

01.03.2011

Licencja PL(G)

L.p.	PL(G)	Numer pytania	Pytanie	Odp1	Odp2	Odp3	Odp4
1.	X	PL 100-0025	Pierwszą czynnością załogi statku powietrznego po lądowaniu awaryjnym w terenie przygodnym i wystąpieniu pożaru zagrażającemu życiu lub zdrowiu pasażerów lub członków załogi jest:	Ugaszenie pożaru	Ratowanie rannych	Telefon do straży pożarnej	Oddalenie się na bezpieczną odległość
2.	X	PL 100-0026	Po zderzeniu z ptakiem dowódca statku powietrznego, po wylądowaniu, składa meldunek:	pisemny.	ustny.	nie składa.	składa meldunek ustny, jeśli statek powietrzny uległ jakimkolwiek uszkodzeniu.
3.	X	PL 100-0028	Załoga statku powietrznego ma obowiązek zapinania wszystkich pasów bezpieczeństwa i uprząży:	Do startu i lądowania oraz w sytuacjach, kiedy dowódca statku powietrznego uzna to za konieczne.	Na polecenie dowódcy załogi statku powietrznego.	Do startu i do lądowania.	Tylko do lądowania.
4.	X	PL 100-0029	Bezpośrednio przed wejściem do kabiny statku powietrznego pilot sprawdza:	Stan techniczny statku powietrznego wykonując przegląd przedlotowy.	Warunki meteorologiczne do planowanego lotu.	Zgodność listy pasażerów.	Czy otrzymał zgodę na lot.
5.	X	PL 100-0030	W przypadku konieczności opuszczenia statku powietrznego w powietrzu (np. z przyczyn technicznych), wyposażonego w radiostację pokładową pilot jest zobowiązany:	Zameldować do najbliższego organu ruchu lotniczego lub stanowiska kierowania lotami o miejscu opuszczenia	Nadać sygnał SOS i opuścić statek powietrzny	Opuścić statek powietrzny niezwłocznie.	Wszystkie pozostałe odpowiedzi są nieprawidłowe
6.	X	PL 100-0031	Bezpośrednio po zajęciu miejsca w kabinie pilot statku powietrznego sprawdza:	Czy wszystkie przełączniki, dzwignie i urządzenia kontroli i sterowania znajdują się w położeniu określonym instrukcją użytkownika w locie.	Czy wszystkie przełączniki, dzwignie i urządzenia kontroli i sterowania znajdują się w położeniu neutralnym.	Czystość i porządek w kabinie.	Czy wszystkie przełączniki, dzwignie i urządzenia kontroli i sterowania znajdują się w położeniu wyjściowym.
7.	X	PL 100-0032	W jakich sytuacjach dowódca statku powietrznego może zobowiązać innych członków załogi do wykonywania czynności nie należących do ich normalnego zakresu obowiązków?	Kiedy należy zapewnić bezpieczeństwo lotu oraz bezpieczeństwo i porządek na pokładzie statku powietrznego..	Kiedy z różnych powodów nie może wykonywać swoich obowiązków.	W sytuacjach zagrażających bezpieczeństwu lotu.	W sytuacjach szczególnych.
8.	X	PL 100-0033	Statek powietrzny służby poszukiwania i ratownictwa lotniczego jest oznakowany następująco:	Napisem SAR	Napisem SOS	Krzyżem maltańskim	Czerwonym krzyżem na białym tle.
9.	X	PL 100-0035	Dowódca statku powietrznego powiadamia o nieprawidłowości pracy urządzeń naziemnych i nawigacyjnych:	Właściwą stację naziemną, tak szybko jak to jest możliwe.	Właściwą stację naziemną, telefonicznie po lądowaniu.	Właściwą stację naziemną, pisemnie po lądowaniu	Przełożonego lub najbliższy organ ruchu lotniczego
10.	X	PL 100-0037	Członek załogi statku powietrznego nie może spożywać alkoholu w okresie minimum:	24 godzin przed lotem	12 godzin przed lotem	36 godzin przed lotem	48 godzin przed lotem
11.	X	PL 100-0038	Raport o zdarzeniu w locie jest ważny jeśli:	Złoży go jeden członek załogi.	złożą go wszyscy członkowie załogi.	złoży do pilot.	Zostanie zatwierdzony przez użytkownika.

12.	X	PL 100-0040	W celu opanowania sytuacji zagrażającej bezpieczeństwu statku powietrznego:	Można naruszyć przepisy lotnicze	Nie można naruszać przepisów lotniczych	Można naruszyć przepisy lotnicze po konsultacji z członkami załogi	Wszystkie podane odpowiedzi są nieprawidłowe.
13.	X	PL 100-0041	Po naruszeniu przepisów lotniczych w celu opanowania sytuacji zagrażającej bezpieczeństwu statku powietrznego dowódca statku powietrznego jest zobowiązany o tym powiadomić właściwy organ państwa, którego przepisy zostały naruszone i jeżeli przepisy tego wymagają złożyć organowi, który otrzymał zawiadomienie:	Pisemne sprawozdanie o zdarzeniu w ciągu 10 dni	Pisemne sprawozdanie o zdarzeniu w ciągu 14 dni	Ustne – telefoniczne sprawozdanie po lądowaniu w miejscu docelowym	Nie składa dodatkowych wyjaśnień.
14.	X	PL 100-0042	Osobę zatrzymaną na pokładzie statku powietrznego podejrzaną o dokonanie przestępstwa przekazuje się:	Organom Policji lub Straży Granicznej	Służbie Więziennej	Straży Ochrony Lotniska	Funkcjonariuszom ABW.
15.	X	PL 100-0043	Obowiązek bezpiecznej eksploatacji statku powietrznego nałożony jest na użytkownika statku powietrznego w:	Prawie lotniczym	PL - 2	JAR-ach	PL - 6
16.	X	PL 100-0044	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
17.	X	PL 100-0045	Zrzut np. wiązańki kwiatów ze statku powietrznego podczas dowolnej uroczystości jest:	Zabroniony	Dozwolony, za zgodą władz lotniczych.	Dozwolony.	Dozwolony, jeśli zachowane są warunki bezpieczeństwa.
18.	X	PL 100-0046	W przypadku stwierdzenia przez załogę/dowódcę statku powietrznego zagrożenia bezpieczeństwa innego statku powietrznego należy:	Udzielić poszkodowanym lub znajdującym się w niebezpieczeństwie pomocy w zakresie, w jakim może to uczynić bez narażania na niebezpieczeństwo powierzonego mu statku powietrznego, pasażerów, załogi.	Użyć wszelkich środków do udzielenia pomocy naruszając nawet przepisy lotnicze.	Powiadomić odpowiednie służby lotnicze.	Powiadomić odpowiednie służby lotnicze i działać według ich poleceń.
19.	X	PL 100-0047	Za bezpieczeństwo lotu od startu do lądowania odpowiada:	Dowódca załogi	Załoga statku powietrznego	Kontroler Ruchu Lotniczego	Inspektor bezpieczeństwa lotów
20.	X	PL 100-0048	O wyborze miejsca do lądowania awaryjnego w terenie decyduje:	Dowódca załogi	Załoga statku powietrznego	Służba ruchu lotniczego	Dowódca załogi w porozumieniu z załogą i kontrolerem ruchu lotniczego
21.	X	PL 100-0049	O przerwaniu zadania w powietrzu decyduje:	Dowódca załogi	Załoga statku powietrznego	Służba ruchu lotniczego	Dowódca załogi w porozumieniu z załogą i kontrolerem ruchu lotniczego
22.	X	PL 100-0050	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.
23.	X	PL 100-0051	Czy funkcjonariusz Policji może zażądać od pilota/załogi poddania się badaniu na obecność alkoholu we krwi po zaistnieniu wypadku lotniczego?	Tak	Nie	Tylko w obecności członków PKBWL	Tylko w obecności lekarza.

24.	X	PL 100-0056	Do prowadzenia lotniczej korespondencji radiowej niezbędne jest posiadanie:	świadczenia radiooperatora w służbie lotniczej	licencji członka personelu lotniczego	nie jest wymagane posiadanie żadnego dokumentu	obywatelstwa Rzeczypospolitej Polskiej
25.	X	PL 100-0057	Transmisja radiowa dla radionamierzenia ma priorytet wyższy niż wywołanie PAN-PAN:	nie	tak	tak, pod warunkiem że korespondencja odbywa się w języku angielskim	mają równy priorytet
26.	X	PL 100-0058	Podstawową międzynarodową częstotliwością do łączności telegraficznej ręcznej w niebezpieczeństwie jest:	500 kHz	121,5 MHz	2182 kHz	122,7 MHz
27.	X	PL 100-0059	Kontrola ruchu lotniczego obowiązana jest prowadzić nastuch korespondencji radiowej w niebezpieczeństwie na częstotliwości:	121,5 MHz	500 kHz	156,3 MHz	2182 kHz
28.	X	PL 100-0060	Częstotliwość pomocnicza dla kanału 121,5 MHz to:	123,1 MHz	101,5 MHz	500 kHz	2128 kHz
29.	X	PL 100-0061	Do łączności między statkami morskimi a statkami powietrznymi, uczestniczącymi w akcjach poszukiwawczo - ratowniczych (SAR), przeznaczona jest częstotliwość:	156,3 MHz	121,5 MHz	128,825 MHz	123,450 MHz
30.	X	PL 100-0062	Częstotliwość 121,500 jest przeznaczona do:	lotniczej łączności radiotelefonicznej w niebezpieczeństwie	łączności w niebezpieczeństwie dla telegrafii do odbioru słuchowego	łączności z ładem w akcjach poszukiwawczo - ratowniczych (SAR)	łączności z tratwami ratunkowymi
31.	X	PL 100-0063	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
32.	X	PL 100-0064	Sprawdzenia obecności i kompletności środków pierwszej pomocy na pokładzie statku powietrznego dokonuje:	dowódca statku powietrznego	dowolna osoba	lekarz wojewódzki	dowolny członek personelu lotniczego
33.	X	PL 100-0065	Za kompletność i dostępność całego pokładowego wyposażenia awaryjnego odpowiada:	dowódca statku powietrznego	przewoźnik lub dysponent statku powietrznego	obsługa techniczna w miejscu startu	pion bezpieczeństwa lotniczego ULC
34.	X	PL 100-0066	Zestawy pierwszej pomocy powinny być umieszczone:	tak, by były łatwo dostępne dla wszystkich członków załogi i pasażerów	w kabinie załogi	w części kadłuba najmniej narażonej na uszkodzenie	w zamkniętej kasetce w dyspozycji dowódcy statku powietrznego
35.	X	PL 100-0067	Do zestawu pierwszej pomocy powinien być dołączony:	podręcznik pierwszej pomocy i zestaw sygnałów zgodny z Aneks 12 ICAO („ground-air visual signal code for use by survivors“)	jedynie podręcznik pierwszej pomocy	podręcznik pierwszej pomocy i pełny tekst Aneksu 6 ICAO	Aneks 12 ICAO

36.	X	PL 100-0068	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”
37.	X	PL 100-0069	Komunikat MAYDAY nadaje się w przypadku:	bezpośredniego zagrożenia życia załogi i pasażerów	konieczności zapewnienia pomocy medycznej	ogólnego niebezpieczeństwa dla ruchu lotniczego, zaobserwowania groźnych zjawisk itp.	utrata łączności
38.	X	PL 100-0070	Potwierdzeniem przyjęcia i zrozumienia sygnału wizualnego, podawanego z miejsca wypadku, przez pilota samolotu jest:	kilkakrotne przechylenie samolotu na boki	wystrzelenie zielonej rakiety	włączenie smugaczy	zrzucenie meldunku potwierdzającego
39.	X	PL 100-0071	Potwierdzeniem przyjęcia i zrozumienia przez pilota samolotu sygnału wizualnego, podawanego z miejsca wypadku nocą jest:	kilkakrotne włączenie i wyłączenie świateł lądowania lub nawigacyjnych	kilkakrotne przechylenie samolotu na boki	wystrzelenie zielonej rakiety	zrzucenie meldunku potwierdzającego
40.	X	PL 100-0072	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
41.	X	PL 100-0074	Za zapewnienie, aby wszyscy członkowie załogi lotniczej mogli porozumiewać się we wspólnym języku jest odpowiedzialny:	przewoźnik lub dysponent statku powietrznego	dowódca statku powietrznego	Urząd Lotnictwa Cywilnego	Departament Kadr Ministerstwa Infrastruktury
42.	X	PL 100-0075	O napotkanych w locie potencjalnych zagrożeniach bezpieczeństwa oraz zdarzeniach takich, jak nieprawidłowa praca urządzeń naziemnych lub nawigacyjnych, niezwykle zjawiska pogody, dowódca statku powietrznego powinien powiadomić:	właściwą stację naziemną tak szybko, jak jest to praktycznie możliwe	organ kontroli ruchu lotniczego, po wylądowaniu	władze lokalne	Urząd Lotnictwa Cywilnego
43.	X	PL 100-0126	Załoga statku powietrznego ma obowiązek zapinania wszystkich pasów bezpieczeństwa i uprzączy:	Do startu i lądowania oraz w sytuacjach kiedy dowódca statku powietrznego uzna to za konieczne.	Tylko na polecenie dowódcy załogi statku powietrznego.	Do startu i do lądowania.	Tylko do lądowania.
44.	X	PL 100-0127	Bezpośrednio przed wejściem do kabiny statku powietrznego pilot sprawdza:	Stan techniczny statku powietrznego wykonując przegląd przedstartowy	Warunki meteorologiczne do planowanego lotu.	Zgodność listy pasażerów.	Czy otrzymał zgodę na lot.
45.	X	PL 100-0128	W przypadku konieczności opuszczenia statku powietrznego w powietrzu (np. z przyczyn technicznych), wyposażonego w radiostację pokładową pilot jest zobowiązany:	Jeżeli czas pozwala zameldować do najbliższego organu ruchu lotniczego lub stanowiska kierowania lotami o miejscu opuszczenia	Nadać sygnał SOS i opuścić statek powietrzny	Opuścić statek powietrzny niezwłocznie.	Wszystkie pozostałe odpowiedzi są nieprawidłowe
46.	X	PL 100-0130	W jakich sytuacjach dowódca statku powietrznego może zobowiązać innych członków załogi do wykonywania czynności nie należących do ich normalnego zakresu obowiązków?	Kiedy należy zapewnić bezpieczeństwo lotu oraz bezpieczeństwo i porządek na pokładzie statku powietrznego.	Kiedy z różnych powodów nie może wykonywać swoich obowiązków.	W sytuacjach zagrażających bezpieczeństwu lotu.	W sytuacjach szczególnych.
47.	X	PL 100-0131	Statek powietrzny służby poszukiwania i ratownictwa lotniczego jest oznakowany następująco:	Napisem SAR	Napisem SOS	Krzyżem maltańskim	Czerwonym krzyżem na białym tle.

48.	X	PL 100-0132	Czy można wykonywać loty na statku powietrznym z napędem nad parkami narodowymi?	Tak, ale pod warunkiem wykonywania lotu na wysokości określonej przez państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym	Tak, ale pod warunkiem wykonywania lotu na małej wysokości.	Zabrania się.	Tak, po otrzymaniu zgody od właściwego organu ruchu lotniczego.
49.	X	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
50.	X	PL 100-0134	Członek załogi statku powietrznego nie może spożywać alkoholu w okresie minimum:	24 godzin przed lotem	12 godzin przed lotem	36 godzin przed lotem	48 godzin przed lotem
51.	X	PL 100-0137	Po naruszeniu przepisów lotniczych w celu opanowania sytuacji zagrażającej bezpieczeństwu statku powietrznego dowódca statku powietrznego jest zobowiązany o tym powiadomić właściwy organ państwa, którego przepisy zostały naruszone i jeżeli przepisy tego wymagają dodatkowo złożyć organowi, który otrzymał zawiadomienie.	Pisemne sprawozdanie o zdarzeniu w ciągu 10 dni	Pisemne sprawozdanie o zdarzeniu w ciągu 14 dni	Ustne – telefoniczne sprawozdanie po lądowaniu w miejscu docelowym	Nie składa dodatkowych wyjaśnień.
52.	X	PL 100-0143	Za bezpieczeństwo lotu od startu do lądowania odpowiada:	Dowódca statku powietrznego	Załoga statku powietrznego	Kontroler Ruchu Lotniczego	Inspektor bezpieczeństwa lotów
53.	X	PL 100-0144	O wyborze miejsca do lądowania awaryjnego w terenie decyduje:	Dowódca statku powietrznego	Załoga statku powietrznego	Służba ruchu lotniczego	Dowódca załogi w porozumieniu z załogą i kontrolerem ruchu lotniczego
54.	X	PL 100-0145	O przerwaniu zadania w powietrzu decyduje:	Dowódca statku powietrznego	Załoga statku powietrznego	Służba ruchu lotniczego	Dowódca załogi w porozumieniu z załogą i kontrolerem ruchu lotniczego
55.	X	PL 100-0150	Kontrola ruchu lotniczego oraz samoloty komunikacyjne obowiązane są do prowadzenia nasłuchu korespondencji radiowej w niebezpieczeństwie na częstotliwości:	121,5 MHz	500 kHz	156.3 MHz	2182 kHz
56.	X	PL 100-0152	Częstotliwość 121,500 jest przeznaczona do:	lotniczej łączności radiotelefonicznej w niebezpieczeństwie	łączności w niebezpieczeństwie dla telegrafii do odbioru słuchowego	łączności z lądem w akcjach poszukiwawczo - ratowniczych (SAR)	łączności z tratwami ratunkowymi
57.	X	PL 100-0154	Za kompletność i dostępność całego pokładowego wyposażenia awaryjnego odpowiada:	dowódca statku powietrznego	przewoźnik lub dysponent statku powietrznego	obsługa techniczna w miejscu startu	pion bezpieczeństwa lotniczego ULC
58.	X	PL 100-0155	Komunikat MAYDAY nadaje się w przypadku:	bezpośredniego zagrożenia życia załogi i pasażerów	konieczności zapewnienia pomocy medycznej	ogólnego niebezpieczeństwa dla ruchu lotniczego, zaobserwowania groźnych zjawisk itp.	utrąty łączności
59.	X	PL010-0001	Członkowie załogi oraz inne osoby mają zakaz wnoszenia na pokład statku powietrznego:	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Broni palnej i gazowej	Urządzeń i środków oraz substancji mogących stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa lotu lub pasażerów	Materiałów wybuchowych

60.	X	PL010-0002	Do czego jest zobowiązany dowódca statku powietrznego?	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Do wykonywania lotu zgodnie z przepisami	Do zapewnienia bezpieczeństwa statkowi powietrznemu	Do zapewnienia bezpieczeństwa osób i rzeczy znajdujących się na pokładzie statku powietrznego
61.	X	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
62.	X	PL010-0004	Dostępność przestrzeni powietrznej może być czasowo ograniczona ze względu na:	Wszystkie odpowiedzi są poprawne	Obronność państwa	Bezpieczeństwo publiczne	Bezpieczeństwo ruchu lotniczego i ochronę środowiska
63.	X	PL010-0005	Kiedy ustaje obowiązek pomocy, spoczywający na dowódcy statku powietrznego który spostrzegł inny statek powietrzny lub morski, który uległ wypadkowi lub znalazł się w niebezpieczeństwie?	Gdy dowódca wie, że ktoś inny udziela pomocy w podobnych lub lepszych warunkach, niż on sam mógłby udzielić	Tego rodzaju obowiązek nigdy nie ustaje	Gdy zgodę wyrazi Prezes ULC	Gdy zgodę wyrazi minister właściwy do spraw transportu
64.	X	PL010-0006	Kiedy ustaje obowiązek pomocy, spoczywający na dowódcy statku powietrznego który zauważył katastrofę lub klęskę żywiołową?	Gdy dowódca wie, że ktoś inny udziela pomocy w podobnych lub lepszych warunkach, niż on sam mógłby udzielić	Tego rodzaju obowiązek nigdy nie ustaje	Gdy zgodę wyrazi Prezes ULC	Gdy zgodę wyrazi minister właściwy do spraw transportu
65.	X	PL010-0007	Kto może wprowadzić zakazy lub ograniczenia lotów nad obszarem całego państwa albo jego część na czas dłuższy niż 3 miesiące?	Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej ministrami właściwymi do spraw wewnętrznych oraz środowiska	Prezes ULC	Minister właściwy do spraw transportu	Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Prezesem ULC
66.	X	PL010-0009	W czasie lotów zabrania się dokonywania wszelkich zrzutów ze statku powietrznego z wyjątkiem zrzutów dokonywanych na potrzeby?	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Ochrony ludności	Ochrony przeciwpożarowej	Służby zdrowia
67.	X	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
68.	X	PL010-0011	W jakim celu ustanowiono służbę informacji lotniczej?	W celu udzielania wskazówek i informacji użytecznych dla bezpiecznego i sprawnego wykonywania lotów	W celu zapewnienia załogom statków powietrznych niezbędnych danych meteorologicznych	W celu zapewnienia pomocy statkom powietrznym w niebezpieczeństwie	W celu optymalizacji natężenia ruchu lotniczego
69.	X	PL010-0013	Z wyjątkiem przypadków gdy jest to konieczne do startu lub lądowania, lot VFR nad gęstą zabudową miast, osiedli lub zgromadzeniem osób na otwartym powietrzu nie powinien być wykonywany poniżej minimalnej wysokości względnej nad najwyższą przeszkodą w promieniu 600m od statku powietrznego:	300 m	150 m	600 m	2000 m
70.	X	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
71.	X	PL010-0015	AMC jest to:	Osrodek Zarządzania Przestrzenią Powietrzną	Osrodek Zarządzania Przepływem Ruchu Lotniczego	Zarządzanie ruchem lotniczym	Plan użytkowania przestrzeni powietrznej

72.	X	PL010-0016	ARP, wg ICAO, jest to:	Punkt odniesienia lotniska	Najwyższe wzniesienie lotniska	Współrzędne drogi startowej	Wysokość elewacji progów pasów startowych
73.	X	PL010-0017	ATM jest to:	zarządzanie ruchem lotniczym	Ośrodek Zarządzania Przepływem Ruchu Lotniczego	plan użytkowania przestrzeni powietrznej	rejon kontrolowany lotniska
74.	X	PL010-0018	ATZ jest to:	strefa ruchu lotniskowego	strefa identyfikacji obrony powietrznej	wojskowa strefa ruchu lotniskowego	obszar kontrolowany
75.	X	PL010-0019	AUP jest to:	plan użytkowania przestrzeni powietrznej	stała trasa lotnictwa wojskowego	Ośrodek Zarządzania Przestrzenią Powietrzną Agencji ruchu Lotniczego	Ośrodek Zarządzania Przepływem Ruchu Lotniczego
76.	X	PL010-0020	Badaniom lotniczo lekarskim podlegają:	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Osoby ubiegające się o wydanie licencji członka personelu lotniczego	Osoby ubiegające się o wydanie świadectwa kwalifikacji	Osoby posiadające świadectwo kwalifikacji
77.	X	PL010-0021	CBA jest to:	rejon lotów po obu stronach granicy państwa będący rejonem czasowo wydzielonym, ustanowionym ze względu na szczególne wymogi operacyjne	trasa lotnicza umożliwiająca przeloty pomiędzy TSA i lub TRA	strefa identyfikacji obrony powietrznej	wojskowa strefa ruchu lotniskowego
78.	X	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
79.	X	PL010-0023	CTR jest to:	strefa kontrolowana lotniska	strefa identyfikacji obrony powietrznej	wojskowa strefa ruchu lotniskowego	rejon kontrolowany lotniska
80.	X	PL010-0026	Członek personelu lotniczego jest obowiązany powstrzymać się od wykonywania czynności lotniczych w przypadku gdy?	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Znajduje się pod wpływem narkotyków albo innych środków odurzających	Znajduje się pod wpływem leków ograniczających sprawność psychiczną lub fizyczną	Znajduje się pod wpływem alkoholu
81.	X	PL010-0027	Członek personelu lotniczego przy wykonywaniu czynności lotniczych ma obowiązek stosowania się do dotyczących tych czynności?	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Instrukcji użytkowania w locie oraz odpowiednio instrukcji obsługi statków powietrznych oraz równoważnych im lub uzupełniających te instrukcją dokumentów	Instrukcji wykonawczej ośrodka szkolenia lotniczego	Instrukcji wykonawczych organizacji obsługi statków powietrznych
82.	X	PL010-0028	Podczas wykonywania czynności lotniczych członek personelu lotniczego ma obowiązek stosowania się do:	Instrukcji wykonawczych organów służb ruchu lotniczego	Instrukcji użytkowania w locie oraz odpowiednio instrukcji obsługi statków powietrznych oraz równoważnych im lub uzupełniających te instrukcją dokumentów	Instrukcji wykonawczej organizacji prowadzącej szkolenia lotnicze niezarobkowe	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe
83.	X	PL010-0029	Członkowie załogi statku powietrznego:	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Mogą stosować wyłącznie środki przymusu odpowiadające potrzebom wynikającym z istniejącej sytuacji	Mogą stosować wyłącznie środki przymusu niezbędne do osiągnięcia podporządkowania wymaganiom bezpieczeństwa i porządku na pokładzie statku powietrznego	Mogą stosować wyłącznie środki przymusu niezbędne do osiągnięcia podporządkowania poleceniom i decyzjom dowódcy

84.	X	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
85.	X	PL010-0031	Czy dowódca statku powietrznego który otrzymał sygnał o niebezpieczeństwie grożącym innemu statkowi powietrznemu lub morskiemu obowiązany jest udzielić znajdującym się w niebezpieczeństwie pomocy?	Tak, ale tylko w zakresie, w jakim może to uczynić bez narażenia na niebezpieczeństwo powierzonego mu statku powietrznego, pasażerów, załogi lub innych osób	Nie, dowódca statku powietrznego nie ma takiego obowiązku	Tak, ma obowiązek udzielić pomocy	Tak, ma obowiązek udzielić pomocy ale tylko jeżeli sygnał pochodzi z terytorium nie objętego żadną zwierzchnością państwową.
86.	X	PL010-0032	Czy dowódca statku powietrznego który spostrzegł statek powietrzny lub morski, który uległ wypadkowi lub znalazł się w niebezpieczeństwie obowiązany jest udzielić znajdującym się w 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.
87.	X	PL010-0033	Czy dowódca statku powietrznego który zauważył katastrofę lub klęskę żywiołową obowiązany jest udzielić znajdującym się w niebezpieczeństwie pomocy?	Tak, ale tylko w zakresie, w jakim może to uczynić bez narażenia na niebezpieczeństwo powierzonego mu statku powietrznego, pasażerów, załogi lub innych osób	Nie, dowódca statku powietrznego nie ma takiego obowiązku	Tak, ma obowiązek udzielić pomocy	Tak, ma obowiązek udzielić pomocy ale tylko jeżeli sygnał pochodzi z terytorium nie objętego żadną zwierzchnością państwową.
88.	X	PL010-0034	Czy dowódca statku powietrznego który zauważył osobę znajdującą się na morzu w niebezpieczeństwie utraty życia obowiązany jest udzielić znajdującemu się w niebezpieczeństwie pomocy?	Tak, ale tylko w zakresie, w jakim może to uczynić bez narażenia na niebezpieczeństwo powierzonego mu statku powietrznego, pasażerów, załogi lub innych osób	Nie, dowódca statku powietrznego nie ma takiego obowiązku	Tak, ma obowiązek udzielić pomocy	Tak, ma obowiązek udzielić pomocy ale tylko jeżeli sygnał pochodzi z terytorium nie objętego żadną zwierzchnością państwową.
89.	X	PL010-0035	Czy egzamin państwowy praktyczny podlega opłacie?	Tak	Tak ale tylko w przypadku kiedy odbywa się poza Warszawą	Nie podlega opłacie	Tak, ale tylko kiedy jest to egzamin poprawkowy
90.	X	PL010-0036	Czy egzamin państwowy teoretyczny podlega opłacie?	Tak	Tak ale tylko w przypadku kiedy odbywa się poza Warszawą	Nie podlega opłacie	Tak, ale tylko kiedy jest to egzamin poprawkowy
91.	X	PL010-0037	Czy licencja wydana lub potwierdzona przez właściwy organ obcego państwa może być w Rzeczypospolitej Polskiej uznana za ważną na równi z licencją polską?	Tak jeżeli wynika to z umowy międzynarodowej	Nie ma takiej możliwości	Tak jeżeli obca licencja ma taki sam wygląd jak polska	Tak jeżeli zezwoli na to minister właściwy do spraw transportu
92.	X	PL010-0038	Czy licencja wydana lub potwierdzona przez właściwy organ obcego państwa może być w Rzeczypospolitej Polskiej uznana za ważną na równi z licencją polską?	Jeżeli wymagania stawiane przy jej wydaniu nie były łagodniejsze od stawianych w Rzeczypospolitej Polskiej.	Nie ma takiej możliwości	Tak jeżeli obca licencja ma taki sam wygląd jak polska	Tak jeżeli zezwoli na to minister właściwy do spraw transportu
93.	X	PL010-0039	Czy na statku powietrznym wykonującym loty z załogą musi być wyznaczony dowódca statku powietrznego?	Tak, zawsze	Nie, nie ma takiej potrzeby	Dowódcą jest członek załogi o najwyższych kwalifikacjach	Tak, ale tylko w przypadku lotów komercyjnych
94.	X	PL010-0040	Czy Prezes ULC może upoważnić pracowników ULC do wydawania, odmawiania wydania, uznawania, zawieszania uznania, przywracania uznania, odmawiania uznania, cofania uznania, cofania, zawieszania, przywracania i zmieniania licencji?	Tak	Tak ale tylko za zgodą ministra właściwego do spraw transportu	Nie ma takiej możliwości	Tak ale tylko w przypadku własnej choroby
95.	X	PL010-0041	Czy użytkownik polskiej przestrzeni powietrznej jest obowiązany do?	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Niezłwocznego wykonywania poleceń państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym	Niezłwocznego wykonywania poleceń cywilnych i wojskowych lotniskowych organów służby ruchu lotniczego i właściwych organów wojskowych	Niezłwocznego wykonywania poleceń przekazanych przez wojskowe statki powietrzne

