0087 | Jakim przyrządem mierzona jest wysokość rzeczywista, czyli oddalenie statku powietrznego od powierzchni ziemi? | Wysokościomierzem radiowym (radarowym). | Wysokościomierzem ciśnieniowym. | Dalmierzem optycznym. | Przyrządem DME. |
| 161 7 | PL080-0088 | Jedną z miar stateczności | Czas jaki upływa od odchylenia od równowagi | Czas połowy okresu wahań fugoidalnych | Czas połowy okresu drgań flatterowych | Czas połowy okresu własnych drgań |

| | | | | | | |
|----------|------------|--|--|--|---|---|
| | | dynamicznej obiektu (samolotu, śmigłowca, szybowca, lotni etc) jest „czas połówkowy”. Co to jest za wielkość? | o jakąś wielkość do chwili zmalenia tego odchylenia do połowy (50%). | wywołanych odchyleniem. | wywołanych wytrąceniem z równowagi. | konstrukcji (struktury) obiektu. |
| 161 8 | PL080-0089 | Jeżeli ciało wytrącone ze stanu równowagi krótkotrwałym impulsem zewnętrznym porusza się ruchem jednostajnym, to mamy do czynienia z: | równowagą obojętną | równowagą dynamiczną | równowagą stałą | równowagą chwiejną |
| 161 9 | PL080-0090 | Jeżeli ciało wytrącone ze stanu równowagi krótkotrwałym impulsem zewnętrznym porusza się ruchem przyśpieszonym zwiększając odchylenie, to mamy do czynienia z: | równowagą chwiejną | równowagą obojętną | równowagą dynamiczną | równowagą stałą |
| 162 0 | PL080-0091 | Jeżeli dodamy do siebie opory wszystkich części płatowca (tj. | mniejsza od oporu płatowca zmontowanego z tych części | większa od oporu płatowca zmontowanego z tych części | równa oporowi płatowca zmontowanego z tych części | do prawidłowej odpowiedzi potrzebne są dodatkowe dane z |

| | | | | | | |
|----------|------------|--|---|---|---|-------------------------------------|
| | | skrzydeł, kadłuba, usterzenia, itd.), to otrzymana suma ta będzie: | | | | tunelu aerodynamicznego |
| 162 1 | PL080-0092 | Jeżeli dwukrotnie zwiększymy prędkość przepływu, to siła nośna: | wzrośnie czterokrotnie | wzrośnie dwukrotnie | zmaleje dwukrotnie | zmaleje czterokrotnie |
| 162 2 | PL080-0093 | Jeżeli dwukrotnie zwiększymy prędkość przepływu, to siła oporu: | wzrośnie czterokrotnie | wzrośnie dwukrotnie | zmaleje czterokrotnie | zmaleje dwukrotnie |
| 162 3 | PL080-0094 | Jeżeli zmniejszymy temperaturę przepływającego powietrza, nie zmieniając kąta natarcia, powierzchni skrzydła i prędkości przepływu to: | siły aerodynamiczne na skrzydle wzrosną | siły aerodynamiczne na skrzydle zmaleją | siły aerodynamiczne na skrzydle nie zmienią się, bo nie zależą od temperatury | doskonałość skrzydła wzrośnie |
| 162 4 | PL080-0095 | Jeżeli zwiększymy powierzchnię statecznika poziomego to: | stateczność statyczna podłużna wzrośnie | stateczność statyczna podłużna zmaleje | sterowność podłużna wzrośnie | sterowność podłużna nie zmieni się |
| 162 5 | PL080-0096 | Każde ciało ma swój własny, stały i niezmienny współczynnik oporu kształtu $c_x \cdot kszt$ | fałsz, współczynnik oporu kształtu zależy również od ustawienia ciała | zawsze prawda | fałsz, współczynnik oporu kształtu nie zależy od kształtu ciała | prawda tylko dla profili lotniczych |

| | | | | | | |
|----------|------------|---|---|--|--|---|
| 162 6 | PL080-0098 | Kąt natarcia płata o profilu wklęsto-wypukłym, dla którego nie powstaje opór indukowany ma wartość: | ujemną | dodatnią | zerową | krytyczną |
| 162 7 | PL080-0099 | Kąt natarcia profilu to kąt zawarty między: | cięciwą geometryczną profilu i kierunkiem napływu strumienia niezaburzonego | cięciwą aerodynamiczną profilu i kierunkiem wektora prędkości lotu | cięciwą geometryczną profilu i kierunkiem wektora opadania | szkieletową profilu i kierunkiem wektora prędkości lotu |
| 162 8 | PL080-0100 | Kąt zawarty między cięciwą geometryczną profilu i kierunkiem napływu strumienia niezaburzonego to: | kąt natarcia profilu | kąt zbieżności profilu | kąt wzniosu profilu | kąt skosu płata |
| 162 9 | PL080-0101 | Kiedy wysokość wskazywana na ziemi przez wysokościomierz ciśnieniowy jest wysokością standardową równą elewacji lotniska? | W warunkach zgodnych z podanymi w tabeli Międzynarodowej Atmosfery Wzorcowej ISA. | W warunkach tropikalnych | Gdy wysokościomierz radiowy wskazuje 0. | W warunkach arktycznych. |
| 163 0 | PL080-0102 | Klapa stosuje się w celu: | zwiększenia CZmax | zmniejszenia siły oporu na małych prędkościach | poprawienia sterowności w pełnym zakresie kątów natarcia | poprawienia stateczności w pełnym zakresie kątów natarcia |

| | | | | | | |
|----------|------------|---|---|---|--|--|
| 163 1 | PL080-0103 | Kompensacja aerodynamiczna steru ma za zadanie: | zmniejszenie sił używanych przez pilota | wyważenie powierzchni sterowej w pozycji neutralnej | wyważenie masowe powierzchni sterowej | zwiększenie sił używanych przez pilota |
| 163 2 | PL080-0104 | Kompensacja aerodynamiczna steru nazywa się również wyważeniem aerodynamicznym steru. | prawda | fałsz | prawda, ale tylko wtedy, jeżeli nie zastosowano wyważenia masowego steru | prawda, ale tylko wtedy, jeżeli nie zastosowano klapki wyważającej |
| 163 3 | PL080-0105 | Korkociąg płaski jest: | bardziej niebezpieczny od stromego | nieznacznie mniej niebezpieczny od stromego | tak samo niebezpieczny jak korkociąg stromy | dużo mniej niebezpieczny od stromego |
| 163 4 | PL080-0106 | Krytyczna prędkość flatteru jest to prędkość, dla której: | siły wzbudzające drgania są równe siłom tłumiącym | siły wzbudzające drgania są większe od sił tłumiących | siły wzbudzające drgania są mniejsze od sił tłumiących | zanikają siły tłumiące drgania samowzbudne |
| 163 5 | PL080-0107 | Któż oś układu współrzędnych nazywamy osią pionową? | oś OZ? | oś OX? | oś OY? | takiej nazwy nie używa się |
| 163 6 | PL080-0108 | Któż oś układu współrzędnych nazywamy osią podłużną? | oś OX? | oś OY? | oś OZ? | takiej nazwy nie używa się |
| 163 7 | PL080-0109 | Któż oś układu współrzędnych nazywamy osią poprzeczną? | oś OY? | oś OZ? | oś OX? | takiej nazwy nie używa się |
| 163 8 | PL080-0110 | Które urządzenia nie są zaliczane do | zwiększające CZmax poprzez zmniejszenie | przeszkadzające odrywaniu się strug powietrza na | wysklepiające profil mało wysklepiony na mocno wysklepiony | powiększające powierzchnię skrzydła |

| | | | | | | |
|----------|------------|---|---|---|---|--|
| | | mechanizacji skrzydła? | przepływu indukowanego, np. winglety | grzbietie skrzydła na małych kątach natarcia | | |
| 163 9 | PL080-0112 | Który opis wielkości fizycznej charakteryzuje energię potencjalną? | - iloczyn ciężaru i wysokości ciała- jednostka dżul [J] | - iloczyn masy i wysokości ciała-jednostka dżul [J] | - iloczyn ciężaru i wysokości ciała-jednostka wat [W] | - iloczyn masy i wysokości ciała-jednostka wat [W] |
| 164 0 | PL080-0116 | Linia krzywa przedstawiająca kształt skrzydeł widzianych z góry to: | obrys skrzydła | obrys profilu | szkieletowa skrzydła | szkieletowa profilu |
| 164 1 | PL080-0117 | Linia łącząca noski profili płata lotniczego to: | geometryczna krawędź natarcia | geometryczna krawędź spływu | geometryczna cięciwa aerodynamiczna | szkieletowa płata |
| 164 2 | PL080-0118 | Linia łącząca ostrza (spływy) profili płata lotniczego to: | geometryczna krawędź spływu | geometryczna krawędź natarcia | geometryczna cięciwa aerodynamiczna | szkieletowa płata |
| 164 3 | PL080-0119 | Linia łącząca środki okręgów wpisanych w obrys profilu lotniczego nosi nazwę: | szkieletowa | strzałka ugięcia | cięciwa profilu | grubość profilu |
| 164 4 | PL080-0121 | Lot odbywa się na kącie natarcia, dla którego współczynnik siły oporu 'Cx' ma wartość minimalną: $\alpha_{\text{min}} < \alpha_{\text{Cx min}}$. W wyniku niewielkiego | procentowe zwiększenie "Cz" będzie większe od procentowego zwiększenia "Cx" | procentowe zwiększenie "Cx" będzie większe od procentowego zwiększenia "Cz" | procentowe zwiększenie "Cx" będzie takie same jak procentowe zwiększenia "Cz" | doskonałość płatowca nie zmieni się |

| | | | | | | |
|----------|------------|---|--|---|---|---|
| | | zwiększenia kąta natarcia: | | | | |
| 164 5 | PL080-0122 | Lotki typu „Fryze” stosuje się w celu: | zniwelowania momentu oporowego lotek | zwiększenia momentu przechylającego | zmniejszenia oporu szczelinowego | zmniejszenia oporu kształtu podczas wychylania lotek |
| 164 6 | PL080-0123 | Lotki zaprojektowane są w celu obracania płatowca względem: | osi OX> | osi OY> | osi OZ> | osi OZ> i osi OY> |
| 164 7 | PL080-0124 | Maksymalna dopuszczalna prędkość lotu ‘VNE’ to: | największa prędkość, z jaką można wykonywać lot w powietrzu spokojnym | prędkość, do jakiej nie przewiduje się ograniczeń użytkowania statku powietrznego zgodnie z jego przeznaczeniem | maksymalna prędkość, przy której można jeszcze użyć pełnych wychyleń sterów bez przekroczenia maksymalnego przeciążenia | maksymalna prędkość lotu w atmosferze, w której dochodzi do gwałtownych zmian prędkości pionowej otaczającego powietrza |
| 164 8 | PL080-0125 | Maksymalna doskonałość profilu: | jest stałą charakterystyczną dla profilu i odpowiada wartości (Cz/Cx)max | zmienia się w zależności od kąta natarcia | zawsze rośnie przy zwiększaniu kąta natarcia | zawsze rośnie przy zmniejszaniu kąta natarcia |
| 164 9 | PL080-0126 | Maksymalna prędkość lotu w atmosferze, w której dochodzi do gwałtownych zmian prędkości pionowej otaczającego powietrza oznaczana jest: | V ₁ > RA< /sub> | V ₁ > NE ₁ | V ₁ > NO ₁ | V ₁ > A ₁ |
| 165 0 | PL080-0127 | Maksymalna prędkość, przy | V₁>A₁ | V₁> RA₁ | V ₁ > NE ₁ | V ₁ > NO ₁ |

| | | | | | | |
|----------|------------|---|--|---|--|---|
| | | której można jeszcze użyć pełnych wychyleń sterów bez przekroczenia maksymalnego przeciążenia oznaczana jest: | | | | |
| 165 1 | PL080-0128 | Mechanizację skrzydła stosuje się w celu: | zwiększenia CZmax | zmniejszenia siły oporu na małych prędkościach | poprawienia sterowności w pełnym zakresie kątów natarcia | poprawienia stateczności w pełnym zakresie kątów natarcia |
| 165 2 | PL080-0129 | Minimalną wartość współczynnika siły oporu Cx otrzymujemy dla kąta natarcia $\alpha = 0^\circ$ | prawda tylko dla profili symetrycznych | zawsze prawda | zawsze fałsz | prawda tylko dla profili niesymetrycznych |
| 165 3 | PL080-0130 | Moment aerodynamiczny mierzony względem środka aerodynamicznego w zakresie prędkości użytkowych: | prawie nie zależy od kata natarcia, ale jest proporcjonalny do kwadratu prędkości lotu | jest proporcjonalny do kata natarcia i kwadratu prędkości lotu | prawie nie zależy od kata natarcia i prędkości lotu | jest stały i nie zależy od kata natarcia i prędkości lotu |
| 165 4 | PL080-0132 | Moment oporowy lotek powstaje ponieważ: | siła oporu na lotce wychylonej w dół jest większa od siły oporu na lotce wychylonej w górę | siła oporu na lotce wychylonej w dół jest mniejsza od siły oporu na lotce wychylonej w górę | wychyleniom lotek towarzyszy powstanie momentu zawiastowego, który powoduje moment oporowy lotek | wychyleniom lotek towarzyszy na obu skrzydłach zwiększenie oporu indukowanego |

| | | | | | | |
|----------|------------|---|-------------------------------------|--------------------------------------|---|--|
| 165 5 | PL080-0133 | Na dolnej powierzchni płata o skończonym wydłużeniu strugi powietrza opływającej go odchylają się w stronę końca płata o kąt, którego wartość jest: | tym większa im bliżej końca płata | tym większa im bliżej środka płata | stała w każdym punkcie rozpiętości, ale zależy od kąta natarcia | stała w każdym punkcie rozpiętości, ale zależy od prędkości lotu |
| 165 6 | PL080-0134 | Na górnej powierzchni płata o skończonym wydłużeniu strugi powietrza opływającej go odchylają się w stronę środka płata o kąt, którego wartość jest: | tym większą im większy kąt natarcia | tym mniejszą im większy kąt natarcia | stałą, nie zależną od kąta natarcia | stałą, ale zależną od prędkości lotu |
| 165 7 | PL080-0135 | Na jakiej wysokości nad poziomem morza względna gęstość powietrza jest w atmosferze wzorcowej równa jednej czwartej gęstości na poziomie morza, tj. $\sigma = 0,25$? | 12200 m. | 11000 m | 10000 m | 13330 m |
| 165 8 | PL080-0136 | Na jakiej wysokości nad poziomem morza względna | 0 m. | 100 m | -10 m | 17,5 m |

| | | | | | | |
|----------|------------|---|--|--|--|---|
| | | gęstość powietrza jest w atmosferze wzorcowej równa $\sigma = 1$? | | | | |
| 165 9 | PL080-0137 | Na jakiej wysokości nad poziomem morza względna gęstość powietrza w atmosferze wzorcowej jest połówkowa, tj. równa $\sigma = 0,5$? | 6700 m. | 10000 m | 5500 m | 6000 m |
| 166 0 | PL080-0138 | Na jakiej wysokości statyczne ciśnienie względne jest równe połowie ciśnienia statycznego na poziomie morza ($\Delta = 0,5$)? | 5500 m. | 4000 m | 4500 m | 3600 m |
| 166 1 | PL080-0139 | Na płacie o skończonym wydłużeniu strugi powietrza opływającego: | - odchylają się w stronę środka płata na górnej powierzchni - odchylają się w stronę końca płata na dolnej powierzchni | - odchylają się w stronę środka płata na dolnej powierzchni - odchylają się w stronę końca płata na górnej powierzchni | - odchylają się w stronę środka płata na górnej i dolnej powierzchni | - odchylają się w stronę końca płata na górnej i dolnej powierzchni |
| 166 2 | PL080-0141 | Największa odległość między górnym i dolnym obrysem profilu | grubość profilu | wysokość profilu | grubość względna profilu | wysokość względna profilu |

| | | | | | | |
|----------|------------|--|--|---|---|---|
| | | (prostopadła do cięciwy) to: | | | | |
| 166 3 | PL080-0142 | Największa prędkość, z jaką można wykonywać lot w powietrzu spokojnym oznaczana jest: | V_{NE} | V_{NO} | V_A | V_{RA} |
| 166 4 | PL080-0143 | Niekorzystny moment obrotowy względem osi OZ, który powstaje w wyniku wychylenia lotek o ten sam kąt w przeciwnie strony nazywamy: | momentem oporowym lotek | moment przechylającym lotek | momentem holendrowania | momentem zawiasowym lotek |
| 166 5 | PL080-0144 | Niestateczność holendrowania to jeden z rodzajów niestateczności: | dynamicznej bocznej | statycznej kierunkowej | dynamicznej poprzecznej | dynamicznej kierunkowej |
| 166 6 | PL080-0145 | Niestateczność spiralna to jeden z rodzajów niestateczności: | dynamicznej bocznej | statycznej podłużnej | dynamicznej poprzecznej | dynamicznej kierunkowej |
| 166 7 | PL080-0146 | Niewielkie zwiększanie kąta natarcia $\alpha=\alpha$; optymalne powoduje: | zwiększanie ' $C_{x</sub>}$ ' oraz ' $C_{z</sub>}$ ' | zmniejszanie ' $C_{x</sub>}$ ' oraz ' $C_{z</sub>}$ ' | zwiększanie ' $C_{x</sub>}$ ' oraz zmniejszanie ' $C_{z</sub>}$ ' | zwiększanie ' $C_{z</sub>}$ ' oraz zmniejszanie ' $C_{x</sub>}$ ' |
| 166 8 | PL080-0147 | Oblodzenie powierzchni nośnych powoduje: | zwiększenie prędkości minimalnej | zwiększenie siły nośnej | zmniejszenie prędkości opadania | zmniejszenie siły oporu |

| | | | | | | |
|----------|------------|--|--|---|---|--|
| 166 9 | PL080-0148 | Obrót płatowca względem osi OX realizowany jest za pomocą: | lotek | usterzenia wysokości | usterzenia kierunku | klap |
| 167 0 | PL080-0149 | Obrót płatowca względem osi OY realizowany jest za pomocą: | usterzenia wysokości | usterzenia kierunku | klap | lotek |
| 167 1 | PL080-0150 | Obrót płatowca względem osi OZ realizowany jest za pomocą: | usterzenia kierunku | klap | lotek | usterzenia wysokości |
| 167 2 | PL080-0152 | Opór ciała poruszającego się w powietrzu zależy od: | współczynnika oporu, powierzchni odniesienia, gęstości powietrza kwadratu prędkości lotu | współczynnika siły nośnej, oporu kształtu i powierzchni nośnej | współczynnika oporu i ciśnienia całkowitego | mocy silnika i prędkości lotu |
| 167 3 | PL080-0153 | Opór indukowany wzrasta, gdy: | maleje wydłużenie płata | wzrasta rozpiętość skrzydła | maleje cięciwa profilu | maleje grubość profilu |
| 167 4 | PL080-0154 | Opór interferencyjny powstaje w wyniku: | wzajemnego zaburzania opływu przez części sąsiadujące ze sobą | wzajemnego interferowania oporów szczelinowych powstających na płatowcu | powstawania wirów na końcach skrzydeł | interferencji falowej w przepływach poddźwiękowych |
| 167 5 | PL080-0155 | Opór kształtu zależy tylko od kształtu opływanego ciała. | fałsz, opór kształtu zależy również od ustawienia ciała | zawsze prawda | fałsz, opór kształtu nie zależy od kształtu ciała | prawda tylko dla profili lotniczych |
| 167 6 | PL080-0157 | Opór tarci profilu lotniczego na użytkowych kątach natarcia jest | laminarnego | burzliwego | turbulentnego | Lilienthala |

| | | | | | | |
|----------|------------|---|--|-----------------------------------|---|--|
| | | najmniejszy w przypadku opływu: | | | | |
| 167 7 | PL080-0158 | Opór tarcia przepływu laminarnego w stosunku do oporu tarcia w przepływie turbulentnym jest: | mniejszy | zawsze większy | taki sam dla idealnie czystych powierzchni, w innych przypadkach większy | zawsze taki sam |
| 167 8 | PL080-0159 | Opór, który jest wynikiem zawirowań na końcach płyty lotniczej spowodowanych wyrównywaniem ciśnienia na górnej i dolnej powierzchni nosi nazwę: | oporu indukowanego | oporu interferencyjnego | oporu falowego | oporu wirowego |
| 167 9 | PL080-0160 | Płytowe usterzenie wysokości jednocześnie spełnia rolę statecznika poziomego i steru wysokości. | prawda | fałsz | prawda, ale tylko w przypadku, gdy płatowiec jest niestateczny statycznie | prawda, ale tylko w przypadku, gdy płatowiec jest niestateczny dynamicznie |
| 168 0 | PL080-0161 | Po przekroczeniu krytycznej prędkości rozbieżności skrętnej skrzydła następuje: | ukręcenie skrzydła | flatter | buffeting | odwrotne działanie lotek |
| 168 1 | PL080-0162 | Po wychyleniu lotki w góre podczas | moment skręcający skrzydło, który powoduje | moment skręcający skrzydło, który | dodatkowa siła nośna, która | dodatkowa siła nośna, która |

| | | lotu z dużą prędkością powstaje: | wzrost kąta natarcia skrzydła | powoduje zmniejszenie kąta natarcia skrzydła | powoduje tylko ugięcie skrzydła, bez wpływu na skręcenie | powoduje tylko przechylenie, bez wpływu na skręcenie i ugięcie skrzydła |
|----------|------------|---|--|---|--|--|
| 168 2 | PL080-0163 | Podczas zjawiska autorotacji, skrzydło, które opływanie jest pod większym kątem natarcia: | wytwarza mniejszą siłę nośną od skrzydła na mniejszym kącie natarcia | wytwarza większą siłę nośną od skrzydła na mniejszym kącie natarcia | wytwarza taką samą siłę nośną jak skrzydło na mniejszym kącie natarcia | nie wytwarza siły nośnej, tylko siłę oporu |
| 168 3 | PL080-0164 | Położenie środka parcia na profilu klasycznym niesymetrycznym wraz ze wzrostem kąta natarcia: | przesuwa się do przodu | przesuwa się do tyłu | jest stałe i nie zależy od prędkości lotu | jest stałe, ale zależy od prędkości lotu |
| 168 4 | PL080-0165 | Położenie środka parcia na profilu samostatecznym wraz ze wzrostem kąta natarcia: | przesuwa się do tyłu | jest stałe | przesuwa się do przodu | jest stałe, ale zależy od prędkości lotu |
| 168 5 | PL080-0166 | Poszerzaczce stosuje się w celu: | zmniejszenia V_{min} | zmniejszenia siły oporu na małych prędkościach | poprawienia sterowności w pełnym zakresie kątów natarcia | poprawienia stateczności w pełnym zakresie kątów natarcia |
| 168 6 | PL080-0167 | Powierzchnia nośna skrzydła to: | powierzchnia ograniczona obrysem skrzydła | powierzchnia dolnej płaszczyzny skrzydła | iloczyn rozpiętości skrzydła i szerokości profilu $S=b \cdot c$ | iloczyn średniej cięciwy geometrycznej i wydłużenia skrzydła $S=l \cdot C_s$ |
| 168 7 | PL080-0168 | Powodem wyślizgu w zakręcie może być: | za małe przechylenie lub za duża prędkość kątowa zakrętu | za duże przechylenie lub za mała prędkość kątowa zakrętu | za duże przechylenie lub za duża prędkość kątowa zakrętu | za małe przechylenie lub za mała prędkość kątowa zakrętu |

| | | | | | | |
|----------|------------|---|---|---|--|---|
| 168 8 | PL080-0169 | Powodem ześlizgu w zakręcie może być: | za duże przechylenie lub za mała prędkość kątowa zakrętu | za duże przechylenie lub za duża prędkość kątowa zakrętu | za małe przechylenie lub za mała prędkość kątowa zakrętu | za małe przechylenie lub za duża prędkość kątowa zakrętu |
| 168 9 | PL080-0170 | Prędkość brutalnego sterowania 'V_A' to: | maksymalna prędkość, przy której można jeszcze użyć pełnych wychyleń sterów bez przekroczenia maksymalnego przeciążenia | maksymalna prędkość lotu w atmosferze, w której dochodzi do gwałtownych zmian prędkości pionowej otaczającego powietrza | największa prędkość, z jaką można wykonywać lot w powietrzu spokojnym | prędkość, do jakiej nie przewiduje się ograniczeń użytkowania szybowca zgodnie z jego przeznaczeniem |
| 169 0 | PL080-0172 | Prędkość lotu w burzliwej atmosferze 'V_{RA}' to: | maksymalna prędkość lotu w atmosferze, w której dochodzi do gwałtownych zmian prędkości pionowej otaczającego powietrza | największa prędkość, z jaką można wykonywać lot w powietrzu spokojnym | prędkość, do jakiej nie przewiduje się ograniczeń użytkowania szybowca zgodnie z jego przeznaczeniem | maksymalna prędkość, przy której można jeszcze użyć pełnych wychyleń sterów bez przekroczenia maksymalnego przeciążenia |
| 169 1 | PL080-0176 | Profile laminarne to profile, w których: | maksymalna grubość profilu znajduje się w przedziale 50%-70% cięciwy | maksymalna grubość profilu znajduje się w przedziale 20%-40% cięciwy | dla średnich i dużych prędkości nie następuje przejście z opływu laminarnego w turbulentny | punkt przejścia z opływu turbulentnego w laminarny następuje w tylnej części profilu |
| 169 2 | PL080-0177 | Prosta łącząca środek krzywizny noska profilu z ostrzem (spływem) profilu to: | cięciwa geometryczna profilu | cięciwa aerodynamiczna profilu | średnia cięciwa aerodynamiczna | średnia grubość profilu |
| 169 3 | PL080-0178 | Przeciągnięcie dynamiczne różni się od statycznego tym, że podczas | następuje szybka zmiana kąta natarcia skrzydła | następuje powolna zmiana kąta natarcia skrzydła | szybowiec pozostaje stateczny dynamicznie | szybowiec pozostaje stateczny statycznie |

| | | | | | | |
|----------|------------|---|--|--|--|---|
| | | przeciągnięcia dynamicznego: | | | | |
| 169 4 | PL080-0179 | Przeciagięcie statyczne charakteryzuje się: | powolną zmianą kąta natarcia skrzydła | gwałtowną zmianą kąta natarcia skrzydła | zachowywaniem statyczności statycznej | zwiększeniem statyczności statycznej |
| 169 5 | PL080-0181 | Przepływ powietrza wokół końcówek skrzydła spowodowany wyrównywaniem ciśnienia na górnej i dolnej powierzchni wytwarza wiry, które: | są tym większe im większa jest siła nośna na skrzydle | są tym większe im większa jest prędkość lotu | są tym większe im mniejsza jest siła nośna na skrzydle | są tym większe im mniejszy jest kąt natarcia skrzydła |
| 169 6 | PL080-0182 | Przesunięcie środka ciężkości do przodu: | zmniejsza szansę korkociągu płaskiego | zwiększa szansę korkociągu płaskiego | ułatwia wprowadzenie w korkociąg | utrudnia wprowadzenie z korkociągu |
| 169 7 | PL080-0183 | Przesunięcie środka ciężkości do tyłu: | ułatwia wprowadzenie w korkociąg | utrudnia wprowadzenie w korkociąg | zmniejsza szansę korkociągu płaskiego | ułatwia wprowadzenie z korkociągu |
| 169 8 | PL080-0184 | Przy wzroście kąta wzniosu skrzydeł: | wzrasta różnica sił nośnych wytwarzanych na obu skrzydłach podczas ślizgu | sterownośc poprzeczna rośnie | stateczność statyczna poprzeczna maleje | prędkość minimalna maleje |
| 169 9 | PL080-0185 | Przy wzroście przechylenia w zakręcie prawidłowym przeciążenie: | wzrasta | maleje | nie zmienia się | przeciążenie nie zależy od przechylenia, tylko od prędkości |
| 170 0 | PL080-0186 | Przyczyną zjawiska trzepotania usterzeń jest wystąpienie: | rezonansu pomiędzy drganiami zaburzonych strug zaskrzydłowych z drganiami własnymi powierzchni sterowych | drganie giętno-skrętnych usterzenia | flatteru usterzenia | zjawiska zwanego dywergencją skrętną usterzenia |

| | | | | | | |
|----------|------------|--|--|--------------------------------------|------------------|---------------------|
| 170 1 | PL080-0187 | Przyrost siły nośnej na usterzeniu wysokości ' Δ ;PZH' wywołany wychyleniem drążka ma wartość: | dodatnią gdy oddamy drążek „od siebie” | ujemną gdy oddamy drążek „od siebie” | zawsze dodatnią | zawsze ujemną |
| 170 2 | PL080-0188 | Punkt na obrysie profilu, który jest położony najdalej w kierunku przeciwnym do kierunku lotu to: | ostrze (spływ) profilu | nosek profilu | tył profilu | czło profilu |
| 170 3 | PL080-0189 | Punkt na obrysie profilu, który jest wysunięty najdalej w stronę napływających strug powietrza to: | nosek profilu | ostrze (spływ) profilu | strzałka profilu | czło profilu |
| 170 4 | PL080-0191 | Punkt, w którym linia działania wypadkowej siły aerodynamicznej przecina cięciwę profilu to: | środek parcia | środek aerodynamiczny | środek profilu | środek geometryczny |
| 170 5 | PL080-0192 | Punkt, względem którego moment aerodynamiczny nie zależy od kąta natarcia (w dużym przedziale zmian kąta natarcia) to: | środek aerodynamiczny | środek parcia | środek profilu | środek geometryczny |

| | | | | | | |
|----------|------------|--|--|---|---|--|
| 170 6 | PL080-0193 | Różnica przyrostów sił oporu powstały w wyniku wychylenia lotek o ten sam kąt, ale w przeciwnie strony powoduje powstanie: | niekorzystnego momentu odchylającego | korzystnego momentu wychylającego | niekorzystnego momentu przechylającego | korzystnego momentu odchylającego |
| 170 7 | PL080-0194 | Różnicowe wychylenie lotek stosuje się w celu: | zniwelowania momentu oporowego lotek | zwiększenia momentu przechylającego | zmnieszenia momentu zawiasowego lotek | zmniejszenia sił niezbędnych do wychylenia lotek |
| 170 8 | PL080-0195 | Ruch statku powietrznego podczas lotu opisywany jest za pomocą: | trzech osi współrzędnych OX>, OY>, OZ> | dwoch osi współrzędnych OX> oraz OY> | jednej osi współrzędnych OX> | czterech osi współrzędnych OW>, OX>, OY>, OZ> |
| 170 9 | PL080-0196 | Siła oporu skrzydła przemieszczającego się w fazie autorotacji w dół jest: | większa od siły oporu na skrzydle przeciwnym | duzo mniejsza od siły oporu na skrzydle przeciwnym | taka sama jak siła oporu na skrzydle przeciwnym | nieznacznie mniejsza od siły oporu na skrzydle przeciwnym |
| 171 0 | PL080-0197 | Siła wytworzona w wyniku różnicy ciśnień przed i za opływającym przez powietrze ciałem nosi nazwę: | siła oporu kształtu | siła oporu tarcia | siła oporu indukowanego | siła oporu interferencyjnego |
| 171 1 | PL080-0201 | Siły aerodynamiczne zależą od gęstości powietrza. Jak się zmieniają, gdy gęstość maleje? | maleją proporcjonalnie do malejącej gęstości | rosną odwrotnie proporcjonalnie do malejącej gęstości | pozostają takie same, niezależnie od gęstości powietrza | zmieniają się proporcjonalnie do kwadratu wielkości gęstości |

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

| | | | | | | |
|----------|------------|--|--|---|---|--|
| 172 1 | PL080-0211 | Stosunek drogi S przebytej w czasie t do czasu t to: | prędkość średnia | przyspieszenie średnie | prędkość chwilowa | przyspieszenie chwilowe |
| 172 2 | PL080-0212 | Stosunek powierzchni nośnej skrzydła do jego rozpiętości S/b, jest to: | średnia cięciwa geometryczna | wydłużenie skrzydła | zbieżność skrzydła | skos skrzydła |
| 172 3 | PL080-0213 | Stosunek zmiany wartości prędkości w czasie t do czasu t to: | przyspieszenie średnie | droga przebyta przez ciało w czasie t | zmiana energii kinetycznej ciała | przyspieszenie chwilowe |
| 172 4 | PL080-0214 | Strzałka profilu to: | największa odległość między linią szkieletową i cięciwą profilu | najmniejsza odległość między linią szkieletową i cięciwą profilu | największa odległość między górnym i dolnym obrysem profilu | największa odległość między górnym obrysem profilu i cięciwą aerodynamiczną |
| 172 5 | PL080-0215 | Szkieletowa profilu to: | linia łącząca środki okręgów wpisanych w obrys profilu lotniczego | linia prosta łącząca nosek profilu z ostrzem (spływem) profilu lotniczego | linia łącząca noski profili płata lotniczego | linia łącząca ostrza profili płata lotniczego |
| 172 6 | PL080-0216 | Średnie przyśpieszenie kątowe ' $\dot{\alpha}$ ' w ruchu obrotowym jest: | -wprost proporcjonalne do przyrostu prędkości kątowej w czasie pomiaru -odwrotnie proporcjonalne do czasu pomiaru | -wprost proporcjonalne do przyrostu prędkości kątowej w czasie pomiaru -wprost proporcjonalne do czasu pomiaru | -odwrotnie proporcjonalne do przyrostu prędkości kątowej w czasie pomiaru -odwrotnie proporcjonalna do czasu pomiaru | -odwrotnie proporcjonalne do przyrostu prędkości kątowej w czasie pomiaru -wprost proporcjonalne do czasu pomiaru |
| 172 7 | PL080-0217 | Środek aerodynamiczny to punkt: | względem którego moment aerodynamiczny nie zależy od kąta natarcia (w dużym przedziale zmian kąta natarcia) | w którym linia działania wypadkowej siły aerodynamicznej | równoodległy od noska i ostrza (spływu) profilu | który w dużym przedziale zmian kąta natarcia pokrywa się z geometrycznym środkiem profilu |

| | | | | | | |
|----------|------------|---|---|---|--|--|
| | | | | przecina cięciwę profilu | | |
| 172 8 | PL080-0218 | Środek aerodynamiczny wraz ze wzrostem kąta natarcia: | w dużym zakresie zmian kąta natarcia nie zmienia swojego położenia | przesuwa się do przodu | przesuwa się do tyłu | nie zmienia swojego położenia w pełnym zakresie zmian kąta natarcia |
| 172 9 | PL080-0219 | Środek parcia to punkt: | w którym linia działania wypadkowej siły aerodynamicznej przecina cięciwę profilu | względem którego moment aerodynamiczny nie zależy od kąta natarcia (w dużym przedziale zmian kąta natarcia) | równoodległy od noska i ostrza (spływu) profilu | który w dużym przedziale zmian kąta natarcia pokrywa się z geometrycznym środkiem profilu |
| 173 0 | PL080-0220 | Tłumienie zmian parametrów lotu ma wpływ na: | równowagę dynamiczną | równowagę statyczną stałą | równowagą statyczną chwiejącą | równowagą statyczną obojętną |
| 173 1 | PL080-0221 | Trzepotanie usterzeń to inaczej: | buffeting | drgania giętno-skrętne | flatter lotkowy | flatter usterzenia |
| 173 2 | PL080-0222 | Ujemny skos skrzydła powoduje: | zmniejszenie stateczności statycznej podłużnej | zwiększenie stateczności statycznej podłużnej | zmniejszenie stateczności statycznej podłużnej na dodatnich kątach natarcia, a zwiększenie na ujemnych | zwiększenie stateczności statycznej podłużnej na dodatnich kątach natarcia, a zmniejszenie na ujemnych |
| 173 3 | PL080-0223 | Usterzenie kierunku zaprojektowane jest w celu obracania płatowca względem: | osi OZ> | osi OX> | osi OY> | osi OX> i osi OY> |
| 173 4 | PL080-0224 | Usterzenie wysokości | osi OY> | osi OZ> | osi OX> | osi OZ> i osi OX> |