96.	X	PL010-0042	Czy w decyzji o zawieszeniu licencji lub uprawnienia lotniczego wpisywanego do licencji określa się okres zawieszenia?	Tak	Nie	Tak, jeżeli okres zawieszenia jest dłuższy niż 3 miesiące	Tak, jeżeli okres zawieszenia jest dłuższy niż 6 miesięcy
97.	X	PL010-0044	Czy w przypadku kiedy statek powietrzny przekroczył granicę państwową bez wymaganego zezwolenia lub niezgodnie z warunkami zezwolenia, państwowe organy zarządzania ruchem lotniczym mogą wezwać statek powietrzny do wylądowania na wskazanym lotnisku lub mogą wezwać do wykonania innych poleceń tych organów?	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
98.	X	PL010-0045	Czy w przypadku kiedy statek powietrzny wykonuje lot wbrew zakazom lub ograniczeniom ustalonym w danych przestrzeniach powietrznych, państwowe organy zarządzania ruchem lotniczym mogą wezwać statek powietrzny do wylądowania na wskazanym lotnisku lub mogą wezwać do wykonania innych poleceń tych organów?	Tak, ale bez narażania na niebezpieczeństwo osób będących na pokładzie tego statku powietrznego	Tak, w każdym przypadku bez względu na konsekwencje	Tak, w każdym przypadku bez względu na konsekwencje	Mogą ale tylko po zezwoleniu dzielonym przez Prezesa ULC
99.	X	PL010-0046	Czy w skład komisji którą powołuje Naczelny Lekarz w celu zbadania zasadności odwołania, mogą wchodzić specjaliści biorący udział w badaniach na podstawie których wydano zaskarżone orzeczenie lotniczo-lekarskie?	Nie jest to niemożliwe	Żadna z odpowiedzi nie jest poprawna	Jest to możliwe pod warunkiem złożenia uzasadnienia takiego stanu rzeczy przed Prezesem ULC	Jest to dopuszczalne
100.	X	PL010-0047	Czym jest licencja?	Jest świadectwem stwierdzającym posiadanie określonych kwalifikacji oraz dowodem upoważnienia do wykonywania określonych czynności lotniczych	Jest to dokument określający możliwość wykonywania lotów statkiem powietrznym	Jest to potwierdzenie, że posiadacz dokumentu może wykonywać loty statkiem powietrznym	Jest to dokument określający możliwość posiadania określonych kwalifikacji i określający możliwość wykonywania lotów statkiem powietrznym
101.	X	PL010-0048	Czym skutkuje wpis statku powietrznego do rejestru cywilnych statków powietrznych?	Przynależnością państwową statku powietrznego oraz poddaniem go nadzorowi organów lotniczych państwa przynależności	Skutkuje nadaniem znaku rejestracyjnego,	Potwierdzeniem zdolności do lotu statku powietrznego	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe
102.	X	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	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe
103.	X	PL010-0050	Do kogo może odwołać się osoba zainteresowana od orzeczenia komisji lekarskiej centrum medycyny lotniczej?	Do Naczelnego Lekarza, a w szczególnych przypadkach do Prezesa ULC	Tylko do Prezesa ULC	Wyłącznie do ministra właściwego do spraw transportu	Do przewodniczącego danej komisji lekarskiej centrum medycyny lotniczej
104.	X	PL010-0051	Do kogo może odwołać się osoba zainteresowana od orzeczenia lekarza orzecznika	Do Naczelnego Lekarza, a w szczególnych przypadkach do Prezesa ULC	Tylko do Prezesa ULC	Wyłącznie do ministra właściwego do spraw transportu	Do przełożonego danego lekarza orzecznika
105.	X	PL010-0056	Dolna granica drogi lotniczej powinna być ustalona na wysokości nad terenem nie mniejszej niż:	200m	900m	600m	FL55
106.	X	PL010-0057	Dolna granica strefy kontrolowanej lotniska powinna się znajdować:	na powierzchni terenu	na elewacji lotniska	nie niżej niż 560m AMSL	nie niżej niż 200m AGL
107.	X	PL010-0058	Dolna granica TMA powinna znajdować się:	nie niżej niż 200m AGL	na powierzchni terenu	nie niżej niż 560m AMSL	nie niżej niż 900m AGL

108.	X	PL010-0059	Elewacja lotniska jest to:	wzniesienie nad średni poziom morza najwyższego punktu terenowego na polu wzlotów	średnie wzniesienie lotniska n.p.m.	elewacja najwyższego punktu na lotnisku	Elewacja najniższego progu drogi startowej
109.	X	PL010-0061	Gdzie zostało ustanowione ICAO?	Na konferencji chicagowskiej	Na konferencji warszawskiej	Na konferencji paryskiej	Na konferencji montrealskiej
110.	X	PL010-0062	Jaką licencję uważamy za ważną?	Licencję wydaną przez Prezesa ULC lub licencja wydana przez właściwy organ obcego państwa i uznana przez Prezesa ULC	Licencję w której znajduje się zdjęcie jej posiadacza	Licencję wydaną przez Inspektorat Personelu Lotniczego ULC	Żadna z odpowiedzi nie jest poprawna
111.	X	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	Żadna z odpowiedzi nie jest poprawna
112.	X	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 czasie LMT	W ruchu lotniczym kontrolowanym – czas LMT, w niekontrolowanym - czas UTC.	W ruchu lotniczym kontrolowanym – czas UTC, w niekontrolowanym – czas LMT
113.	X	PL010-0069	Jaki status prawny posiada ICAO?	Status wyspecjalizowanej organizacji Organizacji Narodów Zjednoczonych	Status agencji rządowej Rządu Stanów Zjednoczonych Ameryki	Status jednostki budżetowej Paktu Północnoatlantyckiego	Żadna z odpowiedzi nie jest poprawna
114.	X	PL010-0070	Jakie działania przeprowadza Naczelny Lekarz w celu zbadania zasadności odwołania, osoby zainteresowanej, od wydanego orzeczenia lotniczo-lekarskiego?	Powołuje komisję w skład której wchodzi lekarze specjaliści w szczególności z zakresu medycyny lotniczej	Sam rozpatruje zasadność odwołania	Współpracując z lekarzem orzecznikiem który wydał zaskarżone orzeczenie, rozpatruje zasadność odwołania	Współpracując z centrum medycyny lotniczej które wydało zaskarżone orzeczenie, rozpatruje zasadność odwołania
115.	X	PL010-0071	Jakie służby są zapewniane w przestrzeni kontrolowanej?	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Służbę kontroli ruchu lotniczego	Służbę alarmową	Służbę informacji powietrznej
116.	X	PL010-0072	Jakie służby są zapewniane w przestrzeni niekontrolowanej?	Służba alarmowa i służba informacji powietrznej	Służba kontroli ruchu lotniczego	Służba kontroli ruchu lotniczego i służba alarmowa	Służba kontroli ruchu lotniczego i służba informacji powietrznej
117.	X	PL010-0073	Jakie statki powietrzne mogą być dopuszczone do wykonywania lotów w przestrzeni powietrznej?	Cywilne statki powietrzne wpisane do polskiego lub obcego rejestru cywilnych statków powietrznych,	Wszystkie statki powietrzne, których właściciele lub użytkownicy udowodnią, że dany statek powietrzny w stanie odenwać się od powierzchni ziemi	Wszystkie statki powietrzne których właścicielami lub użytkownikami są obywatele polscy,	Statki powietrzne posiadające malowanie powierzchni zgodne z wymogami ICAO,
118.	X	PL010-0074	Jakie statki powietrzne mogą być dopuszczone do wykonywania lotów w przestrzeni powietrznej?	Cywilne statki powietrzne mające wymagane znaki rozpoznawcze,	Wszystkie statki powietrzne, których właściciele lub użytkownicy udowodnią, że dany statek powietrzny w stanie odenwać się od powierzchni ziemi,	Wszystkie statki powietrzne których właścicielami lub użytkownikami są obywatele polscy,	Statki powietrzne posiadające malowanie powierzchni zgodne z wymogami ICAO,
119.	X	PL010-0075	Jakie statki powietrzne mogą być dopuszczone do wykonywania lotów w przestrzeni powietrznej?	Posiadającą zdolność do lotów potwierdzoną odpowiednimi dokumentami,	Wszystkie statki powietrzne, których właściciele lub użytkownicy udowodnią, że dany statek powietrzny w stanie odenwać się od powierzchni ziemi,	Wszystkie statki powietrzne których właścicielami lub użytkownikami są obywatele polscy,	Statki powietrzne posiadające malowanie powierzchni zgodne z wymogami ICAO,

120.	X	PL010-0076	Jakie warunki powinien spełniać kandydat do szkolenia praktycznego?	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Posiadać wykształcenie określone w ustawie dla danej licencji	Jeżeli nie uzyskał jeszcze pełnoletności musi posiadać pisemną zgodę przedstawiciela ustawowego	Posiadać odpowiednie orzeczenie lotniczo-lekarskie
121.	X	PL010-0077	Jakie warunki powinien spełniać uczestnik szkolenia praktycznego?	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Posiadać wykształcenie określone w ustawie dla danej licencji	Posiadać odpowiednie orzeczenie lotniczo-lekarskie	Jeżeli nie uzyskał jeszcze pełnoletności musi posiadać pisemną zgodę przedstawiciela ustawowego
122.	X	PL010-0078	Jakiemu prawu podlega polski statek powietrzny oraz osoby i rzeczy na tym statku w czasie lotu poza granicami polskiej przestrzeni powietrznej i w czasie przebywania na obszarze nie podlegającym zwierzchnictwu żadnego państwa?	Prawu polskiemu, chyba że to prawo stanowi inaczej	Prawu państwa w którym ma nastąpić lądowanie	Prawu państwa z którego pochodzi większość pasażerów	Prawu państwa z którego nastąpił start
123.	X	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
124.	X	PL010-0080	Jeżeli właściwy organ służby ruchu lotniczego lub organ kierowania lotami danego lotniska nie udzielił zezwolenia na przelot w pobliżu czynnego lotniska kontrolowanego, na którym nie przewiduje się lądowania, należy w locie VFR omijać je:	poza granicą strefy kontrolowanej lub rejonu kontrolowanego tego lotniska (CTR lub TMA)	w odległości min. 2 km	w odległości min. 5 km	w odległości min. 20 km;
125.	X	PL010-0083	Jeżeli z ograniczenia zamieszczonego w orzeczeniu lotniczo-lekarskim wynika obowiązek posiadania przez członka personelu lotniczego podczas wykonywania czynności lotniczych szkieł korekcyjnych to?	Członek personelu lotniczego musi posiadać zapasowe okulary korekcyjne	Członek personelu lotniczego musi posiadać dodatkowe okulary przeciwsłoneczne	Członek personelu lotniczego musi posiadać aktualne badanie wzroku	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe
126.	X	PL010-0084	Kandydat na członka personelu lotniczego, odbywający szkolenie w celu uzyskania licencji lub uprawnienia lotniczego jest obowiązany powstrzymać się od wykonywania czynności lotniczych w przypadku gdy?	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Odczuwa dolegliwość fizyczną lub psychiczną, która utrudnia mu wykonywanie tych czynności w sposób bezpieczny	Znajduje się pod wpływem leków ograniczających sprawność psychiczną lub fizyczną	Znajduje się pod wpływem alkoholu
127.	X	PL010-0085	Kandydat na członka personelu lotniczego, odbywający szkolenie w celu uzyskania licencji lub uprawnienia lotniczego jest obowiązany powstrzymać się od wykonywania czynności lotniczych w przypadku gdy?	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Znajduje się pod wpływem narkotyków albo innych środków odurzających	Znajduje się pod wpływem leków ograniczających sprawność psychiczną lub fizyczną	Znajduje się pod wpływem alkoholu
128.	X	PL010-0087	Kiedy jest przeprowadzane sprawdzenie wiadomości i umiejętności w celu przedłużenia ważności uprawnienia którego ważność wynosi 12 miesięcy?	W okresie jego ważności, jednak nie wcześniej niż 3 miesiące przed jego upływem	Po minięciu okresu jego ważności	W okresie jego ważności, jednak nie wcześniej niż 4 miesiące przed jego upływem	Zadna z odpowiedzi nie jest prawidłowa
129.	X	PL010-0088	Kiedy jest przeprowadzane sprawdzenie wiadomości i umiejętności w celu przedłużenia ważności uprawnienia którego ważność wynosi 24 miesiące?	W okresie jego ważności, jednak nie wcześniej niż 3 miesiące przed jego upływem	Po minięciu okresu jego ważności	W okresie jego ważności, jednak nie wcześniej niż 4 miesiące przed jego upływem	Zadna z odpowiedzi nie jest prawidłowa
130.	X	PL010-0089	Kiedy jest przeprowadzane sprawdzenie wiadomości i umiejętności w celu przedłużenia ważności uprawnienia którego ważność wynosi 3 lata?	W okresie jego ważności, jednak nie wcześniej niż 12 miesięcy przed jego upływem	Po minięciu okresu jego ważności	W okresie jego ważności, jednak nie wcześniej niż 14 miesięcy przed jego upływem	Zadna z odpowiedzi nie jest prawidłowa
131.	X	PL010-0091	Kiedy następuje wymiana licencji?	Na wniosek złożony do Prezesa ULC	Na wniosek złożony do rejestru personelu lotniczego	Z mocy prawa po 5 latach od chwili wydania	Na wniosek złożony do ministra właściwego do spraw transportu

132.	X	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 Prezes ULC	Kiedy zgodę wyrazi Minister właściwy do spraw transportu	Kiedy uplynie termin ważności licencji
133.	X	PL010-0096	Kiedy sprawdza się sprawność psychiczną i fizyczną członka personelu lotniczego?	W trakcie badań lotniczo-lekarskich	W trakcie rozmowy kwalifikacyjnej przeprowadzonej w Inspektoracie Personelu Lotniczego	W trakcie rozmowy kwalifikacyjnej prowadzonej przez organizację do której przynależy dany członek personelu lotniczego	Zadna z odpowiedzi nie jest poprawna
134.	X	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	Zadna z odpowiedzi nie jest poprawna
135.	X	PL010-0101	Komu może być udzielona licencja?	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Osobie korzystającej w pełni z praw publicznych	Osobie która spełnia wymagania i warunki dotyczące szkolenia lotniczego, praktyki lotniczej oraz posiada wiedzę i umiejętności potwierdzone zdaniem egzaminu państwowego	Nie była skazana prawomocnym wyrokiem za popełnienie przestępstwa
136.	X	PL010-0102	Komu może być udzielona licencja?	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Osobie która ma pełną zdolność do czynności prawnych	Osobie która spełnia wymogi w zakresie wieku i wykształcenia	Osobie która odpowiada wymaganiom w zakresie sprawności psychicznej i fizycznej, potwierdzonym orzeczeniem o braku przeciwwskazań do wykonywania funkcji członka personelu lotniczego
137.	X	PL010-0103	Komu może być udzielona licencja?	Osobie która korzysta z pełni praw publicznych	Osobie która posiada ograniczoną zdolność do czynności prawnych	Zadna z odpowiedzi nie jest prawidłowa	Osobie która została skazana prawomocnym wyrokiem
138.	X	PL010-0104	Komu może być udzielona licencja?	Osobie która ma pełną zdolność do czynności prawnych	Osobie która ma ograniczone prawa publiczne	Osobie która nie posiada orzeczenia o braku przeciwwskazań do wykonywania funkcji członka personelu lotniczego	Osobie która nie spełnia wymogu w zakresie wieku
139.	X	PL010-0105	Komu może być udzielona licencja?	Osobie która nie była skazana prawomocnym wyrokiem za popełnienie przestępstwa	Osobie która posiada ograniczoną zdolność do czynności prawnych	Osobie która nie spełnia wymagań i warunków dotyczących ukończenia szkolenia lotniczego	Osobie która nie spełnia wymogu wieku
140.	X	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 została skazana prawomocnym wyrokiem
141.	X	PL010-0107	Komu może być udzielona licencja?	Osobie która odpowiada wymaganiom w zakresie sprawności psychicznej i fizycznej, potwierdzonym orzeczeniem o braku przeciwwskazań do wykonywania funkcji członka personelu lotniczego	Osobie która ma ograniczone prawa publiczne	Osobie która nie spełnia wymagań i warunków dotyczących ukończenia szkolenia lotniczego	Osobie która nie spełnia wymogu wieku
142.	X	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 została skazana prawomocnym wyrokiem
143.	X	PL010-0109	Komu może być udzielona licencja?	Zadna z odpowiedzi nie jest prawidłowa	Osobie która ma ograniczone prawa publiczne	Osobie która nie posiada orzeczenia o braku przeciwwskazań do wykonywania funkcji członka personelu lotniczego	Osobie która została skazana prawomocnym wyrokiem

144.	X	PL010-0110	Komu może być udzielona licencja?	Żadna z odpowiedzi nie jest prawidłowa	Osobie która ma ograniczone prawa publiczne	Osobie która nie spełnia wymagań i warunków dotyczących ukończenia szkolenia lotniczego	Osobie która nie spełnia wymogu wieku
145.	X	PL010-0111	Konwencja Tokijska z 1963r. dotyczy:	przestępstw i niektórych innych czynów dokonywanych na pokładzie statków powietrznych	ubezpieczeń lotniczych,	ścigania sprawców uprowadzenia statków powietrznych,	technicznych aspektów projektowania silników lotniczych
146.	X	PL010-0112	Kto dokonuje sprawdzenia wiadomości i umiejętności lotniczych na podstawie decyzji Prezesa ULC, jeżeli w wyniku badania wypadku lotniczego powstanie przypuszczenie, że członek personelu lotniczego nie posiada wymaganych wiadomości lub umiejętności?	Komisja Egzaminacyjna	Prezes ULC	Minister właściwy do spraw transportu	Wszystkie odpowiedzi są poprawne
147.	X	PL010-0113	Kto dokonuje sprawdzenia wiadomości i umiejętności lotniczych na podstawie decyzji Prezesa ULC, jeżeli w wyniku badania wypadku lotniczego powstanie przypuszczenie, że członek personelu lotniczego nie posiada wymaganych wiadomości lub umiejętności?	Komisja Egzaminacyjna	Prezes ULC	Minister właściwy do spraw transportu	Wszystkie odpowiedzi są poprawne
148.	X	PL010-0114	Kto dokonuje sprawdzenia wiadomości i umiejętności lotniczych na podstawie decyzji Prezesa ULC, jeżeli w wyniku wykonywania czynności nadzoru lotniczego powstanie przypuszczenie, że członek personelu lotniczego nie posiada wymaganych wiadomości lub umiejętności?	Komisja Egzaminacyjna	Prezes ULC	Minister właściwy do spraw transportu	Wszystkie odpowiedzi są poprawne
149.	X	PL010-0115	Kto dokonuje sprawdzenia wiadomości i umiejętności lotniczych przed wydaniem licencji?	Lotnicza Komisja Egzaminacyjna	Prezes ULC	Minister właściwy do spraw transportu	Wszystkie odpowiedzi są poprawne
150.	X	PL010-0116	Kto dokonuje sprawdzenia wiadomości i umiejętności lotniczych przed wydaniem uprawnienia lotniczego wpisywanego do licencji?	Lotnicza Komisja Egzaminacyjna	Prezes ULC	Minister właściwy do spraw transportu	Wszystkie odpowiedzi są poprawne
151.	X	PL010-0117	Kto dokonuje sprawdzenia wiadomości i umiejętności lotniczych w celu przedłużenia ważności uprawnienia lotniczego?	Lotnicza Komisja Egzaminacyjna	Prezes ULC	Minister właściwy do spraw transportu	Wszystkie odpowiedzi są poprawne
152.	X	PL010-0118	Kto dokonuje sprawdzenia wiadomości i umiejętności lotniczych w celu wznowienia ważności uprawnienia lotniczego?	Lotnicza Komisja Egzaminacyjna	Prezes ULC	Minister właściwy do spraw transportu	Wszystkie odpowiedzi są poprawne
153.	X	PL010-0119	Kto jest członkiem personelu lotniczego?	Jest to osoba posiadająca ważną licencję lub świadectwo kwalifikacji 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
154.	X	PL010-0120	Kto jest członkiem personelu lotniczego?	Jest to osoba posiadająca ważne świadectwo kwalifikacji i jest wpisana do właściwego rejestru prowadzonego zgodnie z odrębnymi przepisami	Jest to osoba posiadająca umiejętność wykonywania lotu statkiem powietrznym	Jest to właściciel lub użytkownik statku powietrznego	Jest to osoba będąca w trakcie szkolenia lotniczego odbywającego się zgodnie z przepisami wykonawczymi
155.	X	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

156.	X	PL010-0124	Kto jest obowiązany przestrzegać warunków i ograniczeń ustalonych w świadectwie zdatności do lotu statku powietrznego i w dokumentach z nim związanych	Wszystkie odpowiedzi są poprawne	Użytkownik statku powietrznego	Dowódca statku powietrznego	Członkowie załogi statku powietrznego
157.	X	PL010-0125	Kto jest uprawniony do wykonywania lotów i innych czynności lotniczych?	Członkowie personelu lotniczego	Osoby znajdujące się na pokładzie statku powietrznego	Osoby znajdujące się w cockpicie statku powietrznego	Żadna z odpowiedzi nie jest poprawna
158.	X	PL010-0126	Kto jest uprawniony do wykonywania lotów i innych czynności lotniczych?	Osoby uczestniczące w szkoleniu lotniczym prowadzonym zgodnie z przepisami wykonawczymi	Osoby znajdujące się na pokładzie statku powietrznego	Osoby znajdujące się w cockpicie statku powietrznego	Żadna z odpowiedzi nie jest poprawna
159.	X	PL010-0127	Kto może określić zasady wprowadzania przez państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym ograniczeń lotów w części przestrzeni powietrznej, których czas trwania nie będzie dłuższy niż 3 miesiące, oraz sposób publikacji tych ograniczeń?	Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej ministrami właściwymi do spraw wewnętrznych oraz środowiska	Prezes ULC	Minister właściwy do spraw transportu	Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Prezesem ULC
160.	X	PL010-0128	Kto może wezwać statek powietrzny do wylądowania na wskazanym lotnisku lub wykonania innych poleceń?	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym	Cywilne lotniskowe organy służby ruchu lotniczego	właściwe wojskowe organy służby ruchu lotniczego
161.	X	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	Naczelny Lekarz
162.	X	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	Naczelny Lekarz
163.	X	PL010-0131	Kto stanowi załogę statku powietrznego?	Są to osoby wyznaczone przez użytkownika statku powietrznego do wykonania określonych czynności na statku powietrznym w czasie lotu	Są to osoby, które posiadają odpowiednie uprawnienia	Są to osoby, które posiadają ważne licencje członków personelu lotniczego	Są to osoby, które znajdują się w cockpicie statku powietrznego
164.	X	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 transportu lub medycyny lotniczej	Naczelny Lekarz	Osoba delegowana przez Prezesa ULC	Osoba delegowana przez ministra właściwego do spraw transportu
165.	X	PL010-0133	Kto wydaje, odmawia wydania, uznaje, zawieszają, przywraca uznanie, odmawia uznania, cofa uznanie, cofa, zawieszają, przywraca i zmienia licencje?	Prezes ULC	Minister właściwy do spraw transportu	Żadna z odpowiedzi nie jest poprawna	Przewodniczący Lotniczej Komisji Egzaminacyjnej
166.	X	PL010-0154	Loty statków powietrznych w strefie niebezpiecznej są:	dozwolone tylko wtedy, gdy strefa jest nieaktywna i po uzyskaniu zezwolenia właściwego organu wojskowych służb ruchu lotniczego,	zabronione	dozwolone tylko wtedy, gdy lot odbywa się w VMC i w strefie nie ma innych statków powietrznych	dozwolone tylko wtedy, gdy pilot może utrzymać kontakt wzrokowy z terenem
167.	X	PL010-0155	Loty statków powietrznych w strefie ograniczonej są:	dozwolone tylko wtedy, gdy lot nie narusza obowiązujących w tej strefie ograniczeń lub uzyska się zezwolenie od właściwego organu służby ruchu lotniczego	zabronione	dozwolone tylko wtedy, gdy lot odbywa się w VMC i w strefie nie ma innych statków powietrznych	dozwolone tylko wtedy, gdy strefa jest nieaktywna

168.	X	PL010-0156	Loty statków powietrznych w strefie zakazanej są:	zabronione	dozwolone tylko wtedy, gdy strefa jest nieaktywna i po uzyskaniu zezwolenia właściwego organu wojskowych służb ruchu lotniczego,	dozwolone tylko wtedy, gdy lot odbywa się w VMC i w strefie nie ma innych statków powietrznych	dozwolone tylko wtedy, gdy pilot może utrzymać kontakt wzrokowy z terenem
169.	X	PL010-0157	MATZ jest to:	wojskowa strefa ruchu lotniskowego	strefa identyfikacji obrony powietrznej	wojskowy obszar kontrolowany	wojskowa strefa kontrolowana lotniska
170.	X	PL010-0158	MRT jest to:	stała trasa lotnictwa wojskowego	trasa lotnicza umożliwiająca przeloty pomiędzy TSA i lub TRA	rejon kontrolowany lotniska	wojskowa strefa ruchu lotniskowego
171.	X	PL010-0163	Na jaki okres wydaje się licencję?	Na okres 5 lat	Na okres 2 lat	Na okres 1 roku	Na okres 3 lat
172.	X	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	Żadna z odpowiedzi nie jest prawidłowa
173.	X	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	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe
174.	X	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	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe
175.	X	PL010-0172	Orzeczenie lotniczo-lekarskie wydane dla osoby poniżej 40 roku życia w zakresie wymagań zdrowotnych dla Klasy 2 posiada ważność?	60 miesięcy	12 miesięcy	24 miesiące	18 miesięcy
176.	X	PL010-0173	Orzeczenie lotniczo-lekarskie wydane dla osoby poniżej 50 roku życia w zakresie wymagań zdrowotnych dla Klasy 2 posiada ważność?	24 miesiące	12 miesięcy	60 miesięcy	18 miesięcy
177.	X	PL010-0174	Orzeczenie lotniczo-lekarskie wydane dla osoby poniżej 50 roku życia w zakresie wymagań zdrowotnych dla Klasy 2 posiada ważność?	24 miesiące	12 miesięcy	18 miesięcy	6 miesięcy
178.	X	PL010-0176	Osoba której licencja została cofnięta ma obowiązek?	Niezwłocznie przekazać ją Prezesowi ULC za pokwitowaniem, chyba że licencja została już uprzednio zatrzymana	Nie ma żadnego obowiązku	Niezwłocznie zniszczyć druk licencji	Nie używać licencji
179.	X	PL010-0177	Osoba której licencja została zawieszona ma obowiązek?	Niezwłocznie przekazać ją Prezesowi ULC za pokwitowaniem, chyba że licencja została już uprzednio zatrzymana	Nie ma żadnego obowiązku	Niezwłocznie zniszczyć druk licencji	Nie używać licencji

180.	X	PL010-0180	Polską przestrzeń powietrzną dostępną dla żeglugi powietrznej dzielimy na:	Przestrzeń kontrolowaną i przestrzeń niekontrolowaną	Przestrzeń wojskową i przestrzeń cywilną	Przestrzeń operacyjną i przestrzeń niekontrolowaną	Przestrzeń swobodną i przestrzeń kontrolowaną
181.	X	PL010-0182	Rejon Informacji Powietrznej /FIR/ jest to:	przestrzeń powietrzna o określonych wymiarach, w której zapewniona jest służba informacji powietrznej i służba alarmowa	przestrzeń powietrzna o określonych wymiarach, w której zapewniona jest służba informacji lotniczej i służba alarmowa	przestrzeń powietrzna o określonych wymiarach, w której zapewniona jest służba informacji powietrznej, służba alarmowa i służba kontroli ruchu lotniczego	przestrzeń powietrzna o określonych wymiarach, w której wszystkim statkom powietrznym zapewniona jest służba kontroli ruchu lotniczego i służba alarmowa
182.	X	PL010-0183	Rezerwat przyrody obejmuje teren w kształcie prostokąta o szerokości 2 km. Zgodnie z rozporządzeniem M.1 z dnia 9.10.2003 r. w sprawie ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące, z wyjątkiem przypadków tam określonych, lot nad tym rezerwatem może być wykonany na wysokości nie mniejszej niż:	300 m	1000 m	1500 m	2000 m
183.	X	PL010-0184	Rezerwat przyrody obejmuje teren w kształcie prostokąta o szerokości 4 km. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 9.10.2003 r. w sprawie ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące, z wyjątkiem przypadków tam określonych, lot nad tym rezerwatem może być wykonany na wysokości nie mniejszej niż:	1000 m	300 m	1500 m	2000 m
184.	X	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
185.	X	PL010-0186	Służba informacji powietrznej jest zapewniana przez:	wszystkie organy służby ruchu lotniczego w odniesieniu do statków powietrznych będących w ich kompetencji lub o których zainteresowany organ służby ruchu lotniczego został powiadomiony	organ służby kontroli ruchu lotniczego w odniesieniu do wszystkich statków powietrznych	organ wojskowej służby ruchu lotniczego w odniesieniu do wszystkich statków powietrznych	wydzieloną służbę ustanowioną w granicach określonego obszaru dla zapewniania danych i informacji lotniczych niezbędnych dla bezpieczeństwa, regularności i sprawności żeglugi powietrznej
186.	X	PL010-0188	Swoboda lotów w polskiej przestrzeni powietrznej dla cywilnych statków powietrznych może być ograniczona na podstawie:	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Na podstawie wyraźnego upoważnienia Prawa lotniczego przy zachowaniu przepisów innych ustaw	Na podstawie wiążących RP umów międzynarodowych	Na podstawie wiążących RP uchwał organizacji międzynarodowych
187.	X	PL010-0190	TMA jest to;	rejon kontrolowany lotniska	strefa identyfikacji obrony powietrznej	wojskowa strefa kontrolowana lotniska	strefa kontrolowana lotniska
188.	X	PL010-0196	W jakich przypadkach licencja członka personelu lotniczego podlega wymianie?	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Po upływie terminu 5 lat od dnia jej wydania	Po uzyskaniu uprawnienia lotniczego wpisywanego do licencji	W razie zniszczenia druku licencji
189.	X	PL010-0197	W jakich przypadkach licencja członka personelu lotniczego podlega wymianie?	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	W razie zmiany danych osobowych wpisywanych do licencji	W razie sprostowania błędu	W razie uszkodzenia druku licencji
190.	X	PL010-0198	W jakich przypadkach licencja członka personelu lotniczego podlega wymianie?	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Po wznowieniu ważności uprawnienia lotniczego	W razie zmiany danych osobowych wpisywanych do licencji	W razie utraty druku licencji
191.	X	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