| | | | | | | |
|----------|------------|--|--|---------------------------------------|--|---|
| | | zaprojektowane jest w celu obracania płatowca względem: | | | | |
| 173 5 | PL080-0225 | W celu zlikwidowania momentu oporowego lotek z reguły stosuje się: | różnicowe wychylenie lotek | dodatkowe wychylenia klap-lotek | wychylenie lotek o dokładnie ten sam kąt | jak najmniejsze wychylenia lotek |
| 173 6 | PL080-0226 | W codziennym życiu spotykamy się ze stanem równowagi: | - stałej ; - obojętnej; - chwiejnej | - stałej ; - chwiejnej; - ruchomej | - stałej ; - obojętnej; - ruchomej | - nieobojętnej; - obojętnej; - chwiejnej |
| 173 7 | PL080-0227 | W jakich warunkach wysokość gęstościowa jest równa wysokości standardowej wg atmosfery ISA? | W warunkach zgodnych z tabelą Międzynarodowej Atmosfery Wzorcowej ISA. | W warunkach tropikalnych. | W warunkach arktycznych | Gdy wysokość standardowa jest równa wysokości elewacji lotniska |
| 173 8 | PL080-0228 | W jakiej proporcji do gęstości powietrza są zależne siły aerodynamiczne na profilu lotniczym? | Wprost proporcjonalnie. | Odwrotnie proporcjonalnie. | W proporcji do kwadratu gęstości. | Są od gęstości powietrza niezależne. |
| 173 9 | PL080-0229 | W której grupie znajduje się urządzenie, które nie służy do zmniejszania sił, jakie pilot musi | - wyważenie masowe; - klapka wyważająca | - fletner; - trymer | - wyważenie aerodynamiczne; - wyważenie sprężynowe | - wzmacniacz hydrauliczny; - klapka odciążająca |

| | | | | | | |
|----------|------------|---|---|--|--|--|
| | | wywierać na drążek sterowy? | | | | |
| 174 0 | PL080-0230 | W normalnych warunkach lotu siły na sterownicach są : | zawsze odpowiednio proporcjonalne do zmian ruchu lub zmian stanu lotu | zawsze odpowiednio proporcjonalne do wysokości i prędkości lotu | niezależne od prędkości lotu | niezależne od wywoływanych zmian ruchu lub zmian stanu lotu |
| 174 1 | PL080-0231 | W profilach o normalnym, łukowatym kształcie linii szkieletowej, przy wzroście kąta natarcia wypadkowa siła aerodynamiczna: | przesuwa się wzdłuż cięciwy do przodu | przesuwa się wzdłuż cięciwy do tyłu | dla $\alpha < 0$ przesuwa się wzdłuż cięciwy do przodu, a dla $\alpha > 0$ przesuwa się wzdłuż cięciwy do tyłu | nie przesuwa się wzdłuż cięciwy |
| 174 2 | PL080-0232 | W profilach samostatecznych, przy wzroście kąta natarcia wypadkowa siła aerodynamiczna: | przesuwa się wzdłuż cięciwy do tyłu | dla $\alpha < 0$ przesuwa się wzdłuż cięciwy do przodu, a dla $\alpha > 0$ przesuwa się wzdłuż cięciwy do tyłu | nie przesuwa się wzdłuż cięciwy | przesuwa się wzdłuż cięciwy do przodu |
| 174 3 | PL080-0233 | W profilach symetrycznych dla kąta natarcia $\alpha = 0^\circ$: | cięciwa geometryczna profilu pokrywa się z cięciwą aerodynamiczną profilu | cięciwa geometryczna profilu nie pokrywa się z cięciwą aerodynamiczną profilu | cięciwa geometryczna profilu pokrywa się ze średnią cięciwą aerodynamiczną profilu | cięciwa geometryczna profilu nie pokrywa się ze średnią cięciwą aerodynamiczną profilu |
| 174 4 | PL080-0234 | W profilach symetrycznych, przy wzroście kąta natarcia wypadkowa siła aerodynamiczna: | nie przesuwa się wzdłuż cięciwy | przesuwa się wzdłuż cięciwy do przodu | przesuwa się wzdłuż cięciwy do tyłu | dla $\alpha < 0$ przesuwa się wzdłuż cięciwy do przodu, a dla $\alpha > 0$ przesuwa się wzdłuż cięciwy do tyłu |

| | | | | | | |
|----------|------------|--|--|---|--|---|
| 174 5 | PL080-0235 | W rozwiązaniu konwencjonalnym usterzenie pionowe składa się ze: | -statecznika pionowego stanowiącego przednią, nieruchomą część-steru kierunku stanowiącego tylną ruchomą część | -statecznika pionowego stanowiącego przednią, nieruchomą część-steru wysokości stanowiącego tylną ruchomą częścią | -statecznika pionowego stanowiącego tylną, nieruchomą część-steru kierunku stanowiącego przednią ruchomą częścią | -statecznika pionowego stanowiącego przednią, ruchomą część-steru kierunku stanowiącego tylną nieruchomoą częścią |
| 174 6 | PL080-0237 | W układzie współrzędnych opisującym ruch statku powietrznego podczas lotu oś OX? nazywamy: | osią podłużną | osią poprzeczną | osią pionową | osią poziomą |
| 174 7 | PL080-0238 | W układzie współrzędnych opisującym ruch statku powietrznego podczas lotu oś OY? nazywamy: | osią poprzeczną | osią pionową | osią poziomą | osią podłużną |
| 174 8 | PL080-0239 | W układzie współrzędnych opisującym ruch statku powietrznego podczas lotu oś OZ? nazywamy: | osią pionową | osią poziomą | osią podłużną | osią poprzeczną |
| 174 9 | PL080-0240 | W ustalonym locie pilot wychyla drążek sterowy w prawo. Zakładając, | siła oporu na lotce wychylonej w dół będzie większa od siły oporu na drugiej lotce | siła oporu na lotce wychylonej w dół będzie mniejsza od | siły oporu na obu lotkach wzrosną o tą samą wartość | siły oporu na obu lotkach zmaleją o tą samą wartość |

| | | | | | | |
|----------|------------|---|--|---|--|---------------------------------------|
| | | że lotki wychylą się o ten sam kąt, prawdziwe będzie stwierdzenie: | | siły oporu na drugiej lotce | | |
| 175 0 | PL080-0241 | W wyniku wychylenia lotek w górę i w dół o ten sam kąt powstaje: | niekorzystny moment oporowy lotek | korzystny moment oporowy lotek | niekorzystny moment przechylający | korzystny moment odchylający |
| 175 1 | PL080-0242 | W wyniku zastosowania na końcówkach skrzydeł tak zwanych wingletów maleje opór: | indukowany | interferencyjny | kształtu | szczelinowy |
| 175 2 | PL080-0243 | Warstwa przyścienna profilu lotniczego to warstwa w której: | prędkość cząsteczek powietrza jest mniejsza od prędkości przepływu | zachodzi przejście z optywu turbulentnego w laminarny | przepływ ma charakter laminarny | przepływ ma charakter turbulentny |
| 175 3 | PL080-0245 | Wartość współczynnika siły nośnej Cz dla krytycznego kąta natarcia ' α_c ' przyjmuje wartość maksymalną. | zawsze prawda | zawsze fałsz | prawda tylko dla profili symetrycznych | fałsz tylko dla profili symetrycznych |
| 175 4 | PL080-0246 | Wartość współczynnika siły oporu Cx dla krytycznego kąta natarcia ' α_c ' przyjmuje | zawsze fałsz | zawsze prawda | prawda tylko dla profili symetrycznych | fałsz tylko dla profili symetrycznych |

| | | wartość maksymalną. | | | | |
|----------|------------|--|---|---|--|---|
| 175 5 | PL080-0248 | Wewnętrzna kompensacja aerodynamiczna steru odbywa się poprzez zastosowanie: | przepony, która jednocześnie zmniejsza opór szczelinowy | dodatkowej powierzchni sterowej przed osią obrotu steru | klapki dociążającej | klapki odciążającej |
| 175 6 | PL080-0250 | Wraz ze wzrostem wysokości gęstość powietrza: | zawsze maleje | zawsze rośnie | nie zmienia się | maleje - jeżeli temperatura maleje, a rośnie – jeżeli temperatura wzrasta |
| 175 7 | PL080-0251 | Współczynnik przyciążenia "n" w locie nurkowym wynosi: | n=0 | n<0 | n>0 | n=1 |
| 175 8 | PL080-0252 | Współczynnik przyciążenia w zakręcie zależy od: | Kąta przechylenia i prędkości lotu | Prędkości lotu | Wielkości oporu | Oporu indukowanego |
| 175 9 | PL080-0253 | Wychylenie którego urządzenia nie jest sprzężone mechanicznie z wychyleniami powierzchni sterowej? | klapki wyważającej | flettnera | klapki dociążającej | klapka odciążającej |
| 176 0 | PL080-0255 | Wykres zależności $C_x = f(\alpha)$ dla profilu symetrycznego jest: | symetryczny względem osi "Cx" | symetryczny względem osi ' α ' | symetryczny względem środka układu współrzędnych | nie posiada żadnej symetrii |
| 176 1 | PL080-0256 | Wykres zależności $C_z = f(C_x)$ dla | symetryczny względem osi "Cx" | symetryczny względem osi "Cz" | symetryczny względem środka | nie posiada żadnej symetrii |

| | | profilu symetrycznego jest: | | | układu współrzędnych | |
|----------|------------|---|--|---------------------------------------|---|--|
| 176 2 | PL080-0257 | Wykres zależności $Cz = f(Cx)$ wykonany na podstawie pomiarów w czasie lotu nazywamy: | biegunową szybowca | biegunową prędkością szybowca | biegunową profilu | biegunową skrzydła |
| 176 3 | PL080-0258 | Wykres zależności $Cz = f(\alpha)$ dla profilu symetrycznego jest: | symetryczny względem środka układu współrzędnych | symetryczny względem osi ' α ' | symetryczny względem osi "Cz" | nie posiada żadnej symetrii |
| 176 4 | PL080-0259 | Wykresy jakich zależności dla profilu symetrycznego przechodzą przez środek układu współrzędnych? | $Cz = f(\alpha)$, $Cm = f(\alpha)$ | $Cz = f(\alpha)$, $Cx = f(\alpha)$ | $Cx = f(\alpha)$, $Cm = f(\alpha)$ | $Cz = f(\alpha)$, $Cz = f(Cx)$ |
| 176 5 | PL080-0260 | Wykresy jakich zależności dla profilu symetrycznego są osiowo-symetryczne ? | $Cx = f(\alpha)$, $Cz = f(Cx)$ | tylko $Cx = f(\alpha)$ | $Cz = f(\alpha)$, $Cx = f(\alpha)$ | tylko $Cz = f(Cx)$ |
| 176 6 | PL080-0261 | Wznios skrzydeł stosowany jest w celu: | zwiększenia stateczności poprzecznej szybowca | zwiększenia doskonałości szybowca | poprawienia sterowności poprzecznej szybowca | zmniejszenia oporu indukowanego szybowca |
| 176 7 | PL080-0262 | Wzrost temperatury powietrza na stałej wysokości powoduje: | zmniejszenie gęstości powietrza | wzrost gęstości powietrza | nie powoduje zmian gęstości i wilgotności względnej powietrza | wzrost wilgotności względnej powietrza |

| | | | | | | |
|----------|------------|--|---|--|---|---|
| 176 8 | PL080-0263 | Z jakich głównych elementów powstaje opór statku powietrznego zwany „szkodliwym”? | Z „oporu kształtu” bryły statku powietrznego i z „oporu tarcia” powietrza o powierzchnię tej bryły. | Z lepkości powietrza i z oporów wirów powstających na bryle statku. | Z „oporu kształtu” bryły statku powietrznego i z „oporu indukowanego” powstającego na powierzchni bryły statku. | Z „oporu tarcia” powietrza o powierzchnię bryły statku powietrznego i z „oporu interferencyjnego”.. |
| 176 9 | PL080-0265 | Zasada ciągłości ruchu powietrza przepływającego przez tunel o zmiennym przekroju mówi, że: | jeżeli przekrój poprzeczny tunelu dwukrotnie się zwiększy, to prędkość powietrza zmaleje dwukrotnie | jeżeli przekrój poprzeczny tunelu dwukrotnie się zwiększy, to prędkość powietrza wzrośnie dwukrotnie | jeżeli przekrój poprzeczny tunelu dwukrotnie się zwiększy, to prędkość powietrza zmaleje czterokrotnie | jeżeli przekrój poprzeczny tunelu dwukrotnie się zwiększy, to prędkość powietrza wzrośnie czterokrotnie |
| 177 0 | PL080-0266 | Zastosowanie kompensacji aerodynamicznej steru ma za zadanie: | zmniejszenie momentu zawiasowego | zwiększenie momentu zawiasowego | wyważenie powierzchni sterowej w pozycji neutralnej | wyważenie masowe powierzchni sterowej |
| 177 1 | PL080-0269 | Zdolność do zmiany stanu ustalonego lotu pod wpływem wychylenia odpowiedniego steru nazywamy | sterownością | statecznością statyczną | statecznością dynamiczną | stabilnością |
| 177 2 | PL080-0270 | Zewnętrzna kompensacja aerodynamiczna steru odbywa się poprzez zastosowanie: | dodatkowej powierzchni sterowej przed osią obrotu steru | klapki dociążającej | klapki odciążającej | flettnera |

| | | | | | | |
|----------|------------|--|---|--|---|---|
| 177 3 | PL080-0271 | Zjawisko odwrotnego działania lotek polega na: | skręceniu skrzydła spowodowanym wychyleniem lotki | powstawaniu drgań samowzbudnych | powstawaniu buffetingu | krzyżowym połączeniu napędu lotek |
| 177 4 | PL080-0272 | Zwężenie przekroju strugi powietrza oznacza: | Maleń statycznego ciśnienia w strudze i wzrost prędkości (+) | wzrost statycznego ciśnienia w strudze i maleń prędkości | wyhamowanie prędkości strugi | wzrastanie w strudze ciśnienia spiętrzeniowego |
| 177 5 | PL080-0273 | Zwichrzenie aerodynamiczne skrzydła charakteryzuje się tym, że: | na końcówkach skrzydeł stosuje się profile, na których oderwanie strug dla α ;kryt jest mniej intensywne | cięciwy profilów geometrycznych w kolejnych przekrojach nie leżą w jednej płaszczyźnie | skrzydła wygięte są w dół podczas postoju szybowca na ziemi | skrzydła wygięte są w góre podczas lotu |
| 177 6 | PL080-0274 | Zwichrzenie geometryczne skrzydła charakteryzuje się tym, że: | cięciwy profili geometrycznych w kolejnych przekrojach nie leżą w jednej płaszczyźnie | skrzydła wygięte są w dół podczas postoju szybowca na ziemi | skrzydła wygięte są w góre podczas lotu | na końcówkach skrzydeł stosuje się profile, na których oderwanie strug dla α ;kryt jest mniej intensywne |
| 177 7 | PL080-0275 | Zwiększąca się siła nośna na skrzydle powoduje zmianę oporu indukowanego na: | większy | mniejszy | nie ma wpływu na opór indukowany | mniejszy lub większy w zależności od prędkości lotu |
| 177 8 | PL080-0276 | Zwiększanie kąta natarcia α ; $> \alpha$; kr powoduje: | zwiększenie "Cx" oraz zmniejszanie "Cz" | zwiększenie "Cz" oraz zmniejszanie "Cx" | zwiększenie "Cx" oraz "Cz" | zmniejszanie "Cx" oraz "Cz" |
| 177 9 | PL080-0282 | Co to za zasada?: „W tunelu przez który przepływa powietrze iloczyn pola przekroju i prędkości | zasada ciągłości ruchu | zasada Bernouli'ego | prawo Bernouli'ego | zasada zachowania pędu |

| | | | | | | |
|----------|------------|---|--------------------|------------------------|-------------------------------------|---|
| | | powietrza jest stały $S*v=const$ " | | | | |
| 178 0 | PL080-0283 | Co to za zasada?: „W tunelu, przez który przepływa powietrze, suma ciśnienia statycznego i dynamicznego jest stała w każdym punkcie tego przepływu” | prawo Bernouli'ego | zasada ciągłości ruchu | zasada zachowania energii przepływu | zasada zachowania ciśnienia przepływu zamkniętego |
| 178 1 | PL080-0285 | Dla opisania ruchów statku powietrznego (samolotu, śmigłowca, szybowca etc) w przestrzeni stosowany jest układ osi współrzędnych x-y-z. Jakie oznaczenie nosi os pionowa? | z | x | y | dowolne. |
| 178 2 | PL080-0286 | Dla opisania ruchów statku powietrznego (samolotu, śmigłowca, szybowca etc) w przestrzeni stosowany jest układ osi | x | y | z | nie ma oznaczenia |

| | | | | | | |
|----------|------------|--|--|---|---|---|
| | | współrzędnych x-y-z. Jakie oznaczenie nosi oś podłużna? | | | | |
| 178 3 | PL080-0287 | Dla opisania ruchów statku powietrznego (samolotu, śmigłowca, szybowca etc) w przestrzeni stosowany jest układ osi współrzędnych x-y-z. Jakie oznaczenie nosi oś poprzeczna? | y | x | z | dowolne. |
| 178 4 | PL080-0289 | Gdy powietrze przepływa przez kanał o zmniejszej powierzchni przekroju zmienia się w nim ciśnienie statyczne. Jak? | zmniejsza się przy zmniejszaniu powierzchni przekroju | zmniejsza się przy zwiększaniu powierzchni przekroju | nie zmienia się wcale | zwiększa się przy maleniu powierzchni przekroju |
| 178 5 | PL080-0290 | Jak się zachowuje obiekt (samolot, śmigowiec, szybowiec, lotnia etc) niestateczny dynamicznie po wytrąceniu z równowagi? | Obiekt wykonuje ruch, najczęściej harmoniczny, o rosnącej amplitudzie. | Obiekt wykonuje ruch, najczęściej harmoniczny, o malejącej amplitudzie. | Obiekt zachowuje położenie po wytrąceniu z równowagi. | Obiekt przyjmuje pozycję coraz bardziej odległą od położenia równowagi. |

| | | | | | | |
|----------|------------|--|---|---|---|--|
| 178 6 | PL080-0291 | Jak się zachowuje obiekt (samolot, śmigłowiec, szybowiec, lotnia etc) stateczny dynamicznie po wytrąceniu z równowagi? | Obiekt wykonuje ruch, najczęściej harmoniczny, o malejącej amplitudzie. | Obiekt zachowuje położenie, do którego doszedł po wytrąceniu z równowagi. | Wykonuje ruch, najczęściej harmoniczny, o rosnącej amplitudzie. | Natychmiast po ustaniu impulsu wytrącającego powraca do pozycji równowagi. |
| 178 7 | PL080-0292 | Jak zachowuje się szkodliwy opór przy wzroście prędkości lotu? | Wzrasta z kwadratem prędkości. | Pozostaje stały. | Maleje proporcjonalnie do odwrotności prędkości. | Waha się. |
| 178 8 | PL080-0293 | Jak zachowuje się szkodliwy opór przy wzroście prędkości lotu? | Opór wzrasta z kwadratem prędkości. | Opór pozostaje stały. | Opór maleje proporcjonalnie do odwrotności prędkości. | Opór waha się. |
| 178 9 | PL080-0294 | Jak zmieni się siła odśrodkowa przy tej samej prędkości lotu w zakręcie jeśli zmniejszy się jego promień? | Zwiększy się. | Zmniejszy się. | Pozostanie bez zmiany | Zmaleje do zera. |
| 179 0 | PL080-0295 | Jak zmieni się siła odśrodkowa przy tej samej prędkości lotu w zakręcie jeśli zmniejszy się jego promień? | Siła odśrodkowa zwiększy się. | Siła odśrodkowa zmniejszy się. | Siła odśrodkowa pozostanie bez zmiany | Siła odśrodkowa zmaleje do zera. |
| 179 1 | PL080-0306 | Kąt toru lotu na stałym kącie natarcia ' α ' podczas wzrostu wysokości: | pozostaje niezmieniony | wzrasta | maleje | zmienia się i można go odczytać wykreślając biegunową szybowca |

| | | | | | | |
|----------|------------|--|--|---|--|---|
| 179 2 | PL080-0307 | Lot odbywa się na kącie natarcia, dla którego współczynnik siły oporu Cx ma wartość minimalną: $\alpha=\alpha_{Cx min}$. W wyniku niewielkiego zwiększenia kąta natarcia: | stosunek Cz/Cx wzrośnie | stosunek Cz/Cx zmaleje | stosunek Cz/Cx nie zmieni się | doskonałość płatowca nie zmieni się |
| 179 3 | PL080-0308 | Lot odbywa się na kącie natarcia, dla którego współczynnik siły oporu Cx ma wartość minimalną: $\alpha=\alpha_{Cx min}$. W wyniku niewielkiego zwiększenia kąta natarcia: | doskonałość płatowca wzrośnie | doskonałość płatowca zmaleje | doskonałość płatowca nie zmieni się | stosunek Cz/Cx zmaleje |
| 179 4 | PL080-0309 | Na rodzaj korkociągu główny wpływ mają następujące czynniki: | -położenie środka ciężkości szybowca; - rozłożenie mas na szybowcu; -usytuowanie i wielkość usterzeń | -położenie środka ciężkości szybowca; - rozłożenie mas na szybowcu; - ustawienie klapki wyważającej | -rozłożenie mas na szybowcu; - ustawienie klapki wyważającej ; - usytuowanie i wielkość usterzeń | -ustawienie klapki wyważającej ; - położenie środka ciężkości szybowca; - usytuowanie i wielkość usterzeń |
| 179 5 | PL080-0373 | Aby wyprowadzić samolot z wyślizgu w zakręcie i wykonać zakręt prawidłowy należy: | zwiększyć przechylenie lub zmniejszyć prędkość kątową zakrętu | zmniejszyć przechylenie lub zwiększyć prędkość kątową zakrętu | zwiększyć przechylenie lub zwiększyć prędkość kątową zakrętu | zmniejszyć przechylenie lub zmniejszyć prędkość kątową zakrętu |

| | | | | | | |
|----------|------------|---|--|--|---|---|
| 179 6 | PL080-0374 | Aby wyprowadzić samolot z ześlizgu w zakręcie i wykonać zakręt prawidłowy należy: | zminiejszyć przechylenie lub zwiększyć prędkość kątową zakrętu | zwiększyć przechylenie lub zwiększyć prędkość kątową zakrętu | zminiejszyć przechylenie lub zmniejszyć prędkość kątową zakrętu | zwiększyć przechylenie lub zmniejszyć prędkość kątową zakrętu |
| 179 7 | PL080-0377 | Co to za zasada?:,,W tunelu przez który przepływa powietrze iloczyn pola przekroju i prędkości powietrza jest stały $S*v=const$ | zasada ciągłości ruchu | zasada Bernouli'ego | prawo Bernouli'ego | zasada zachowania pędu |
| 179 8 | PL080-0378 | Co to za zasada?:,,W tunelu, przez który przepływa powietrze, suma ciśnienia statycznego i dynamicznego jest stała w każdym punkcie tego przepływu” | prawo Bernouli'ego | zasada ciągłości ruchu | zasada zachowania energii przepływu | zasada zachowania ciśnienia przepływu zamkniętego |
| 179 9 | PL080-0380 | Czy między sterownością i statecznością obiektu latającego (samolotu, śmigłowca, lotni etc) istnieją jakieś wzajemne relacje ? | Działają przeciw sobie | Współdziałają | Nie ma między nimi żadnych relacji. | Stateczność wspomaga sterowność podłużną. |

| | | | | | | |
|----------|------------|--|--|---|---|---|
| 180 0 | PL080-0381 | Czy sprawność "h" śmigła nieprzestawialnego może przyjmować wartość zerową? Jeżeli tak, to w jakim przypadku? | - śmigło się obraca, a samolot ma prędkość $\nu=0$; - na prędkości lotu ν tak dużej, że śmigło nie daje już ciągu | tylko wtedy, gdy śmigło się obraca, a samolot ma prędkość $\nu=0$ | tylko na prędkości lotu ν ; tak dużej, że śmigło nie daje już ciągu | h nie może przyjmować wartości zerowej |
| 180 1 | PL080-0386 | Gdy powietrze przepływa przez kanał o zmiennej powierzchni przekroju zmienia się w nim ciśnienie statyczne. Jak? | zmniejsza się przy maleniu powierzchni przekroju | zmniejsza się przy wzroście powierzchni przekroju | nie zmienia się wcale | zwiększa się przy maleniu powierzchni przekroju |
| 180 2 | PL080-0388 | Jak się zachowuje obiekt (samolot, śmigłowiec, lotnia etc) niestateczny dynamicznie po wytrąceniu z równowagi? | Obiekt wykonuje ruch, najczęściej harmoniczny, o rosnącej amplitudzie. | Obiekt wykonuje ruch, najczęściej harmoniczny, o malejącej amplitudzie. | Obiekt zachowuje położenie po wytrąceniu z równowagi. | Obiekt przyjmuje pozycję coraz bardziej odległą od położenia równowagi. |
| 180 3 | PL080-0389 | Jak się zachowuje obiekt (samolot, śmigłowiec, lotnia etc) stateczny dynamicznie po wytrąceniu z równowagi? | Obiekt wykonuje ruch, najczęściej harmoniczny, o malejącej amplitudzie. | Obiekt zachowuje położenie, do którego doszedł po wytrąceniu z równowagi. | Wykonuje ruch, najczęściej harmoniczny, o rosnącej amplitudzie. | Natychmiast po ustaniu impulsu wytrzącającego powraca do pozycji równowagi. |
| 180 4 | PL080-0390 | Jak zachowuje się szkodliwy opór przy wzroście prędkości lotu? | Wzrasta z kwadratem prędkości. | Pozostaje stały. | Maleje proporcjalnie do odwrotności prędkości. | Waha się. |

| | | | | | | |
|----------|------------|---|--|--|---|--|
| 180 5 | PL080-0391 | Jak zachowuje się szkodliwy opór przy wzroście prędkości lotu? | Opór wzrasta z kwadratem prędkości. | Opór pozostaje stały. | Opór maleje proporcjonalnie do odwrotności prędkości. | Opór wahaj się. |
| 180 6 | PL080-0392 | Jak zmieni się siła odśrodkowa przy tej samej prędkości lotu w zakręcie jeśli zmniejszy się jego promień? | Zwiększy się. | Zmniejszy się. | Pozostanie bez zmiany | Zmaleje do zera. |
| 180 7 | PL080-0393 | Jak zmieni się siła odśrodkowa przy tej samej prędkości lotu w zakręcie jeśli zmniejszy się jego promień? | Siła odśrodkowa zwiększy się. | Siła odśrodkowa zmniejszy się. | Siła odśrodkowa pozostanie bez zmiany | Siła odśrodkowa zmaleje do zera. |
| 180 8 | PL080-0396 | Jak zmienia się prędkość minimalna i prędkość maksymalna lotu poziomego wraz ze wzrostem wysokości lotu? | $\propto \min$ $\propto \max$ maleje | $\propto \min$ $\propto \max$ rośnie | $\propto \min$ $\propto \max$ maleje | $\propto \min$ $\propto \max$ rośnie |
| 180 9 | PL080-0402 | Jakie zmiany położenia będą odpowiedzialne za wywoływanie momentu giroskopowego zespołu napędowego? | - pochylenie; - odchylanie | - pochylenie; - przechylanie | - odchylanie; - przechylanie | - rozpędzanie; - hamowanie |

| | | | | | | |
|----------|------------|--|--|--|---|--|
| 181 0 | PL080-0403 | Jeżeli autorotacja skrzydła nie zostanie zahamowana przez pilota, to: | samolot samoczynnie przejdzie w fazę lotu zwaną korkociągiem | samolot samoczynnie przejdzie w fazę lotu zwaną przeciagnięciem statycznym | samolot samoczynnie przejdzie w fazę lotu zwaną przeciagnięciem dynamicznym | samolot samoczynnie przejdzie w fazę ustalonego lotu nurkowego |
| 181 1 | PL080-0404 | Jeżeli posuw wzrasta to: | kąty natarcia poszczególnych przekrojów śmigła maleją | kąty natarcia poszczególnych przekrojów śmigła rosną | kąty natarcia poszczególnych przekrojów śmigła nie zmieniają się | kąty natarcia poszczególnych przekrojów śmigła osiągają wartości krytyczne |
| 181 2 | PL080-0405 | Jeżeli środek ciężkości samolotu pokrywa się ze środkiem równowagi obojętnej to: | samolot nie jest stateczny i nie jest niestateczny | samolot jest stateczny | samolot jest niestateczny | samolot jest niesterowny |
| 181 3 | PL080-0406 | Jeżeli środek ciężkości samolotu z profilem klasycznym znajduje się przed środkiem równowagi obojętnej to: | samolot jest stateczny | samolot jest niestateczny | samolot jest statycznie obojętny | samolot nie jest stateczny i nie jest niestateczny |
| 181 4 | PL080-0407 | Jeżeli środek ciężkości samolotu z profilem klasycznym znajduje się za środkiem równowagi obojętnej to: | samolot jest niestateczny | samolot jest niesterowny | samolot jest stateczny | samolot nie jest stateczny i nie jest niestateczny |

| | | | | | | |
|----------|------------|--|---|---|---|---|
| 181 5 | PL080-0408 | Jeżeli znacznie zwiększymy prędkość lotu przy stałej prędkości obrotowej śmigła nieprzestawialnego , to: | kąt natarcia łopat śmigła zmaleje | kąt natarcia łopat śmigła nieznacznie wzrośnie | kąt natarcia łopat śmigła nie zmieni się | kąt natarcia łopat śmigła znacznie wzrośnie |
| 181 6 | PL080-0409 | Jeżeli znacznie zwiększymy prędkość obrotową śmigła nieprzestawialnego , przy stałej prędkości lotu, to: | kąt natarcia łopat śmigła wzrośnie | kąt natarcia łopat śmigła nieznacznie zmaleje | kąt natarcia łopat śmigła nie zmieni się | kąt natarcia łopat śmigła znacznie zmaleje |
| 181 7 | PL080-0410 | Kąty natarcia poszczególnych przekrojów śmigła osiągną wartość ujemną: | jeżeli posuw będzie odpowiednio duży | jeżeli posuw będzie ujemny | jeżeli posuw będzie równy zero | jeżeli posuw będzie równy jeden |
| 181 8 | PL080-0411 | Kiedy kąt natarcia śmigła $\alpha = 0^\circ$? | wtedy, kiedy poślizg śmigła $S=0$ | wtedy, kiedy prędkość samolotu $\nu=0$ | wtedy, kiedy skok rzeczywisty śmigła $Hz=0$ | nigdy |
| 181 9 | PL080-0412 | Kiedy poślizg śmigła nieprzestawialnego w samolocie turystycznym jest równy skokowi geometrycznemu? | wtedy, kiedy prędkość samolotu $\nu=0$ | wtedy, kiedy kąt natarcia śmigła $\alpha=0^\circ$ | nigdy | wtedy, kiedy posuw $\lambda=1$ |
| 182 0 | PL080-0413 | Kiedy poślizg śmigła nieprzestawialnego w samolocie turystycznym wynosi zero? | wtedy, kiedy kąt natarcia śmigła $\alpha=0^\circ$ | nigdy | wtedy, kiedy posuw $\lambda=0$ | wtedy, kiedy prędkość samolotu $\nu=0$ |

| | | | | | | |
|----------|------------|--|---|---|---|--|
| 182 1 | PL080-0414 | Kiedy skok geometryczny śmigła nieprzestawialnego w samolocie turystycznym jest równy skokowi rzeczywistemu? | wtedy, kiedy kąt natarcia śmigła $\alpha=0^\circ$ | wtedy, kiedy prędkość samolotu $\nu=0$ | nigdy | wtedy, kiedy posuw $\lambda=0$ |
| 182 2 | PL080-0415 | Kiedy skok geometryczny śmigła nieprzestawialnego w samolocie turystycznym wynosi zero? | nigdy | wtedy, kiedy posuw $\lambda=0$ | wtedy, kiedy prędkość samolotu $\nu=0$ | wtedy, kiedy kąt natarcia śmigła $\alpha=0^\circ$ |
| 182 3 | PL080-0416 | Kiedy skok rzeczywisty śmigła nieprzestawialnego w samolocie turystycznym wynosi zero? | wtedy, kiedy prędkość samolotu $\nu=0$ | wtedy, kiedy kąt natarcia śmigła $\alpha=0^\circ$ | nigdy | wtedy, kiedy posuw $\lambda=1$ |
| 182 4 | PL080-0423 | Która z wymienionych zmian nie jest spowodowana zwiększeniem siły ciągu silnika? | zmiana momentu zawiasowego lotek | zmiana wypadkowego momentu pochylającego samolot | zmiana kąta natarcia na usterzeniu poziomym | gwałtowna zmiana prędkości strug opływających usterzenie poziome |
| 182 5 | PL080-0424 | Które rozwiązanie konstrukcyjne nie służy do kompensacji zaśmigłowego | kompensacja aerodynamiczna steru kierunku | stała klapka wyważająca na sterze kierunku | odchylenie płaszczyzny usterzenia kierunku z płaszczyzny samolotu | zastosowanie profilu niesymetrycznego na usterzeniu kierunku |

| | | | | | | |
|----------|------------|---|--|--|---|---|
| | | momentu kierunkowego? | | | | |
| 182 6 | PL080-0425 | Który opis wielkości fizycznej charakteryzuje moc, którą dysponujemy? | - stosunek ilości wykonanej pracy do czasu jej wykonywania-jednostka wat [W] | - iloczyn ilości wykonanej pracy i czasu jej wykonywania-jednostka wat [W] | - stosunek ilości wykonanej pracy do czasu jej wykonywania-jednostka dżul [J] | - iloczyn ilości wykonanej pracy i czasu jej wykonywania-jednostka dżul [J] |
| 182 7 | PL080-0426 | Który opis wielkości fizycznej charakteryzuje wykonaną pracę? | - iloczyn siły i drogi-jednostka dżul [J] | - iloraz siły i drogi-jednostka dżul [J] | - iloczyn siły i drogi-jednostka wat [W] | - iloraz siły i drogi-jednostka wat [W] |
| 182 8 | PL080-0427 | Lot odbywa się na kącie natarcia, dla którego współczynnik siły oporu Cx ma wartość minimalną: $\alpha=\alpha;Cx$ min. W wyniku niewielkiego zwiększenia kąta natarcia: | stosunek Cz/Cx wzrośnie | stosunek Cz/Cx zmaleje | stosunek Cz/Cx nie zmieni się | doskonałość płatowca nie zmieni się |
| 182 9 | PL080-0428 | Lot odbywa się na kącie natarcia, dla którego współczynnik siły oporu Cx ma wartość minimalną: $\alpha=\alpha;Cx$ min. W wyniku niewielkiego zwiększenia kąta natarcia: | doskonałość płatowca wzrośnie | doskonałość płatowca zmaleje | doskonałość płatowca nie zmieni się | stosunek Cz/Cx zmaleje |

| | | | | | | |
|----------|------------|---|--|---|---|--|
| 183 0 | PL080-0429 | Miarą stateczności statycznej jest pochodna $M_x = dM/dx$, zwana „pochodną momentu M względem zmiennej x”. Jaki znak pochodnej określa niestateczność? | Dodatni (+) | Ujemny (-) | Znak nie ma znaczenia. | Zależy od zmiennej x. |
| 183 1 | PL080-0430 | Mimośrodowość (decentracja) ciągu śmigła polega na tym, że: | oś wektora ciągu śmigła nie przechodzi przez środek ciężkości samolotu | oś wektora ciągu śmigła nie przechodzi przez środek wału napędowego silnika | oś wektora ciągu śmigła nie przechodzi przez środek aerodynamiczny samolotu | oś wektora ciągu śmigła nie przechodzi przez środek geometryczny samolotu |
| 183 2 | PL080-0431 | Mimośrodowość (decentracja) ciągu śmigła: | powoduje zmiany momentów odchylających i/lub pochylających samolot | powoduje zmiany momentów przechylających samolot | powoduje zmiany wyważenia poprzecznego samolotu | nie powoduje istotnych zmian wpływających na właściwości pilotażowe samolotu |
| 183 3 | PL080-0433 | Moment giroskopowy od zespołu napędowego zanika, gdy ustaje: | prędkość kątowa zmian | przyśpieszenie kątowe zmian | przyśpieszenie dośrodkowe zmian | przyśpieszenie odśrodkowe zmian |
| 183 4 | PL080-0434 | Moment odchylający samolot wywołany działaniem na usterzeniu siły aerodynamicznej wytwarzonej przez niesymetryczny | kierunkowym momentem zaśmigłowym | momentem oporowym | momentem giroskopowym | momentem mimośrodowym |