192.	X	PL010-0204	W jakim celu powołano Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego?	Zapewnienie bezpiecznego i prawidłowego rozwoju międzynarodowego lotnictwa cywilnego na całym świecie	W celu porozumienia się przewoźników lotniczych na świecie	W celu ujednoczenia opłat nawigacyjnych za korzystanie z przestrzeni powietrznej	Zadna z odpowiedzi nie jest prawidłowa
193.	X	PL010-0211	W jakim przypadku można cofnąć albo zawiesić licencję lub wynikające z niej niektóre uprawnienia?	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	W przypadku stwierdzenia że członek personelu lotniczego utracił kwalifikacje do wykonywania określonych czynności lotniczych	W przypadku stwierdzenia że członek personelu lotniczego nie korzysta w pełni z praw publicznych	W przypadku stwierdzenia że członek personelu lotniczego nie posiada pełnej zdolności do czynności prawnych
194.	X	PL010-0212	W jakim przypadku można cofnąć albo zawiesić licencję lub wynikające z niej niektóre uprawnienia?	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	W przypadku stwierdzenia że członek personelu lotniczego utracił kwalifikacje do wykonywania określonych czynności lotniczych	W przypadku stwierdzenia że członek personelu lotniczego wykonując czynności lotnicze, do których uprawnia go licencja, zagraża bezpieczeństwu ruchu lotniczego	W przypadku stwierdzenia że członek personelu lotniczego nie posiada pełnej zdolności do czynności prawnych
195.	X	PL010-0213	W jakim przypadku można cofnąć albo zawiesić licencję lub wynikające z niej niektóre uprawnienia?	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	W przypadku stwierdzenia że członek personelu lotniczego nie spełnia wymagań w zakresie wieku	W przypadku stwierdzenia że członek personelu lotniczego nie spełnia wymagań w zakresie wykształcenia	W przypadku stwierdzenia że członek personelu lotniczego nie korzysta w pełni z praw publicznych
196.	X	PL010-0214	W jakim przypadku można cofnąć albo zawiesić licencję lub wynikające z niej niektóre uprawnienia?	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	W przypadku stwierdzenia że członek personelu lotniczego nie odpowiada wymaganiom w zakresie sprawności psychicznej i fizycznej potwierdzonym orzeczeniem o braku przeciwwskazań do wykonywania funkcji członka personelu lotniczego	W przypadku stwierdzenia że członek personelu lotniczego był skazany prawomocnym wyrokiem za popełnienie przestępstwa	W przypadku stwierdzenia że członek personelu lotniczego nie posiada pełnej zdolności do czynności prawnych
197.	X	PL010-0215	W jakim przypadku można cofnąć albo zawiesić licencję lub wynikające z niej niektóre uprawnienia?	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	W przypadku stwierdzenia że członek personelu lotniczego utracił kwalifikacje do wykonywania określonych czynności lotniczych	W przypadku stwierdzenia że członek personelu lotniczego nie spełnia wymagań w zakresie wieku	W przypadku stwierdzenia że członek personelu lotniczego nie spełnia wymagań w zakresie wykształcenia
198.	X	PL010-0216	W jakim przypadku można cofnąć albo zawiesić licencję lub wynikające z niej niektóre uprawnienia?	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	W przypadku stwierdzenia że członek personelu lotniczego wykonując czynności lotnicze, do których uprawnia go licencja, zagraża bezpieczeństwu ruchu lotniczego	W przypadku stwierdzenia że członek personelu lotniczego nie spełnia wymagań w zakresie wieku	W przypadku stwierdzenia że członek personelu lotniczego nie spełnia wymagań w zakresie wykształcenia
199.	X	PL010-0217	W jakim terminie może się odwołać osoba zainteresowana od orzeczenia centrum medycyny lotniczej?	W terminie 14 dni od dnia otrzymania orzeczenia	W terminie 7 dni od dnia otrzymania orzeczenia	W terminie 21 dni od dnia otrzymania orzeczenia	W terminie 10 dni od dnia otrzymania orzeczenia
200.	X	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
201.	X	PL010-0219	W jakim terminie od dnia upływu ważności poprzedniej licencji, następuje, po sprawdzeniu wiadomości i umiejętności lotniczych wnioskodawcy, wydanie nowej licencji, która nie upoważnia do wykonywania lotów zarobkowych?	Przed upływem 2 lat	Przed upływem 3 lat	Przed upływem 5 lat	Przed upływem 4 lat
202.	X	PL010-0225	W przypadku gdy statkowi powietrznemu grozi niebezpieczeństwo dowódca statku powietrznego jest zobowiązany?	Zastosować wszelkie niezbędne środki w celu ratowania pasażerów i załogi	Zastosować wszelkie niezbędne środki w celu ratowania statku powietrznego	Zastosować wszelkie niezbędne środki w celu ratowania przewożonej poczty	Zadna z odpowiedzi nie jest prawidłowa
203.	X	PL010-0226	W przypadku przedłużenia ważności uprawnień lotniczych, od jakiego dnia liczy się ich ważność?	Od dnia upływu poprzedniego okresu ważności przedłużanych uprawnień lotniczych	Od dnia kiedy nastąpiło sprawdzenie wiadomości i umiejętności w celu przedłużenia ważności uprawnień lotniczych, nawet jeżeli odbywało się ono w momencie kiedy te uprawnienia były ważne	Od dnia kiedy nastąpiło sprawdzenie wiadomości i umiejętności w celu przedłużenia ważności uprawnień lotniczych, nawet jeżeli odbywało się ono w momencie kiedy te uprawnienia już nie były ważne	Zadna z odpowiedzi nie jest prawidłowa

204.	X	PL010-0227	W przypadku upływu 2 lat od dnia upływu ważności licencji, wydanie nowej licencji następuje?	Po odbyciu szkolenia wznowiającego w zakresie określonym w programie szkolenia	Po wyrażeniu zgody przez Prezesa ULC	Po wyrażeniu zgody przez ministra właściwego do spraw transportu	Zadna z odpowiedzi nie jest prawidłowa
205.	X	PL010-0228	W przypadku upływu 2 lat od dnia upływu ważności licencji, wydanie nowej licencji następuje?	Po złożeniu egzaminu przed Lotniczą Komisją Egzaminacyjną	Po wyrażeniu zgody przez Prezesa ULC	Po wyrażeniu zgody przez ministra właściwego do spraw transportu	Zadna z odpowiedzi nie jest prawidłowa
206.	X	PL010-0229	W przypadku wznowienia ważności uprawnień lotniczych, od jakiego dnia liczy się ich ważność?	Od dnia upływu poprzedniego okresu ważności wznowianych uprawnień lotniczych	Od dnia kiedy nastąpiło sprawdzenie wiadomości i umiejętności w celu wznowienia ważności uprawnień lotniczych, nawet jeżeli odbywało się ono w momencie kiedy te uprawnienia były ważne	Od dnia kiedy nastąpiło sprawdzenie wiadomości i umiejętności w celu wznowienia ważności uprawnień lotniczych, nawet jeżeli odbywało się ono w momencie kiedy te uprawnienia już nie były ważne	Zadna z odpowiedzi nie jest prawidłowa
207.	X	PL010-0230	W przypadku zaistnienia jakich przyczyn, przy badaniu prowadzonym przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych, Prezes ULC może zawiesić lub zatrzymać licencję?	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	W przypadku stwierdzenia że członek personelu lotniczego utracił kwalifikacje do wykonywania określonych czynności lotniczych	W przypadku stwierdzenia że członek personelu lotniczego nie korzysta w pełni z praw publicznych	W przypadku stwierdzenia że członek personelu lotniczego nie posiada pełnej zdolności do czynności prawnych
208.	X	PL010-0231	W przypadku zaistnienia jakich przyczyn, przy badaniu prowadzonym przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych, Prezes ULC może zawiesić lub zatrzymać licencję?	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	W przypadku stwierdzenia że członek personelu lotniczego utracił kwalifikacje do wykonywania określonych czynności lotniczych	W przypadku stwierdzenia że członek personelu lotniczego wykonując czynności lotnicze, do których uprawnia go licencja, zagraża bezpieczeństwu ruchu lotniczego	W przypadku stwierdzenia że członek personelu lotniczego nie posiada pełnej zdolności do czynności prawnych
209.	X	PL010-0232	W przypadku zawieszenia uprawnienia lotniczego wpisywanego do licencji, jej posiadacz ma obowiązek?	Niezwłocznego zwrotu licencji Prezesowi ULC w celu dokonania wpisu o zawieszeniu uprawnienia lotniczego	Nie ma żadnego obowiązku	Niezwłocznie zniszczyć druk licencji	Nie używać licencji
210.	X	PL010-0234	W razie uszkodzenia statku powietrznego, dowódca statku powietrznego?	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Wykonuje w imieniu właściciela statku powietrznego wszelkie czynności, jakie uzna za konieczne dla zabezpieczenia jego interesów	Wykonuje w imieniu użytkownika statku powietrznego wszelkie czynności, jakie uzna za konieczne dla zabezpieczenia jego interesów	Wykonuje w imieniu właściciela przewożonych rzeczy wszelkie czynności, jakie uzna za konieczne dla zabezpieczenia jego interesów
211.	X	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
212.	X	PL010-0250	Badaniom lotniczo lekarskim podlegają:	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Osoby ubiegające się o wydanie licencji członka personelu lotniczego	Osoby ubiegające się o wydanie świadectwa kwalifikacji	Osoby posiadające licencję członka personelu lotniczego
213.	X	PL010-0251	Członek personelu lotniczego obowiązany jest niezwłocznie zasięgnąć porady lekarza orzecznika w celu przeprowadzenia badań okolicznościowych i wykluczenia przeciwwskazań do wykonywania określonych czynności lotniczych w przypadku:	pogorszenia się sprawności psychicznej lub fizycznej, w takim stopniu, że może mieć to wpływ na jego zdolność do bezpiecznego wykonywania czynności lotniczych	pogorszenia się sprawności psychicznej w stopniu nie mającym wpływu na jego zdolność do bezpiecznego wykonywania czynności lotniczych	doznania urazu nie związanego z ograniczeniem sprawności, umożliwiającego wykonywanie czynności członka personelu lotniczego	pogorszenia się sprawności fizycznej w stopniu nie mającym wpływu na jego zdolność do bezpiecznego wykonywania czynności lotniczych
214.	X	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
215.	X	PL010-0253	Czy użytkownik statku powietrznego wykonując czynności związane z przeglądami, naprawami i obsługą techniczną statku powietrznego, ma obowiązek powiadamiać Prezesa ULC o wszelkich zdarzeniach i okolicznościach mogących mieć istotne znaczenie dla zdolności statku powietrznego do lotu?	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

216.	X	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
217.	X	PL010-0255	Dowódca statku powietrznego ma prawo decydować o:	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Zastosowaniu niezbędnych środków, łącznie ze środkami przymusu w stosunku do osób nie wykonujących jego poleceń	Zastosowani niezbędnych środków, łącznie ze środkami przymusu w stosunku do osób zagrażających bezpieczeństwu lotu lub porządkowi na pokładzie statku powietrznego	Zatrzymaniu osoby podejrzanej o popełnienie przestępstwa na statku powietrznym do czasu przekazania jej właściwym organom
218.	X	PL010-0257	Ile ukończonych lat musi mieć kandydat ubiegający się o wydanie licencji pilota szybowcowego?	Ukończone 16 lat	Ukończone 17 lat	Ukończone 15 lat	Ukończone 21 lat
219.	X	PL010-0258	Ile ukończonych lat musi mieć kandydat ubiegający się o wydanie licencji pilota szybowcowego?	Ukończone 18 lat jeżeli z licencji wynika uprawnienie do zawodowego wykonywania czynności pilota	Ukończone 17 lat	Ukończone 15 lat	Ukończone 21 lat
220.	X	PL010-0259	Jaki dokument należy załączyć do wniosku o przywrócenie zawieszony licencji?	Badania lotniczo-lekarskie	2 zdjęcia	Świadectwo szkolne	Świadectwo radiooperatora
221.	X	PL010-0260	Jaki dokument należy załączyć do wniosku o przywrócenie zawieszony licencji?	Badania lotniczo-lekarskie oraz dokument potwierdzający spełnienie warunków przywrócenia licencji	Świadectwo szkolne	Świadectwo radiooperatora	2 zdjęcia
222.	X	PL010-0261	Jakie dokumenty załącza się do wniosku o wydanie licencji?	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Dokumenty potwierdzające spełnienie wymagań dotyczących sprawności psychicznej i fizycznej	Dokumenty potwierdzające spełnienie odpowiednich wymagań dotyczących praktyki lotniczej	Dokumenty potwierdzające spełnienie odpowiednich wymagań dotyczących szkolenia lotniczego teoretycznego i praktycznego
223.	X	PL010-0262	Jakie warunki musi spełniać członek personelu lotniczego wykonujący czynności lotniczych na statkach powietrznych z niehermetyzowaną kabiną i bez instalacji tlenowej na wysokości powyżej 4000 m nad poziomem morza?	Musi posiadać orzeczenie lotniczo-lekarskie wydane w wyniku badania w komorze niskich ciśnień	Musi mieć poniżej 40 lat	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Nie może palić papierosów
224.	X	PL010-0263	Jakie wykształcenie powinien posiadać kandydat ubiegający się o licencję pilota szybowcowego?	Co najmniej gimnazjalne lub równorzędne	Co najmniej podstawowe	Co najmniej wyższe	Co najmniej średnie
225.	X	PL010-0264	Jakie wykształcenie powinien posiadać kandydat ubiegający się o licencję pilota szybowcowego?	Co najmniej średnie jeżeli z licencji wynika uprawnienie do wykonywania czynności zawodowych pilota	Co najmniej podstawowe	Co najmniej wyższe	Co najmniej średnie
226.	X	PL010-0265	Kandydat ubiegający się o uzyskanie licencji pilota szybowcowego powinien ukończyć oraz zaliczyć szkolenie teoretyczne i praktyczne prowadzone w:	Osrodkach Szkolenia Lotniczego albo Organizacjach Szkolenia Lotniczego, które uzyskały w tym zakresie Certyfikat Prezesa ULC;	Prywatnych firmach posiadających zgodę Urzędu Gminy na prowadzenie działalności gospodarczej;	Aeroklubach regionalnych;	Szkołach prywatnych posiadających zgodę Ministra właściwego do spraw nauki.
227.	X	PL010-0266	Kandydat ubiegający się o uzyskanie licencji pilota szybowcowego powinien ukończyć oraz zaliczyć:	szkolenie teoretyczne i praktyczne;	tylko szkolenie teoretyczne;	tylko szkolenie praktyczne;	przeszkolenie na typ szybowca;

228.	X	PL010-0267	Kandydat ubiegający się o uzyskanie licencji pilota szybowcowego powinien wykazać podczas praktycznego egzaminu państwowego, że posiada umiejętności w zakresie:	przygotowania do lotu;	wykonywania lotów nocnych VFR;	wykonywania lotów nocnych nadlotniskowych;	wykonywania przelotu VFR z wykorzystaniem radionawigacji;
229.	X	PL010-0268	Kandydat ubiegający się o uzyskanie licencji pilota szybowcowego powinien wykazać podczas praktycznego egzaminu państwowego, że posiada umiejętności w zakresie:	wykonywania podstawowych elementów pilotażu normalnego w locie z widocznością; lot prosty, kręty, ześlizgi oraz podstawowych zaćsk do lądowania, w tym z esowaniem;	wykonywania lotów nocnych VFR;	wykonywania lotów nocnych nadlotniskowych;	wykonywania przelotu VFR z wykorzystaniem radionawigacji;
230.	X	PL010-0269	Kandydat ubiegający się o uzyskanie licencji pilota szybowcowego powinien wykazać podczas praktycznego egzaminu państwowego, że posiada umiejętności w zakresie:	wytracania nadmiaru wysokości na prostej do lądowania przy użyciu mechanizacji skrzydła i przy zastosowaniu ześlizgów;	wykonywania lotów nocnych VFR;	wykonywania lotów nocnych nadlotniskowych;	wykonywania przelotu VFR z wykorzystaniem radionawigacji;
231.	X	PL010-0270	Kandydat ubiegający się o uzyskanie licencji pilota szybowcowego powinien wykazać podczas praktycznego egzaminu państwowego, że posiada umiejętności w zakresie:	wykonywania lotu termicznego z widocznością, przy wykorzystywaniu prądów pionowych;	wykonywania lotów nocnych VFR;	wykonywania lotów nocnych nadlotniskowych;	wykonywania przelotu VFR z wykorzystaniem radionawigacji;
232.	X	PL010-0271	Kandydat ubiegający się o uzyskanie licencji pilota szybowcowego powinien wykazać podczas praktycznego egzaminu państwowego, że posiada umiejętności w zakresie:	lądowania z wymaganą dokładnością przyziemienia przy wietrze o kierunku i prędkości w granicach akceptowanych instrukcją użytkową w locie;	wykonywania lotów nocnych VFR;	wykonywania lotów nocnych nadlotniskowych;	wykonywania przelotu VFR z wykorzystaniem radionawigacji;
233.	X	PL010-0272	Kandydat ubiegający się o uzyskanie licencji pilota szybowcowego powinien wykazać podczas praktycznego egzaminu państwowego, że posiada umiejętności w zakresie:	lądowania w terenie przygodnym (pozorowanym lub rzeczywistym);	wykonywania lotów nocnych VFR;	wykonywania lotów nocnych nadlotniskowych;	wykonywania przelotu VFR z wykorzystaniem radionawigacji;
234.	X	PL010-0273	Kandydat ubiegający się o uzyskanie licencji pilota szybowcowego powinien wykazać podczas praktycznego egzaminu państwowego, że posiada umiejętności w zakresie:	stosowania procedur awaryjnych w locie swobodnym;	wykonywania lotów nocnych VFR;	wykonywania lotów nocnych nadlotniskowych;	wykonywania przelotu VFR z wykorzystaniem radionawigacji;
235.	X	PL010-0274	Kandydat ubiegający się o uzyskanie licencji pilota szybowcowego powinien wykazać podczas praktycznego egzaminu państwowego, że posiada umiejętności w zakresie:	startu szybowca za wyciągarką przy wietrze dopuszczalnym, jeżeli odbył szkolenie w zakresie takiego rodzaju startu;	wykonywania lotów nocnych VFR;	wykonywania lotów nocnych nadlotniskowych;	wykonywania przelotu VFR z wykorzystaniem radionawigacji;
236.	X	PL010-0275	Kandydat ubiegający się o uzyskanie licencji pilota szybowcowego powinien wykazać podczas praktycznego egzaminu państwowego, że posiada umiejętności w zakresie:	startu szybowca za samolotem przy wietrze dopuszczalnym, jeżeli odbył szkolenie w zakresie takiego rodzaju startu;	wykonywania lotów nocnych VFR;	wykonywania lotów nocnych nadlotniskowych;	wykonywania przelotu VFR z wykorzystaniem radionawigacji;
237.	X	PL010-0276	Kandydat ubiegający się o uzyskanie licencji pilota szybowcowego powinien wykazać podczas praktycznego egzaminu państwowego, że posiada umiejętności w zakresie:	startu szybowca z wykorzystaniem napędu własnego szybowca, jeżeli odbył szkolenie w zakresie takiego rodzaju startu;	wykonywania lotów nocnych VFR;	wykonywania lotów nocnych nadlotniskowych;	wykonywania przelotu VFR z wykorzystaniem radionawigacji;
238.	X	PL010-0277	Kandydat ubiegający się o uzyskanie licencji pilota szybowcowego powinien wykazać podczas praktycznego egzaminu państwowego, że posiada umiejętności w zakresie:	prowadzenia korespondencji radiotelefonicznej w języku polskim i angielskim w lotach VFR;	wykonywania lotów nocnych VFR;	wykonywania lotów nocnych nadlotniskowych;	wykonywania przelotu VFR z wykorzystaniem radionawigacji;
239.	X	PL010-0278	Kandydat ubiegający się o uzyskanie licencji pilota szybowcowego powinien wykazać podczas teoretycznego egzaminu państwowego, że posiada wiadomości w zakresie następujących przedmiotów:	prawo lotnicze;	prawo transportowe;	prawo lotnicze międzynarodowe;	prawo pracy;

240.	X	PL010-0279	Kandydat ubiegający się o uzyskanie licencji pilota szybowcowego powinien wykazać podczas teoretycznego egzaminu państwowego, że posiada wiadomości w zakresie następujących przedmiotów:	wiedza ogólna o szybowcu;	wiedza ogólna o lotnictwie;	ocena zdolności szybowca do lotu ;	budowa statku powietrznego;
241.	X	PL010-0280	Kandydat ubiegający się o uzyskanie licencji pilota szybowcowego powinien wykazać podczas teoretycznego egzaminu państwowego, że posiada wiadomości w zakresie następujących przedmiotów:	osiągi i planowanie lotów;	osiągi lotu;	trasa lotu;	przebieg lotu;
242.	X	PL010-0281	Kandydat ubiegający się o uzyskanie licencji pilota szybowcowego powinien wykazać podczas teoretycznego egzaminu państwowego, że posiada wiadomości w zakresie następujących przedmiotów:	człowiek – możliwości i ograniczenia;	funkcje życiowe człowieka;	zasady higieny lotniczej;	psychologia człowieka;
243.	X	PL010-0282	Kandydat ubiegający się o uzyskanie licencji pilota szybowcowego powinien wykazać podczas teoretycznego egzaminu państwowego, że posiada wiadomości w zakresie następujących przedmiotów:	meteorologia;	informacje meteorologiczna dla potrzeb lotnictwa;	zjawiska atmosferyczne;	osłona meteorologiczna lotnictwa;
244.	X	PL010-0283	Kandydat ubiegający się o uzyskanie licencji pilota szybowcowego powinien wykazać podczas teoretycznego egzaminu państwowego, że posiada wiadomości w zakresie następujących przedmiotów:	nawigacja;	mapy i odwzorowania kartograficzne;	nawigacja zliczeniowa;	radionawigacja;
245.	X	PL010-0284	Kandydat ubiegający się o uzyskanie licencji pilota szybowcowego powinien wykazać podczas teoretycznego egzaminu państwowego, że posiada wiadomości w zakresie następujących przedmiotów:	procedury operacyjne;	eksploatacja statków powietrznych;	procedury bezpieczeństwa;	procedury antyhałasowe;
246.	X	PL010-0285	Kandydat ubiegający się o uzyskanie licencji pilota szybowcowego powinien wykazać podczas teoretycznego egzaminu państwowego, że posiada wiadomości w zakresie następujących przedmiotów:	zasady lotu;	aerodynamika;	korokociąg;	zasady pilotażu;
247.	X	PL010-0286	Kandydat ubiegający się o uzyskanie licencji pilota szybowcowego powinien wykazać podczas teoretycznego egzaminu państwowego, że posiada wiadomości w zakresie następujących przedmiotów:	łącność;	frazologia radiotelefoniczna;	procedury radiotelefoniczne;	nawiązywanie łączności;
248.	X	PL010-0287	Kandydat ubiegający się o uzyskanie licencji pilota szybowcowego powinien wykazać podczas teoretycznego egzaminu państwowego, że posiada wiadomości w zakresie następujących przedmiotów:	ogólne bezpieczeństwo lotów;	zasady bezpiecznego lotu;	wykorzystanie wyposażenia bezpieczeństwa;	wykorzystanie wyposażenia ratowniczego;
249.	X	PL010-0288	Kandydat ubiegający się o uzyskanie licencji pilota szybowcowego powinien wykazać, że w trakcie szkolenia lotniczego wykonał co najmniej 35 godzin lotu na szybowcach lub na na szybowcach z własnym napędem, w tym co najmniej:	1 przelot na dwusterze lub samodzielny na odległość nie mniejszą niż 50 km;	2 przeloty na dwusterze lub samodzielny na odległość nie mniejszą niż 50 km;	1 przelot na dwusterze lub samodzielny na odległość nie mniejszą niż 150 km;	2 przeloty na dwusterze lub samodzielny na odległość nie mniejszą niż 150 km;
250.	X	PL010-0289	Kandydat ubiegający się o uzyskanie licencji pilota szybowcowego powinien wykazać, że w trakcie szkolenia lotniczego wykonał co najmniej 35 godzin lotu na szybowcach lub na na szybowcach z własnym napędem, w tym:	co najmniej 15 godzin lotu samodzielnego co najmniej w 40 lotach;	co najmniej 10 godzin lotu samodzielnego co najmniej w 30 lotach;	co najmniej 5 godzin lotu samodzielnego co najmniej w 40 lotach;	co najmniej 20 godzin lotu samodzielnego co najmniej w 30 lotach;
251.	X	PL010-0290	Kandydat ubiegający się o uzyskanie licencji pilota szybowcowego powinien wykazać, że w trakcie szkolenia lotniczego wykonał co najmniej:	35 godzin lotu na szybowcach lub na szybowcach z własnym napędem;	50 godzin lotu na szybowcach lub na szybowcach z własnym napędem;	30 godzin lotu na szybowcach lub na szybowcach z własnym napędem;	15 godzin lotu na szybowcach lub na szybowcach z własnym napędem;

252.	X	PL010-0291	Kiedy następuje skreślenie członka personelu lotniczego z rejestru personelu lotniczego?	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	W razie śmierci albo uznania za zmarłego	W razie cofnięcia wszystkich licencji	W razie upływu terminu 3 lat od dnia upływu terminu ważności licencji
253.	X	PL010-0292	Kiedy następuje skreślenie członka personelu lotniczego z rejestru personelu?	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	W razie śmierci albo uznania za zmarłego	W razie cofnięcia wszystkich świadectw kwalifikacji	W razie upływu terminu 3 lat od dnia upływu terminu ważności świadectw kwalifikacji
254.	X	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
255.	X	PL010-0298	Kogo ma obowiązek powiadamiać użytkownik statku powietrznego i inne osoby wykonujące na jego zlecenie czynności związane z przeglądami, naprawami i obsługą techniczną statku powietrznego o wszelkich zdarzeniach i okolicznościach mogących mieć istotne znaczenie dla zdolności statku powietrznego do lotu?	Prezesa ULC	Ministra właściwego do spraw transportu	Inspektora IKCSP	Żadna z odpowiedzi nie jest poprawna
256.	X	PL010-0299	Kogo zaliczamy do personelu wchodzącego w skład załóg statków powietrznych, któremu wydaje się licencje?	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Pilot szybowcowy	Pilot balonu wolnego	Pilot wiatrakowcowy turystyczny
257.	X	PL010-0305	Kto prowadzi listę centrów medycyny lotniczej?	Prezes ULC	Minister właściwy do spraw transportu	Naczelny Lekarz	Kasa chorych na terenie której centrum medycyny lotniczej działa
258.	X	PL010-0306	Kto prowadzi listę lekarzy orzeczników?	Prezes ULC	Minister właściwy do spraw transportu	Naczelny Lekarz	Kasa chorych na terenie której dany lekarz orzecznik działa
259.	X	PL010-0312	Na jaki okres czasu Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej ministrami właściwymi do spraw wewnętrznych oraz środowiska 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
260.	X	PL010-0313	Na jakich statkach powietrznych można przeprowadzić praktyczne szkolenie na ziemi i w locie?	Wszystkie odpowiedzi są poprawne	Na statkach powietrznych mających wymagane znaki rozpoznawcze	Na państwowych statkach powietrznych	Na statkach powietrznych wpisanych do polskiego lub obcego rejestru cywilnych statków powietrznych
261.	X	PL010-0315	Oprócz służb nuchu lotniczego statkom powietrznym wykonującym loty w polskiej przestrzeni powietrznej zapewnia się:	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Służbę informacji lotniczej	Służbę meteorologiczną	Służbę poszukiwania i ratownictwa
262.	X	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
263.	X	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

264.	X	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
265.	X	PL010-0320	Osoba która była świadkiem przymusowego lądowania statku powietrznego jest obowiązana niezwłocznie zawiadomić:	Służby bezpieczeństwa i porządku publicznego, mogące udzielić pomocy	Prezesa ULC	Ministra właściwego do spraw transportu	Właściwą delegaturę ULC
266.	X	PL010-0322	Osoba która odnalazła porzucony statek powietrzny lub jego szczątki jest obowiązana niezwłocznie zawiadomić:	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Najbliższy organ Policji lub administracji publicznej	Służby bezpieczeństwa i porządku publicznego, mogące udzielić pomocy	Jednostki ochrony przeciwpożarowej, mogące udzielić pomocy
267.	X	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
268.	X	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
269.	X	PL010-0325	Osoba która odnalazła porzucony statek powietrzny lub jego szczątki jest obowiązana niezwłocznie zawiadomić:	Jednostki ochrony przeciwpożarowej, mogące udzielić pomocy	Prezesa ULC	Ministra właściwego do spraw transportu	Właściwą delegaturę ULC
270.	X	PL010-0326	Pilot szybowcowy może korzystać z licencji tylko w okresie jej ważności oraz jeżeli od dnia sprawdzenia wiadomości lotniczych nie upłynął okres dłuższy niż?	3 lata	5 lat	2 lata	1 rok
271.	X	PL010-0327	Przy kim działa stała, niezależna Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych prowadząca badania wypadków i incydentów lotniczych?	Przy Ministrze właściwym do spraw transportu,	Przy Prezesie Urzędu Lotnictwa Cywilnego,	Przy Radzie Ministrów,	Przy Prezydencie RP,
272.	X	PL010-0328	Szkolenie wymagane do wydania licencji pilota szybowcowego i wpisywanych do niej uprawnień lotniczych może być prowadzone w ośrodkach szkolenia lotniczego i organizacjach lotniczych, które uzyskały w tym zakresie:	certyfikat Prezesa ULC;	certyfikat Ministra właściwego do spraw transportu;	zgode Naczelnika Wydziału Inspektoratu Personelu Lotniczego ULC;	zgode Ministra właściwego do spraw nauki;
273.	X	PL010-0329	W czasie lotów zabrania się dokonywania wszelkich zrzutów ze statku powietrznego z wyjątkiem zrzutów dokonywanych na potrzeby?	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Poszukiwani i ratownictwa	Sportu i obsługi imprez masowych	reklamy
274.	X	PL010-0330	W czasie lotów zabrania się dokonywania wszelkich zrzutów ze statku powietrznego z wyjątkiem zrzutów dokonywanych na potrzeby?	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Gospodarki rolnej i leśnej	Doświadczeń i szkoleń	Służby zdrowia
275.	X	PL010-0332	W jaki sposób muszą być przystosowane szybowce używane do szkolenia praktycznego na ziemi i w locie?	Muszą być wyposażone w zdwojony układ sterowania, umożliwiający instruktorowi czynną ingerencję w sterowanie z jego fotela	Muszą być wyposażone w sterownice przekładane	Muszą być wyposażone w system łączności umożliwiający dwustronną łączność między instruktorem i szkolonym	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe

276.	X	PL010-0333	W jaki sposób muszą być przystosowane szybowce z napędem używane do szkolenia praktycznego na ziemi i w locie?	Muszą być wyposażone w zdwojony układ sterowania, umożliwiający instruktorowi czynną ingerencję w sterowanie z jego fotela	Muszą być wyposażone w sterownice przekładane	Muszą być wyposażone w system łączności umożliwiający dwustronną łączność między instruktorem i szkolonym	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe
277.	X	PL010-0337	W przypadku negatywnego wyniku sprawdzenia wiadomości lub umiejętności lotniczych dokonywanych w celu przedłużenia uprawnień lotniczych:	Prezes ULC zawieszają ważność uprawnień przez dokonanie odpowiedniego wpisu do licencji	Prezes ULC zabiera licencję w której jest wpisane uprawnienie	Prezes ULC dokonuje wykreślenia członka personelu lotniczego z rejestru członków personelu lotniczego	Minister właściwy do spraw transportu zawieszają ważność uprawnień przez dokonanie odpowiedniego wpisu do licencji
278.	X	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 uprawnień	Prezes ULC zabiera licencję w której jest wpisane uprawnienie	Prezes ULC dokonuje wykreślenia członka personelu lotniczego z rejestru członków personelu lotniczego	Minister właściwy do spraw transportu zawieszają ważność uprawnień przez dokonanie odpowiedniego wpisu do licencji
279.	X	PL010-0339	W przypadku negatywnego wyniku sprawdzenia wiadomości lub umiejętności lotniczych dokonywanych w celu wznowienia uprawnień lotniczych:	Prezes ULC zawieszają ważność uprawnień przez dokonanie odpowiedniego wpisu do licencji	Prezes ULC zabiera licencję w której jest wpisane uprawnienie	Prezes ULC dokonuje wykreślenia członka personelu lotniczego z rejestru członków personelu lotniczego	Minister właściwy do spraw transportu zawieszają ważność uprawnień przez dokonanie odpowiedniego wpisu do licencji
280.	X	PL010-0343	W przypadku niezachowania terminu sprawdzenia wiadomości i umiejętności w celu przedłużenia ważności uprawnień lotniczych, którego ważność wynosi 3 lata, wznowienie ważności tego uprawnień lotniczych może nastąpić po sprawdzeniu wiadomości i umiejętności lotniczych przed upływem?	6 miesięcy od dnia wygaśnięcia ważności uprawnień	7 miesięcy od dnia wygaśnięcia ważności uprawnień	8 miesięcy od dnia wygaśnięcia ważności uprawnień	9 miesięcy od dnia wygaśnięcia ważności uprawnień
281.	X	PL010-0345	W przypadku utraty ważności poprzedniej licencji nową wydaje się po załączeniu do wniosku dokumentów potwierdzających ukończenie szkolenia lotniczego wznowiającego wiadomości oraz umiejętności lotnicze oraz:	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Dokumenty potwierdzające spełnienie wymagań dotyczących sprawności psychicznej i fizycznej	Dokumenty potwierdzające spełnienie odpowiednich wymagań dotyczących praktyki lotniczej	Dokumenty potwierdzające spełnienie odpowiednich wymagań dotyczących szkolenia lotniczego teoretycznego i praktycznego
282.	X	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 zdolności do lotu danego statku powietrznego	Jest to osoba wpisana w świadectwo oględzin danego statku powietrznego
283.	X	PL010-0490	Kogo zaliczamy do personelu wchodzącego w skład załóg statków powietrznych, któremu wydaje się licencje?	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Pilot szybowcowy	Pilot balonu wolnego	Pilot wiatrakowcy turystyczny
284.	X	PL010-0572	QFE jest to:	ciśnienie atmosferyczne na poziomie lotniska lub progów 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 ewelacji lotniska
285.	X	PL010-0573	QNH jest to:	nastawienie ruchomej skali wysokościomierza tak, aby wskazywał ewelację miejsca, kiedy jest na ziemi	ciśnienie atmosferyczne na poziomie morza odniesione do ewelacji progów drogi startowej w użyciu	ciśnienie atmosferyczne zmierzone na średnim poziomie morza	ciśnienie atmosferyczne zmierzone na poziomie morza odniesione do ewelacji lotniska
286.	X	PL010-0574	Rada Ministrów w drodze rozporządzenia wprowadza zakazy i ograniczenia w ruchu lotniczym, niezbędne ze względu na:	Wszystkie odpowiedzi są prawidłowe	Ważny interes polityki zagranicznej RP	Obronność i bezpieczeństwo RP	Ważny interes gospodarczy RP
287.	X	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 określane przez konstruktora	Jest wartością stosunku wytrzymałości zmęczeniowej do doraźnej określanej przez nadzór lotniczy	Wartość współczynnika bezpieczeństwa określona jest przepisami lotniczymi dotyczącymi budowy i jest mniejsza od 1

288.	X	PL020-0043	Co wskazuje przyrząd zwany wariometrem:	prędkość pionową samolotu tzn. prędkość wznoszenia i opadania	wysokość lotu	kurs geograficzny	kurs samolotu
289.	X	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
290.	X	PL020-0084	Jak nazywamy element pomiarowy (czuły) wysokościomierza:	puszka próżniowa aneroidowa	różnicowa puszka membranowa	rurka Burdona	przepona gumowa
291.	X	PL025-0001	Klapka wyważająca (Trymer) służy do:	Zmiany aerodynamicznego wyważenia szybowca co skutkuje zmniejszeniem sił w układzie sterowania	Zwiększenia sił działających na elementach sterowania	Ułatwia wychylenie sterów	Ułatwia wychylenie lotek
292.	X	PL025-0002	Usterzenie ogonowe:	Zapewnia stateczność i sterowność podłużną oraz kierunkową	Zapewnia sterowność kierunkową	Zapewnia sterowność podłużną	Zapewnia stateczność podłużną
293.	X	PL025-0004	Co mierzy prędkościomierz jako lotniczy przyrząd pokładowy:	ciśnienie dynamiczne poprzez porównanie ciśnienia całkowitego i statycznego. Jest to tak zwana prędkość wskazywana (przyrządowa-IAS)	ciśnienie lotniska	kurs szybowca	wysokość lotu
294.	X	PL025-0005	Jakie ciśnienia doprowadzone są do prędkościomierza:	statyczne i całkowite	dynamiczne i statyczne	dynamiczne i całkowite	całkowite
295.	X	PL025-0006	Elementem pomiarowym (czułym) wysokościomierza mechanicznego jest:	puszka próżniowa aneroidowa	przepona gumowa	rurka Burdona	różnicowa puszka membranowa
296.	X	PL025-0007	Jakie parametry odczytujemy z wysokościomierza:	wysokość w odniesieniu do ustawionego ciśnienia	ciśnienie lotniska	wysokość lotu	wysokość lotniska
297.	X	PL025-0008	Kadłub konstrukcji półskorupowej składa się:	Wřęgi, podłużnice, pokrycie	Dźwigary, wřęgi, pokrycie	Wřęgi, podłużnice, dźwigary	Pokrycie, podłużnice, dźwigary
298.	X	PL025-0009	Czy zbiornik balastowy posiada instalację odpowietrzenia:	Tak	Nie	Tylko w układzie dwóch zbiorników	Tylko zbiornik zabudowany w nosie kadłuba
299.	X	PL025-0010	Czym charakteryzuje się usterzenie ogonowe typu „motyłkowego”:	Są to dwie połówki usterzenia poziomego ustawione pod znacznym wzniosem wypełniające tak rolę usterzenia pionowego jak poziomego	Na usterzeniu pionowym ustawione jest usterzenie poziome dwudzielne	Na usterzeniu pionowym ustawione jest usterzenie poziome z jednym sterem wysokości	Posiada usterzenie poziome dwudzielne o dużym wzniosie i statecznik pionowy

300.	X	PL025-0011	Kolor uchwytów i dźwigni w kabinie obsługiwanej przez pilota mają:	Barwy poszczególnych dźwigni i uchwytów są znormalizowane w zależności od przeznaczenia dźwigni	Barwy są dowolne	Barwy ustala konstruktor danego szybowca	Nie ma znaczenia kolor dźwigni
301.	X	PL025-0014	Hamowanie kołami podwozia jest:	Mechaniczne lub hydrauliczne	Pneumatyczno-elektryczne	Pneumatyczne	Elektryczne
302.	X	PL025-0015	Hamulec aerodynamiczny służy do:	Zwiększenia oporu aerodynamicznego, co skutkuje przede wszystkim zwiększonym opadaniem podczas lotu	Ograniczenia prędkości lotu tylko w fazie podejścia do lądowania	Wyhamowania prędkości dobiegu na ziemi	Umożliwia wykonywanie akrobacji przez wspomaganie lotek
303.	X	PL025-0016	Hamulec aerodynamiczny stosowany w szybowcach to:	Płyty wysuwane na powierzchni skrzydeł za krawędzią natarcia stwarzające opór i zmniejszające doskonałość, sterowane przez pilota	Płyty wysuwane na powierzchni skrzydeł na ich krawędzi spływa automatycznie wysuwane przy dużych kątach natarcia	Płyty na bokach kadłuba wysuwane przez pilota przy lądowaniu	Płyty wysuwane na skrzydłach razem z lotkami
304.	X	PL025-0018	Jakie ciśnienia doprowadzone są do prędkościomierza:	statyczne i całkowite	dynamiczne i statyczne	dynamiczne i całkowite	całkowite
305.	X	PL025-0019	Jakie ciśnienie doprowadzane jest do wysokościomierza:	statyczne	dynamiczne i statyczne	całkowite i dynamiczne	całkowite
306.	X	PL025-0022	Kadłub o konstrukcji skorupowej składa się:	Głównym elementem siłowym jest pokrycie – obecnie z laminatów – wzmocnione wręgami	Wręgi, przedłużenie, pokrycie	Dźwigary, pokrycie, wręgi	Dźwigary, pokrycie, wypełniacz ulowy
307.	X	PL025-0023	Klapka odciążająca służy do:	Zmniejszania sił działających na elementach sterowania sterami i lotkami	Wyważenia szybowca	Ułatwienia wychylenia klap	Zwiększenia stateczności szybowca
308.	X	PL025-0024	Czy pilot może wykonywać czynności okresowe i potwierdzić wykonanie w dokumentach szybowca:	Może jeśli ma uprawnienia mechanika szybowcowego	Może jeśli ma uprawnienia instruktora	Może, jeśli w terenie przygodnym nie ma mechanika szybowcowego	Może, jeśli upoważni go szef techniczny
309.	X	PL025-0025	Co wskazuje przyrząd zwany wariometrem:	prędkość pionową szybowca tzn. prędkość wznoszenia i opadania	wysokość lotu	kurs geograficzny	kurs szybowca
310.	X	PL025-0026	Lotki służą do:	Sterowania przechyleniami szybowca względem jego osi podłużnej	Utrzymanie stateczności szybowca	Sterowności podłużnej	Sterowności kierunkowej
311.	X	PL025-0027	Dźwigar jako element konstrukcyjny szybowca:	Stosowany w skrzydłach, statecznikach, sterach, klapach, jako główny element przenoszący obciążenia	Stosowany w kadłubach	Służy tylko jako element łączący zespoły szybowca	Stosowany tylko w konstrukcji sterów

312.	X	PL025-0028	Na czym polega wychylenie różnicowe lotek:	Lotki do góry wychylają się o większy kąt niż do dołu – przy skrzydłach o profilu niesymetrycznym	Lotki wychylają się do dołu o większy kąt niż do góry	Lotki do góry wychylają się o większy kąt niż do dołu przy profilach skrzydeł symetrycznych	Zależnie od zabudowy na skrzydle lewym lub prawym wychylają się różnie więcej lub mniej
313.	X	PL025-0029	Odbiornik GPS używany w szybowcach zasilany jest z:	Najczęściej z własnego akumulatora.	Z akumulatora zasilającego komputer.	Z ogólnego źródła.	Zasilany jest wspólnie z radiostacją.
314.	X	PL025-0030	Okucia łączące skrzydła z kadłubem i usterzenia ogonowego są:	Ze stali stopowej odpowiednio ulepszonej	Ze stopów lekkich	Z kompozytów węglowych	Z kompozytów z włókien szklanych
315.	X	PL025-0031	Opracowanie, zatwierdzenie i wprowadzenie zmian w instrukcji Użytkownika w Locie:	Opracowuje producent szybowca a uzgadnia Państwowy Nadzór Lotniczy	Opracowuje Użytkownik a zatwierdza Państwowy Nadzór Lotniczy	Opracowuje producent a zatwierdza Służba Jakości Użytkownika	Opracowuje producent a zatwierdza jego służba jakości
316.	X	PL025-0033	Przeznaczenie klap skrzydłowych:	Zasadniczym przeznaczeniem klap jest zwiększenie współczynnika siły nośnej skrzydła	Służą głównie jako hamulec aerodynamiczny	Służą głównie do polepszenia efektywności lotek	Służą do sterowania przechyleniem w osi podłużnej szybowca
317.	X	PL025-0035	Radiostacje lotnicze pracują:	Systemem simpleks.	Systemem duplex.	Systemem ogólnym .	Inne.
318.	X	PL025-0037	Skrzydło szybowca służy:	Do wytworzenia siły nośnej	Zapewnienia stateczności szybowca	Elementem konstrukcyjnym do zabudowy zespołów szybowca	Do przenoszenia balastu wodnego
319.	X	PL025-0038	Zmiana stanu nadawania lub odbioru radiostacji odbywa się najczęściej:	Za pomocą przycisku N/O	Za pomocą natężenia głosu.	Za pomocą zmiany napięcia.	Za pomocą zmiany częstotliwości.
320.	X	PL025-0039	Świadectwo Zdolności do Lotu Szybowca:	Wydawane jest przez Techniczny Państwowy Nadzór Lotniczy	Wydawane jest przez uprawnioną bazę obsługową	Wydawane jest przez służby jakości użytkownika	Wydawane jest przez producenta szybowca
321.	X	PL025-0040	Układ „miękkki” 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
322.	X	PL025-0041	Układ „sztywny” sterowania mechanizmami sterowniczymi stanowi:	Popychacze sztywne z układem dźwigni	Popychacze sztywne i linki z układem rolek	Popychacze sztywne i linki z układem dźwigni	Linki w sztywnych rurkach i układ dźwigni
323.	X	PL025-0042	Ważność Świadectwa Zdolności do Lotu Szybowca:	Jest ograniczone do określonego terminu	Wydawane jest bez żadnych ograniczeń	Upływa gdy demontowany jest szybowiec w celu transportu	Upływa, gdy wykonywane są okresowe czynności obsługowe

324.	X	PL025-0048	Blokada szumów (SQ) w radiostacji UKF służy do:	Wyeliminowania szumów w sygnale użytecznym. W skrajnym przypadku do wyłączenia toru odbiornika w radiostacji.	Ograniczenia poziomu nadawanego sygnału.	Regulacji poziomu odebranego sygnału.	Poprawienia modulacji sygnału.
325.	X	PL025-0049	Blokowanie sterów i lotek ma na celu:	Unieruchomienie organów sterowania na ziemi w czasie postoju samolotu	W czasie lotu poziomego	Stosowane tak w locie jak i w czasie postoju samolotu	Nie jest stosowane
326.	X	PL025-0050	Co nazywamy żyroskopem:	ciało obrotowe (wirnik) wirujące z dużą prędkością kątową dookoła osi symetrii, gdzie jeden z punktów ciała jest nieruchomy	prędkość lotu	wysokość lotu	kurs lotu
327.	X	PL025-0051	Co określa busola magnetyczna:	kurs magnetyczny samolotu	prędkość lotu	prędkość kątową	ciśnienie lotniska
328.	X	PL025-0055	Co wskazuje przyrząd zwany wariometrem:	prędkość pionową samolotu tzn. prędkość wznoszenia i opadania	wysokość lotu	kurs geograficzny	kurs samolotu
329.	X	PL025-0056	Czy kompozyt np. z włókien węglowych, grafitowych, szklanych itp. – stosowane są w konstrukcjach lotniczych:	Tak	Nie są stosowane	Tylko jako elementy wyposażenia kabin	Tylko w konstrukcji silników lotniczych
330.	X	PL025-0057	Jaką pozycję przyjmuje wskaźnik ślizgu zakrętomiernia, 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
331.	X	PL025-0069	Kompensacja masowa (wyważenie masowe)	Stosowana do wyeliminowania drgań samowzbudnych lotek i sterów	Stosowana do wyeliminowania drgań kłap	Stosowana do wyeliminowania drgań hamulca aerodynamicznego	Stosowana do wyeliminowania drgań sterów przy małych prędkościach
332.	X	PL025-0112	Elementem pomiarowym (czułym) prędkościomierza mechanicznego jest:	różnicowa puszcza membranowa	rurka Burdona	puszcza aneroidowa	przepona gumowa
333.	X	PL030-0001	Błąd barometryczny wysokościomierza pojawia się, gdy:	Ciśnienie na poziomie morza (Mean Sea Level) różni się od wartości 1013.25hPa.	Gradient zmiany gęstości jest inny niż standardowy.	Gradient zmiany ciśnienia jest inny niż ISA.	Wysokościomierz został nagrzwany (np. w świetle słonecznym) do wysokiej temperatury.
334.	X	PL030-0002	Błąd temperaturowy wysokościomierza pojawia się, gdy:	Gradient zmiany temperatury jest inny niż standardowy – czyli warunki różnią się od tych zdefiniowanych Międzynarodową Atmosferą Wzorcową.	Gradient zmiany ciśnienia jest inny niż standardowy.	Wysokościomierz został nagrzwany (np. w świetle słonecznym) do wysokiej temperatury.	Ciśnienie npm (Mean Sea Level) różni się od wartości 1013.25hPa.
335.	X	PL030-0003	Ciężar elementu 55 kg, ramię 2.3 m. Moment = [kgm]	126.5	23.9	6957	0.0418

336.	X	PL030-0004	Jeśli środek ciężkości znajduje się blisko lub poza skrajnym tylnym położeniem to szybowiec będzie	Trudniejszy do wyprowadzenia z korkociągu.	Łatwiejszy do wyprowadzenia z korkociągu.	Trudniejszy do wprowadzenia i łatwiejszy do wyprowadzenia z korkociągu.	Polozenie środka ciężkości nie wpływa na własności samolotu / szybowca w korkociągu.
337.	X	PL030-0005	Jeśli środek ciężkości znajduje się blisko skrajnego przedniego położenia to nastąpi.	Zwiększy się stateczność podłużna (co spowoduje większe siły na drążku przy manewrach).	Zwiększy się manewrowość samolotu / szybowca.	Zwiększy się stateczność podłużna (co spowoduje mniejsze siły na drążku przy manewrach).	Będą występowały mniejsze siły na drążku.
338.	X	PL030-0006	Jeśli środek ciężkości znajduje się blisko skrajnego tyłego położenia to szybowiec będzie	Zmniejszy się stateczność podłużna (co spowoduje mniejsze siły na drążku przy manewrach).	Zwiększy się stateczność podłużna.	Zwiększy się stateczność podłużna (co spowoduje większe siły na drążku przy manewrach).	Będą występowały duże siły na drążku.
339.	X	PL030-0007	Międzynarodowa Atmosfera Wzorcowca (International Standard Atmosphere) definiuje następujące warunki na poziomie morza: temperatura / ciśnienie / gęstość / gradient temperatury.	15°C / 1013,25 hPa / 1.225 kg/m ³ / -6.5°C na 1000 m	15°C / 1013,25 mb / 1.225 kg/m ³ / 1.98°C na 1000m	0°C / 1.013 Bar / 1225 g/m ³ / 1.98°C na 1000 ft	15°C / 29.92 in.Hg / 1013 kg/m ³ / 1.98°C na 1000 ft.
340.	X	PL030-0008	Środek ciężkości jest wyrażony w:	w procentach średniej ciężkości aerodynamicznej (% MAC) lub odległości (mm, cm, inch) położenia S.C. względem punktu pomiarowego "DATUM"	w procentach średniej ciężkości aerodynamicznej ciężkości (% MAC).	w procentach ciężkości aerodynamicznej przy kadłubie (% MAC).	w procentach średniej ciężkości aerodynamicznej liczonej w średniej rozpiętości (% MAC).
341.	X	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.
342.	X	PL030-0010	Ważenie statku powietrznego (SP): odczyt na wadze pod przednim podwoziem 155 kg, odczyt – suma na głównym 320 kg. Odległość przód SP – przednie podwozie 0,8m, przód SP - główne 2,4 m. Jaka jest odległość przód SP – środek ciężkości?	1.88 m	2.92	3.2	1.68
343.	X	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
344.	X	PL030-0012	Wyrażenie (wzór) na moment (siły): Moment =	siła (ciężar) mnożone przez ramię działania siły.	siła (ciężar) dzielone przez ramię działania siły.	siła (ciężar) x odległość środka ciężkości od datum.	ramię działania siły dzielone przez siłę (ciężar)
345.	X	PL030-0013	Jeśli środek ciężkości znajduje się blisko skrajnego przedniego położenia to:	Nastąpi zmniejszenie prędkości wznoszenia.	Nastąpi zwiększenie prędkości wznoszenia.	Zmniejszy się opór kształtu	Zmniejszy się opór indukowany.
346.	X	PL030-0014	Jeśli środek ciężkości znajduje się przed skrajnym przednim położeniem to szybowiec będzie:	miął większą prędkość przeciągnięcia.	miął mniejszą prędkość przeciągnięcia.	miął mniejszą wymaganą do lotu poziomego siłę nośną na płacie, co spowoduje zmniejszenie prędkości przeciągnięcia.	miął mniejszą wymaganą do lotu poziomego siłę nośną na płacie, co spowoduje zwiększenie prędkości przeciągnięcia.
347.	X	PL030-0015	Jeśli środek ciężkości szybowca przesunie się przed skrajne przednie położenie to (między innymi):	Ze względu na konieczność większego wychylenia steru wysokości – wzrasta wymagana siła nośna na płacie – zwiększa się opór indukowany, co negatywnie wpływa na osiągi.	Ze względu na konieczność mniejszego wychylenia steru wysokości – zmniejsza się siła nośna na usterzeniu, co wymaga zwiększenia siły nośnej na płacie co zmniejsza opór indukowany i ma negatywny wpływ na osiągi.	Ze względu na konieczność mniejszego wychylenia steru wysokości – spada wymagana siła nośna na płacie – zmniejsza się prędkość przeciągnięcia.	Ze względu na konieczność większego wychylenia steru wysokości – spada wymagana siła nośna na płacie – zwiększa się prędkość przeciągnięcia.

348.	X	PL030-0016	Masa pustego szybowca wynosi 275 kg, a maksymalna masa do startu wpisana jako ograniczenie w Instrukcji Użytkowania w Locie 395kg. Ile może ważyć pilot?	120 kg ze spadochronem i całym wyposażeniem (bagażem), istnieje również ograniczenie masy minimalną (na ogół 55kg).	120 kg bez spadochronu i wyposażenia.	Między 40 a 125 kg.	Między 55 kg a 125 kg.
349.	X	PL030-0018	Szybowiec ma MAC 1.5 m, krawędź natarcia MAC znajduje się 1.9 m za datum szybowca, odległość datum-CG wynosi 2.4 m. Podaj położenie CG w % MAC:	33	25	20	0.5
350.	X	PL030-0019	Szybowiec ma MAC 1.6 m, krawędź natarcia MAC znajduje się 2.1 m za datum szybowca, odległość datum-CG wynosi 2.5 m. Podaj położenie CG w % MAC:	25.0	33.0	31.2	23.8
351.	X	PL030-0020	Szybowiec musi być wyważony ze względu na zachowanie stateczności:..	podłużnej.	poprzecznej.	statycznej poprzecznej.	dynamicznej poprzecznej i podłużnej.
352.	X	PL030-0021	Szybowiec musi być wyważony ze względu na:	Zachowanie stateczności podłużnej.	Zachowanie stateczności poprzecznej.	Konieczność zachowania równomiernego obciążenia goleni podwozia.	Zabezpieczenia przed przekroczeniem krytycznego kąta natarcia we wszystkich stanach lotu.
353.	X	PL030-0022	W przypadku, kiedy środek ciężkości szybowca znajdzie się poza dopuszczalnymi granicami (wybrać najbardziej pełną odpowiedź):	Wpłyne to na stateczność, sterowność, siły sterowania, zwrotność i osiagi.	Mogą wzrosnąć siły sterowania i spaść wznoszenie.	Spada wznoszenie, ale rośnie zasięg, nie ma zmiany sił na sterach.	Wpłyne to na siły sterowania, ewentualnie większe obciążenie jednostki napędowej przy wznoszeniu oraz większą prędkość na przelocie.
354.	X	PL030-0023	W standardowym układzie (klasycznym) środek ciężkości szybowca jest (licząc od przodu):	Przed środkiem aerodynamicznym.	Dokładnie w środku aerodynamicznym.	Zawsze dokładnie pod środkiem aerodynamicznym.	Za środkiem aerodynamicznym.
355.	X	PL030-0025	Wysokość ciśnieniową lotniska danego dnia możemy ustalić:	Odczytując wysokość wskazywaną przez wysokościomierz nastawiony na 1013.2 hPa.	Odczytujemy wysokość z wysokościomierza nastawionego na 1013.2hPa, a następnie korygujemy ją, ze względu odczytaną temperaturę otoczenia.	Odczytujemy wysokość z wysokościomierza nastawionego na aktualne QNH, a następnie skorygujemy ją ze względu odczytaną temperaturę otoczenia.	Zawsze odczytując wysokość wskazywaną przez wysokościomierz nastawiony na aktualne QNH.
356.	X	PL030-0079	Odnosnie efektu „wpływu ziemi” prawdą jest, że:..	Zjawisko zanika na wysokości równej w przybliżeniu rozpiętości samolotu / szybowca i osiagi spadają.	Zjawisko znaczne skraca fazę wytrzymania przy lądowaniu.	Poprawia się gradient wznoszenia do wysokości 150 m.	Wzrasta istotnie prędkość przeciągnięcia.
357.	X	PL030-0085	Podczas wykonywania prawidłowego zakrętu z przechyleniem 60 stopni:..	Prędkość przeciągnięcia wzrosnie o około 40%.	Prędkość przeciągnięcia spadnie o około 20%.	Prędkość przeciągnięcia wzrośnie o około 60%.	Prędkość przeciągnięcia nie zmienia się w zakręcie.
358.	X	PL030-0086	Podczas zakrętu:..	Pojawia się siła dośrodkowa i przeciążenie (load factor).	Siła ciężkości jest dokładnie równoważona przez siłę nośną.	Pojawia się przyspieszenie ujemne.	Spada prędkość przeciągnięcia.
359.	X	PL030-0221	Użycie (wysunięcie) klap zmniejsza:..	Współczynnik sił nośnej do oporu.	Opór indukowany.	Pole widzenia pilota ze względu na zwiększony kąt natarcia.	Opór kształtu

360.	X	PL030-0222	Szybowiec musi być wyważony ze względu na:	Zachowanie stateczności podłużnej.	Zachowanie stateczności poprzecznej.	Konieczność zachowania równomiernego obciążenia goleni podwozia.	Zabezpieczenia przed przekroczeniem krytycznego kąta natarcia we wszystkich stanach lotu.
361.	X	PL030-0223	Szybowiec musi być wyważony ze względu na zachowanie stateczności:..	podłużnej.	poprzecznej.	statycznej poprzecznej.	dynamicznej poprzecznej i podłużnej.
362.	X	PL030-0224	Przeciążenie występujące w zakręcie (load factor) to:..	Całkowita siła nośna dzielona przez ciężar.	Siła odśrodkowa dzielona przez siłę nośną.	Siła odśrodkowa dzielony przez ciężar.	żadna z odpowiedzi nie jest prawdziwa
363.	X	PL030-0226	„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 mniejszej doskonałości blisko ziemi.	żadna z odpowiedzi nie jest prawdziwa
364.	X	PL040-0001	Czynnikami nie wpływającym na występowanie choroby dekompresyjnej jest :	pleć	czas trwania ekspozycji na obniżone ciśnienie atmosferyczne	temperatura	wysokość
365.	X	PL040-0002	Działanie kanałów półkolistych wynika z :	odchylania rzęsek komórek sensorycznych przez bezwładnościowy ruch endolimfy	oddziaływania przyspieszeń liniowych na komórki nerwu przedsionkowego	odchylania rzęsek komórek sensorycznych przez kryształy węgla wapnia /otoconia/	odbiorze wibracji przez wyspecjalizowane zakończenia nerwowe
366.	X	PL040-0003	W lotach wysokościowych uszkodzenie oka typu termicznego związane jest z :	absorbacją energii świetlnej przez siatkówkę i wyzwoleniem energii cieplnej	zmętnieniem ośrodków optycznych	uszkodzeniem aparatu obronnego oka	stanem zapalnym i wybroczynami krwawymi
367.	X	PL040-0004	„Fizjologiczna próżnia” jest wysokością gdzie ciśnienie atmosferyczne nie obniża się poniżej :	8 mmHg	20-30 mmHg	145 mmHg	47 mmHg
368.	X	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
369.	X	PL040-0006	Aklimatyzacja ustroju pilota do niskich temperatur otoczenia umożliwia:	utrzymanie stałej temperatury wewnętrznej organizmu, nawet w warunkach wielokrotnego wzrostu utraty ciepła	zmniejszone zapotrzebowanie kaloryczne	nie korzystanie z kombinezonów z ociepleniem	loty wysokościowe bez aparatury tlenowej
370.	X	PL040-0007	Akomodacja jest spowodowana:	zmianą kształtu soczewki	zmianami w rogówce	zmianami w ciele szklistym	zmianami na dnie oka
371.	X	PL040-0008	Aktywne słuchanie to:	utrzymywanie odpowiedniego kontaktu wzrokowego i koncentracji uwagi, świadomość postawy ciała oraz gestykulacji, okazywanie empatycznego zrozumienia, przyjęcie akceptującej postawy wobec rozmówcy	budowanie takiego nastawienia w rozmowie, które jest istotne dla mojej sytuacji	dobrze przygotowanie merytoryczne i wysłuchiwanie rozmówcy w skupieniu	pełne nastawienie kontaktu na odbiorcę pozbawione elementów mojej aktywności, która mogłaby go zakłócić