| | | | | | | |
|----------|------------|---|---|---|--|--|
| | | opływ zaśmigłowy nazywamy: | | | | |
| 183 5 | PL080-0435 | Na małych prędkościach lotu największą sprawność uzyska śmigło: | o małym skoku geometrycznym | o dużym skoku geometrycznym | o małym skoku rzeczywistym | o dużym skoku rzeczywistym |
| 183 6 | PL080-0436 | Na rodzaj korkociągu główny wpływ mają następujące czynniki: | -położenie środka ciężkości samolotu; - rozłożenie mas na samolocie; -usytuowanie i wielkość usterzeń | -położenie środka ciężkości samolotu; - rozłożenie mas na samolocie; - ustawienie klapki wyważającej ; - usytuowanie i wielkość usterzeń | -rozłożenie mas na samolocie; - ustawienie klapki wyważającej ; - usytuowanie i wielkość usterzeń | -ustawienie klapki wyważającej ; - położenie środka ciężkości samolotu; - usytuowanie i wielkość usterzeń |
| 183 7 | PL080-0438 | Najmniejsze opadanie w locie ślizgowym ma samolot lecący z prędkością: | ekonomiczną | optimalną | minimalną | różna, zależną od tego, czy leci „z wiatrem” czy „pod wiatr” |
| 183 8 | PL080-0439 | Największą doskonałość podczas lotu ślizgowego w powietrzu spokojnym ma samolot lecący z prędkością: | optimalną | minimalną | Mc Credy'ego | ekonomiczną |
| 183 9 | PL080-0444 | Obciążeniem mocy nazywamy: | stosunek mocy silnika do ciężaru samolotu | stosunek mocy niezbędnej do ciężaru samolotu | stosunek ciężaru samolotu do mocy silnika | stosunek ciężaru samolotu do mocy niezbędnej |
| 184 0 | PL080-0445 | Objawem przejścia samolotu do lotu w fazie przeciagnięcia jest zazwyczaj: | -występowanie drgań samolotu lub sterów; - samoczynne zwiększenie pochylenia | -występowanie drgań samolotu lub sterów; -samoczynne zwiększenie | -zmniejszanie prędkości opadania; - samoczynne zwiększenie | -samoczynne zwiększenie pochylenia; - |

| | | | | prędkości postępowej | prędkości postępowej | zmniejszanie prędkości opadania |
|----------|------------|---|---|---|--|---|
| 184 1 | PL080-0446 | Opór interferencyjny powstaje w wyniku: | wzajemnego zaburzania opływu przez części sąsiadujące ze sobą | wzajemnego interferowania oporów szczelinowych powstających na płacie | powstawania wirów na końcach płata | interferencji falowej w przepływach poddźwiękowych |
| 184 2 | PL080-0453 | Pociągnięcie drążka na siebie powoduje: | wzrost współczynnika obciążenia samolotu "n" | zmniejszenie współczynnika obciążenia samolotu "n" | wzrost współczynnika CZ , co powoduje spadek współczynnika obciążenia "n" | zmianę wartości współczynnika obciążenia 'n' z dodatniego na ujemny |
| 184 3 | PL080-0454 | Podczas analizy stateczności samolotu niezbędne jest uwzględnienie: | równowagi sił i momentów działających na samolot | równowagi sił działających na samolot | równowagi momentów działających na samolot | tylko rozkładu mas na samolocie |
| 184 4 | PL080-0455 | Podczas odchylania samolotu moment giroскопowy zespołu napędowego: | powoduje pochylenie | powoduje dodatkowe odchylanie | nie powoduje istotnych zmian | powoduje przechylanie |
| 184 5 | PL080-0456 | Podczas pochylenia samolotu moment giroскопowy zespołu napędowego: | powoduje odchylanie | powoduje przechylanie | powoduje dodatkowe pochylenie | nie powoduje dodatkowych zmian |
| 184 6 | PL080-0457 | Podczas podchodzenia do lądowania na samolocie z | po zmniejszeniu ciśnienia lądowania należy przestawić śmigło na mały skok | po zmniejszeniu ciśnienia lądowania należy przestawić śmigło na duży skok | po przestawieniu śmigła na mały skok należy zmniejszyć ciśnienie lądowania | po przestawieniu śmigła na mały skok należy zwiększyć ciśnienie lądowania |

| | | | | | | |
|----------|------------|--|--|-----------------------|-----------------------|---------------------------------|
| | | przestawianym skokiem śmigła: | | | | |
| 184 7 | PL080-0458 | Podczas próby silnika przed startem ($\nu=0$) posuw jest: | równy zero | większy od zera | mniejszy od zera | równy Y |
| 184 8 | PL080-0459 | Podczas przechylania samolotu moment giroskopowy zespołu napędowego: | nie powoduje istotnych zmian | powoduje odchylenie | powoduje pochylanie | powoduje dodatkowe przechylanie |
| 184 9 | PL080-0460 | Podczas ustalonego lotu prostoliniowego, obracające się śmigło stara się obrócić samolot w kierunku przeciwnym do kierunku obrotu śmigła momentem, który nazywamy: | momentem oporowym | momentem giroskopowym | momentem mimośrodowym | momentem napędowym |
| 185 0 | PL080-0461 | Podczas wykonywania manewrów pilot funkcjonuje w pętli sprzężenia zwrotnego, reagując na otrzymywane sygnały. Jakie to są główne sygnały? | Sygnały toru lotu i sygnały położenia. | Organia sterownic. | Wrażenia akustyczne. | Przeciążenia. |

| | | | | | | |
|----------|------------|--|--|--|---|---|
| 185 1 | PL080-0462 | Położenie środka parcia na profilu symetrycznym wraz ze wzrostem kąta natarcia: | jest stałe | przesuwa się do tyłu | przesuwa się do przodu | nie jest stałe i zależy od prędkości lotu |
| 185 2 | PL080-0464 | Poślizg śmigła jest to: | różnica między skokiem geometrycznym i rzeczywistym | różnica między skokiem rzeczywistym i geometrycznym | różnica między skokiem geometrycznym i posuwem śmigła | różnica między skokiem rzeczywistym i posuwem śmigła |
| 185 3 | PL080-0467 | Przeciągnięcie dynamiczne różni się od statycznego tym, że podczas przeciągnięcia dynamicznego: | następuje szybka zmiana kąta natarcia skrzydła | następuje powolna zmiana kąta natarcia skrzydła | samolot jest stateczny dynamicznie | samolot jest stateczny statycznie |
| 185 4 | PL080-0468 | Przeciągnięciem samolotu nazywamy stan w którym: | lot odbywa się na nadkrytycznym kącie natarcia | lot odbywa się na krytycznym kącie natarcia | lot odbywa się na podkrytycznym kącie natarcia | samolot nie reaguje na wychylenia sterów z powodu zbyt małej prędkości |
| 185 5 | PL080-0470 | Przyrost momentu pochylającego samolot ' ΔM ' powstały w wyniku wychylenia drążka wynosi $\Delta M = \Delta P_z h * 1h$, gdzie: | IH – odległość między środkiem ciężkości samolotu i środkiem aerodynamicznym usterzenia poziomego; ΔP_z – przyrost siły nośnej na usterzeniu wysokości | IH – odległość między środkiem aerodynamicznym skrzydła i środkiem aerodynamicznym usterzenia poziomego; ΔP_z – przyrost siły nośnej na usterzeniu wysokości | IH – odległość między środkiem aerodynamicznym skrzydła i środkiem aerodynamicznym usterzenia poziomego; ΔP_z – przyrost siły aerodynamicznej na usterzeniu wysokości | IH – odległość między środkiem ciężkości samolotu i środkiem aerodynamicznym usterzenia poziomego; ΔP_z – przyrost siły aerodynamicznej na usterzeniu wysokości |
| 185 6 | PL080-0471 | Rozpatrując stateczność samolotu w | środek ciężkości samolotu | środek aerodynamiczny płata | środek aerodynamiczny samolotu | środek równowagi obojętnej samolotu |

| | | | | | | |
|----------|------------|---|--|---|---|--|
| | | układzie współrzędnych OXYZ zakładamy, że wszystkie trzy osie układu przechodzą przez: | | | | |
| 185 7 | PL080-0472 | Samolot leci w poziomie na prędkości ekonomicznej. W celu ustaleniu lotu poziomego z prędkością minimalną należy: | -zwiększyć kąt natarcia- zwiększyć moc silnika | -zwiększyć kąt natarcia-nie zmieniać mocy silnika | -zwiększyć kąt natarcia-zmniejszyć moc silnika | -nie zmieniać kąta natarcia-zmniejszyć moc silnika |
| 185 8 | PL080-0473 | Samolot podczas lotu w fazie przeciągnięcia jest: | niestateczny statycznie poprzecznie i podłużnie | niestateczny statycznie tylko podłużnie | niestateczny statycznie tylko poprzecznie | stateczny statycznie poprzecznie i podłużnie |
| 185 9 | PL080-0474 | Samolot w fazie autorotacji charakteryzuje się: | niestatecznością statyczną poprzeczną | zwiększoną statecznością statyczną poprzeczną | zmniejszoną statecznością statyczną poprzeczną | statecznością statyczną poprzeczną obojętną |
| 186 0 | PL080-0475 | Samoloty stosowane w lotnictwie sportowym są zazwyczaj konstruowane tak, aby: | po wejściu w korkociąg, był to korkociąg stromy | po wejściu w korkociąg, był to korkociąg płaski | nie dało się ich wprowadzić w korkociąg | momentalnie, samoczynnie następowało wyprowadzenie z korkociągu |
| 186 1 | PL080-0477 | Skok geometryczny śmigła to: | odległość jaką przebędzie samolot podczas jednego obrotu śmigła ustawionego na kącie natarcia $\alpha=0^\circ$ | odległość jaką przebędzie samolot podczas jednego obrotu śmigła ustawionego na kącie natarcia | odległość jaką przebędzie samolot podczas jednego obrotu śmigła ustawionego na kącie natarcia | odległość jaką przebędzie samolot podczas jednego obrotu śmigła ustawionego na kącie natarcia równym |

| | | | | natarcia $\alpha < 0^\circ$ | natarcia $\alpha > 0^\circ$ | kącie nastawienia $\alpha = \beta$ |
|----------|------------|--|--|---|--|--|
| 186 2 | PL080-0478 | Skok rzeczywisty śmigła to: | odległość jaką przebędzie samolot podczas jednego obrotu śmigła | odległość jaką przebędzie samolot podczas jednego obrotu śmigła ustawionego na kącie natarcia $\alpha=0^\circ$, jeśli poślizg jest różny od zera | odległość jaką przebędzie samolot podczas jednego obrotu śmigła ustawionego na kącie natarcia równym kącie nastawienia $\alpha=\beta$ | droga jaką przebędzie wybrany punkt na jednym z profili śmigła podczas jednego pełnego obrotu śmigła |
| 186 3 | PL080-0481 | Sprawność śmigła jest równa zeru tylko wtedy, kiedy: | ciąg śmigła $T=0$ lub posuw śmigła $\lambda=0$ | ciąg śmigła $T=0$ i posuw śmigła $\lambda=0$ | ciąg śmigła $T=0$ | posuw śmigła $\lambda=0$ |
| 186 4 | PL080-0482 | Stan równowagi , w której ciało się zwykle znajduje i do której powraca zawsze po wytraceniu go ze stanu równowagi nazywamy: | równowagą stałą | równowagą chwiejną | równowagą obojętną | równowagą dynamiczną |
| 186 5 | PL080-0483 | Stateczność dynamiczna boczna zależy głównie od: | - kąta wznowu skrzydeł; - powierzchni usterzenia pionowego; - odległości środka aerodynamicznego usterzenia pionowego od środka ciężkości samolotu | - kąta wznowu skrzydeł; - powierzchni usterzenia pionowego; - wielkości usterzenia pionowego; - wielkości usterzenia poziomego | - powierzchni usterzenia pionowego; - wielkości usterzenia poziomego; - odległości środka aerodynamicznego usterzenia pionowego od środka ciężkości samolotu | - wielkości usterzenia poziomego; - odległości środka aerodynamicznego usterzenia pionowego od środka ciężkości samolotu; - kąta wznowu skrzydeł |
| 186 6 | PL080-0484 | Stateczność dynamiczna | - rozkładu mas na samolocie;- wielkości | - rozkładu mas na samolocie; -wielkości | - wielkości statecznika | - wielkości usterzenia pionowego; - |

| | | | | | | |
|----------|------------|---|--|--|--|--|
| | | podłużna zależy głównie od: | statecznika poziomego; - odległości środka aerodynamicznego usterzenia poziomego od środka ciężkości samolotu | statecznika poziomego; - wielkości usterzenia pionowego | poziomego; - wielkości usterzenia pionowego; - odległości środka aerodynamicznego usterzenia poziomego od środka ciężkości samolotu | odległości środka aerodynamicznego usterzenia poziomego od środka ciężkości samolotu; - rozkładu mas na samolocie |
| 186 7 | PL080-0485 | Stateczność dynamiczna to: | zdolność do samoczynnego powrotu samolotu do położenia równowagi, gdy przestaną działać zakłóczenia | zdolność do zachowania stanu równowagi i przeciwdziałania jego zmianom | zdolność do zmiany stanu ustalonego lotu pod wpływem wychylenia odpowiedniego steru | zdolność do utrzymania kontroli nad samolotem na który działają zewnętrzne obciążenia dynamiczne |
| 186 8 | PL080-0486 | Stateczność statyczna kierunkowa zależy głównie od: | - wielkości usterzenia pionowego; - odległości usterzenia od środka ciężkości | - wielkości usterzenia pionowego; - powierzchni skrzydła | - odległości usterzenia od środka ciężkości; - ciężaru samolotu | - powierzchni skrzydła; - ciężaru samolotu |
| 186 9 | PL080-0487 | Stateczność statyczna podłużna zależy głównie od: | - położenia środka ciężkości samolotu; - wielkości statecznika poziomego; - odległości środka aerodynamicznego usterzenia poziomego od środka ciężkości samolotu | - położenia środka ciężkości samolotu; - wielkości statecznika poziomego; - wielkości usterzenia pionowego | - wielkości statecznika poziomego; - wielkość usterzenia pionowego; - odległości środka aerodynamicznego usterzenia poziomego od środka ciężkości samolotu | - wielkość usterzenia pionowego; - odległości środka aerodynamicznego usterzenia poziomego od środka ciężkości samolotu; - położenia środka ciężkości samolotu |
| 187 0 | PL080-0488 | Stateczność statyczna poprzeczna zależy głównie od: | - kąta wznowu skrzydła; - wielkości usterzenia pionowego; - układu | - kąta wznowu skrzydła; - wielkości usterzenia pionowego; - | - wielkości usterzenia pionowego; - położenia środka ciężkości samolotu; - | - położenia środka ciężkości samolotu; - układu grzbietopłata |

| | | | grzbietopłata lub dolnopłata | położenia środka ciężkości samolotu | układu grzbietopłata lub dolnopłata | lub dolnopłata; - kąta wzniosu skrzydła |
|----------|------------|--|--|---|--|--|
| 187 1 | PL080-0489 | Stateczność statyczna to: | zdolność do zachowania stanu równowagi i przeciwdziałania jego zmianom | zdolność do zmiany stanu ustalonego lotu pod wpływem wychylenia odpowiedniego steru | zdolność do utrzymania kontroli nad samolotem na który działają zewnętrzne obciążenia dynamiczne | zdolność do samoczynnego powrotu samolotu do położenia równowagi, gdy przestaną działać zakłócenia |
| 187 2 | PL080-0490 | Sterowność to: | zdolność do zmiany stanu ustalonego lotu pod wpływem wychylenia odpowiedniego steru | zdolność do wykonywania obszernych ruchów drążkiem sterowym i orczykami | zdolność do samoczynnego powrotu samolotu do położenia równowagi, gdy przestaną działać zakłócenia | zdolność do zachowania stanu równowagi i przeciwdziałania jego zmianom |
| 187 3 | PL080-0495 | Stosunek pracy wykonanej przez śmigło do mocy pobieranej przez śmigło od silnika nazywamy: | sprawnością śmigła | posuwem śmigła | poślizgiem śmigła | skokiem śmigła |
| 187 4 | PL080-0496 | Stosunek prędkości lotu ' ν ' do prędkości obwodowej danego przekroju śmigła "u" nazywamy: | posuwem | poślizgiem geometrycznym | poślizgiem aerodynamicznym | skokiem śmigła |
| 187 5 | PL080-0497 | Śmigło samolotu, w celu uzyskania jak największej sprawności, powinno: | być zwichrzone geometrycznie tak, aby kąt natarcia poszczególnych przekrojów w czasie lotu był podobny | być zwichrzone geometrycznie tak, aby kąt natarcia poszczególnych przekrojów wzrastał | być zwichrzone geometrycznie tak, aby kąt natarcia poszczególnych przekrojów malał w | być zwichrzone geometrycznie tak, aby kąt natarcia poszczególnych przekrojów był |

| | | | | w miarę oddalania się od osi obrotu | miarę oddalania się od osi obrotu | zblizony do krytycznego kata natarcia |
|----------|------------|--|---|---|---|---|
| 187 6 | PL080-0498 | W celu wyprowadzenia samolotu z fazy autorotacji należy w kolejności: | -wychylić ster kierunku w stronę przeciwną do kierunku przechylania; - odepchnąć drążek sterowy | -wychylić ster kierunku w stronę przeciwną do kierunku przechylania; - pociągnąć drążek sterowy | -wychylić lotki w stronę przeciwną do kierunku przechylania; - pociągnąć drążek sterowy | -wychylić lotki w stronę przeciwną do kierunku przechylania; - odepchnąć drążek sterowy |
| 187 7 | PL080-0499 | W celu wyprowadzenia samolotu z fazy przeciągnięcia do lotu ustalonego należy: | zwiększyć siłę nośną na skrzydle poprzez oddanie drążka sterowego | zwiększyć siłę nośną na skrzydle poprzez pociągnięcie drążka sterowego | zmniejszyć siłę nośną na skrzydle poprzez pociągnięcie drążka sterowego | zmniejszyć siłę nośną na skrzydle poprzez oddanie drążka sterowego |
| 187 8 | PL080-0500 | W celu wyprowadzenia samolotu z korkociągu należy w kolejności: | -wychylić ster kierunku w stronę przeciwną do kierunku przechylania; - odepchnąć drążek sterowy; -po ustaniu obrotów rozpoczęć samolot i wyprowadzić z lotu nurkowego | -wychylić ster kierunku w stronę przeciwną do kierunku przechylania; - pociągnąć drążek sterowy; -po ustaniu obrotów rozpoczęć samolot i wyprowadzić z lotu nurkowego | -wychylić lotki w stronę przeciwną do kierunku przechylania; - pociągnąć drążek sterowy; -po ustaniu obrotów rozpoczęć samolot i wyprowadzić z lotu nurkowego | -wychylić lotki w stronę przeciwną do kierunku przechylania; - odepchnąć drążek sterowy; -po ustaniu obrotów rozpoczęć samolot i wyprowadzić z lotu nurkowego |
| 187 9 | PL080-0504 | W celu zmniejszenia pochylenia samolotu: | wektor przyrostu siły nośnej na usterzeniu poziomym musi mieć zwrot „w dół” | należy wychylić ster wysokości w dół | przyrost momentu pochylającego samolot musi mieć wartość dodatnią | należy wychylić drążek sterowy od siebie |