372.	X	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
373.	X	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
374.	X	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
375.	X	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	poprawia krążenie i powoduje lepsze wykorzystanie tlenu przez mózg
376.	X	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
377.	X	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
378.	X	PL040-0015	Asertywność relacjach międzyludzkich to:	zachowanie, w którym potrafimy wyrazić siebie z pełną wiarą we własne możliwości, nie zachowując się biernie, ulegle, czy manipulująco	nastawienie na unikanie konfliktów i postawy ulegle manipulująco	stanowcza i władcza postawa w kontaktach z ludźmi	umiejętność instrumentalnego manipulowania ludźmi
379.	X	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	najprostszyszy sposób wykonywania rutynowych czynności	wyćwiczone czynności poznawcze i ruchowe odbywające się z udziałem woli człowieka w sytuacji stresowej lecz objęte niepamięcią wsteczną
380.	X	PL040-0017	Automatyzmy to:	dobrze wyćwiczone czynności poznawcze i ruchowe wykonywane bez aktywnego udziału świadomej uwagi	stereotypie ruchowe	ruchy ciała nieświadomie wykonywane w czasie głębokiej fazy snu	koordynacja reakcji i działań w procesie uczenia się nowych czynności
381.	X	PL040-0018	Badania w KNC mające na celu określenia stopnia oporności ustroju na wpływ niedoboru tlenu wykonuje się rutynowo w ciśnieniu odpowiadającym wysokości:	5500m / połowa strefy niepełnej kompensacji/	8000m strefę śmierci	3000m / połowa strefy pełnej kompensacji/	6000m / próg krytyczny/
382.	X	PL040-0019	Badanie rutynowe oceniające odporność ustroju na wpływ niedoboru tlenu odbywa się w komorze niskich ciśnień na wysokości :	5000 mnpm	10000 mnpm	8000 m npm	7500 mnpm
383.	X	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	nieważna obserwacja przyrządów pokładowych

384.	X	PL040-0021	Ból ucha przy zmniejszaniu wysokości może być spowodowany:	niedrożnością trąbki słuchowej po stronie bólu	niedrożnością trąbki słuchowej po stronie przeciwnej do bólu	obustronnie niedrożnymi trąbkami słuchowymi	ciśnienie parcjale tlenu O2 w przybliżeniu wynosiok. 20% całkowitego ciśnienia atmosferycznego
385.	X	PL040-0022	Ból zatok obocznych nosa z powodu uwięzienia w nich powietrza może zdarzyć się u pilotów podczas	zmniejszania wysokości oraz znacznie rzadziej podczas zwiększania wysokości	zwiększania wysokości oraz znacznie rzadziej podczas zmniejszania wysokości	lotu poziomego	tak samo często podczas zwiększania i zmniejszania wysokości
386.	X	PL040-0023	Centralny układ nerwowy składa się z:	mózgowia i rdzenia kręgowego	tylko mózgu	tylko rdzenia kręgowego	narządów zmysłów
387.	X	PL040-0024	Choroba dekompresyjna jest	chorobą związaną z formowaniem się pęcherzyków gazu we krwi i innych tkankach organizmu z powodu zbyt szybkiej zmiany ciśnienia otaczającego (nagłej dekompresji)	związana z dekompresją długo tłumionych emocji	bezpośrednim następstwem zbyt szybkiego oddychania 100% tlenem	stanem nie występującym w lotnictwie, a jedynie podczas nurkowania na znacznej głębokości
388.	X	PL040-0025	Choroba dekompresyjna jest powodowana przez:	obniżenie ciśnienia otaczającego	wzrost ciśnienia otaczającego	niedobór azotu w powietrzu pęcherzykowym	spadek ciśnienia parcjale tlenu
389.	X	PL040-0026	Choroba dekompresyjna określana jest też jako:	choroba kesonowa	choroba wysokościowa	choroba powietrzna	dysbaryzm
390.	X	PL040-0027	Choroba dekompresyjna występuje najczęściej od wysokości:	od około 9.000 m npm.	od około 5.000 m npm.	po przekroczeniu prędkości dźwięku	wysokość nie ma wpływu na jej występowanie
391.	X	PL040-0028	Choroba powietrzna :	jest synonimem choroby lokomocyjnej w samolocie	jest wywołana brakiem powietrza	jest wywołana nadmiarem powietrza	jest spowodowana spadkiem ciśnienia atmosferycznego
392.	X	PL040-0029	Choroba powietrzna :	występuje częściej u pasażerów niż u pilotów	występuje częściej u pilotów niż u pasażerów	występuje równie często u pilotów jak i u pasażerów	nie ma znaczenia ani dla pilota ani dla pasażera
393.	X	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
394.	X	PL040-0031	Choroba powietrzna jest reakcją organizmu na niewielkie zmienne przyspieszenie podczas lotu i jest zależna od :	podrażnienie błędnika /narządu przedsionkowego/	podrażnienie ślimaka /narządu słuchu /	narządu wzroku	niedotlenienie mózgu
395.	X	PL040-0032	Choroba wysokościowa jest:	związana z niedoborem tlenu	związana z powstaniemw ustroju pęcherzyków azotu / zmiany ciśnienia /	związana z zaburzeniami błędnika	synonimem choroby dekompresyjnej

396.	X	PL040-0034	Chorobą laryngologiczną występującą najczęściej u pilotów i stanowiącą problem lekarski jest:	osłabienie słuchu	przewlekłe zaburzenie barofunkcji	przewlekłe zapalenie zatok przynosowych	zapalenie ucha środkowego
397.	X	PL040-0035	Chwilowe osłabienie słuchu spowodowane jest przez:	wpływ różnicy ciśnień	wpływ przyspieszenia	wpływ drgań statku powietrznego	wpływ różnicy temperatur
398.	X	PL040-0036	Chwilowy, niedostateczny przepływ krwi przez mózg powoduje:	omdlenie	długotrwałą utratę przytomności	śmierć	młodości
399.	X	PL040-0037	Ciśnienie atmosferyczne na wysokości 8.000 m npm stanowi:	ok. 1/3 ciśnienia na wysokości 0 m	ok. 1/5 ciśnienia na wysokości 0 m	ok. 1/2 ciśnienia na wysokości 0 m	ok. 2/3 ciśnienia na wysokości 0 m
400.	X	PL040-0038	Ciśnienie parcjalne tlenu O2 w przybliżeniu wynosi	ok. 20% całkowitego ciśnienia atmosferycznego	ok. 80% całkowitego ciśnienia atmosferycznego	ok. 4 % całkowitego ciśnienia atmosferycznego	ok.1% całkowitego ciśnienia atmosferycznego
401.	X	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)
402.	X	PL040-0040	Ciśnienie parcjalne tlenu w pęcherzyku płucnym w stosunku do ciśnienia parcjalnego tlenu w powietrzu na danej wysokości jest:	niższe	wyższe	takie samo	wyższe lub niższe w zależności od temperatury powietrza
403.	X	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
404.	X	PL040-0042	Co oznacza pojęcie „stres lotu”?	ważny aspekt początkowego szkolenia lotniczego: ogół sytuacji występujących w warunkach rzeczywistego lotu związanych z napięciem emocjonalnym pilota oraz czynnikami działającymi ze strony środowiska: przyspieszenie, hałas, wibracje, różnice temperatury i ciśnienia	określenie stanu niepewności, niepokoju i lęku u początkującego pilota	określa stan obniżonego nastroju u pilota w sytuacji przemęczenia pracą	określa niechęć do podejmowania obowiązków pilotowania statku powietrznego ściśle związaną z zespołem wypalenia zawodowego
405.	X	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
406.	X	PL040-0044	Człowiek gorzej toleruje przeciążenia wzdłuż długiej osi ciała :	ujemne	dodatnie	toleruje je tak samo	nie toleruje prawie zupełnie ani jednych ani drugich
407.	X	PL040-0045	Człowiek lepiej toleruje przeciążenia wzdłuż długiej osi ciała :	dodatnie	ujemne	toleruje je tak samo	nie toleruje prawie zupełnie ani jednych ani drugich

408.	X	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 + /
409.	X	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
410.	X	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
411.	X	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
412.	X	PL040-0050	Czynny pilot podczas wizyty u lekarza, który proponuje mu leki uspokajające, powinien:	skontaktować się z odpowiednim centrum medycyny lotniczej celem weryfikacji stanu zdrowia	zacząć je zażywać i latać dalej	nigdy ich nie zażywać	zażywać je w mniejszej dawce niż zalecane
413.	X	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
414.	X	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
415.	X	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
416.	X	PL040-0054	Dezorientacja przestrzenna w lotnictwie oznacza :	zaburzenie prawidłowej oceny rzeczywistości, pozycji pilota i samolotu w przestrzeni oraz względem powierzchni ziemi	niepewność co do prawidłowego kursu samolotu	zagubienie mapy lotu	błąd urządzenia GPS
417.	X	PL040-0055	Dlaczego organizm człowieka może być 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
418.	X	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
419.	X	PL040-0057	Do jakiej ostrości wzroku może pilot wykonywać loty bez szkielek korekcyjnych :	0,8	0,9	0,7	0,6

420.	X	PL040-0059	Do objawów choroby dekompresyjnej należą:	bóle stawów, bóle zamostkowe, uczucie mrowienia, świąd skóry	dolegliwości ze strony ucha środkowego	bóle głowy, mroczki przed oczami, nudności, wymioty	bóle okolicy lędźwiowo-krzyżowej promieniujące do kończyn dolnych
421.	X	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
422.	X	PL040-0062	Dolegliwości ze strony ucha środkowego występuje najczęściej podczas:	znizania samolotu	startu	lotu poziomego	wznoszenia z dużą prędkością
423.	X	PL040-0063	Ebulizacja oznacza:	wrzenie płynów ustrojowych na wysokości 19.200m bez wyposażenia pilota w wysokościowy ubiór kompensacyjny	oddychanie czystym tlenem przed lotem wysokościowym	odwodnianie organizmu pilota przed lotem	wzrost ciśnienia w tętnicy płucnej
424.	X	PL040-0064	Efektywność czynności wykonawczych pilota jest przede wszystkim uzależniona od:	dokładności i trwałości ukształtowanych w procesie szkolenia schematówdziałania poprzez systematyczne i coraz bardziej skomplikowane ćwiczenia	wysokiego poziomu prędkości reakcji prostej (refleksu) właściwej pilotowi	głównie od dobrej koordynacji ruchów pilota	dobrej kontroli wzrokowej nośników informacji dotyczącej przebiegu lotu wewnątrz kabiny
425.	X	PL040-0065	Falszywy horyzont jest :	złudzeniem wzrokowym wynikiem przyjęcia przez pilota poziomu np. ciemnych chmur za linię horyzontu właściwego	złe oznaczonym instrumentem pokładowym	niesprawnym instrumentem pokładowym	właściwym horyzontem poza polem widzenia pilota
426.	X	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
427.	X	PL040-0067	Fizjologiczna częstość oddechów na minutę u człowieka wynosi:	14-16	10-sie	07-maj	20-30
428.	X	PL040-0068	Fizjologiczny proces utraty zdolności okomodacyjnych oka to :	starczowzroczność	skurcz okomodacji	krótkowzroczność	nadwzroczność
429.	X	PL040-0069	Fotodysocjacja tlenu cząstkowego /O2/ w atmosferze prowadzi do :	powstania tlenu atomowego i ozonu	pochłaniania	ultrafioletowego promieniowania słońca	mieszania składników każdej części powietrza
430.	X	PL040-0070	Funkcje integracyjne człowieka w układzie sterowania pilot – statek powietrzny obejmują podstawowe procesy :	intelektualne, emocjonalno-motywacyjne, orientacji i wykonawcze	złożone procesy myślowe analizy i syntezy	antycypacji, czyli przewidywania biegu wydarzeń	decyzyjne w sytuacji wyboru – gdy występuje możliwość pojawienia się więcej niż jednej reakcji w danym zadaniu
431.	X	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

432.	X	PL040-0072	Główną przyczyną upośledzenia słuchu w lotnictwie jest:	ultradźwięki, hałas	ultradźwięki, wysoka temperatura	światło, wibracja	obniżone ciśnienie, światło
433.	X	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
434.	X	PL040-0074	Iluzje /złudzenia/ u osób pilotujących statki powietrzne to:	zniekształcona lub błędna percepcja bodźców i wrażeń wzrokowych niezgodnych z informacjami pochodzącymi z innych źródeł powodująca niewłaściwą interpretację rzeczywistych warunków lotu	zmiany obserwowanego obrazu związane z niemożnością odpowiedniej akomodacji wzroku	epizodyczne halucynacje jako reakcja na podprogowe działanie bodźców	błędy percepcji wzrokowej występujące tylko w lotach nocnych
435.	X	PL040-0075	Jaka jest najczęstsza przyczyna pourazowej śmierci „do uniknięcia” u dorosłego pacjenta po doznanym urazie?	niedrożność dróg oddechowych	tamponada osierdzia	wstrząs krwotoczny	uraz kręgosłupa
436.	X	PL040-0076	Jaka tkanka nerwowa jest najbardziej wrażliwa na niedotlenienie wysokościowe:	istota szara mózgu	istota biała mózgu	synapsy i neurony	rdzeń kręgowy
437.	X	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
438.	X	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
439.	X	PL040-0079	Jakie jest najpoważniejsze wczesne powikłanie porażenia prądem elektrycznym:	zaburzenia rytmu serca	uraz kręgosłupa szyjnego	wstrząs hipowolemiczny	niewydolność nerek
440.	X	PL040-0081	Jaskra to schorzenie powodujące :	wzmoczone ciśnienie śródgałkowe	wzmoczenie ciśnienia śródczaszkowego	wyrównanie ciśnienia w uchu środkowym	bóle oczu przy zmianie ciśnienia atmosferycznego
441.	X	PL040-0084	Komunikacja niewerbalna czyli tzw. „mowa ciała” to:	podlegająca kontroli komunikacja bezsłowna oparta na przekazie informacyjnym w gestach, pozach, mimice i innych zewnętrznie obserwowalnych formach zachowań ludzkich	wygląd zewnętrzny człowieka i jego komunikatywność	siła, barwa i tembr głosu oraz intonacja w przekazie werbalnym	głęboko ukryte, niewypowiedziane myśli i pragnienia człowieka
442.	X	PL040-0085	Komunikacja werbalna to:	proces mówienia – słuchania – zadawania pytań – rozumienia wypowiedzi	umiejętność rozumienia mowy i wielowymiarowego znaczenia słów	sposób komunikowania się zorganizowanych społeczności istot żywych	sygnały związane z mową ciała w połączeniu z wypowiedzianym tekstem
443.	X	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	zinteroryzowany, ukierunkowany i kreatywny odbiór wrażeń w spostrzeganiu na bazie informacji powstałych z pobudzeń receptorów zmysłów w stanie wyciszenia emocjonalnego

444.	X	PL040-0087	Konieczność reanimacji poszkodowanego (sztucznego oddychania i masażu serca) występuje zawsze gdy:	poszkodowany nie oddycha samodzielnie i nie ma własnego tętna	poszkodowany nie oddycha samodzielnie, ale ma własne tętno	poszkodowany oddycha i ma własne tętno, ale jest nienaturalnie błąd	poszkodowany jest nieprzytomny
445.	X	PL040-0088	Krwawienie z przedramienia może być chwilowo zatamowane przez :	doraźny ucisk na tętnicę ramienną np. palcami rąk w połowie długości ramienia po jego stronie wewnętrznej	doraźny ucisk na tętnicę promieniową (uciśnięcie nadgarstka)	doraźny ucisk na tętnicę udową	doraźny ucisk na tętnicę szyjną (uciśnięcie bocznej części szyi)
446.	X	PL040-0089	Krwawienie z tętnicy charakteryzuje się :	zazwyczaj większą intensywnością wypływaniem jasnoczerwonej krwi zgodnie z falami tętna	zazwyczaj większą intensywnością i wypływaniem ciemnoczerwonej krwi	małą intensywnością wypływaniem ciemnoczerwonej krwi	małą intensywnością niezależnie od zabarwienia krwi
447.	X	PL040-0090	Która z wymienionych metod unieruchamiania odcinka szyjnego kręgosłupa jest najłatwiejsza w zastosowaniu i najbardziej dostępna?	szywny kołnierz szyjny	zrolowane ręczniki lub koce	worki piasku	stabilizacja głowy rękami i nogami ratownika
448.	X	PL040-0091	Które z niżej wymienionych zaburzeń wzrokowych wyprzedza bezpośrednio utratę świadomości podczas narastających przeciążeń Gz +:	utrata pola widzenia	widzenie lunetowate	poszarzenie całego pola widzenia	zaburzenia ostrości wzroku
449.	X	PL040-0092	Które z poniższych jest najczęstszą przyczyną zatrzymania krążenia u pacjenta po doznanym urazie?	niedotlenienie	uraz mózgu	stłuczenie serca	komorowe zaburzenia rytmu
450.	X	PL040-0093	Które z uwarunkowań osobowościowych są najkorzystniejsze dla pozytywnego przebiegu szkolenia i pracy pilota:	ekstrawersja lub ambiwersja, wysoki stopień odporności emocjonalnej, wysokostopień ogólnych zdolności poznawczych	bardzo małe zapotrzebowanie na stymulację zewnętrzną, introwersja, dobry poziom funkcjonowania intelektualnego	dobra pamięć i koncentracja uwagi, osobowość dobrze funkcjonująca społecznie	osobowość introwertywna o dużej wrażliwości emocjonalnej z dobrymi umiejętnościami współpracy z ludźmi w zespole
451.	X	PL040-0094	Który element lotu wiąże się z największym obciążeniem psychicznym dla pilota?	lądowanie	start	lot akrobacyjny	lot IFR
452.	X	PL040-0095	Który odcinek kręgosłupa jest najbardziej narażony na obrażenia w wypadku samochodowym w przypadku uderzenia od tyłu?	szyjny	piersiowy	łędźwiowy	krzyżowo-ogonowy
453.	X	PL040-0096	Który z kierunków działania przyspieszenia jest najgorzej tolerowany:	Gz –działanie wzdłuż kręgosłupa w kierunku głowy	+Gdziałanie wzdłuż kręgosłupa w kierunku kółców, mostka	+Gdziałanie wzdłuż kręgosłupa w kierunku kończyn dolnych	+Gdziałanie wzdłuż kręgosłupa w kierunku kończyn górnych
454.	X	PL040-0097	Który z kierunków przelotu jest najbardziej niekorzystny z punktu widzenia chronobiologii:	zachód – wschód	północ – południe	wschód – zachód	południe – północ
455.	X	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

456.	X	PL040-0099	Leki nasenne mogą mieć przedłużone działanie i mieć wpływ na pogorszenie czynności pilota :	PRAWDA	FALSZ	prawda jedynie w przypadku pilotów liniowych	prawda jedynie w przypadku pilotów akrobacyjnych
457.	X	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
458.	X	PL040-0101	Leki uspokajające (anksjolityki) mogą być dopuszczone u pilotów :	nigdy	zawsze	jedynie w przypadku pilotów akrobacyjnych	jedynie w przypadku pilotów liniowych
459.	X	PL040-0102	Leki zabronione w lotnictwie posiadają dłuższy lub krótszy okres karencji, która oznacza, że:	od ostatniego podania leku do momentu jego eliminacji z organizmu działania niepożądane leku są wciąż możliwe i pilot powinien powstrzymać się od lotów w tym okresie	nie ma potrzeby powstrzymywania się od lotów po ostatniej dawce leku	należy spożyć inny lek, który zniweluje działania uboczne poprzedniego	należy osłabić działanie ostatniej dawki leku przyjmując ją w czasie posiłku
460.	X	PL040-0103	Leki, które są przeciwwskazane w przy operowaniu maszynami (np. prowadzeniu samochodu) :	są zawsze zakazane w lotnictwie	nie są przeciwwskazane w lotnictwie sportowym	nie są przeciwwskazane u pilotów liniowych	są zakazane jedynie u pilotów liniowych
461.	X	PL040-0104	Łączenie spożycia alkoholu etylowego oraz jego oddziaływania z wykonywaniem lotów stanowi bardzo ryzykowną figurę zwana „śmiertelną pętlą” ponieważ:	wywołuje niekorzystne skutki przede wszystkim układem nerwowym, narządzie wzroku, narządzie równowagi /błędnik/	zwiększa tolerancję przyspieszeń Gz +	zwiększa sprawność psychomotoryczną pilota	skracza czas reakcji wzrokowo - ruchowej
462.	X	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
463.	X	PL040-0106	Meteorizm wysokościowy jest to:	ból brzucha spowodowany rozprężaniem się gazów w jelitach w związku ze zmianą wysokości	bóle zatok spowodowane rozprężaniem się gazów w zatokach w związku ze zmianą wysokości	ból w uszach spowodowany rozprężaniem się gazów w uchu środkowym w związku ze zmianą wysokości	ból zęba spowodowany rozprężaniem się gazów w kanale zębowym w związku ze zmianą wysokości
464.	X	PL040-0110	Model kolejnych faz psychologicznej reakcji na stres to:	mobilizacja – rozstrojenie – destrukcja	destrukcja – rozstrojenie – mobilizacja	rozstrojenie – destrukcja mobilizacja	rozstrojenie-stabilność emocjonalna – mobilizacja
465.	X	PL040-0111	Na układ optyczny oka składają się :	rogówka, komora przednia, soczewka, ciało szkliste	rogówka, soczewka, nerw wzrokowy	rogówka, spojówka, siatkówka	twardówka, rogówka, soczewka
466.	X	PL040-0113	Nagły ból zęba podczas lotu może być spowodowany	pęcherzykiem powietrza pod wypełnieniem (plomą) i występuje przy wznoszeniu	pęcherzykiem powietrza pod wypełnieniem (plomą) i występuje przy zmniejszaniu wysokości	pęcherzykiem powietrza pod wypełnieniem i występuje zarówno przy wznoszeniu i zmniejszaniu wysokości	lotem bez zmiany wysokości
467.	X	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

468.	X	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
469.	X	PL040-0116	Najbardziej uchwytym miernikiem napięcia psychicznego pilota jest:	częstość skurczów serca	spadek ciśnienia tętniczego krwi	spadek poziomu adrenaliny w surowicy krwi	zwięźlenie zrenic
470.	X	PL040-0117	Najodpowiedniejszą z wymienionych poniżej metodą zapobiegania lotniczej chorobie lokomocyjnej u pilotów jest :	trening desensytyzacyjny	podawanie leków antycholinolnoalergicznyc /Scopolamina/	podawanie leków antyhistaminowych /Mecizyna, Dimenhydrant/	zastosowanie nadciśnienia oddechowego
471.	X	PL040-0118	Najważniejszym czynnikiem wpływającym na nieprzystosowanie zdrowotne pilotów jest :	indywidualne różnice w wydolności funkcjonalnej wynikające z cech struktury osobowości	zbyt racjonalne i trafne szacowanie ryzyka	nieszaspokojenie potrzeb wyższych związanych z poziomem aspiracji	zaburzenia zachowania związane z funkcjonowaniem społecznym
472.	X	PL040-0119	Najważniejszym i najbardziej złożonym systemem percepcyjnym człowieka jest:	wzrok	sluch	powonienie	analiza organoleptyczna
473.	X	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
474.	X	PL040-0121	Najwcześniej odczuwalnymi najbardziej niekorzystnym skutkiem przeciążeń działających wzdłuż długiej osi ciała na organizm człowieka jest:	zaburzenie krążenia krwi pomiędzy sercem a mózgiem	zaburzenie przepływu krwi w jelitach	zaburzenie pracy płuc	drżenia mięśniowe
475.	X	PL040-0122	Narkotyki z grupy kanabinoli to:	marihuana i haszysz	grzyby halucynogenne	pejotl	opium i heroina
476.	X	PL040-0123	Narząd słuchu składa się:	z ucha zewnętrznego, środkowego i wewnętrznego	jedynie z ucha wewnętrznego	jedynie z ucha środkowego	jedynie z kanałów półkolistych
477.	X	PL040-0124	Narządami związanymi z równowagą ciała człowieka są:	narząd wzroku, narząd przedsionkowy (błędnik) oraz mięśnie szkieletowe	narząd wzroku	narząd przedsionkowy /błędnik /	ucho środkowe
478.	X	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)
479.	X	PL040-0126	Neurotyczność to:	stała cecha osobowości charakteryzująca się dużą chwiejnością nastroju, drażliwością, pobudliwością, tendencją do intensywnego i długotrwałego przeżywania negatywnych emocji	stała cecha osobowości związana z zaniżoną samooceną	cecha ludzi powolnych, flegmatycznych, działających z rozważą	określenie rodzaju wrodzonego typu temperamentu człowieka

480.	X	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
481.	X	PL040-0128	Niedotlenienie na dużej wysokości we wczesnej fazie może objawiać się:	nadmierną wesołością brakiem koordynacji ruchów	utrata przytomności	agresją	zwolnioną częstością oddechu
482.	X	PL040-0129	Niedotlenienie organizmu w pierwszej kolejności upośledza sprawność układów:	nerwowego	oddechowego	sercowo-naczyniowego	mięśniowo-szkieletowego
483.	X	PL040-0130	Niedotlenieniem z niedoboru tlenu nazywamy stan niedostatecznego zaopatrzenia w tlen tkanek organizmu z powodu:	zmniejszenia się ilości tlenu docierającego do pęcherzyków płucnych	zmniejszenia się zdolności krwi do transportu tlenu	braku możliwości zużycia tlenu tkankach	nadużywania alkoholu i narkotyków
484.	X	PL040-0131	Niedrożny przewód słuchowy przy zmniejszaniu wysokości może oprócz bólu ucha powodować	zawroty głowy	ból zęba	ból oka	ból brzucha
485.	X	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
486.	X	PL040-0133	Nieżyt górnych dróg oddechowych /potocznie „katar”/ utrudnia:	wyrównywanie ciśnienia w uchu środkowym	dobre widzenie	rozróżnianie barw	prawkidową koordynację ruchów
487.	X	PL040-0134	O uszkodzeniu rdzenia kręgowego najprawdopodobniej świadczą:	brak czucia w kończynach, niemożność poruszenia nimi, mimowolne oddanie moczu i stolca	nienaturalne położenie kończyny, pieczenie w okolicy kręgosłupa	niemożność wydania z siebie głosu i widzenie lunetowate	utrata przytomności
488.	X	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
489.	X	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 pod postacią parafazji semantycznych	nadpobudliwość nerwowa, pobudzenie psychomotoryczne, zaburzenia pamięci	mała komunikatywność, cechy rozkojarzenia myślenia, pojawiają się zafałszowania urojeniowe pamięci
490.	X	PL040-0138	Objawy niedotlenienia organizmu w warunkach obniżonego ciśnienia cząsteczkowego są nazywane:	głodem tlenowym	chorobą lokomocijną	chorobą kesonową	tachykardią
491.	X	PL040-0139	Objawy świadczące o możliwości powstania złamania kości kończyny obejmują :	ból, obrzęk, zmianę obrysu kończyny, nienaturalne jej ułożenie lub też otwartą ranę z wystającą kością	ból i obrzęk sąsiedniego stawu	ból i obrzęk stawu bliżej tułowia	ból i obrzęk dwóch sąsiednich stawów

492.	X	PL040-0140	Objawy wzrokowe podczas narastania przeciężenia Gz + zależą od :	niedotlenienia ośrodkowego układu nerwowego	spadku wysycenia krwi tlenem	wzrostu CO2	spadku ciśnienia śródgałkowego
493.	X	PL040-0141	Objawy zespołu odstawienego (popularnego "kaca") mogą być równie groźne podczas lotu jak sam stan upojenia alkoholowego :	teza jest prawdziwa	teza jest fałszywa	teza jest prawdziwa jedynie podczas lotów z użyciem aparatury tlenowej	teza jest fałszywa podczas lotów powyżej 4000 m
494.	X	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
495.	X	PL040-0143	Obwodowy układ nerwowy składa się z:	nerwów obwodowych czaszkowych i rdzeniowych	rdzenia kręgowego	mózgu	mózgu i rdzenia kręgowego
496.	X	PL040-0145	Oddychanie wewnętrzne jest wymianą gazów pomiędzy krwią, a komórkami ustroju i polega na dyfuzji przez błonę komórkową :	tłenu /O2/ z krwi do komórki	dwutlenku węgla /CO2/ z krwi do komórki	procesem dyfuzji objęty jest tylko tlen /O2/	procesem dyfuzji objęty jest tylko dwutlenek węgla /CO2/
497.	X	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 – naczyńową.	tłenu /O2/ do krwi, a z krwi do atmosfery dwutlenku węgla /CO2/	dwutlenku węgla /CO2/ do krwi, a z krwi do atmosfery tlenu /O2/	dyfuzja dotyczy tylko tlenu /O2/	dyfuzja dotyczy tylko dwutlenku węgla /CO2/
498.	X	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
499.	X	PL040-0148	Odporność na stres jest:	cechą osobowości, podlegającą modyfikacji	cechą nabytą we wczesnym dzieciństwie	cechą wrodzoną	efektem wysokiego poziomu motywacji
500.	X	PL040-0149	Odruchem warunkowym jest:	naciśnięcie na hamulec przy czerwonym świetle	zwięźenie źrenicy na światło	zwiększona potliwość w sytuacji stresowej	cofnięcie ręki przy zetknięciu z gorącą blachą
501.	X	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
502.	X	PL040-0151	Okres karencji w stosowaniu leków, wpływających na sprawność psychofizyczną pilota obejmuje czas:	od podania ostatniej dawki do podjęcia pracy w powietrzu	od pierwszego podania leku do momentu ustąpienia objawów chorobowych	od pierwszego podania leku do podania ostatniej dawki	od podania leku do jego pełnego wchłonięcia z przewodu pokarmowego
503.	X	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