| | | | | | | |
|----------|------------|--|--|--|--|---|
| 188 0 | PL080-0505 | W celu zwiększenia pochylenia samolotu: | należy wychylić drążek sterowy od siebie | przyrost momentu pochylającego samolot musi mieć wartość do ujemną | należy wychylić ster wysokości do góry | wektor przyrostu siły nośnej na usterzeniu poziomym musi mieć zwrot „w dół” |
| 188 1 | PL080-0506 | W celu zwiększenia pochylenia samolotu: | należy wychylić ster wysokości w dół | należy wychylić drążek sterowy na siebie | przyrost momentu pochylającego samolot musi mieć wartość do ujemną | wektor przyrostu siły nośnej na usterzeniu poziomym musi mieć zwrot „w dół” |
| 188 2 | PL080-0507 | W celu zwiększenia pochylenia samolotu: | wektor przyrostu siły nośnej na usterzeniu poziomym musi mieć zwrot „w góre” | należy wychylić drążek sterowy na siebie | należy wychylić ster wysokości do góry | przyrost momentu pochylającego samolot musi mieć wartość do ujemną |
| 188 3 | PL080-0509 | W jakim dokumencie zawarte są informacje o osiągach statku powietrznego (śmigłowca, samolotu etc)? | W instrukcji użytkowania w locie. | W technicznym opisie obsługi. | W biuletynach bezpieczeństwa IKCSP. | W rozporządzeniach Urzędu Lotnictwa Cywilnego. |
| 188 4 | PL080-0510 | W przypadku, gdy kąt natarcia śmigła jest równy kątowi nastawienia łopat śmigła ($\alpha=\beta$), prawdą jest, że: | - posuw śmigła $\lambda=0$; -skok rzeczywisty śmigła $H_{rz}=0$ | - posuw śmigła $\lambda=0$; -skok rzeczywisty i geometryczny śmigła są sobie równe $H_{rz}=H$ | - posuw śmigła $\lambda=0$; - poślizg śmigła $S=0$ | - prędkość samolotu $\nu=0$; - poślizg śmigła $S=0$ |
| 188 5 | PL080-0511 | W spokojnym powietrzu, optymalny kąt toru lotu ślimakowatego z wyłączonym silnikiem ' upsih ', | pozostaje niezmieniony | wzrasta | maleje | zmienia się i można go odczytać wykreślając biegunową samolotu |

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

| | | | | | | |
|----------|------------|---|--|--|---|---|
| 189 1 | PL080-0519 | Wychylenie lotek w lewo podczas lotu w fazie przeciągnięcia spowoduje: | przechylenie się samolotu w prawo i rozpoczęcie autorotacji | przechylenie się samolotu w lewo | przechylanie się samolotu w prawo do chwili powrotu drążka do neutrum | przechylenie się samolotu w lewo; do chwili powrotu drążka do neutrum |
| 189 2 | PL080-0520 | Wychyleniu klap towarzyszy zwykle: | - wzrost Cz; - wzrost Cx; - spadek doskonałości samolotu | - wzrost Cz; - wzrost Cx; - wzrost doskonałości samolotu | - wzrost Cz; - wzrost Cx; - nie zmieniona doskonałość samolotu | - tylko wzrost Cz i doskonałości samolotu |
| 189 3 | PL080-0522 | Wykres zależności $Cz = f(Cx)$ wykonany na podstawie pomiarów w czasie lotu nazywamy: | biegunową samolotu | biegunową prędkością samolotu | biegunową profilu | biegunową skrzydła |
| 189 4 | PL080-0524 | Z jaką właściwością związany jest spadek prędkości powietrza w warstwie przyściennej profilu lotniczego | lepkością powietrza | gęstością powietrza | bezwładnością powietrza | chwiejnością powietrza |
| 189 5 | PL080-0526 | Zaleca się, aby zmiana mocy z przelotowej na nominalną (śmigło o przedstawianym skoku) odbywała się w następujący sposób: | zmniejszenie skoku śmigła, a później zwiększenie ciśnienia lądowania | zmniejszenie ciśnienia lądowania, a później zwiększenie skoku śmigła | zwiększenie skoku śmigła, a później zmniejszenie ciśnienia lądowania | zwiększenie ciśnienia lądowania, a później zmniejszenie skoku śmigła skoku śmigła |
| 189 6 | PL080-0527 | Zaleca się, aby zmiana mocy ze startowej na nominalną (śmigło | zmniejszenie ciśnienia lądowania, a później zwiększenie skoku śmigła | zwiększenie skoku śmigła, a później zmniejszenie ciśnienia lądowania | zwiększenie ciśnienia lądowania, a później zmniejszenie skoku śmigła | zmniejszenie skoku śmigła, a później zwiększenie ciśnienia lądowania |

| | | | | | | |
|----------|------------|---|--|--|--|--|
| | | o przedstawianym skoku) odbywała się w następujący sposób: | | | | |
| 189 7 | PL080-0528 | Zapas stateczności statycznej podłużnej samolotu to: | odległość pomiędzy środkiem ciężkości samolotu i środkiem równowagi obojętnej | odległość pomiędzy środkiem ciężkości samolotu i środkiem aerodynamicznym płata | odległość pomiędzy środkiem równowagi obojętnej i środkiem aerodynamicznym płata | odległość pomiędzy środkiem aerodynamicznym usterzenia i środkiem aerodynamicznym płata |
| 189 8 | PL080-0529 | Zdolność do samoczynnego powrotu samolotu do położenia równowagi, gdy przestaną działać zakłuczenia, które tę równowagę naruszyły nazywamy: | statecznością dynamiczną | statecznością statyczną | stabilnością statyczną | sterownością dynamiczną |
| 189 9 | PL080-0530 | Zwiczerzenie aerodynamiczne płata charakteryzuje się tym, że: | na końcówkach płata stosuje się profile, na których oderwanie strug dla α ;kryt jest mniej intensywne | cięciwy profilów geometrycznych w kolejnych przekrojach nie leżą w jednej płaszczyźnie | końcówki płata wygięte są w dół, jeżeli prędkość napływu strug $\Upsilon=0$ | końcówki płata wygięte są w góre podczas lotu |
| 190 0 | PL080-0531 | Zwiczerzenie geometryczne płata charakteryzuje się tym, że: | cięciwy profili geometrycznych w kolejnych przekrojach nie leżą w jednej płaszczyźnie | końcówki płata wygięte są w dół, jeżeli prędkość napływu strug $\Upsilon=0$ | końcówki płata wygięte są w góre podczas lotu | na końcówkach płata stosuje się profile, na których oderwanie strug dla α ;kryt jest mniej intensywne |
| 190 1 | PL080-0532 | Zwiększenie obciążenia | - wydłużenie długości startu i lądowania- wzrost | - skrócenie długości startu i lądowania- | - wydłużenie długości startu i lądowania- | - wydłużenie długości startu i lądowania- |

| | | jednostkowego powierzchni powoduje: | prędkości minimalnej- spadek maksymalnej prędkości wznoszenia | wzrost prędkości minimalnej- spadek maksymalnej prędkości wznoszenia | spadek prędkości minimalnej- spadek maksymalnej prędkości wznoszenia | wzrost prędkości minimalnej- wzrost maksymalnej prędkości wznoszenia |
|----------|------------|--|---|---|---|--|
| 190 2 | PL090-0001 | Kolejność czynności podczas nadawania korespondencji to: | Przygotowanie treści , wciśnięcie przycisku nadawania i (po chwili) rozpoczęcie transmisji, zakończenie transmisji i (po chwili) zwolnienie przycisku nadawania | Sprawdzenie mikrofonu i nadawanie treści natychmiast aż do zakończenia meldunku | Włączenie mikrofonu, ustawienie wzmacnienia i wyłączenie podsluchu własnego nadawania, przekazanie treści | Weryfikacja treści komunikatu i bezwłoczne rozpoczęcie transmisji do czasu przerwy w nadawaniu |
| 190 3 | PL090-0002 | Pilot zmienia ustawienie częstotliwości radiostacji gdy: | W przestrzeni kontrolowanej: gdy otrzymał polecenie organu kontroli ruchu lotniczego. W przestrzeni niekontrolowanej: gdy zamierza wejść w przestrzeń innej właściwej terytorialnie służby ruchu lotniczego lub gdy otrzymał polecenie służby, u której obecnie pozostaje na łączności. | Uzna, że powinien zmienić częstotliwość odpowiednią do trasy | Występują zakłócenia na częstotliwości podstawowej | Nie ma odpowiedzi na pierwsze wywołanie. |
| 190 4 | PL090-0003 | Gdy na pierwsze wywołanie stacji naziemnej przez pilota nie ma odpowiedzi od tej stacji to należy: | Ponowić wywołanie nie wcześniej niż po 10 sekundach i jeśli wtedy brak odpowiedzi upewnić się czy wybrano właściwą częstotliwość. | Poczekać na wywołanie przez stację naziemną | Zmienić częstotliwość | Wywołać inny statek powietrzny na tej samej częstotliwości |
| 190 5 | PL090-0004 | Literę "O" wymawia się jako: | Oscar | Ontario | Oklahoma | Ohio |

| | | | | | | |
|----------|------------|---|--|--|---|---|
| 190 6 | PL090-0005 | Literę „F” wymawia się jako: | Foxtrot | Fox | Frank | Florida |
| 190 7 | PL090-0006 | Literę „R” wymawia się jako: | Romeo | Radio | Roger | Rover |
| 190 8 | PL090-0007 | Literowanie stosujemy m.in. podczas przekazywania: | Znaku wywoławczego innego niż oznacznik linii lotniczej, niektórych skrótów i słów trudnych. | Chcemy umożliwić zapisanie treści depeszy | Nie jest istotne tempo nadawania w małym natężeniu ruchu lotniczego | W korespondencji występują więcej niż dwie nazwy punktów meldunkowych |
| 190 9 | PL090-0008 | Łączność radiotelefoniczna w lotnictwie służy do: | Wzajemnego komunikowania się personelu latającego i naziemnego | Przekazywanie pleceń pilotom przez kontrolera wieży | Przekazywanie wyłącznie informacji handlingowych pilotom przez uprawnione osoby | Komunikowania się kontrolera wieży z obsługą naziemną lotniska |
| 191 0 | PL090-0009 | Mówiąc do mikrofonu należy: | Utrzymywać stałe natężenie głosu i właściwą odległość ust od mikrofonu | Trzymać mikrofon w polu widzenia | Mówić głośno i szybko | Mieć przed oczami tekst korespondencji |
| 191 1 | PL090-0010 | Procedura sprawdzenia łączności polega na: | Nawiązaniu dwustronnej łączności na określonej częstotliwości i wymianie raportów o czytelności transmisji | Wywołaniu stacji naziemnej z powietrza i uzyskaniu odpowiedzi na wywołanie | Włączeniu radiostacji i wywołaniu dowolnej stacji radiowej | Wywołaniu stacji naziemnej na wszystkich opublikowanych częstotliwościach |
| 191 2 | PL090-0011 | Przed rozpoczęciem każdego nadawania należy: | Upewnić się czy częstotliwość nie jest zajęta przez inną transmisję | Przeprowadzić łączność sprawdzającą | Ustawić częstotliwość zapasową | Włączyć podsłuch własnego nadawania |
| 191 3 | PL090-0012 | Przerwanie innej korespondencji jest dozwolone jedynie gdy: | Stacja lotnicza znajduje się w niebezpieczeństwie lub sytuacji naglącej | Nie jest dozwolone do czasu zakończenia korespondencji | Wymaga szczególnej autoryzacji ULC | Status lotu daje taki przywilej |
| 191 4 | PL090-0013 | System pracy sieci radiotelefonicznej w lotnictwie to: | System Simplex | System Duplex (dupleks) | System Półdupleks | System konferencyjny |

| | | | | | | |
|----------|------------|--|--|--|--|--|
| 191 5 | PL090-0014 | Transmisje niedozwolone to: | Transmisje zbędne, anonimowe, o charakterze prywatnym, zakłócające prowadzenie innej korespondencji | Transmisje rozwlekłe, przerywane, zawierające treści nie związane z wykonywanym zadaniem lotniczym | Transmisje nadawane zbyt szybko, bez użycia standardowej frazeologii | Transmisje pomiędzy pilotami bez powiadomienia służb naziemnych |
| 191 6 | PL090-0015 | Treść korespondencji od stacji naziemnej zawierająca zezwolenia, instrukcje, parametry lotu i inne ważne informacje winna być: | Potwierdzona przez pilota poprzez powtórzenie całości korespondencji i podanie swojego znaku wywoławczego | Powinna być potwierdzona sformułowaniem „Roger” lub „Zrozumiałem” | Nie wymaga potwierdzenia | Pilot decyduje o sposobie potwierdzenia odebrania korespondencji |
| 191 7 | PL090-0016 | Wywołanie w niebezpieczeństwie powinno zawierać co najmniej: | Trzykrotne wywołanie MAYDAY, podanie swojego znaku wywoławczego, rodzaj bezpieczeństwa, pozycję i parametry lotu, zamiary dowódcy statku powietrznego, rodzaj oczekiwanej pomocy na częstotliwości, na której prowadzono korespondencję lub jeśli niemożliwe, na 121,500 MHz | Słowo MAYDAY, swój znak wywoławczy i rodzaj zagrożenia nadane na częstotliwości radiowej przydzielonej dla danej trasy | Słowo MADAY nadane trzykrotnie na częstotliwości 121,500 MHz | Znak wywoławczy, określenie zagrożenia, pozycję samolotu, zamiary dowódcy na dostępnej częstotliwości radiowej |
| 191 8 | PL090-0017 | Znak wywoławczy SP-AHN można skrócić do: | SHN | HN | AHN | SN |

| | | | | | | |
|----------|------------|---|---|--|---|--|
| 191 9 | PL090-0018 | Nadawanie „na ślepo” to: | Procedura specjalna w przypadku braku odbioru ze stacji, z którą chcemy się skomunikować polegająca na dwukrotnym przekazaniu treści depeszy na częstotliwości podstawowej i zapasowej z użyciem słów „Nadaję na ślepo” | Nadawanie komunikatów nie wymagających potwierdzenia odbioru | Nadawanie komunikatów do wszystkich zainteresowanych (rozgłaszenie) | Procedura wykonania lotu w warunkach IMC wraz z utratą łączności |
| 192 0 | PL090-0022 | Znak wywoławczy „Gdańsk Zbliżanie” oznacza: | Organ kontroli zbliżania Gdańsk | Kontrolę podejścia w Gdańsku | Służbę zbliżania statków powietrznych w Gdańsku | System podejścia do lądowania w Gdańsku |
| 192 1 | PL090-0044 | Rodzaj emisji stosowany w lotniczej łączności VHF to: | A3E | J3F | A2A | A1N |
| 192 2 | PL090-0045 | Jeśli stacja pokładowa utraciła łączność ze stacją naziemną właściwą dla obszaru, w którym się znajduje to: | Powinna nadawać „na ślepo” na częstotliwości pracy stacji naziemnej | Włączyć odbiornik | powinna przerwać nadawanie ze względu na możliwość zakłócania innych stacji | Powinna nadawać na innej dowolnej częstotliwości |
| 192 3 | PL090-0046 | Międzynarodową lotniczą częstotliwością w bezpieczeństwie dla radiotelefonii jest: | 121,500 MHz | 120,100 MHz | 124,500 MHz | 123,450 MHz |

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

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

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

| | | | | | | |
|----------|------------|---|---|--|---|---|
| | | będzie wypowiadać wyrażenie: | | | | |
| 194 1 | 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 |
| 194 2 | PL090-0066 | Jeśli wykorzystywane są częstotliwości VHF z separacją 8,33 kHz to do identyfikacji kanału należy stosować: | 6 cyfr | 5 cyfr | 4 cyfry | 3 cyfry |
| 194 3 | PL090-0067 | Fale radiowe z zakresu VHF: | Rozchodzą się prawie prostoliniowo i ulegają rozpraszaniu i tłumieniu w troposferze | Ulegają dyfrakcji i tłumieniu w jonosferze | Ulegają odbiciu od jonosfery i tłumieniu przez powierzchnię ziemi | Ulegają dużej dyfrakcji i odbiciu od jonosfery |
| 194 4 | PL090-0068 | W lotniczej łączności radiotelefonicznej stosowane są najczęściej anteny o charakterystyce: | Dookółnej | Kierunkowej | Fazowej | Obrotowej |
| 194 5 | PL090-0069 | W lotniczej łączności radiotelefonicznej stosowana jest modulacja: | Amplitudy | Fazy | Impulsowo-kodowa | Częstotliwości |
| 194 6 | PL090-0070 | Informację o poziomie lotu FL 240 należy nadać w następujący sposób: | POZIOM LOTU DWA CZTERY ZERO | POZIOM LOTU DWADZIEŚCIA CZTERY ZERO | POZIOM LOTU DWIEŚCIE CZTERDZIEŚCI | FL DWA CZTERY ZERO |