504.	X	PL040-0153	Osobowość to:	względnie stała i trwała organizacja cech temperamentu, intelektu, charakteru, oraz konstytucji fizycznej człowieka determinująca specyficzny sposób przystosowania się jednostki do otoczenia	system postaw i wartości człowieka	struktura psychicznych dyspozycji do określonych zachowań i gotowości reagowania na bodźce środowiskowe	grupa skorelowanych cech danej osoby ulegająca płynnymi znacznym zmianom w ciągu całego życia i nabywania doświadczeń
505.	X	PL040-0154	Ostrość wzroku badamy przy pomocy:	tablic Snellena	testu barwnego Ishihara	lampy szczylinowej	wziernika okulistycznego /oftalmoskopu/
506.	X	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
507.	X	PL040-0156	Pamięć długotrwałą definiujemy jako:	magazyn wszystkich informacji zdobytych w czasie doświadczeń życiowych człowieka o nieograniczonej pojemności i czasie przechowywania	zdolność umysłu rozpoznawania zdarzeń, których się uprzednio doświadczyło	strukturę poznawczą związaną z myśleniem logicznym	połączenie pamięci wzrokowej, słuchowej i kinestetycznej
508.	X	PL040-0157	Pamięć krótkotrwałą to:	pamięć operacyjna o ograniczonej pojemności i krótkim czasie przechowywania informacji	pamięć aktualizująca temat zagadnień w czasie rozmowy	kodowanie informacji tylko w zależności od bieżącego kontekstu	pamięć ikoniczna
509.	X	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
510.	X	PL040-0159	Pilot nie powinien przed lotem spożywać pokarmów powodujących zwiększone wytwarzanie gazów w jelitach oraz napojów gazowanych	ponieważ gazy uwieszone w jelitach mogą powodować ból brzucha podczas wznoszenia	ponieważ gazy uwieszone w jelitach powodują ból brzucha niezależnie wysokości	ponieważ gazy uwieszone w jelitach mogą powodować ból brzucha przy zmniejszaniu wysokości	ponieważ gazy uwieszone w jelitach zmniejszają tolerancję na niedotlenienie
511.	X	PL040-0160	Pilot odniósł obrażenia łokcia. Podczas badania nasuwa się podejrzenie zwichnięcia. Czucie i tętno na obwodzie – zachowane. Co należy zrobić na miejscu wypadku?	unieruchomić w szynie w pozycji maksymalnego komfortu	umieścić w szynie próżniowej	nastawić rękę, stosując wyciąg	wyprostować rękę, aż pacjent odczuje dyskomfort, następnie zastosować unieruchomienie szynowe
512.	X	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
513.	X	PL040-0162	Po kilkunastu sekundach obserwacji stacjonarnego światła na ciemnym tle powierzchni ziemi, pilot odnosi wrażenie jego poruszania. Złudzenie takie nazywamy:	autokinezą	psychokinezą	oczopląsem	„kurzą ślepotą”
514.	X	PL040-0163	Pod wpływem niedotlenienia wysokościowego następuje adaptacja do zmiany czynników środowiska :	tak	nie	zależy od indywidualnych możliwości organizmu	zależy od pojemności wyrzutowej serca
515.	X	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

516.	X	PL040-0165	Podczas "nurkowania" samolotu, szybowca :	krw napływa do głowy	krw odpływa od głowy	krw napływa do kończyn dolnych	krw napływa do trzew (jamy brzusznej)
517.	X	PL040-0166	Podczas lotów wysokościowych zmarznięty pilot w skostniałych kończynach ma:	mniejszą wrażliwość na dotyk, zmniejszoną zdolność wykonywania precyzyjnych ruchów, obniżenie siły mięśniowej	obniżenie napięcia mięśniowego	przyspieszenie akcji serca i zwolnienie akcji oddechowej	zmniejszenie przemiany materii
518.	X	PL040-0167	Podczas pobytu na dużej wysokości rytm oddechowy płuc:	rośnie	maleje	utrzymuje się na stałym poziomie	na przemian rośnie i maleje
519.	X	PL040-0168	Podczas ściągania drążka "na siebie":	krw odpływa od głowy	krw napływa do głowy	krw odpływa od kończyn dolnych	krw napływa do trzew (jamy brzusznej)
520.	X	PL040-0169	Podczas wdechu i wydechu ciśnienie powietrza pęcherzykowego jest sumą ciśnień parcyjnych wielu gazów takich jak : tlen, dwutlenek węgla i azot. Które z praw gazowych w sposób najlepszy opisuje to zjawisko :	prawo Daltona	prawo Henry'ego	prawo Boyle'a	żadne z nich
521.	X	PL040-0170	Podczas wykonywania „pętli odwróconej” działa na pilota przeciążenie z wektorem siły zwróconym w kierunku:	kończyny dolne - góra/ Gz - /	głowa - kończyny dolne / Gz + /	przednia ściana klatki piersiowej – plecy /Gx + /	bok do boku/ Gz + /
522.	X	PL040-0171	Podczas wykonywania „pętli, działa na pilota przyspieszenie o kierunku :	#NAZWA?	#NAZWA?	#NAZWA?	#NAZWA?
523.	X	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
524.	X	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
525.	X	PL040-0174	Podczas wznoszenia się na dużą wysokość częstość skurczów serca:	rośnie	maleje	utrzymuje się na stałym poziomie	na przemian rośnie i maleje
526.	X	PL040-0175	Podjęcie 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 przewidywania zjawiska „bloku umysłowego”	redukcja rozwiązania złożonych problemów do prostszych cząstkowych operacji	głównie oparte na bieżącej analizie informacji zdrowotnych związanych z daną podjętą reakcją
527.	X	PL040-0176	Podstawową funkcją narządów otolitycznych jest :	pomiar przyspieszeń liniowych	pomiar prędkości liniowych	pomiar przyspieszeń kątowych	pomiar prędkości kątowych

528.	X	PL040-0177	Podstawową funkcją ozonu w atmosferze jest:	filtrowanie szkodliwego promieniowania UV	filtrowanie szkodliwego promieniowania mikrofalowego	filtrowanie szkodliwego promieniowania widzialnego	filtrowanie szkodliwego promieniowania rentgenowskiego
529.	X	PL040-0178	Podstawowym mechanizmem utraty ciepła w podwyższonej temperaturze otoczenia jest:	parowanie	rozszerzenie naczyń krwionośnych, włosowatych	zwiększenie wypromieniowania ciepła przez skórę	zmiana współczynnika cieplnego tkanek
530.	X	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 przeczutności uwagi	myślowe procesy konstruowania hipotez na podstawie ograniczenia faktów i testowanie ich
531.	X	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
532.	X	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
533.	X	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
534.	X	PL040-0185	Pożądanym u pilotów styl radzenia sobie w sytuacjach stresowych w powietrzu to:	styl konfrontacyjny zorientowany na zadanie	styl konfrontacyjny zorientowany na osobę	styl unikowy zorientowany na emocje	radzenie sobie poprzez wsparcie społeczne
535.	X	PL040-0186	Prawidłową pozycją ratownika przy masażu serca jest:	dłonie oparte nadgarstkami w 1/3 dolnej mostka, ręce – wyprostowane w łokciach	dłonie oparte palcami w połowie mostka, ręce wyprostowane w łokciach	dłonie oparte palcami w 1/3 dolnej mostka, ręce wyprostowane w łokciach	dłonie oparte nadgarstkami połowie mostka, ręce wyprostowane w łokciach
536.	X	PL040-0187	Prawidłowo zaopatrzone krwawienie z kończyny to:	opatrunek uciskowy na ranie	opaska uciskowa poniżej rany i opatrunek uciskowy na ranie	opaska uciskowa powyżej rany	zwykły opatrunek na ranie
537.	X	PL040-0189	Problematyka psychologii lotniczej najbliższa jest psychologii:	pracy	wychowawczej	społecznej	sportowej
538.	X	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
539.	X	PL040-0191	Promienie światła wpadają do wnętrza oka przez:	źrenicę	tęczówkę	siatkówkę	twardówkę

540.	X	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
541.	X	PL040-0193	Przeciążenia wzdłuż osi ciała mostek-kręgosłup :	są najlepiej tolerowane przez organizm ludzki	są najgorzej tolerowane przez organizm ludzki	są gorzej tolerowane niż przeciążenia wzdłuż osi długiej	nie mają znaczenia dla organizmu ludzkiego niezależnie od wartości siły przeciążenia
542.	X	PL040-0194	Przed rozpoczęciem sztucznego oddychania należy:	udrozić 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
543.	X	PL040-0195	Przekrwione oczy, napady śmiechu lub płaczu, spowolnienie psychoruchowe MOŻE być objawem zażycia:	kannabinoli (marihuana, haszysz)	amfetaminy	kokainy	morfiny
544.	X	PL040-0196	Przerzutność uwagi to:	zdolność do szybkiego przenoszenia uwagi jednego obserwowanego przedmiotu lub procesu na drugi	selekcja do dalszego przetwarzania pewnej części wejścia sensorycznego	ilość informacji, które kanały percepcyjne mogą przyjąć i przesłać	rodzaj skupienia uwagi w którym odbierany przez zmysły materiał selekcyjnie hipotezy percepcyjne
545.	X	PL040-0197	Przez pojęcie „czynnika ludzkiego” w wypadkach lotniczych należy rozumieć (w znaczeniu szerokim):	nieadekwatne działanie pilota i osób odpowiedzialnych za organizację zabezpieczenia wykonywania lotów	awarię przyrządów pokładowych	zdarzenie losowe w powietrzu	utrata orientacji przestrzennej w chmurach
546.	X	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
547.	X	PL040-0199	Przy przekroczeniu optimum prędkości przetwarzania i odbioru określonej ilości informacji przez człowieka	mogą wystąpić defekty w procesie orientacji człowieka w postaci przepuszczania i zniekształcenia sygnałów, zmniejszenie zakresu ich rozróżniania i rozpoznawania	następuje pełna, optymalna adaptacja możliwości odbioru i przetwarzania informacji u człowieka bez zakłóceń	następuje zjawisko wizualizacji podobnych zdarzeń z przeszłości	następuje zawsze całkowite zahamowanie przebiegu procesów myślowych u człowieka
548.	X	PL040-0200	Przy szybkim spadku prędkości samolotu w locie poziomym i prostoliniowym pilot ulega złudzeniu :	opadania samolotu „nosem” w dół	podnoszenia „nosa” samolotu w górę	rotacji bocznej	autorotacji
549.	X	PL040-0201	Przy wystąpieniu bólu ucha przy zmniejszaniu wysokości należy:	wyrównać poziom lotu i spróbować manewrów udrażniających przewód słuchowy (ziewanie, przelknięcie śliny, itp.)	szybko zmniejszając wysokość przeltykać ślinę	szybko zmniejszać wysokość z zatrzymanym oddechem	niezależnie od wysokości nie robić nic czekając na ustąpienie dolegliwości
550.	X	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 przenieść ich jedynie w pozycji poziomej	zdanie jest prawdziwe i dlatego takie osoby mogą być przenoszone w pozycji pionowej	zdanie jest prawdziwe i dlatego takie osoby mogą być przenoszone jedynie w pozycji poziomej	zdanie jest fałszywe, a uszkodzenie rdzenia kręgowego nie ma żadnego związku z uszkodzeniem kręgosłupa
551.	X	PL040-0204	Przyczyną dolegliwości w chorobie dekompresyjnej są pęcherzyki którego gazu :	azotu	tłenu	dwutlenku węgla	pary wodnej

552.	X	PL040-0205	Przyczyną powstawania choroby dekompresyjnej jest:	uwalnianie się pęcherzyków gazowych, głównie azotu do krwi i tkanek	niedotlenienie wysokościowe po uszkodzeniu aparatury tlenowej	zaburzenia funkcji błędnika podczas wyższej akrobacji	zwiększenie objętości gazów w jelitach
553.	X	PL040-0206	Przyczyną powstawania niedotlenienia wysokościowego jest:	obniżenie ciśnienia porcjalnego w powietrzu oddechowym	zaburzenia ukrwienia tkanek	obniżenie stężenia hemoglobiny we krwi	spadek temperatury atmosfery otaczającej
554.	X	PL040-0207	Przyjmowanie leków dozwolonych w lotnictwie nie jest zabronione u pilotów:	chyba, że choroba podstawowa sama stanowi przeciwwskazanie do lotów	ngdy	chyba, że pilot lata zawodowo	chyba, że pilot wykonuje akrobacje
555.	X	PL040-0208	Przyjmowanie leków psychiatrycznych jest przeciwwskazaniem do wykonywania obowiązków pilota:	zawsze	ngdy	jedynie dla pilota zawodowego	jedynie dla skoczka spadochronowego
556.	X	PL040-0209	Przyspieszenia wywołujące przeciążenia o kierunku głowa – kończyny dolne określane są jako:	#NAZWA?	#NAZWA?	#NAZWA?	#NAZWA?
557.	X	PL040-0210	Przyspieszenie ziemskie wynosi:	9,81 m/s ² i działa pionowo ku dołowi	9,81 m/s ² i działa pionowo ku górze	10,81 m/s ² i działa pionowo ku dołowi	10,81 m/s ² i działa pionowo ku górze
558.	X	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
559.	X	PL040-0213	Punkt na siatkówce, w którym nerw wzrokowy opuszcza gałkę oczną:	nie odbiera wrażeń wzrokowych, tworząc w obszarze widzenia strefę nieobserwowaną (tzw. plamkę ślepa)	stanowi obszar wzmoczonej koncentracji komórek odbierających wrażenia wzrokowe, tworząc obszar wybitnie ostrego widzenia	stanowi obszar takiej samej wrażliwości na bodźce wzrokowe	stanowi obszar zagęszczenia pręcików i czopków
560.	X	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
561.	X	PL040-0215	Rozumowanie dedukcyjne to:	wyprowadzanie wniosków z przesłank za pomocą reguł logicznych	proces ukierunkowany na cel myślenia realistycznego	proces ułatwiający subiektywne oszacowanie prawdopodobieństwa zajścia zdarzeń	myślenie autystyczne
562.	X	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
563.	X	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

564.	X	PL040-0218	Ruch ciała człowieka w przestrzeni w głównej mierze odbierają:	trzy przewody półkoliste błędnika	dwa przewody półkoliste błędnika	jeden przewód półkolisty błędnika	ślimak
565.	X	PL040-0219	Siatkówka	jest najbardziej wewnętrzną, światłowrażliwą błoną oka	jest najbardziej zewnętrzną błoną oka	jest innym określeniem soczewki	nie występuje w gałce ocznej
566.	X	PL040-0220	Specyficzna metoda oceny stosowanaw psychologii to :	ocena testowa	wywiad	metoda statystyczna	metoda opisu
567.	X	PL040-0221	Spostrzeganie głębi to:	spostrzeganie obiektów w przestrzeni trójwymiarowej wymagające interpretacji odległości między podmiotem a spostrzeganym obiektem	spostrzeganie ograniczonego wycinka szerszego świata wizualnego rozciągającego się we wszystkie strony niewidocznego otoczenia	umiejętność szczegółowej obserwacji obiektów położonych w dużej odległości	umiejętność oceny względnych odległości między obiektami obserwowanymi gdy człowiek porusza się w nieruchomym otoczeniu
568.	X	PL040-0222	Standardy sprawności umysłowej dla wszystkich kategorii załóg lotniczych wymagają zwrócenia uwagi na następujące stary:	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, spływanie uczuciowości
569.	X	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 godzinny karencji przed lotem (jak przy alkoholu)	jest dozwolone warunkowo ale obowiązuje 48 godzin karencji przed lotem
570.	X	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
571.	X	PL040-0225	Strefa krytyczna dla pilota oddychającego bez aparatu tlenowego wynosi:	6-7 tys. m	3-4 tys. m	4-5 tys. m	8-9 tys. m
572.	X	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
573.	X	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
574.	X	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
575.	X	PL040-0229	Stresem psychologicznym nazywamy:	stan zmobilizowanego psychofizjologicznie organizmu wobec istniejącego lub antycypowanego zagrożenia	stan silnego podniesienia aktywności emocjonalnej	stan dużego napięcia wewnętrznego związanego z jakimś problemem	stan rozchwiania emocjonalnego związanego z jakimś problemem

576.	X	PL040-0230	Stresorami psychologicznymi nazywamy:	czynniki powodujące ogólny stan napięcia organizmu ludzkiego związane ze stanem gotowości do „ataków lub ucieczki”	wszelkie zakłócenia fizjologicznego funkcjonowania człowieka	czynniki powodujące bezsenność	problemy i kłopoty życia codziennego
577.	X	PL040-0231	Stwierdzenie, że wymiana gazowa w pęcherzykach płucnych jest możliwa dopóki ciśnienie parcjalne tlenu (pO ₂) w powietrzu pęcherzykowym jest wyższe niż ciśnienie parcjalne tlenu we krwi jest:	prawdziwe i ma znaczenie dla pilotów	prawdziwe ale nie ma znaczenia dla pilotów	falsywne	nieistotne dla pilota
578.	X	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 stale 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
579.	X	PL040-0234	Szybkość „ spalania” /metabolizmu/ etanolu u człowieka o masie około 70 kg wynosi przeciętnie:	7 g/godzinę	10g/godzinę	5g/godzinę	0,5g/godzinę
580.	X	PL040-0235	Szybkość metabolizmu alkoholu zależy od masy ciała człowieka :	prawda i wynosi ok.10 mg/kg masy ciała na godzinę	falsz, zależy ona jedynie od ilości wypitego alkoholu	prawda i wynosi ona 100 mg/kg masy ciała na godzinę	falsz, zależy ona jedynie od rodzaju wypitego alkoholu
581.	X	PL040-0236	Ślepotą zmierzchowa tzw. kurza ślepotą, czyli upośledzenie widzenia o zmierzchu lub upośledzenie adaptacji oka do ciemności wywołana jest :	długotrwałym niedoborem witaminy A	niedoborem witaminy E	podwyższonym poziomem cholesterolu	niedoborem potasu
582.	X	PL040-0237	Tak zwany poziom szkodliwy oddziaływania hałasu na narząd słuchu wynosi:	około 90 dB	około 45 dB	około 72 dB	około 80 dB
583.	X	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
584.	X	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
585.	X	PL040-0240	Trąbka Eustachiusza (trąbka słuchowa) łączy:	jamę ucha środkowego (jamę bębenkową) z nosogardłem	zatoki szczękowe z jamą nosową	jamę nosową z jamą gardłową	jamy serca ze sobą
586.	X	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
587.	X	PL040-0243	Trwale zaburzenie widzenia barw, może być :	wrodzona	po usunięciu soczewki	po przeszczepieniu rogówki	po zapaleniu tęczówki

588.	X	PL040-0245	U człowieka najsilniejszym „dawcą czasu”/synchronizatorem rytmów okołodobowych/ jest :	naprzemiennosc nocy i dnia	intensywnosc iluminacji	czynnik socjalny	dobowe wahania temperatury zewnetrznej otoczenia
589.	X	PL040-0246	U podstaw selekcji psychologicznej lezy zalozenie, ze:	wszyscy ludzie mogaw sobie wykszaltcic te same umiejetnosci ,ale w roznyim czasie	ludzie nie maja jednakowej motywacji do pracy	ludzie sa roznicowani pod wzgledem zdolnosci ogolnych i specjalnych	wszyscy ludzie sa rowni pod wzgledem inteligencji
590.	X	PL040-0247	Uczen – pilot w porownaniu z pilotem doswiadczonym :	potrzebuje wiecej czasu na odebranie i przetworzenie informacji, uwzglednia wiecez ilosci danych by poprawnie zorientowac sie w funkcjonowaniu obiektu sterowania	przetwarzanie informacji jest podobne pod wzgledem jakosciowym	potrzebuje mniej czasu na odebranie i przetworzenie informacji z racji szybkiego przetwarzania informacji niepelnej nie obciazony nadmiarem doswiadczzen	nie koncentruje sie na informacjach pochodzacych z wskazań przyrzadzow okreslajacych parametry lotu
591.	X	PL040-0248	Uczucie lekkości i "podchodzenia zoladka do gardla" podczas lotu moze byc wynikiem :	dzialania na organizm przeciazania ujemnego wzdluz osi kończyny dolne - glowa	dzialania na organizm przeciazania dodatniego wzdluz osi kończyny dolne-glowa	dzialania na organizm przeciazania ujemnego wzdluz osi bocznej ciala	dzialania na organizm przeciazania dodatniego wzdluz osi bocznej ciala
592.	X	PL040-0249	Uczucie rozpietania w glowie oraz przekwienie twarzy jest wynikiem :	przeciazania ujemnego wzdluz dlugiej osi ciala	przeciazania dodatniego wzdluz dlugiej osi ciala	przeciazania dodatniego wzdluz bocznej osi ciala	przeciazania dodatniego wzdluz bocznej osi ciala
593.	X	PL040-0250	Uczucie silnego bolu glowy sprawiajacy wrazenie rozsadzania glowy jest spowodowany przez :	przeciazanie ujemne /Gz -/	spadek temperatury	halas	przeciazanie dodatnie / Gz+ /
594.	X	PL040-0251	Udzial czynnika ludzkiego w wypadkach lotniczych okresla sie na okolo :	90%	60%	30%	45%
595.	X	PL040-0252	Ujemne skutki dzialania przeciazzen dodatnich na organizm czlowieka moga byc niwelowane przez:	poprawe sprawnosci fizycznej, a szczegolnie wydolnosci sercowo-naczyniowej	zazywanie silnych lekow nasercowych	stosowanie lekow psychoaktywnych	stosowanie alkoholu
596.	X	PL040-0253	Uklad krwionośny czlowieka jest:	zamkniety, tzn. krew kraży tylko w naczyniach	otwarty, krew kraży w naczyniach i wylewa sie do jam ciala	otwarty lub zamkniety w zalezności od wysokosci nad poziom morza	otwarty lub zamkniety w zalezności od stopnia utlenowania krwi
597.	X	PL040-0254	Uklad krwionośny czlowieka sklada sie z:	serca, tetnic, zył i naczyń kapilarnych	serca i naczyń chlonnych	tylko z tetnic i zył	tylko z serca i naczyń kapilarnych
598.	X	PL040-0255	Uklad krwionośny czlowieka sklada sie z:	krązenia systemowego i plucnego, a serce zbudowane jest z 4 jam	krązenia systemowego i plucnego, a serce zbudowane jest z 3 jam	tylko z krązenia systemowego, a serce zbudowane jest z 4 jam	krązenia plucnego i systemowego, a serce sklada sie z 2 jam
599.	X	PL040-0256	Uklad 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

600.	X	PL040-0257	Układ przedsionkowy / błędnik błoniasty / w uchu wewnętrznym umożliwia człowiekowi:	orientację ciała w przestrzeni	odbieranie bodźców dźwiękowych	prawidłowe napięcie mięśni	rozpoznawanie zapachów
601.	X	PL040-0259	Upośledzenie barofunkcji ucha środkowego występuje najczęściej :	przy zwiększaniu ciśnienia otaczającej atmosfery	niezależnie od kierunku zmian ciśnienia otaczającego	przy długotrwałym oddychaniu czystym tlenem	przy zmniejszeniu ciśnienia powietrza otaczającego
602.	X	PL040-0260	Uraz ciśnieniowy ucha zwany barotraumą spowodowany jest:	brakiem możliwości wyrównania ciśnień –jama bębenkowa – atmosfera	niedotlenieniem wysokościowym	obniżeniem ciśnienia atmosferycznego	spadkiem temperatury powietrza
603.	X	PL040-0261	Uraz nerwu wzrokowego powoduje:	ślepotę	zapadnięcie gałki ocznej	zapalenie brzegów powiek	zapalenie gruczołu łzowego
604.	X	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
605.	X	PL040-0263	Uwaga mimowolna to:	rodzaj uwagi realizowany bez świadomego udziału ze strony człowieka wywołany szczególnymi właściwościami obiektu	nieświadome przechowywanie i zapamiętywanie informacji	rodzaj uwagi o ograniczonej pojemności	rodzaj uwagi świadomie selekcjonujący informacje w jednostce czasu
606.	X	PL040-0264	Uwagę dowolną człowieka charakteryzuje:	typ podzielności, trwałość, zakres, przerzutność, wybiórczość	trwałość i stopień intensywności skupienia uwagi mierzony w jednostce czasu	różne cechy związane z daną sytuacją psychologiczną, motywującą osobowością	liczba elementów, które człowiek jest w stanie zauważyć
607.	X	PL040-0265	W czasie badania tolerancji ustroju na niedobór tlenu w otaczającym środowisku głębokie oddychanie :	poprawia tolerancję niedotlenienia	poprawia tolerancję niedotlenienia wysokościowego, jeżeli wzrośnie również liczba oddechów	nie poprawia tolerancji niedotlenienia wysokościowego	nie ma wpływu na tolerancję niedotlenienia
608.	X	PL040-0266	W czasie lotu na dużą wysokość ciśnienie krwi:	rośnie	maleje	utrzymuje się na stałym poziomie	zmienia się cyklicznie
609.	X	PL040-0268	W krótkowzroczności promienie po przejściu przez ośrodki optyczne załamują się :	przed siatkówką	na siatkówce	za siatkówką	na rogówce
610.	X	PL040-0269	W którym narządzie działanie alkoholu etylowego utrzymuje się najdłużej?	w narządzie równowagi	w sercu	w wątrobie	w płucach
611.	X	PL040-0271	W przypadku gdy uszkodzony ma zachowane własne tętno ale nie oddycha samodzielnie od dłuższego czasu:	należy stosować sztuczne oddychanie, ale nie stosować masażu serca	należy stosować masaż serca i sztuczne oddychanie	należy czekać na powrót samodzielnego oddechu	należy ułożyć uszkodzonego w pozycji bocznej bezpiecznej

612.	X	PL040-0272	W przypadku gdy poszkodowany oddycha samodzielnie, ale nie ma wyczuwalnego tętna:	należy poszukać tętna na dużych tętnicach, ponieważ brak tętna przy zachowanym przez dłuższy czas oddechu jest wysoce nieprawdopodobne, a jeśli tętno jest zatrzymane wkrótce ustanie również oddech	należy od razu przystąpić do masażu serca	należy położyć poszkodowanego w pozycji bocznej bezpiecznej nawet mimo zachowanej świadomości	należy wykonywać od razu masaż serca i sztuczne oddychanie
613.	X	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
614.	X	PL040-0274	W przypadku podejrzenia u poszkodowanego złamania kręgosłupa należy:	przenieść poszkodowanego jedynie na noszach lub poziomo przy udziale większej liczby ratowników i w miarę możliwości założyć poszkodowanemu kołnierz Shantza	przenieść poszkodowanego wygodnie niezależnie od pozycji, gdyż zasadnicze uszkodzenia już się dokonały	przenieść poszkodowanego jedynie w pozycji pionowej, ale z założonym kołnierzem Schantza	nie przenosić poszkodowanego nawet w przypadku zagrożenia np. pożarem
615.	X	PL040-0275	W przypadku podejrzenia nieprzytomnego złamania kręgosłupa w bezpiecznym otoczeniu zachowanym własnym oddechem i tętnem, należy:	pozostawić go pod nadzorem na miejscu do przyjazdu wyspecjalizowanych ratowników medycznych	pozostawić go pod nadzorem na miejscu do czasu odzyskania przytomności, a następnie wynieść z miejsca wypadku	położyć na twardym podłożu	reanimować zachowaniem szczególnych środków ostrożności
616.	X	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
617.	X	PL040-0277	W przypadku wystąpienia bólów brzucha podczas wznoszenia pilot powinien	przerwać wznoszenie i spróbować wyrównać ciśnienie w przewodzie pokarmowym przez wymuszone odbijanie	powoli zwiększać wysokość przy wstrzymanym oddechu	szybko zwiększać wysokość przy wstrzymanym oddechu	powoli zwiększać wysokość i przetykać ślinę
618.	X	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
619.	X	PL040-0279	W przypadku wystąpienia hiperwentylacji (przyspieszonego oddychania bez potrzeby wynikającej z metabolizmu ustroju) należy:	starać się uspokoić oddech, a w razie niepowodzenia oddychać do worka papierowego	przyspieszać oddech do momentu kiedy mięśnie oddechowe zmęczą się i nie będą w stanie dalej przyspieszać	nie zwracać uwagi na tempo oddechu	przetykać ślinę
620.	X	PL040-0280	W przypadku wystąpienia nagłego bólu zęba podczas lotu należy:	obniżyć pułap	zwiększać powoli wysokość lotu	zwiększać szybko wysokość lotu	przetykać ślinę
621.	X	PL040-0281	W przypadku wystąpienia objawów niedotlenienia należy w pierwszej kolejności:	rozpocząć oddychanie czystym tlenem z aparatu tlenowego oraz zwolnić częstość oddechów	oddychać szybciej	zamknąć oczy i spróbować się zrelaksować	podwyższyć pułap lotu
622.	X	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
623.	X	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

624.	X	PL040-0284	W przypadku zatrucia droga pokarmową nie wolno prowokować wymiotów jeżeli:	poszkodowany jest nieprzytomny lub nastąpiło spożycie substancji żrących	od zatrucia minęła więcej niż 1 godzina	poszkodowany jest przytomny lub nastąpiło zatrucie substancją stałą	poszkodowany jest przytomny lub nastąpiło zatrucie substancją płynną
625.	X	PL040-0285	W przypadku złamania i nienaturalnego (poza zakresem fizjologicznym ruchu) ułożenia kończyny należy :	unieruchomić dwa sąsiednie stawy w zastanej pozycji	unieruchomić dwa sąsiednie stawy dopiero po ustawieniu kończyny w pozycji naturalnej	unieruchomić jedynie staw bliższy tułowia	unieruchomić jedynie staw dalszy od tułowia
626.	X	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
627.	X	PL040-0290	W utrzymaniu prawidłowej postawy ciała i sprawnej orientacji w przestrzeni, nadrzędna rolę odgrywa :	będnik	narząd słuchu	narząd wzroku	zmysł dotyku
628.	X	PL040-0292	W wypadku, w którym poszkodowanych zostało więcej osób, w pierwszej kolejności należy udzielić pomocy :	najciężej poszkodowanym	najlepiej poszkodowanym	najbliższym znajdującym się przy ratowniku	osobom ze zwichnięciami
629.	X	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
630.	X	PL040-0295	Wartość przeciążenia w medycynie lotniczej określa:	ile razy zwiększył się ciężar ciała człowieka w danej chwili, w porównaniu do jego ciężaru w spoczynku na poziomie morza	przekroczoną ładowność samolotu	nadwagę	zbytne obciążenie pracą
631.	X	PL040-0296	Ważne cechy dobrego nadawcy to:	panowanie nad emocjami, nie przerywanie, dostosowanie słownictwa do rozmówcy, rekapitulowanie, parafrazowanie wypowiedzi interlokutora	wyraźna artykulacja, dobra dykcja, bogate słownictwo, talent oratorski	kultura osobista, bogate zainteresowania, biegłość w argumentacji	umiejętność przeformułowania swojego punktu widzenia w rozmowie
632.	X	PL040-0298	Widzenie stereoskopowe to:	zdolność widzenia przestrzennego	dwojenie obrazu	awitaminoza	pogorszenie widzenia
633.	X	PL040-0299	Wnikanie tlenu węgla do ustroju odbywa się głównie poprzez:	układ oddechowy	przewód pokarmowy	skórę i błony śluzowe	układ moczowy
634.	X	PL040-0302	Wrażliwość reakcji człowieka na bodźce jest:	uwarunkowana indywidualnymi wrodzonymi programami percepcyjnymi	zmienna i nieograniczona	sztywno określona przez siłę bodźca	silnie uwarunkowana sytuacyjnie
635.	X	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

636.	X	PL040-0304	Wskutek działania przyspieszeń kątowych na narząd wzroku, występuje:	oczopląs poziomy i pogorszenie ostrości wzroku	nadmierne łzawienie i ból gałek ocznych	przekrwienie spojówek	zweżenie pola widzenia
637.	X	PL040-0305	Wybierz odpowiedź, w której wymieniono najwięcej objawów mogących pojawić się z powodu niedotlenienia organizmu	uczucie braku powietrza, uczucie zmęczenia, nudności, wymioty, zawroty głowy	uczucie braku powietrza, uczucie zmęczenia, nudności, wymioty, widzenie lunetowate	uczucie braku powietrza, uczucie zmęczenia, nudności, wymioty, zawroty głowy, widzenie w kolorze czerwonym	nudności, wymioty, zawroty głowy, utrata słuchu
638.	X	PL040-0306	Wybierz prawdziwe stwierdzenie dotyczące hipewentylacji	oznacza nadmierną częstość oddechów powyżej metabolicznego zapotrzebowania ustroju	nie występuje u pilotów	zawsze występuje u pilotów podczas obniżania wysokości	jest konieczna przy wznoszeniu
639.	X	PL040-0307	Wybierz prawdziwe stwierdzenie dotyczące hipewentylacji	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
640.	X	PL040-0308	Wymiana ciepła pomiędzy ustrojem a otoczeniem może zachodzić na drodze sposobów wymienionych niżej. Za pomocą których z nich ciepło może być przez ustrój zarówno zyskiwane jak i tracone :	parowanie potu	promieniowanie	przewodzenie	konwekcja
641.	X	PL040-0309	Wymiana gazowa u człowieka odbywa się w:	pęcherzykach płucnych	oskrzelach	krtani	łęcznicach
642.	X	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
643.	X	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
644.	X	PL040-0312	Wysokość powyżej której nie wolno latać bez sprawnej aparatury tlenowej na pokładzie wynosi :	4 tys.	3 tys.	5 tys.	6 tys.
645.	X	PL040-0313	Wystąpienie nagłego bólu ucha podczas zniżania może być spowodowane:	niedrozną trąbką słuchową	drożną trąbką słuchową	przebitą błoną bębenkową	niedrożnym przewodem słuchowym zewnętrznym
646.	X	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
647.	X	PL040-0315	Występowaniu wypadków związanych z dezorientacją przestrzenną można zapobiegać poprzez:	edukację i trening załóg lotniczych	podawanie leków przeciwko chorobie lokomocyjnej	używanie ochronników słuchu	wykonywanie lotów tylko w dzień

648.	X	PL040-0317	Z ilu jam składa się serce?	4	3	2	5
649.	X	PL040-0318	Zaburzenia uwagi to:	patologiczne zmniejszenie zakresu uwagi, jej koncentracji, trwałości, podzielności doprowadzające do ogólnego zmniejszenia zdolności odbierania bodźców zewnętrznych	zdolność do bardzo szybkiego przenoszenia uwagi z jednego elementu na drugi	niezdolność do zmiany zachowania aktualnego pod wpływem minionych doświadczeń	ograniczenie pola widzenia przy utrzymaniu uwagi dowolnej na tym samym poziomie
650.	X	PL040-0319	Zaczerwienienie skóry, obrzęk, uczucie pieczenia i pęcherze są objawami oparzenia stopnia :	II	I	III	IV
651.	X	PL040-0320	Zacmą nazywamy schorzenie powodujące:	zmętnienie soczewki	zamglenie rogówki	męty w ciele szklistym	zmiany zwyrodnieniowe na dnie oka
652.	X	PL040-0321	Zaznacz prawidłową odpowiedź	łęcznice odprowadzają krew od serca do tkanek	żyły odprowadzają krew od serca do tkanek	łęcznice i żyły doprowadzają krew do serca	łęcznice i żyły odprowadzają krew od serca
653.	X	PL040-0322	Zażyte amfetaminy powoduje:	nienaturalne, silne aktywizowane pobudzenie psychiczne i fizyczne z tendencją do zachowań brawurowych i agresywnych, gadatliwość (czasem słowotok), brak łaknienia, poly, poszerzone źrenice	nie są obserwowalne objawy zewnętrzne	apatia, wyciszenie, spowolnienie psychomotoryki, źrenice zwężone	silne halucynacje wzrokowo-słuchowe, ataki lęku
654.	X	PL040-0323	Zażyte marihuany lub haszyszu powoduje:	podniesienie nastroju, zaburzenia koncentracji i uwagi, osłabienie pamięci oraz orientacji, obniżenie krytycyzmu, lęk i urojenia przesładowcze, poszerzenie źrenic i zaczerwienienie spojówek	zubożenie emocjonalne, stępienie, sztywność, spływanie uczuć, zachowania aspołeczne, unikanie kontaktów z ludźmi, nieuzasadniona wrogość, poczucie małej wartości	nie ma charakterystycznych objawów zewnętrznych	po niekontrolowanej euforii i pobudzenia: zanik woli i chęci działania, krótkotrwała depresja połączona z lękami i bezsennością
655.	X	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
656.	X	PL040-0325	Zdolność do pracy w środowisku wielozadaniowym polega na:	równoległym przetwarzaniu informacji, zdolności szybkiej zmiany wykonywanego zadania przy skutecznej koordynacji reakcji w czasie, odpowiednim przeznaczeniu zdolności przetwarzania informacji do wykonywania najważniejszych czynności	rozwijaniu, ukierunkowywaniu i regulowaniu energii służącej do osiągnięcia celu niezależnie od przeszkód i trudności przy zachowaniu pozytywnego stosunku do pracy	umiejętność wyboru i skoncentrowania się na zadaniu subiektywnie ocenianym jako najważniejsze	umiejętności podejmowania szybkiej decyzji na bazie właściwej interpretacji struktury problemu w czasie pracy zespołowej przy akceptacji zadań i ról zmierzających do osiągnięcia jedności
657.	X	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
658.	X	PL040-0327	Ze wzrostem wysokości, w składzie powietrza :	skład procentowy gazów pozostaje bez zmian	zmniejsza się procentowa zawartość tlenu i azotu	zmniejsza się procentowa zawartość tlenu, azotu i CO2	zmniejsza się procentowa zawartość tlenu
659.	X	PL040-0328	Zespół stresu pourazowego to:	zespół opóźnionych reakcji stresowych postaci dolegliwości natury psychicznej nawracających wielokrotnie nawet po upływie długiego czasu, związanych z ekspozycją na zdarzenie szczególnie przerażające lub katastroficzne	określenie rozdrażnienia typu neurastenicznego polegającego na zwiększonej pobudliwości na bodźce zmysłowe /światło, hałas, dotyk/ odbierane z subiektywnym poczuciem dyskomfortu lub bólu	określenie fazy rekonwalescencji w terapii chorób psychicznych po ustąpieniu objawów ostrego danego schorzenia	określenie zespołu objawów związanych z brakiem poczucia kontroli nad jedzeniem w chwilach smutku i przygnębienia

660.	X	PL040-0329	Zez to :	wada układu mięśniowego oczu	zaburzenie pracy mięśni rzęskowych	kręcz karku	zwichnięcie soczewki
661.	X	PL040-0330	Zjawisko meteoryzmu wysokościowego to:	objawy spowodowane zmianą objętością gazów w jamach ciała	uszkodzenie kabiny samolotu przez mikrometeority	objawy związane z uwalnianiem się gazów z tkanek	wspólna nazwa dla bólów stawów, mrowienia i świądu skóry
662.	X	PL040-0331	Zjedzenie tłustego posiłku powoduje szybsze pozbycie się alkoholu z krwi :	falsz, zwalnia jedynie jego wchłanianie się z żołądka	falsz przyspiesza jedynie jego wchłanianie z żołądka	PRAWDA	prawda lub fałsz w zależności od rodzaju wypitego alkoholu
663.	X	PL040-0332	Złamanie kończyny dolnej może być doraźnie zaopatrzone przy użyciu bandażu i np.:	deski, parasolki lub narty unieruchamiając dwa sąsiednie stawy	właściwie umocowanych plastrów w miejscu złamania	bandażowania okolicy złamania	jałowej gazy
664.	X	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
665.	X	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
666.	X	PL040-0335	Złudzenia somatograwitacyjne spowodowane są głównie działaniem :	przyspieszeń liniowych na narządy otolitowe	przyspieszeń liniowych na kanały półkoliste	przyspieszeń kątowych na narządy otolitowe	przyspieszeń kątowych na kanały półkoliste
667.	X	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
668.	X	PL040-0337	Złudzenie autokinezy polega na :	falszywym 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
669.	X	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
670.	X	PL040-0339	Zmęczenie wzroku pilota w lotach dziennych na małej wysokości wynika z :	konieczności stałego przenoszenia wzroku z szybko przesuających się obiektów naziemnych na przyrządy pokładowe	niepełnej adaptacji	ubytków w polu widzenia	małej prędkości kątowej
671.	X	PL040-0340	Zmiana ciśnienia atmosferycznego między otoczeniem a uchem środkowym wyrównywane jest przez:	trąbkę słuchową Eustachiusza	kanały półkoliste	młoteczek i kowadełko	ślimak

672.	X	PL040-0341	Znacznie rozszerzone źrenice oraz pobudzenie psychoruchowe MOGA być objawem zacycia:	amfetaminy	kannabinoli (marihuana, haszysz)	morfiny	heroiny
673.	X	PL050-0001	'Deszcz przechłodzony' występuje, gdy:	Temperatura cząsteczek wody jest niższa od 0°C z zachowaniem stanu ciekłego	Temperatura cząsteczek wody jest wyższa od 0°C	Temperatura cząsteczek wody jest wyższa od temperatury powietrza otaczającego	Temperatura cząsteczek jest taka sama jak temperatura powietrza otaczającego
674.	X	PL050-0002	'Studnia termiczna' to:	Prąd opadający, występujący obok prądu pionowego	Prąd niewystępujący w dniach termiki wypracowanej	Prąd opadający mniejszy od przekroju prądów wstępujących	Prąd wstępujący lub opadający jest miarą prędkości wznoszenia lub opadania szybowca
675.	X	PL050-0003	Burze występują głównie na frontach:	Chłodnych II rodzaju	Chłodnych I rodzaju	Ciepłych	Okluzji ciepłej
676.	X	PL050-0007	Chmury Ac lub Sc Castellanus występujące o poranku zapowiadają:	Popołudniowe burze	Opady ciągłe w godzinach wieczornych	Pogodę bez opadów	Nocne mgły
677.	X	PL050-0008	Chmury Ci unc zapowiadają:	Zbliżanie frontu ciepłego	Zbliżanie frontu chłodnego	Ładną pogodę	Pogodę burzową
678.	X	PL050-0010	Chmury Cs zapowiadają zbliżanie:	Frontu ciepłego	Frontu chłodnego I rodzaju	Frontu chłodnego II rodzaju	Słonecznej pogody
679.	X	PL050-0011	Chmury Cu są oznaką występowania równowagi:	Chwiejnej	Stalej	Obojętnej	Nieustalanej
680.	X	PL050-0012	Chmury Cu zaliczamy do:	Grupy chmur o budowie pionowej	Piętra średniego	Piętra wysokiego	Piętra niskiego
681.	X	PL050-0013	Chmury o budowie warstwowej to:	St, Cs	Ci, Cc	Sc, Ac	Cu, Cb
682.	X	PL050-0014	Chmury pięknej pogody to:	Cu hum	St fra	Cb	Cs
683.	X	PL050-0015	Chmury piętra średniego to:	Ac, As	Cc, Ci	St, Sc	Cb, Cu

684.	X	PL050-0016	Chmury St fra są to chmury:	Postrzępione	Soczewkowate	Wypiętrzone	Ładnej pogody
685.	X	PL050-0017	Chmury warstwowe to:	Ns As	Cu Ci	Sc Ac	Cb Cu
686.	X	PL050-0018	Chwilowy wzrost prędkości wiatru występuje przy przechodzeniu chmur:	Cb	Ci	St	Sc
687.	X	PL050-0019	Ciśnienie na wysokości 1,5 km wynosi około:	850 hPa	1050 hPa	700 hPa	500 hPa
688.	X	PL050-0020	Ciśnienie przed frontem ciepłym:	Spada	Rośnie	Nie zmienia się	Wykazuje nieregularny wzrost
689.	X	PL050-0022	Ciśnienie w warstwie przyziemnej zmienia się o 1 hPa przy zmianie wysokości o:	około 8 m	100 m	20m	2m
690.	X	PL050-0023	Ciśnienie wraz z wysokością:	Maleje o około 1 hPa/8 m	Maleje o 1 hPa/100 m	Nie zmienia się	Maleje liniowo
691.	X	PL050-0025	Ciśnienie za frontem chłodnym:	Rośnie	Spada	Nie zmienia się	Maleje nieregularnie
692.	X	PL050-0026	Cu hum to chmura:	Pięknej pogody	Wypiętrzona	Średnio rozbudowana	Postrzępiona
693.	X	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
694.	X	PL050-0028	Długotrwała jest mgła:	Adwekcyjna	Radiacyjna	Konwekcyjna	Z wyparowania
695.	X	PL050-0029	Front chłodny II rodzaju można zauważyć (będąc w powietrzu, przy dobrej widzialności) wzrokowo z odległości:	Ok. 50 km	400 km	1000 km	2 km

696.	X	PL050-0031	Front chłodny przyspieszony przemieszcza się z prędkością:	Okolo 60 - 80 km/h	90 – 100 km/h	5 – 10 km/h	20 – 40 km/h
697.	X	PL050-0032	Front ciepły przemieszcza się z prędkością:	20 – 40 km/h	10 – 15 km/h	5 – 10 km/h	40 – 45 km/h
698.	X	PL050-0033	Front okluzji powstaje:	Z połączenia frontu chłodnego z ciepłym	Z rozmycia frontu ciepłego	Z rozmycia frontu chłodnego	Ze zbliżania wyżu do niżu
699.	X	PL050-0034	Gdy temperatura powietrza obniża się do temperatury punktu rosy to:	Widzialność zmniejsza się	Widzialność nie zmienia się	Widzialność rośnie	Pogoda się poprawia
700.	X	PL050-0035	Inwersja z osiadania powstaje w:	Wyżach	Niżach	Zatokach niżowych	Siodłach barycznych
701.	X	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
702.	X	PL050-0037	Izobary to linie jednakowego ciśnienia na poziomie:	Morza	Ziemi	1km	2 m
703.	X	PL050-0039	Izobary to linie łączące punkty o jednakowym:	Ciśnieniu zredukowanym do średniego poziomu morza	Ciśnieniu na poziomie ziemi	Spadku ciśnienia	Wzroście ciśnienia
704.	X	PL050-0040	Kierunek wiatru względem izobar jest:	Odchylony pod kątem około 30° ze skrzętem ku ciśnieniu niższemu	Równoległy do izobar	Prostopadły do izobar	Niezwiązany z izobarami
705.	X	PL050-0041	Masy powietrza polarno-kontynentalne najczęściej obejmują swym wpływem obszar Polski w okresie:	Zimowym	Późnej jesieni	Lata	Wczesnej jesieni
706.	X	PL050-0043	Mgła adwekcyjna powstaje:	Przy napływie ciepłego powietrza	Przy napływie chłodnego powietrza	Wskutek wypromieniowania ciepła	Przy napływie powietrza kontynentalnego
707.	X	PL050-0045	Mgła powstaje w wyniku:	Kondensacji pary wodnej	Wzrostu zapylenia	Wzrostu zmełnienia	Zadymienie

708.	X	PL050-0046	Mgla radiacyjna powstaje:	W godzinach nocnych	Przed południem	Po południu	W dowolnej porze doby
709.	X	PL050-0047	Mgły o największym zasięgu obszarowym występują:	W wyżach	W niżach	W siodłach barycznych	W zatokach niżowych
710.	X	PL050-0048	Mgły w niżu powstają:	Po przejściu frontu ciepłego	Przed frontem ciepłym	Po przejściu frontu chłodnego	Nie powstają
711.	X	PL050-0049	Na wysokości 400 m nad ziemią ciśnienie jest:	niższe o 50 hPa	niższe o 4 hPa	wyższe o 40 hPa	wyższe o 2,2 hPa
712.	X	PL050-0050	Na wysokości około 1,5 km ciśnienie wynosi:	850 hPa	700 hPa	500 hPa	925 hPa
713.	X	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
714.	X	PL050-0053	Najbardziej gwałtowne zmiany pogody występują:	Przy przechodzeniu frontu chłodnego II rodzaju	Przy przechodzeniu klina wyżowego	W siodłach barycznych	Przy przechodzeniu frontu ciepłego
715.	X	PL050-0054	Najdłużej utrzymuje się mgła:	Adwekcyjna	Radiacyjna	Z wyparowania	Wieczorna
716.	X	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
717.	X	PL050-0056	Najgroźniejsze oblodzenie występuje w chmurach:	Cb, Ns	St, Sc	Ac, Cc	Ci, Cs
718.	X	PL050-0057	Najniższa warstwa atmosfery to:	Troposfera	Stratosfera	Tropopauza	Stratopauza
719.	X	PL050-0059	Najniższe podstawy ma chmura:	St	Cu	Sc	As

720.	X	PL050-0063	Najwięcej mgieł występuje:	Późną jesienią i podczas ciepłej zimy	Wiosną	Latem	Podczas mroźnej zimy
721.	X	PL050-0064	Największa turbulencja występuje:	Podczas przechodzenia frontu chłodnego II rodzaju	Po przejściu frontu chłodnego I rodzaju	Przed frontem ciepłym	Po ustąpieniu mgły
722.	X	PL050-0065	Nocna inwersja przyziemna temperatury powstaje z powodu:	Wypromieniowania ciepła z podłoża	Wyparowania	Napływu chłodnego powietrza	Napływu ciepłego powietrza
723.	X	PL050-0067	O mgle mówimy, gdy widzialność jest mniejsza od:	1000 m	100 m	500 m	3000 m
724.	X	PL050-0068	Okluzja o charakterze frontu chłodnego występuje w Polsce głównie w:	Ciepłej porze roku	Chłodnej porze roku	W pierwszym kwartale roku	Wiosną
725.	X	PL050-0069	Opady gradu występują z chmur:	Cb	Ns	St	Ac
726.	X	PL050-0071	Opady marznące powodują powstanie na powierzchni ziemi:	Goleleddzi	Szronu	Rosy	Mokrej nawierzchni
727.	X	PL050-0072	Opady mżawki występują z chmur:	St	Ns	Cs	Cb
728.	X	PL050-0073	Oznaką termiki są chmury:	Cu, Cb	Sc, Ac	St, Ns	Ci, Cs
729.	X	PL050-0074	Oznaką turbulencji na małych wysokościach są:	Wiatry porywiste	Wiatry spokojne bez porywów	Wiatry słabe	Cisze
730.	X	PL050-0076	Podczas termiki z chmurami:	Turbulencja występuje	Turbulencja nie występuje	Turbulencja występuje tylko ponad chmurami	Turbulencja występuje tylko poza chmurami
731.	X	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

732.	X	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
733.	X	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
734.	X	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 $0,5^{\circ}\text{C}/100\text{ m}$
735.	X	PL050-0082	Prędkość wiatru jest większa w:	Niżu	Obszarze bezgradientowym	Siodle barycznym	Wyżu
736.	X	PL050-0083	Prędkość wiatru w prądach strumieniowych przekracza:	80 kt	100 kt	100 m/s	200 km/h
737.	X	PL050-0084	Prędkość wiatru wraz z wysokością najczęściej:	Wzrasta	Maleje	Nie zmienia się	Nie wykazuje żadnego związku
738.	X	PL050-0085	Przed ciepłym frontem ciśnienie:	maleje	nie zmienia się	wzrasta	początkowo spada a następnie wzrasta
739.	X	PL050-0086	Przy froncie ciepłym występują głównie chmury:	Warstwowe	Kłębiaste	Kłębiasto - warstwowe	Tylko pierzaste
740.	X	PL050-0087	Przy froncie ciepłym występują:	długotrwałe opady ciągłe	krótkotrwałe opady przelotne	opady nie występują	opady chwilowe
741.	X	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
742.	X	PL050-0089	Przyziemna inwersja temperatury z wypromieniowania powstaje:	W godzinach nocnych	W godzinach popołudniowych	W godzinach przedpołudniowych	W południe
743.	X	PL050-0090	Rozkład temperatury z wysokością w troposferze jest mierzony za pomocą:	Radiosond	Balonów na uwięzi	Termometru	Radaru

744.	X	PL050-0091	Równowaga chwiejna występuje, gdy gradient rzeczywisty jest:	Większy od adiabatyicznego	Mniejszy od adiabatyicznego	Równy adiabatyicznemu	Niezależny od gradientu adiabatyicznego
745.	X	PL050-0092	Spadek ciśnienia oznacza zbliżanie się:	niżu	wyżu	wału wyzowego	siodła barycznego
746.	X	PL050-0093	Spokojny wślizg powietrza występuje przy froncie:	Cieplym	Chłodnym II rodzaju	Okluzji chłodnej	Wtórym chłodnym
747.	X	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
748.	X	PL050-0095	Symbol graficzny „ ”, oznacza:	Opad mżawki	Opad deszczu przelotnego	Opad śniegu	Opad gradu
749.	X	PL050-0096	Temperatura powietrza jest mierzona na wysokości:	2 m	10 m	5 cm	100 m
750.	X	PL050-0097	Temperatura punktu rosy jest to temperatura:	W której powietrze osiąga stan nasycenia	W której powstaje rosa	W której występują przymrozki	Zamarza woda
751.	X	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
752.	X	PL050-0100	Dla atmosfery wzorcowej (ISA), temperatura w najniższej warstwie wraz z wysokością:	Maleje o 0,65°C/100 m	Rośnie o 0,5°C/100 m	Maleje o 1"/100 m	Maleje o 1,2"/100 m
753.	X	PL050-0102	Temperatura, przy której skrapla się para wodna to:	Temperatura punktu rosy	Temperatura parowania	$0 < \sup > - \text{ } < / \sup > \text{ } ^\circ \text{C}$	Temperatura powietrza suchego
754.	X	PL050-0103	Termika powstaje:	W ciągu słonecznego dnia	Podczas mglistego poranka	W godzinach przedwieczornych	W godzinach nocnych
755.	X	PL050-0104	Tropopauza jest najwyższa:	Nad równikiem	Nad biegunem	W umiarkowanych szerokościach geograficznych	Nad Polską

756.	X	PL050-0105	Tropopauza w umiarkowanych szerokościach geograficznych jest w pobliżu powierzchni izobarycznej:	250 hPa	500 hPa	100 hPa	700 hPa
757.	X	PL050-0106	Uskok wiatru towarzyszy chmurze:	Cb	St	Ns	Cu
758.	X	PL050-0107	Warstwa od ziemi do wysokości około 11 km to:	troposfera	tropopauza	stratosfera	warstwa tarcia
759.	X	PL050-0108	Wiatr dolny jest mierzony na wysokości:	10 m	2 m	100 m	Przy gruncie
760.	X	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
761.	X	PL050-0113	Wiatr w niżu na półkuli północnej wieje:	Przeciwnie do ruchu wskazówek zegara ze skretem ku środkowi niżu	Przeciwnie do ruchu wskazówek zegara wzdłuż izobar	Od ciśnienia wyższego do niższego	Od ciśnienia niższego do wyższego
762.	X	PL050-0114	Na półkuli północnej wiatr w niżu wieje	Przeciwnie do ruchu wskazówek zegara ze skretem ku ciśnieniu niższemu	Przeciwnie do ruchu wskazówek zegara, wzdłuż izobar	Od wyżu do niżu	Prostopadle do izobar
763.	X	PL050-0115	Wiatr z kierunku zachodniego to w stopniach:	270	360	90	315
764.	X	PL050-0116	Wiatry górne dla FL050 są wyznaczone z mapy:	850 hPa	700 hPa	900 hPa	Dolnej
765.	X	PL050-0117	Wiatry górne i temperatura na wyższych wysokościach są mierzone:	W pomiarach radiosondażowych	W pomiarach aktywności	W pomiarach radarowych	W klatkach meteorologicznych i wiatromierzach
766.	X	PL050-0118	Widzialność poprawia się przy napływie powietrza:	Chłodnego	Ciepłego i wilgotnego	Upalnego	Zapylonego
767.	X	PL050-0119	Wilgotność względna powietrza jest wyrażana w:	Procentach	Stopniach C	Gramach pary wodnej	Gramach wody/m ³

768.	X	PL050-0120	Wycinek ciepły niżu to obszar:	Między frontem ciepłym a chłodnym	Przed frontem ciepłym	Przed frontem okluzji	Za frontem chłodnym
769.	X	PL050-0121	Wypiętrzone chmury Cu to:	Congestus	Mediocris	Humilis	Fractus
770.	X	PL050-0122	Wysokość izotermy 0°C jest wyznaczona z pomiarów:	Radiosondażowych	Aktynometrycznych	Radarowych	Temperatury w klatkach meteorologicznych
771.	X	PL050-0123	Wzrost ciśnienia oznacza zbliżanie:	Wyżu	Niżu	Klina wyzowego	Bruzdy niskiego ciśnienia
772.	X	PL050-0124	Z okluzją ciepłą związane są układy chmur towarzyszące frontowi:	Cieplemu	Chłodnemu I rodzaju	Chłodnemu II rodzaju	Zokludowanemu o charakterze frontu chłodnego
773.	X	PL050-0125	Za frontem chłodnym w okresie lata napływają masy:	PPm	PAm	PZm	PAk
774.	X	PL050-0126	Zbliżanie frontu ciepłego zapowiadają chmury wysokie o wyglądzie:	Haczykowanym	Poplątanych włókien	Skłębionych włókien	Nieokreślonym
775.	X	PL050-0127	Zjawisko „Bryza” powstaje:	W rejonie brzegu morskiego	W rejonie jezior mazurskich	W rejonie Górnego Śląska	W rejonie Jury Częstochowskiej
776.	X	PL050-0128	Zjawisko halo występujące na chmurach warstwowych zapowiada zbliżanie:	Frontu ciepłego	Frontu chłodnego II rodzaju	Frontu chłodnego I rodzaju	Słonecznej pogody
777.	X	PL050-0129	Źródłem mas powietrza arktycznego jest:	Arktyka	Północno-wschodnia część Atlantyku	Północna Afryka	Północna Kanada
778.	X	PL050-0130	Ciśnienie w hPa możemy przeliczyć na mm Hg mnożąc przez:	0,75	1,333333333	0,666666667	1,25
779.	X	PL050-0131	Gradient sucho-adiabatyiczny wynosi:	1°C/100 m	1,2°C/100 m	0,65°C/100 m	0,5°C/100 m

780.	X	PL050-0132	Kominy termiczne są charakterystyczne dla termiki:	Wypracowanej	Naniesionej z chmurami Cu	Naniesionej bezchmurnej	Wieczornej
781.	X	PL050-0133	Noszenia falowe powstają nad terenami Polski w:	Rejonie Tatr, Karkonoszy, Beskidów	Rejonie Wielkopolski	Rejonie Mazowsza	Rejonie Górnego Śląska
782.	X	PL050-0134	Noszenia zboczowe powstają:	Na obszarach górzystych i pagórkowatych	Górny Śląsk	Mazowsze	Wielkopolska
783.	X	PL050-0135	Opady ciągłe występują z chmur:	Warstwowych	Kłębiastych	Warstwowo - kłębiastych	Pierzastych
784.	X	PL050-0137	Opady ciągłe występują z chmur:	St, Ns, As	Cu, Cb	Ac, Cc, Cs	Sc, Ci
785.	X	PL050-0138	Opady ciągłe występują z chmur:	Ns	Ac	Cb	Sc
786.	X	PL050-0139	Opady ciągłe występują:	Przed frontem ciepłym	Po przejściu frontu ciepłego	Przy froncie chłodnym przyspieszonych	Przed frontem chłodnym opóźnionym
787.	X	PL050-0141	Pionowy gradient temperatury (wilgotnoadiabatywny) w troposferze wynosi:	0,65°C/100 m	1°C/100 m	1,2°C/100 m	0,4°C/100 m
788.	X	PL050-0144	Podstawy chmur St nie przekraczają:	300 m	100 m	1000 m	2000 m
789.	X	PL050-0145	Przy ruchach falowych powstają chmury:	Lenticularis	Castellanus	Uncinus	Fractus
790.	X	PL050-0146	Równowaga chwiejna występuje, gdy:	Rzeczywisty gradient temperatury jest większy od adiabatywnego	Rzeczywisty gradient temperatury jest mniejszy od adiabatywnego	Rzeczywisty gradient jest równy adiabatywnemu	Rzeczywisty gradient temperatury wynosi 0,65% gradientu adiabatywnego
791.	X	PL050-0147	Ruchy falowe powstają głównie:	W górach	Nad morzem	Nad terenami równinnymi	Nad terenami pagórkowatymi