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

| | | | | | | |
|----------|------------|---|---|---|---|--|
| 195 3 | PL090-0077 | Spośród poniższych depesz najniższą kategorię pierwszeństwa posiada: | Depesza meteorologiczna | Depesza dotycząca bezpieczeństwa lotów | Depesza pilna | Depesza o bezpieczeństwie |
| 195 4 | PL090-0078 | Zasięg radiowy stacji lotniczej zależy przede wszystkim od: | Wysokości anteny nadawczej | Mocy nadajnika | Typu anteny | Częstotliwości radiowej |
| 195 5 | PL099-0001 | Badanie wypadków i incydentów lotniczych ma na celu: | Wyjaśnienie okoliczności i przyczyn oraz wypracowanie zaleceń profilaktycznych. | Wyjaśnienie okoliczności i przyczyn oraz wypracowanie zaleceń profilaktycznych oraz wskazanie winnych zdarzenia | Wyjaśnienie okoliczności i przyczyn oraz wypracowanie zaleceń profilaktycznych, wskazanie winnych zdarzenia oraz rozpowszechnianie informacji dotyczącej zdarzeń. | Wyjaśnienie okoliczności i przyczyn zdarzenia. |
| 195 6 | PL099-0002 | Bezpośrednio po zajęciu miejsca w kabinie pilot statku powietrznego sprawdza: | Czy wszystkie przełączniki, dźwignie i urządzenia kontroli i sterowania znajdują się w położeniu określonym instrukcją użytkowania w locie. | Czy wszystkie przełączniki, dźwignie i urządzenia kontroli i sterowania znajdują się w położeniu neutralnym. | Czystość i porządek w kabinie. | Czy wszystkie przełączniki, dźwignie i urządzenia kontroli i sterowania znajdują się w położeniu wyjściowym. |
| 195 7 | PL099-0003 | Bezpośrednio przed wejściem do kabiny statku powietrznego pilot sprawdza: | Stan techniczny statku powietrznego wykonując przegląd przedlotowy. | Warunki meteorologiczne do planowanego lotu. | Zgodność listy pasażerów. | Czy otrzymał zgodę na lot. |

| | | | | | | |
|----------|------------|---|--|---|--|---|
| 195 8 | PL099-0004 | Częstotliwość 121,500 jest przeznaczona do: | lotniczej łączności radiotelefonicznej w niebezpieczeństwie | łączności w niebezpieczeństwie dla telegrafii do odbioru słuchowego | łączności z lądem w akcjach poszukiwawczo - ratowniczych (SAR) | łączności z trawami ratunkowymi |
| 195 9 | PL099-0005 | Częstotliwość pomocnicza dla kanału 121.5 MHz to: | 123.1 MHz | 101,5 MHz | 500 kHz | 2128 kHz |
| 196 0 | PL099-0006 | Członek załogi statku powietrznego nie może spożywać alkoholu w okresie minimum: | 24 godzin przed lotem | 12 godzin przed lotem | 36 godzin przed lotem | 48 godzin przed lotem |
| 196 1 | PL099-0007 | Czy funkcjonariusz Policji może zażądać od pilota/załogi poddania się badaniu na obecność alkoholu we krwi po zaistnieniu wypadku lotniczego? | Tak | Nie | Tylko w obecności członków PKBWL | Tylko w obecności lekarza. |
| 196 2 | PL099-0008 | Czy można wykonywać loty na statku powietrznym z napędem nad parkami narodowymi? | Tak, ale pod warunkiem wykonywania lotu na wysokości określonej przez państwo organ zarządzania ruchem lotniczym | Tak, ale pod warunkiem wykonywania lotu na odpowiedniej wysokości. | Zabrania się. | Tak, po otrzymaniu zgody od właściwego organu ruchu lotniczego. |

| | | | | | | |
|----------|------------|---|--|--|---|---|
| 196 3 | PL099-0009 | Czy użytkownik może przystąpić do badania incydentu lotniczego? | Tak, ale po decyzji PKBWL i pod jej nadzorem | Tak | Nie | Tak, jeśli posiada do tego odpowiednie kwalifikacje |
| 196 4 | PL099-0010 | Czy użytkownik może przystąpić do badania wypadku lotniczego? | Nie | Tak | Tak, ale pod nadzorem PKBWL | Tak, ale po wyrażeniu zgody przez Prezesa ULC |
| 196 5 | PL099-0011 | Czy zderzenie statku powietrznego w locie z ptakiem jest incydentem lotniczym? | Tak, bez względu na konsekwencje | Nie, jeśli statek powietrzny nie został uszkodzony | Tak, jeśli statek powietrzny został uszkodzony | Tak, jeśli z tej przyczyny lot został przerwany |
| 196 6 | PL099-0012 | Do łączności między statkami morskimi a statkami powietrznymi, uczestniczącymi w akcjach poszukiwawczo - ratowniczych (SAR), przeznaczona jest częstotliwość: | 156,3 MHz | 121,5 MHz | 128,825 MHz | 123,450 MHz |
| 196 7 | PL099-0013 | Do prowadzenia lotniczej korespondencji radiowej niezbędne jest posiadanie: | świadczenie radiooperatora w służbie lotniczej | licencji członka personelu lotniczego | nie jest wymagane posiadanie żadnego dokumentu | obywatelstwa Rzeczypospolitej Polskiej |
| 196 8 | PL099-0014 | Do zestawu pierwszej pomocy | podręcznik pierwszej pomocy i zestaw sygnałów zgodny z Aneksem 12 ICAO | jedynie podręcznik pierwszej pomocy | podręcznik pierwszej pomocy i pełny tekst Aneksu 6 ICAO | Aneks 12 ICAO |

| | | | | | | |
|----------|------------|--|---|---|---|--|
| | | powinien być dołączony: „ground-air visual signal code for use by survivors” | | | | |
| 196 9 | PL099-0015 | Dowódca statku powietrznego powiadamia o nieprawidłowości pracy urządzeń naziemnych i nawigacyjnych: | Właściwą stację naziemną, tak szybko jak to jest możliwe. | Właściwą stację naziemną, telefonicznie po lądowaniu. | Właściwą stację naziemną, pisemnie po lądowaniu | Przełożonego lub najbliższy organ ruchu lotniczego |
| 197 0 | PL099-0016 | Dyrektyny Operacyjne, wydawane przez Prezesa ULC, zabraniające, ograniczające lub poddające działalność lotniczą określonym warunkom w interesie bezpieczeństwa lotów, są publikowane w: | Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego | Dzienniku Ustaw | miesięczniku „Przegląd Lotniczy” | na stronach internetowych organizacji lotniczych |
| 197 1 | PL099-0017 | Gdy w czasie lotu rzeczywista ilość paliwa użytecznego w zbiornikach samolotu jest mniejsza od ostatecznej rezerwy paliwa, dowódca statku | zgłosić sytuację awaryjną | zamówić paliwo na lotnisku lądowania | natychmiast lądować w terenie przygodnym | porozumieć się z przewoźnikiem lub dysponentem statku powietrznego |

| | | | | | | |
|----------|------------|---|--|---|--|---|
| | | powietrznego powinien: | | | | |
| 197 2 | PL099-0018 | Lądownie na spadochronie ratowniczym powinno odbywać się: | Z wiatrem | Pod wiatr | Bokiem do wiatru | Ustawienie ciała nie ma żadnego znaczenia |
| 197 3 | PL099-0019 | Spadochron ratowniczy otwierany jest za pomocą: | Uchwytu wyzwalającego | Liny otwierającej | Automatu spadochronowego | Ładunku pirotechnicznego |
| 197 4 | PL099-0021 | Jeżeli statek powietrzny jest wyposażony w nadajnik ratunkowy ELT, oznacza to: | że posiada lotniczy nadajnik ratowniczy SARSAT | że ma możliwość podejścia według MLS | że ma możliwość podejścia według TLS | że może korzystać z przestrzeni RVSM |
| 197 5 | PL099-0022 | Komu składa pisemny raport załoga statku powietrznego o fakcie niebezpiecznego zbliżenia w powietrzu? | Osobie wskazanej w instrukcji operacyjnej | PKBWL | Prezesowi ULC | Nie składa pisemnego raportu. |
| 197 6 | PL099-0023 | Komunikat MAYDAY nadaje się w przypadku: | bezpośredniego zagrożenia życia załogi i pasażerów | konieczności zapewnienia pomocy medycznej | ogólnego bezpieczeństwa dla ruchu lotniczego, zaobserwowania groźnych zjawisk itp. | utraty łączności |
| 197 7 | PL099-0024 | Po lądowaniu, jeśli czasza ciągnie pilota po ziemi powinien on: | Zgasić czaszę za pomocą ściągania dolnych linek | Zgasić czaszę za pomocą ściągania górnych linek | Złapać się czegokolwiek | Nic nie robić, czasza opadnie sama |

| | | | | | | |
|----------|------------|--|---|---|---|---|
| 197 8 | PL099-0025 | Kontrola ruchu lotniczego obowiązana jest prowadzić nasłuch korespondencji radiowej w nie bezpieczeństwie na częstotliwości: | 121,5 MHz | 500 kHz | 156.3 MHz | 2182 kHz |
| 197 9 | PL099-0026 | Okres ważności ułożenia spadochronu ratowniczego wynosi | 120 dni jeżeli jego instrukcja nie stanowi inaczej | 30 dni | 120 dni | 180 dni |
| 198 0 | PL099-0027 | Plomba na spadochronie zawiera datę : | Ważności ułożenia spadochronu | ułożenia spadochronu | Produkcji spadochronu | wietrzenia spadochronu |
| 198 1 | PL099-0028 | Dopasowanie uprzęży spadochronu ratowniczego w tym dociągnięcie taśm udowych i piersiowej wykonujemy: | Najpóźniej przed startem statku powietrznego natomiast zapięcie taśm uprzęży przed zajęciem miejsca i zapięciem pasów | Bezpośrednio przed skokiem natomiast zapięcie taśm uprzęży po zajęciu miejsca w statku powietrznym i zapięciu pasów | Po zaistnieniu sytuacji w której konieczne jest wykonanie skoku ratowniczego | Po opuszczeniu statku powietrznego |
| 198 2 | PL099-0029 | Czy zawsze przed założeniem spadochronu ratowniczym konieczne jest przeprowadzenie kontroli? | Tak – sprawdzamy kartę spadochronu, plombę, właściwe zapięcie ściągaczy, położenie zawleczek zamkających oraz uchwytu | Nie – nie ma obowiązku kontroli jeżeli jest to kolejny lot a spadochron w statku powietrznym zostawili poprzedni piloci | Nie – nie ma obowiązku kontroli jeżeli spadochron pobrany jest bezpośrednio z magazynu lub od układacza | Tak-sprawdzamy ważność ułożenia spadochronu w metryce |
| 198 3 | PL099-0030 | Czy wskazane jest przed lotem | Tak- szczególnie istotne informacje to minimalna | Nie jest to konieczne - z każdym | Nie jest to konieczne – wszystkie | Tak – właściwości spadochronu mogą |

| | | | | | | |
|----------|------------|---|---|--|--|--|
| | | zapoznanie się z właściwościami spadochronu który jest do dyspozycji? | wysokość skoku przy różnych prędkościach i różnych konfiguracjach lotu,maksymalne prędkości użycia i dopuszczalny ciężar pilota | spadochronem można wyskoczyć z tej samej wysokości a na prędkość lotu nie mamy wpływu podczas sytuacji przymusowej | spadochrony zawsze otwierają się z wysokości nie mniejszej niż 100 m i mają zapewnić bezpieczeństwo dla każdego przeciennego pilota w całym zakresie prędkości statku powietrznego | być inne przy różnej wilgotności powietrza |
| 198 4 | PL099-0031 | Czy wysokość skoku ratowniczego jest zależna od prędkości lotu poziomego | Tak- spadochrony zawsze napełniają się zawsze na podobnym odcinku, niezależnie od prędkości. Przy większej prędkości poziomej napełnienie następuje w krótszym czasie - ma to bezpośredni związek z mniejszą utratą wysokości | Nie – spadochrony napełniają się zawsze na tym samym odcinku. Prędkość pozioma podczas otwarcia ma jedynie wpływ na czas otwarcia i przeciążenie | Nie –aby spadochron zaczął się poprawnie napełniać pilot i tak musi przejść do spadania pionowego | Tak – podczas większej prędkości pilot spada wolniej i spadochron zdąży otworzyć się wyżej |
| 198 5 | PL099-0032 | Który z wymienionych Aneksów Konwencji Chicagowskiej dotyczy badania wypadków i incydentów lotniczych | Aneks 13 | Aneks 11 | Aneks 12 | Aneks 14 |
| 198 6 | PL099-0033 | Lotniskowe pojazdy pożarnicze są malowane na kolor: | zielonożółty lub czerwony | pomarańczowy | biały | wyłącznie czerwony |
| 198 7 | PL099-0034 | Na użytkowanie samolotu poza | nie można zezwolić | Prezes ULC | dowódca statku powietrznego | Minister Infrastruktury |

| | | | | | | |
|----------|------------|---|--|---|-------------------------|---|
| | | ograniczeniami wyznaczonymi w głównym wykazie wyposażenia minimalnego (Master Minimum Equipment List - MMEL) może zezwolić: | | | | |
| 198 8 | PL099-0035 | O napotkanych w locie potencjalnych zagrożeniach bezpieczeństwa oraz zdarzeniach takich, jak nieprawidłowa praca urządzeń naziemnych lub nawigacyjnych, niezwykłe zjawiska pogody, dowódca statku powietrznego powinien powiadomić: | właściwą stację naziemną tak szybko, jak jest to praktycznie możliwe | organ kontroli ruchu lotniczego, po wylądowaniu | władze lokalne | Urząd Lotnictwa Cywilnego |
| 198 9 | PL099-0036 | O przerwaniu zadania w powietrzu decyduje: | Dowódca załogi | Załoga statku powietrznego | Służba ruchu lotniczego | Dowódca załogi w porozumieniu z załogą i kontrolerem ruchu lotniczego |
| 199 0 | PL099-0037 | O wyborze miejsca do lądowania awaryjnego w terenie decyduje: | Dowódca załogi | Załoga statku powietrznego | Służba ruchu lotniczego | Dowódca załogi w porozumieniu z załogą i kontrolerem ruchu lotniczego |

| | | | | | | |
|----------|------------|---|---|--|--|--|
| 199 1 | PL099-0038 | Obecność materiałów promieniotwórczych na pokładzie cywilnego statku powietrznego jest dozwolona pod warunkiem: | że substancje te są niezbędne do działania istotnych systemów statku powietrznego | obecność substancji promieniotwórczych na pokładzie statku powietrznego jest bezwzględnie zabroniona | udzielenia stosownego zezwolenia przez Ministerstwo Ochrony Środowiska | właściwego opakowania i wyraźnego oznakowania substancji promieniotwórczej |
| 199 2 | PL099-0039 | Obowiązek bezpiecznej eksploatacji statku powietrznego nałożony jest na użytkownika statku powietrznego w: | Prawie lotniczym | PL - 2 | JAR-ach | PL - 6 |
| 199 3 | PL099-0040 | Obowiązek zapewnienia, aby nikt nie ukrył osób lub ładunku na pokładzie statku powietrznego spoczywa na: | przewoźniku | dowódcy statku powietrznego | zarządcy lotniska | Straży Granicznej |
| 199 4 | PL099-0041 | Osoba naruszająca obowiązki w zakresie bezpiecznej eksploatacji statku powietrznego podlega karze: | grzywny | Pozbawienia wolności do lat 5 | Pozbawienia wolności do 1 roku | Grzywny, karze ograniczenia wolności lub pozbawienia wolności do roku |
| 199 5 | PL099-0042 | Osobę zatrzymaną na pokładzie statku powietrznego podejrzana o | Organom Policji lub Straży Granicznej | Służbie Więziennej | Straży Ochrony Lotniska | Funkcjonariuszom ABW. |

| | | | | | | |
|----------|------------|---|---|--|---|---------------------------------------|
| | | dokonanie przestępstwa przekazuje się: | | | | |
| 199 6 | PL099-0043 | Ostateczna decyzja co do zezwolenia na wstęp do kabiny pilotów należy do: | dowódcy statku powietrznego | inspektora ULC, odpowiedzialnego za certyfikację, licencjonowanie lub nadzór bieżący | przedstawiciela przewoźnika | zarządcy lotniska |
| 199 7 | PL099-0044 | Paliwo lotnicze, przypadkowo rozlane przy tankowaniu, powinno zostać: | niezwłocznie zneutralizowane i usunięte | zostawione na podłożu do odparowania | zebrane, przefiltrowane i zużyte do celów gospodarczych | zlane do kanalizacji |
| 199 8 | PL099-0045 | Pierwszą czynnością załogi statku powietrznego po lądowaniu awaryjnym w terenie przygodnym i wystąpieniu pożaru jest: | Ugaszenie pożaru | Ratowanie rannych | Telefon do straży pożarnej | Oddalenie się na bezpieczną odległość |
| 199 9 | PL099-0046 | Pierwszą czynnością załogi statku powietrznego po lądowaniu awaryjnym w terenie przygodnym jest: | Ratowanie życia załogi i pasażerów | Ratowanie mienia i wyposażenia statku powietrznego | Powiadomienie przełożonego i/lub władzy lotniczej | Powiadomienie Policji |

| | | | | | | |
|----------|------------|---|---|--|--|-----------------------------------|
| 200 0 | PL099-0047 | Pilot nie może przystąpić do wykonania lotu w znanych lub spodziewanych warunkach oblodzenia, jeżeli: | samolot nie będzie certyfikowany i wyposażony do zwalczania takich warunków | nie ustanowiono procedury odladzania i przeciwdziałania oblodzeniu samolotu na ziemi | temperatura powietrza jest niższa niż 7°C | pada deszcz |
| 200 1 | PL099-0048 | Pilot statku powietrznego może palić tyton w czasie lotu pod warunkiem: | palenie tytoniu nie jest dozwolone | utrzymania dobrej wentylacji kabiny | może palić tylko jedna osoba na raz | załoga jest jednoosobowa |
| 200 2 | PL099-0049 | Podczas lądowania na spadochronie pilot obserwuje: | Horyzont | Ziemię | Czaszę | Zamyka oczy |
| 200 3 | PL099-0050 | Po naruszeniu przepisów lotniczych w celu opanowania sytuacji zagrażającej bezpieczeństwu statku powietrznego dowódca statku powietrznego jest zobowiązany o tym powiadomić właściwy organ państwa, którego przepisy zostały naruszone i jeżeli przepisy tego | Pisemne sprawozdanie o zdarzeniu w ciągu 10 dni | Pisemne sprawozdanie o zdarzeniu w ciągu 14 dni | Ustne – telefoniczne sprawozdanie po lądowaniu w miejscu docelowym | Nie składa dodatkowych wyjaśnień. |

| | | | | | | |
|----------|------------|---|---------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------------|--|
| | | wymagają złożyć organowi, który otrzymał zawiadomienie: | | | | |
| 200 4 | PL099-0051 | Po zderzeniu z ptakiem dowódca statku powietrznego składa meldunek: | pisemny. | ustny. | nie składa. | składa meldunek ustny, jeśli statek powietrzny uległ jakiemukolwiek uszkodzeniu. |
| 200 5 | PL099-0052 | Podatność na zatrucie tlenkiem węgla z niesprawnej instalacji grzewczej: | rośnie z wysokością lotu | maleje z wysokością lotu | różnie z wilgotnością względną | rośnie z temperaturą punktu rosy |
| 200 6 | PL099-0053 | Podczas ręcznego przekręcania śmigła należy stać: | przed płaszczyzną obrotu śmigła | z boku, w płaszczyźnie obrotu śmigła | za śmigłem | obojętnie |
| 200 7 | PL099-0054 | Wyposażenie w spadochrony ratownicze zawsze obowiązuje przy wykonywaniu lotów: | Akrobacyjnych | Szkolnych | Przy przelotach na akwenami wodnymi | Z prędkością pow. 250 km/h |
| 200 8 | PL099-0055 | Podstawową międzynarodową częstotliwością do łączności telegraficznej ręcznej w bezpieczeństwie jest: | 500 kHz | 121,5 MHz | 2182 kHz | 122,7 MHz |

| | | | | | | |
|----------|------------|--|--|---|--|--|
| 200 9 | PL099-0056 | Odpięcie się od instalacji pokładowej: | jest pierwszą czynnością w celu opuszczenia pokładu | nie jest konieczne – po skoku sama się rozmoczy | zawsze najpierw pasy – one nas najmocniej trzymają | następuje po zrzucie drzwi – jeżeli nie da się ich zrzuścić po co ja odpinać |
| 201 0 | PL099-0057 | Pomiędzy przyjęciem środków psychotropowych przez pilota statku powietrznego a rozpoczęciem lotu powinno upływać: | pilot nie może przyjmować środków psychotropowych | 6 godzin | 12 godzin | 24 godziny |
| 201 1 | PL099-0058 | Potwierdzeniem przyjęcia i zrozumienia przez pilota samolotu sygnału wizualnego, podawanego z miejsca wypadku nocą jest: | kilkakrotne włączenie i wyłączenie świateł lądowania lub nawigacyjnych | kilkakrotne przekształcenie samolotu na boki | wystrzelanie zielonej rakiety | zrzucenie meldunku potwierdzającego |
| 201 2 | PL099-0059 | Potwierdzeniem przyjęcia i zrozumienia sygnału wizualnego, podawanego z miejsca wypadku, przez pilota samolotu jest: | kilkakrotne przekształcenie samolotu na boki | wystrzelanie zielonej rakiety | włączenie smugaczy | zrzucenie meldunku potwierdzającego |
| 201 3 | PL099-0060 | Prędkość opadania na spadochronie wynosi | około 3-7 m/s | około 6-9 m/s | około 8 m/s | nie uzyska certyfikatu spadochron który |

| | | | | | | |
|----------|------------|--|--|-------------------------|---|---|
| | | | | | | opada z prędkością większą niż 4 m/s |
| 201 4 | PL099-0061 | Pożar instalacji elektrycznej statku powietrznego powinien być gaszony: | gaśnicą śniegową lub BCE | pianą gaśniczą | piaskiem | wodą |
| 201 5 | PL099-0062 | Przed przystąpieniem do startu dowódca statku powietrznego musi upewnić się na podstawie dostępnych mu informacji, że warunki meteorologiczne na lotnisku startu oraz stan planowanej do startu drogi startowej: | nie wpłyną ujemnie na bezpieczeństwo startu i odlotu | odpowiadają danym z AIP | są zgodne z podawanymi przez odpowiednie służby | jeśli organ kontroli ruchu lotniczego udziela zgody, dowódca statku powietrznego wykonuje start |
| 201 6 | PL099-0063 | Przekazanie (retranslacja) wywołania MAYDAY winna być poprzedzona zwrotem: | MAYDAY RELAY | SOS | PAN RELAY | SECURITE |
| 201 7 | PL099-0064 | Przepisy dotyczące sygnałów, stosowanych w akcjach poszukiwawczo - | Aneksie 12 ICAO | Aneksie 6 ICAO | Aneksie 2 ICAO | AIP Polska, rozdz. ENR1 „Przepisy i Procedury Ogólne” |

| | | ratowniczych znajdują się w: | | | | |
|----------|------------|--|--|---|---|--|
| 201 8 | PL099-0065 | Przy dekompresji kabiny, połączonej z koniecznością użycia masek tlenowych, pilot leczący powinien założyć maskę tlenową w pierwszej kolejności: | sobie | pasażerom, o ile ci nie mogą sami założyć masek tlenowych | dowódcy statku powietznego, o ile ten nie może sam założyć maski tlenowej | osobom nieprzytomnym, niepełnosprawnym i/lub dzieciom |
| 201 9 | PL099-0066 | Przy wykonywaniu symulowanego lotu bez widoczności pilot bezpieczeństwa powinien zajmować miejsce: | przy drugim zestawie urządzeń sterowych statku powietznego | w miejscu zapewniającym najlepszą widoczność | w miejscu zapewniającym najlepszy nadzór nad czynnościami pilota prowadzącego statek powietrzny | w zasięgu wzroku pilota prowadzącego statek powietrzny |
| 202 0 | PL099-0067 | Raport o zdarzeniu w locie jest ważny jeśli: | Złoży go jeden członek załogi. | Wszyscy członkowie załogi. | Pilot. | Zostanie zatwierdzony przez użytkownika. |
| 202 1 | PL099-0069 | Statek powietrzny służby poszukiwania i ratownictwa lotniczego jest oznakowany następująco: | Napisem SAR | Napisem SOS | Krzyżem maltańskim | Czerwonym krzyżem na białym tle. |
| 202 2 | PL099-0070 | Statek powietrzny, wymagający asysty statku morskiego i nie mogący | okrążyć statek morski co najmniej raz i przeciąć przedłużenie jego linii | przelecieć za rufą statku na małej wysokości | przelecieć wzdłuż lewej burty statku | cyklicznie zwiększać i zmniejszać wysokość lotu |

| | | | | | | |
|----------|------------|--|-----------------------------------|--|---|--|
| | | nawiązać z nim łączności radiowej, powinien: | drogi na możliwie małej wysokości | | | |
| 202 3 | PL099-0071 | Sygnal wizualny w kształcie litery X, podawany z miejsca wypadku lotniczego, oznacza: | żądanie pomocy medycznej | żądanie udzielenia informacji o własnej pozycji | żądanie zidentyfikowania statku powietrznego | odpowiedź negatywna |
| 202 4 | PL099-0072 | Symulowanie sytuacji nienormalnych lub awaryjnych, wymagających zastosowania części lub wszystkich procedur awaryjnych, są dozwolone w czasie lotów zarobkowego przewozu lotniczego pod warunkiem: | nie są dozwolone | że dowódca statku powietrznego dopilnuje bezpieczeństwa wykonywania lotu | że opracowano odpowiednie procedury postępowania i są one przestrzegane | że przeprowadzane symulacje nie naruszają Instrukcji Użytkowania statku powietrznego |
| 202 5 | PL099-0073 | Szczegółowe czynności dyspozytora lotniczego w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa nadzorowanej przez dyspozytora | Instrukcji Operacyjnej | AIP | ustawie „Prawo Lotnicze | rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 3 września 2003, Dz.U. 165 poz. 1602 |

| | | | | | | |
|----------|------------|---|---|---|--|--|
| | | operacji lotniczej, są opisane w: | | | | |
| 202 6 | PL099-0074 | Transmisja radiowa dla radionamierzania ma priorytet wyższy niż wywołanie PAN-PAN: | nie | tak | tak, pod warunkiem że korespondencja odbywa się w języku angielskim | mają równy priorytet |
| 202 7 | PL099-0075 | Unieruchamianie lub wyłączanie w czasie lotu pokładowych rejestratorów rozmów w kabinie (Cockpit Voice Recorder - CVR) jest dozwolone, gdy: | dowódca statku powietrznego jest przekonany, że zapis powinien być zachowany jako materiał do dochodzenia w razie zdarzenia lub wypadku | dowódca statku powietrznego uzna to za stosowne | zapis zawiera treści naruszające dobre imię osób obecnych na pokładzie statku powietrznego | świadomość zapisu rozmów powoduje dyskomfort członków załogi |
| 202 8 | PL099-0076 | Uprawniony do usunięcia z pokładu statku powietrznego każdej osoby lub każdej części ładunku, która w jego opinii może stwarzać potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa samolotu lub osób na nim się znajdujących jest: | dowódca statku powietrznego | przedstawiciel przewoźnika | każdy członek załogi lotniczej | zarządca lotniska |

| | | | | | | |
|----------|------------|---|---|---|--|--|
| 202 9 | PL099-0077 | Usterki techniczne statku powietrznego odnotowuje się w: | pokładowym dzienniku technicznym statku powietrznego. | książce obsługi. | zeszycie prac usługowych. | dokumentacji technicznej statku powietrznego |
| 203 0 | PL099-0078 | Użycie środków odurzających na pokładzie statku powietrznego jest dozwolone pod warunkiem: | że jest niezbędne dla ratowania zdrowia lub życia | odbywa się poza kabiną załogi | odbywa się w wydzielonej części kabiny pasażerskiej | jest bezwzględnie zabronione |
| 203 1 | PL099-0079 | Użytkownik statku powietrznego, organ ruchu lotniczego, zarządzający lotniskiem są zobowiązani powiadomić PKBWL o zdarzeniu lotniczym w nieprzekraczalnym czasie: | 72 godziny | 48 godzin | 24 godziny | 96 godzin |
| 203 2 | PL099-0080 | W celu opanowania sytuacji zagrażającej bezpieczeństwu statku powietrznego: | Można naruszyć przepisy lotnicze | Nie można naruszać przepisów lotniczych | Można naruszyć przepisy lotnicze po konsultacji z członkami załogi | Wszystkie pozostałe odpowiedzi są nieprawidłowe. |
| 203 3 | PL099-0081 | W instalacji elektrycznej samolotu za napięcie | 110 V / 400 Hz | 36 V / 400 Hz | 27 V | każde |

| | | niebezpieczne dla życia uważa się: | | | | |
|----------|------------|--|---|---|---|---|
| 203 4 | PL099-0082 | W jakich sytuacjach dowódca statku powietrznego może zobowiązać innych członków załogi do wykonywania czynności nie należących do ich normalnego zakresu obowiązków? | Kiedy należy zapewnić bezpieczeństwo lotu oraz bezpieczeństwo i porządek na pokładzie statku powietrznego.. | Kiedy z różnych powodów nie może wykonywać swoich obowiązków. | W sytuacjach zagrażających bezpieczeństwu lotu. | W sytuacjach szczególnych. |
| 203 5 | PL099-0083 | W przypadku bezprawnej ingerencji na pokładzie statku powietrznego, pierwszym obowiązkiem członków załogi jest: | powiadomić o tym fakcie służby ruchu lotniczego | podjąć próbę siłowego odzyskania kontroli nad sytuacją | upewnić się czy instalacja tlenowa jest sprawna | wykonywać polecenia napastników |
| 203 6 | PL099-0084 | W przypadku konieczności opuszczenia statku powietrznego w powietrzu (np. z przyczyn technicznych), wyposażonego w radiostację pokładową pilot jest zobowiązany: | Zameldować do najbliższego organu ruchu lotniczego lub stanowiska kierowania lotami o miejscu opuszczenia | Nadać sygnał SOS i opuścić statek powietrzny | Opuścić statek powietrzny niezwłocznie. | Wszystkie pozostałe odpowiedzi są nieprawidłowe |

| | | | | | | |
|----------|------------|--|--|--|---|--|
| 203 7 | PL099-0085 | W przypadku obecności uzbrojonych funkcjonariuszy bezpieczeństwa na pokładzie przewożącego pasażerów statku powietrznego, o tym fakcie powinien być poinformowany: | dowódca statku powietrznego | przedstawiciel przewoźnika w porcie docelowym | Minister Obrony Narodowej | wszyscy obecni na pokładzie statku powietrznego |
| 203 8 | PL099-0086 | W przypadku podejrzenia bezprawnej ingerencji na pokładzie statku powietrznego służba ruchu lotniczego powiadamia o tym poprzez sieć łączności lotniczej VHF: | nie informuje o podejrzeniu za pośrednictwem łączności radiowej | powiadamia statki powietrzne znajdujące się najbliżej statku, co do którego istnieje takie podejrzenie | rządowe statki powietrzne | wszystkie statki powietrzne w sektorze odpowiedzialności danej służby ruchu lotniczego |
| 203 9 | PL099-0087 | W przypadku stwierdzenia przez załogę/dowódcę statku powietrznego zagrożenia bezpieczeństwa innego statku | Udzielić poszkodowanym lub znajdującym się w niebezpieczeństwie pomocy w zakresie, w jakim może to uczynić bez narażania na niebezpieczeństwo powierzonego mu statku | Użyć wszelkich środków do udzielenia pomocy naruszając nawet przepisy lotnicze. | Powiadomić odpowiednie służby lotnicze. | Powiadomić odpowiednie służby lotnicze i działać według ich poleceń. |

| | | | | | | |
|----------|------------|---|---|------------------------------|---|---|
| | | powietrznego należy: | powietrznego, pasażerów, załogi. | | | |
| 204 0 | PL099-0088 | W przypadku zaistnienia krytycznego niebezpieczeństwa dla życia załogi i pasażerów statku powietrznego należy w pierwszym rzędzie: | nadać wywołanie w niebezpieczeństwie wszystkimi dostępnymi środkami | poinformować pasażerów | zabezpieczyć przedmioty wartościowe | zadbać o bezpieczeństwo dowódcy statku powietrznego |
| 204 1 | PL099-0089 | W razie przypadkowego uruchomienia ELT należy: | niezwłocznie wyłączyć ELT i powiadomić o tym fakcie właściwe RCC lub służbie informacji lotniczej | wyłączyć ELT | zgłosić fakt mechanikowi gdy będzie to możliwe | powiadomić policję |
| 204 2 | PL099-0090 | W razie wypadku lotniczego użytkownik samolotu, na którym zabudowany jest rejestrator pokładowy, ma zabezpieczyć, tak dalece jak to jest możliwe, oryginalne zapisy tego rejestratora w stanie, w jakim je uzyskano, przez okres: | 60 dni lub do czasu otrzymania innych poleceń od władzy prowadzącej dochodzenie | 30 dni | 60 dni lub do czasu otrzymania innych poleceń od władzy prowadzącej dochodzenie | 120 dni |
| 204 3 | PL099-0091 | W trakcie wykonywania lotu | podczas startu i lądowania oraz zawsze, kiedy | przez cały czas trwania lotu | w czasie startu i lądowania | występowania turbulencji |

| | | | | | | |
|----------|------------|--|--|---|-------------------------------------|--|
| | | pilot statku powietrznego powinien mieć zapięte pasy w czasie: | dowódca uzna to za konieczne | | | |
| 204 4 | PL099-0092 | Za bezpieczeństwo lotu od startu do lądowania odpowiada: | Dowódca załogi | Załoga statku powietrznego | Kontroler Ruchu Lotniczego | Inspektor bezpieczeństwa lotów |
| 204 5 | PL099-0093 | Za kompletność i dostępność całego pokładowego wyposażenia awaryjnego odpowiada: | dowódca statku powietrznego | przewoźnik lub dysponent statku powietrznego | obsługa techniczna w miejscu startu | pion bezpieczeństwa lotniczego ULC |
| 204 6 | PL099-0094 | Za sprawdzenie przed lotem ważności dopuszczenia do użytku wysokościomierza jest odpowiedzialny: | dowódca statku powietrznego | inspektor kontroli cywilnych statków powietrznych | właściciel statku powietrznego | kierownik obsługi startowej |
| 204 7 | PL099-0095 | Za właściwą ilość paliwa zatankowanego do lotu odpowiada: | Dowódca załogi | Obsługa techniczna | Obsługa lotniskowa | Drugi pilot |
| 204 8 | PL099-0096 | Za zapewnienie, aby wszyscy członkowie załogi lotniczej mogli porozumiewać się we wspólnym | przewoźnik lub dysponent statku powietrznego | dowódca statku powietrznego | Urząd Lotnictwa Cywilnego | Departament Kadr Ministerstwa Infrastruktury |

| | | | | | | |
|----------|------------|--|--|--|--|---|
| | | języku jest odpowiedzialny: | | | | |
| 204 9 | PL099-0097 | Zabrudzenie skóry rąk płynem z instalacji hydraulicznej należy usunąć: | wodą z mydłem lub detergentem | benzyną lotniczą | alkoholem | benzyną ekstrakcyjną |
| 205 0 | PL099-0098 | Załoga statku powietrznego ma obowiązek zapinania wszystkich pasów bezpieczeństwa i uprzęży: | Do startu i lądowania oraz w sytuacjach, kiedy dowódca statku powietrznego uzna to za konieczne. | Na polecenie dowódcy załogi statku powietrznego. | Do startu i do lądowania. | Tylko do lądowania. |
| 205 1 | PL099-0099 | Zestawy pierwszej pomocy powinny być umieszczone: | tak, by były łatwo dostępne dla wszystkich członków załogi i pasażerów | w kabinie załogi | w części kadłuba najmniej narażonej na uszkodzenie | w zamkniętej kasetce w dyspozycji dowódcy statku powietrznego |
| 205 2 | PL099-0100 | Zrzut np. wiązanki kwiatów ze statku powietrznego podczas dowolnej uroczystości jest: | Zabroniony | Dozwolony, za zgodą władz lotniczych. | Dozwolony. | Dozwolony, jeśli zachowane są warunki bezpieczeństwa. |
| 205 3 | PL099-0101 | Zrzut obiektów lub substancji z pokładu statku powietrznego jest dozwolony w przypadku: | podjęcia działań, zapewniających zabezpieczenie życia osób i mienia w rejonie zrzutu | tylko w niebezpieczeństwie | uzyskania pisemnej zgody władz terenowych | uzyskania zgody władz lotniczych |