792.	X	PL050-0148	Ruchy falowe w Polsce powstają przy wiatrach:	Południowych	Zachodnich	Północnych	Wschodnich
793.	X	PL050-0149	Szlaki chmur Cu są charakterystyczne dla termiki:	Naniesionej	Wypracowanej z chmurami Cu	Wypracowanej bezchmurnej	Wieczornej
794.	X	PL050-0150	Średnia wartość gradientu wilgotno-adiabaticznego wynosi:	0,6"/100 m	1"/100 m	1,2"/100 m	0,3"/100 m
795.	X	PL050-0151	Temperatura na wysokości 500 m może być wyższa od przyziemnej, gdy występuje:	Inwersja	Izoterma	Spadek temperatury mniejszy od $0,2^{\circ}\text{C}/100\text{m}$	Spadek temperatury $0,65^{\circ}\text{C}/100\text{m}$
796.	X	PL050-0153	Termika naniesiona powstaje przy napływie:	Powietrza arktycznego lub polarno-morskiego	Powietrza polarno-kontynentalnego	Powietrza zwrotnikowo-kontynentalnego	Powietrza równikowego
797.	X	PL050-0154	Termika naniesiona powstaje:	Po przejściu frontu chłodnego	Przed frontem chłodnym	Przed frontem ciepłym	Po przejściu frontu ciepłego
798.	X	PL050-0155	Termika wypracowana powstaje:	W wyżach	W niżach	W zatokach niżowych	W brzdach niskiego ciśnienia
799.	X	PL050-0156	Ciągły opad deszczu ze śniegiem wskazuje na występowanie:	Oblodzenia	Turbulencji	Zjawiska halo	Dobrej widzialności
800.	X	PL050-0160	Izohipsy są to linie:	Jednakowej wysokości powierzchni izobarycznej	Jednakowej grubości warstwy	Jednakowego ciśnienia	Jednakowej prędkości wiatru
801.	X	PL050-0171	Opady ciągłe występują:	Przed frontem ciepłym	Po przejściu frontu ciepłego	Przy froncie chłodnym przyspieszonych	Przed frontem chłodnym opóźnionym
802.	X	PL050-0172	Opady ciągłe występują:	Przed frontem ciepłym	Po przejściu frontu ciepłego	Przy froncie chłodnym przyspieszonym	Za frontem chłodnym przyspieszonym
803.	X	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

804.	X	PL050-0175	Podczas mgły widzialność nie przekracza:	1000 m	100 m	3000 m	500 m
805.	X	PL050-0176	Podstawy chmur St nie przekraczają:	300 m	1000 m	2000 m	6000 m
806.	X	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
807.	X	PL060-0001	762 metry to po przeliczeniu:	2 500 ft	25000 ft	2 400 ft	232.3 ft
808.	X	PL060-0002	Ciśnienie panujące na progu drogi startowej w użyciu oznaczamy jako:	QFE	QNE	QNH	STD
809.	X	PL060-0003	Deklinacja to:	kąt zawarty między południkiem geograficznym a południkiem magnetycznym	kąt zawarty między kierunkiem wektora magnetycznego Ziemi a płaszczyzną styczną do jej powierzchni	kąt zawarty między południkiem magnetycznym a południkiem busoli, mierzony zgodnie z połówkowym systemem pomiaru kierunku	linia łącząca punkty o jednakowej wartości inklinacji
810.	X	PL060-0004	Dewiacja busoli to:	kąt zawarty między południkiem magnetycznym a południkiem busoli, mierzony zgodnie z połówkowym systemem pomiaru kierunku	kąt zawarty między południkiem geograficznym a południkiem magnetycznym	kąt zawarty między kierunkiem wektora magnetycznego Ziemi a płaszczyzną styczną do jej powierzchni	linia łącząca punkty o jednakowej wartości deklinacji
811.	X	PL060-0005	Długość geograficzna to:	kąt dwuścienny, zawarty między płaszczyzną południka zerowego a płaszczyzną południka przechodzącego przez dany punkt na powierzchni Ziemi	łuk łączący oba bieguny geograficzne Ziemi, będący przecięciem powierzchni Ziemi płaszczyzną przechodzącą przez oś obrotu Ziemi	łuk powstały w wyniku przecięcia powierzchni Ziemi płaszczyzną prostopadłą do osi Ziemi przechodzącą przez jej środek	kąt zawarty między płaszczyzną równika a pionem (promieniem) danego punktu
812.	X	PL060-0007	Funkcjonowanie którego urządzenia opiera się na oddziaływaniu pola magnetycznego Ziemi?	Busola magnetyczna	Chyłomierz poprzeczny	VOR/ILS	Wariometr
813.	X	PL060-0008	Godzina 0100 czasu lokalnego latem w Polsce odpowiada godzinie:	2300 UTC dnia poprzedniego	2400 UTC dnia poprzedniego	0100 UTC	1100 UTC
814.	X	PL060-0009	Godzina 0300 czasu lokalnego latem w Polsce odpowiada godzinie:	0100 UTC	0400 UTC	0200 UTC	1500 UTC
815.	X	PL060-0010	Godzina 0300 czasu lokalnego zimą w Polsce odpowiada godzinie:	0200 UTC	0400 UTC	0100 UTC	1500 UTC

816.	X	PL060-0011	Godzina 1300 czasu lokalnego zimą w Polsce odpowiada godzinie:	1200 UTC	1400 UTC	0100 UTC	1100 UTC
817.	X	PL060-0012	Godzina 2300 czasu lokalnego latem w Polsce odpowiada godzinie:	2100 UTC	0100 UTC dnia następnego	2200 UTC	1100 UTC
818.	X	PL060-0013	Ile centymetrów na mapie lotniczej w skali 1:500 000 ma odcinek odpowiadający odległości 105 km w terenie?	21 cm	42 cm	25 cm	10.5 cm
819.	X	PL060-0014	Ile wynosi wartość inklinacji na magnetycznym biegunie północnym?	90 stopni	0 stopni	60 stopni	45 stopni
820.	X	PL060-0015	Inklinacja magnetyczna to:	kąt zawarty między kierunkiem wektora magnetycznego Ziemi a płaszczyzną styczną do jej powierzchni	kąt zawarty między południkiem geograficznym a południkiem magnetycznym	kąt zawarty między południkiem magnetycznym a południkiem busoli, mierzony zgodnie z połówkowym systemem pomiaru kierunku	linia łącząca punkty o jednakowej wartości deklinacji
821.	X	PL060-0016	Izogona to:	linia łącząca punkty o jednakowej wartości deklinacji	kąt zawarty między południkiem geograficznym a południkiem magnetycznym	kąt zawarty między południkiem magnetycznym a południkiem busoli, mierzony zgodnie z połówkowym systemem pomiaru kierunku	kąt zawarty między kierunkiem wektora magnetycznego Ziemi a płaszczyzną styczną do jej powierzchni
822.	X	PL060-0017	Jaka jest wartość inklinacji na magnetycznym biegunie południowym?	90 stopni	0 stopni	60 stopni	45 stopni
823.	X	PL060-0018	Jaki kierunek określamy jako NE?	045°	095°	135°	345°
824.	X	PL060-0019	Jaki kierunek określamy jako NW?	315°	295°	335°	205°
825.	X	PL060-0020	Jaki kierunek określamy jako SE?	135°	095°	315°	045°
826.	X	PL060-0021	Jaki kierunek określamy jako SW?	225°	295°	335°	205°
827.	X	PL060-0022	Jeden stopień łuku wielkiego koła Ziemi odpowiada odległości:	60 NM	1 NM	60 km	100 km

828.	X	PL060-0023	Jedna mila morska [1 NM] to:	1852m	1620m	1820m	1013m
829.	X	PL060-0024	Jedna minuta łuku wielkiego kola Ziemi odpowiada odległości:	1 NM	1 km	60 km	2 km
830.	X	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
831.	X	PL060-0026	Jeśli w okienku nastaw wysokościomierza wybrana będzie wartość ciśnienia QNH, to wysokościomierz będzie wskazywał:	wysokość bezwzględną	wysokość rzeczywistą	wysokość względną	poziom lotu
832.	X	PL060-0027	Jeżeli deklinacja magnetyczna i dewiacja busoli jest dodatnia [$\Delta M > 0$ i $\Delta B > 0$], to kurs busoli jest:	mniejszy od kursu geograficznego	większy od kursu geograficznego	równy kursowi magnetycznemu	równy kursowi geograficznemu
833.	X	PL060-0028	Jeżeli deklinacja magnetyczna i dewiacja busoli jest ujemna [$\Delta M < 0$ i $\Delta B < 0$], to kurs busoli jest:	większy od kursu geograficznego	mniejszy od kursu geograficznego	równy kursowi magnetycznemu	równy kursowi geograficznemu
834.	X	PL060-0029	Jeżeli wektor wiatru jest prostopadły do nakazanej linii drogi i wieje z lewej strony to kąt znoszenia jest:	maksymalny	równy zero	dodatni, lecz nie jest maksymalny	pojemalnie mały
835.	X	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
836.	X	PL060-0031	Kąt zawarty między kierunkiem wektora magnetycznego Ziemi a płaszczyzną styczną do jej powierzchni to:	inklinacja	deklinacja	dewiacja	izogona
837.	X	PL060-0032	Kąt zawarty między płaszczyzną równika a pionem (promieniem) danego punktu, to:	szerokość geograficzna	południk ziemski	równik	długość geograficzna
838.	X	PL060-0033	Kąt zawarty między południkiem geograficznym a południkiem magnetycznym to:	deklinacja	inklinacja	kurs geograficzny	kurs magnetyczny
839.	X	PL060-0034	Kąt zawarty między południkiem magnetycznym a południkiem busoli, mierzony zgodnie z półwłokowym systemem pomiaru kierunku to:	dewiacja	deklinacja	kurs magnetyczny	kurs busoli

840.	X	PL060-0035	Kąt znoszenia to:	Kąt zawarty między podłużną osią statku powietrznego a nakazaną linią drogi.	Kąt zawarty między północnym zwrotem 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”
841.	X	PL060-0036	Kierunek 045[°] określamy jako	NE	SE	SW	NW
842.	X	PL060-0037	Kierunek 135[°] określamy jako	SE	NE	SW	NW
843.	X	PL060-0038	Kierunek 225[°] określamy jako	SW	SE	NE	NW
844.	X	PL060-0039	Kierunek 315[°] określamy jako	NW	SE	SW	NE
845.	X	PL060-0049	Krótszy łuk wielkiego koła wyznaczający najmniejszą odległość między dwoma punktami na powierzchni Ziemi to:	ortodroma	loksodroma	krzywa łącząca te punkty i składająca się z szeregu odcinków loksodromicznych	izohipsa
846.	X	PL060-0050	Kurs statku powietrznego to mierzony w prawo od 0 do 360[°] kąt 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
847.	X	PL060-0052	Linia łącząca punkty o jednakowej wartości deklinacji to:	izogona	deklinacja	dewiacja	inklinacja
848.	X	PL060-0053	Linia na powierzchni Ziemi przecinająca południki pod tymi samymi kątami to:	loksodroma	ortodroma	izogona	izobara
849.	X	PL060-0054	Łuk łączący oba bieguny geograficzne Ziemi, będący przecięciem powierzchni Ziemi płaszczyzną przechodzącą przez oś obrotu Ziemi, to:	południk ziemski	równik	długość geograficzna	szerokość geograficzna
850.	X	PL060-0055	Łuk powstały w wyniku przecięcia powierzchni Ziemi płaszczyzną prostopadłą do osi Ziemi przechodzącą przez jej środek, to:	równik	południk ziemski	długość geograficzna	szerokość geograficzna
851.	X	PL060-0056	Mając następujące dane: kurs geograficzny 200 stopni, deklinacja 10 stopni W, dewiacja -4 stopni, podaj kurs busoli	214 stopni	186 stopni	206 stopni	194 stopni

852.	X	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
853.	X	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
854.	X	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
855.	X	PL060-0061	Na mapie lotniczej w skali 1:500 000 odległość między punktami wynosi 27 cm. Jaki jest faktyczny dystans pomiędzy nimi?	73 NM	54 NM	108 NM	135 NM
856.	X	PL060-0062	Nastawienie ruchomej skali wysokościomierza tak, aby wskazał wzniesienie terenu, gdy jest na ziemi (na lotnisku) oznaczamy jako:	QNH	QNE	QFE	QDM
857.	X	PL060-0064	NKDG = 259°, NKDM = 255°, ΔB = +2°. Wartości ΔM i KB wynoszą odpowiednio:	4°E, 253°	2°W, 255°	4°W, 251°	2°E, 249°
858.	X	PL060-0065	NKDG = 358°, ΔM = 5°W, ΔB = +4°. Wartości NKDM i KB wynoszą odpowiednio:	003°, 359°	359°, 003°	007°, 010°	360°, 359°
859.	X	PL060-0066	Odległość pomiędzy 10 a 11° długości geograficznej zachodniej na równiku wynosi:	111 km	60 km	60 mil lądowych	111 mil morskich
860.	X	PL060-0067	Odległość pomiędzy 29 a 30° długości geograficznej wschodniej na równiku wynosi:	111 km	60 km	60 mil lądowych	111 mil morskich
861.	X	PL060-0068	Odległość pomiędzy 45 a 46° szerokości geograficznej północnej wynosi:	111 km	60 km	60 mil lądowych	111 mil morskich
862.	X	PL060-0069	Pod określeniem "węzeł" [kt] rozumiemy:	NM/h	SM/h	km/h	m/h
863.	X	PL060-0070	Podaj długość równika Ziemi:	21 600 NM	21 600 km	12 714 NM	6 865 NM

864.	X	PL060-0071	Południk ziemski to:	łuk łączący oba bieguny geograficzne Ziemi, będący przecięciem powierzchni Ziemi płaszczyzną przechodzącą przez oś obrotu Ziemi	łuk powstały w wyniku przecięcia powierzchni Ziemi płaszczyzną prostopadłą do osi Ziemi przechodzącą przez jej środek	kąt 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
865.	X	PL060-0072	Prędkość 15 m/s przeliczona na węzły to:	30	27	24	34
866.	X	PL060-0073	Prędkość 180 km/h przeliczona na m/s to:	50	30	60	90
867.	X	PL060-0074	Prędkość 20 m/s przeliczona na km/h to:	72	24	88	100
868.	X	PL060-0076	Przy pomiarze azymutów (kątów drogi) na mapie odwzorowania międzynarodowego ICAO najmniejszy błąd pomiaru uzyskuje się, gdy:	kątomierz przykłada się przy południku najbliższym środku 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
869.	X	PL060-0078	Punkty A i B są oddalone od siebie o 15 km. Na mapie odcinek między nimi ma długość 6 cm. Jaka jest skala tej mapy?	1 : 250 000	1 : 300 000	1 : 400 000	1 : 500 000
870.	X	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
871.	X	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
872.	X	PL060-0081	QFE jest to:	ciśnienie atmosferyczne na poziomie lotniska lub na progu drogi startowej	ciśnienie na średnim poziomie morza	ciśnienie standard	fabryczna nastawa wysokościomierza
873.	X	PL060-0082	QNH jest to:	nastawienie ruchomej skali wysokościomierza tak, aby wskazał wzniesienie terenu, gdy jest na ziemi (na lotnisku)	ciśnienie atmosferyczne na poziomie lotniska lub na progu drogi startowej	ciśnienie standard	fabryczna nastawa wysokościomierza
874.	X	PL060-0083	Równik ziemski to:	łuk powstały w wyniku przecięcia powierzchni Ziemi płaszczyzną prostopadłą do osi Ziemi przechodzącą przez jej środek	łuk łączący oba bieguny geograficzne Ziemi, będący przecięciem powierzchni Ziemi płaszczyzną przechodzącą przez oś obrotu Ziemi	kąt dwuścienny, zawarty między płaszczyzną południka zerowego a płaszczyzną południka przechodzącego przez dany punkt na powierzchni Ziemi	kąt zawarty między płaszczyzną równika a pionem (promieniem) danego punktu
875.	X	PL060-0084	Równik ziemski tworzy z wszystkimi południkami geograficznymi kąt:	90°	60°	45°	180°

876.	X	PL060-0085	Szerokość geograficzna to:	kąt zawarty między płaszczyzną równika a pionem (promieniem) danego punktu	łuk powstały w wyniku przecięcia powierzchni Ziemi płaszczyzną prostopadłą do osi Ziemi przechodzącą przez jej środek	kąt dwuścienny, zawarty między płaszczyzną południka zerowego a płaszczyzną południka przechodzącego przez dany punkt na powierzchni Ziemi	łuk łączący oba bieguny geograficzne Ziemi, będący przecięciem powierzchni Ziemi płaszczyzną przechodzącą przez oś obrotu Ziemi
877.	X	PL060-0086	Średnia prędkość podróżna statku powietrznego wynosi 60 km/h. W czasie 18 minut zostanie przebyta odległość	18 km	12 km	3 km	23 km
878.	X	PL060-0087	Wariometr pokazuje wartość 500 ft/min. Po przeliczeniu to:	2.5 m/s	3.5 m/s	5.0 m/s	15 m/s
879.	X	PL060-0088	Wariometr pokazuje wartość 750 ft/min. Po przeliczeniu to:	3.8 m/s	2.5 m/s	5.0 m/s	7.5 m/s
880.	X	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 progów pasa startowego	żadna z odpowiedzi nie jest prawdziwa
881.	X	PL060-0090	Wysokość rzeczywista 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 progów pasa startowego	żadna z odpowiedzi nie jest prawdziwa
882.	X	PL060-0091	Wysokość względna to:	wysokość mierzona od dowolnej powierzchni (poziomu), np. od poziomu progów 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
883.	X	PL060-0092	Z poniższej listy wybierz obiekt orientacyjny liniowy:	tory kolejowe	ostry zakręt rzeki	wysoki maszt radiowy	most
884.	X	PL060-0093	Z poniższej listy wybierz obiekt orientacyjny powierzchniowy:	duże miasto	wieś	brzeg morza	skrzyżowanie głównych dróg
885.	X	PL060-0094	Z poniższej listy wybierz obiekt orientacyjny punktowy:	most	duże miasto	tory kolejowe	masyw leśny
886.	X	PL060-0096	$\Delta M = 2^\circ E$, $\Delta B = -3^\circ$, $KB = 127^\circ$. Wartości NKDM i NKDG wynoszą odpowiednio:	124°, 126°	126°, 128°	124°, 124°	126°, 124°
887.	X	PL060-0097	$\Delta M = 3^\circ E$, $NKDM = 188^\circ$, $KB = 190^\circ$. Wartości NKDG i ΔB wynoszą odpowiednio:	191°, -2°	185°, -2°	194°, +4°	189°, -3°

888.	X	PL060-0099	Wartość ciśnienia standardowego wynosi:	760 mmHg	750 mmHg	1000 mmHg	1013 mmHg
889.	X	PL060-0100	Wartość ciśnienia standardowego wynosi:	1013 hPa	760 hPa	1000 hPa	750 hPa
890.	X	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
891.	X	PL060-0192	Punkt o współrzędnych geograficznych: $\lambda = 120^{\circ}45'$; $\phi = 23^{\circ}15'$ położony jest w ćwiartce:	NE	SE	SW	NW
892.	X	PL060-0193	Punkt o współrzędnych geograficznych: $\lambda = -120^{\circ}45'$; $\phi = 23^{\circ}15'$ położony jest w ćwiartce:	NW	NE	SW	SE
893.	X	PL060-0194	Punkt o współrzędnych geograficznych: $\lambda = 120^{\circ}45'$; $\phi = -23^{\circ}15'$ położony jest w ćwiartce:	SE	NE	SW	NW
894.	X	PL060-0195	Punkt o współrzędnych geograficznych: $\lambda = -120^{\circ}45'$; $\phi = -23^{\circ}15'$ położony jest w ćwiartce:	SW	NE	SE	NW
895.	X	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
896.	X	PL060-0245	Tabele wschodów i zachodów słońca znajdują się w AIP Polska w rozdziale:	GEN	ENR	AD	RAC
897.	X	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
898.	X	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
899.	X	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

900.	X	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
901.	X	PL070-0005	Czy użytkownik może przystąpić do badania incydentu lotniczego?	Tak, ale po decyzji PKBWL i pod jej nadzorem	Tak	Nie	Tak, jeśli posiada do tego odpowiednie kwalifikacje
902.	X	PL070-0006	Kto powiadamia prokuraturę o wypadku lotniczym?	PKBWL	Prezes ULC	Użytkownik statku powietrznego	Pilot
903.	X	PL070-0007	Kto w kraju wydaje decyzje dotyczące wniosków wynikających z nieprzestrzegania przepisów lotniczych?	Prezes ULC	PKBWL	Minister Infrastruktury	Urząd Lotnictwa Cywilnego
904.	X	PL070-0008	Kto w kraju wydaje decyzje dotyczące wniosków i powypadkowych zaleceń profilaktycznych?	Prezes ULC	Minister Infrastruktury	Minister Spraw Wewnętrznych	PKBWL
905.	X	PL070-0009	Czy zderzenie statku powietrznego w locie z ptakiem jest incydemem lotniczym?	Tak, bez względu na konsekwencje	Nie, jeśli statek powietrzny nie został uszkodzony	Tak, jeśli statek powietrzny został uszkodzony	Tak, jeśli z tej przyczyny lot został przerwany
906.	X	PL070-0010	Użytkownik statku powietrznego, organ ruchu lotniczego, zarządzający lotniskiem są zobowiązani powiadomić PKBWL o zdarzeniu lotniczym w nieprzekraczalnym czasie:	72 godziny	48 godzin	24 godziny	96 godzin
907.	X	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	zakończyło bezpieczne wykonanie lotu.	przyczyniło się do przerwania zadania.
908.	X	PL070-0012	Poważnym incydemem 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.
909.	X	PL070-0013	Który z wymienionych Aneksów Konwencji Chicagowskiej dotyczy badania wypadków i incydentów lotniczych	Aneks 13	Aneks 11	Aneks 12	Aneks 14
910.	X	PL070-0015	Po zderzeniu z ptakiem dowódca statku powietrznego składa meldunek:	pisemny.	ustny.	nie składa.	składa, meldunek ustny, jeśli statek powietrzny uległ jakiegokolwiek uszkodzeniu.
911.	X	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.

912.	X	PL070-0019	W przypadku konieczności opuszczenia statku powietrznego w powietrzu (np. z przyczyn technicznych), wyposażonego w radiostację pokładową pilot jest zobowiązany:	Zameldować do najbliższego organu ruchu lotniczego lub stanowiska kierowania lotami o miejscu opuszczenia	Nadać sygnał SOS i opuścić statek powietrzny	Opuścić statek powietrzny niezwłocznie.	Wszystkie pozostałe odpowiedzi są nieprawidłowe
913.	X	PL070-0020	Bezpośrednio po zajęciu miejsca w kabinie pilot statku powietrznego sprawdza:	Czy wszystkie przełączniki, dźwignie i urządzenia kontroli i sterowania znajdują się w położeniu określonym instrukcją użytkownika w locie.	Czy wszystkie przełączniki, dźwignie i urządzenia kontroli i sterowania znajdują się w położeniu neutralnym.	Czystość i porządek w kabinie.	Czy wszystkie przełączniki, dźwignie i urządzenia kontroli i sterowania znajdują się w położeniu wyjściowym.
914.	X	PL070-0022	Statek powietrzny służby poszukiwania i ratownictwa lotniczego jest oznakowany następująco:	Napisem SAR	Napisem SOS	Krzyżem maltańskim	Czerwonym krzyżem na białym tle.
915.	X	PL070-0025	Badanie wypadków i incydentów lotniczych ma na celu:	Wyjaśnienie okoliczności i przyczyn oraz wypracowanie zaleceń profilaktycznych.	Wyjaśnienie okoliczności i przyczyn oraz wypracowanie zaleceń profilaktycznych oraz wskazanie winnych zdarzenia	Wyjaśnienie okoliczności i przyczyn oraz wypracowanie zaleceń profilaktycznych, wskazanie winnych zdarzenia oraz rozpowszechnianie informacji dotyczącej zdarzeń.	Wyjaśnienie okoliczności i przyczyn zdarzenia.
916.	X	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
917.	X	PL070-0027	Raport o zdarzeniu w locie jest ważny jeśli złoży go:	jeden z członków załogi.	Wszyscy członkowie załogi.	Pilot.	użytkownik bez wiedzy załogi.
918.	X	PL070-0028	PKBWL przedstawia wyniki badania wypadku lotniczego:	Ministrowi Infrastruktury	Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego	Opinii publicznej	Stronom zainteresowanym.
919.	X	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.
920.	X	PL070-0030	Po naruszeniu przepisów lotniczych w celu opanowania sytuacji zagrażającej bezpieczeństwu statku powietrznego dowódca statku powietrznego jest zobowiązany o tym powiadomić właściwy organ państwa, którego przepisy zostały naruszone i jeżeli przepisy tego wymagają złożyć organowi, który otrzymał zawiadomienie:	Pismenne sprawozdanie o zdarzeniu w ciągu 10 dni	Pismenne sprawozdanie o zdarzeniu w ciągu 14 dni	Ustne – telefoniczne sprawozdanie po lądowaniu w miejscu docelowym	Nie składa dodatkowych wyjaśnień.
921.	X	PL070-0032	Obowiązek bezpiecznej eksploatacji statku powietrznego nałożony jest na użytkownika statku powietrznego w:	Prawie lotniczym	PL - 2	JAR-ach	PL - 6
922.	X	PL070-0033	Osoba naruszająca obowiązki w zakresie bezpiecznej eksploatacji statku powietrznego podlega karze:	grzywny	Pozbawienia wolności do lat 5	Pozbawienia wolności do roku	Grzywny, karze ograniczenia wolności lub pozbawienia wolności do roku
923.	X	PL070-0036	Za bezpieczeństwo lotu od startu do lądowania odpowiada:	Dowódca załogi	Załoga statku powietrznego	Kontroler Ruchu Lotniczego	Inspektor bezpieczeństwa lotów

924.	X	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
925.	X	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
926.	X	PL070-0039	Czy funkcjonariusz Policji może zażądać od pilota/załogi poddania się badaniu na obecność alkoholu we krwi po zaistnieniu wypadku lotniczego?	Tak	Nie	Tylko w obecności członków PKBWL	Tylko w obecności lekarza.
927.	X	PL070-0040	Krajowa Konferencja Bezpieczeństwa Lotów Lotnictwa Cywilnego organizowana jest:	Przez ULC	Przez PKBWL	Przez ULC wraz z PKBWL	Przez MI
928.	X	PL070-0041	Krajowa Konferencja Bezpieczeństwa Lotów Lotnictwa Cywilnego organizowana jest:	Raz do roku	Dwa razy w roku	Raz na dwa lata	W razie potrzeb.
929.	X	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
930.	X	PL070-0051	Za kompletność i dostępność całego pokładowego wyposażenia awaryjnego odpowiada:	dowódca statku powietrznego	przewoźnik lub dysponent statku powietrznego	obsługa techniczna w miejscu startu	piłon bezpieczeństwa lotniczego ULC
931.	X	PL070-0053	Do zestawu pierwszej pomocy powinien być dołączony:	podręcznik pierwszej pomocy i zestaw sygnałów zgodny z Aneksiem 12 ICAO („ground-air visual signal code for use by survivors”)	jedynie podręcznik pierwszej pomocy	podręcznik pierwszej pomocy i pełny tekst Aneksu 6 ICAO	Aneks 12 ICAO
932.	X	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”
933.	X	PL070-0055	Komunikat MAYDAY nadaje się w przypadku:	bezpośredniego zagrożenia życia załogi i pasażerów	konieczności zapewnienia pomocy medycznej	ogólnego niebezpieczeństwa dla ruchu lotniczego, zaobserwowania groźnych zjawisk itp.	utruty łączności
934.	X	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
935.	X	PL080-0002	Aby szybowiec znalazł się w fazie lotu nazwanym autorotacją skrzydła musi powstać zaburzenie, które spowoduje, że oba skrzydła opływane będą:	pod różnym kątem natarcia, przy czym co najmniej jedno pod kątem nadkrytycznym	pod różnym kątem natarcia, przy oba muszą być opływane pod kątem nadkrytycznym	pod takim samym kątem natarcia, przy czym musi to być kąt nadkrytyczny	pod różnym kątem natarcia, przy czym co najmniej jedno pod krytycznym kątem natarcia

936.	X	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 skrętą skrzydła	- zastosować klapkę dociążającą; - zastosować wyważenia masowe lotek
937.	X	PL080-0004	Aby zapobiec zjawisku flatteru giętno-skrętnemu należy:	- zwiększyć sztywność skrętą 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 skrętą skrzydła	- zastosować klapkę dociążającą; - zastosować wyważenia masowe lotek
938.	X	PL080-0005	Aby zapobiec zjawisku odwrotnego działania lotek należy	zwiększyć sztywność skrętą skrzydła	zastosować kompensację aerodynamiczną	zastosować klapkę odciążającą	zastosować klapkę dociążającą
939.	X	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 skrętą usterzenia
940.	X	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
941.	X	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
942.	X	PL080-0009	Buffeting to inaczej:	trzepotanie usterzeń	drżania giętno-skrętne	flatter lotkowy	flatter usterzenia
943.	X	PL080-0010	Ciało porusza się po okręgu z prędkością 'ε'. Jeżeli zwiększymy dwukrotnie prędkość ciała to:	-prędkość kątowna 'ω,' wzrośnie dwukrotnie - przyspieszenie dośrodkowe "ar" wzrośnie czterokrotnie	-prędkość kątowna 'ω,' wzrośnie dwukrotnie - przyspieszenie dośrodkowe "ar" wzrośnie dwukrotnie	-prędkość kątowna 'ω,' wzrośnie czterokrotnie - przyspieszenie dośrodkowe "ar" wzrośnie czterokrotnie	-prędkość kątowna 'ω,' wzrośnie czterokrotnie - przyspieszenie dośrodkowe "ar" wzrośnie dwukrotnie
944.	X	PL080-0011	Ciało porusza się po okręgu z prędkością 'ε'. Jeżeli zwiększymy dwukrotnie promień okręgu to:	-prędkość kątowna 'ω,' zmaleje dwukrotnie -droga przebyta przez ciało w czasie okresu 'T' wzrośnie dwukrotnie - przyspieszenie dośrodkowe "ar" zmaleje dwukrotnie	-prędkość kątowna 'ω,' zmaleje dwukrotnie -droga przebyta przez ciało w czasie okresu 'T' zmaleje dwukrotnie - przyspieszenie dośrodkowe "ar" zmaleje dwukrotnie	-prędkość kątowna 'ω,' zmaleje dwukrotnie -droga przebyta przez ciało w czasie okresu 'T' wzrośnie dwukrotnie - przyspieszenie dośrodkowe "ar" wzrośnie dwukrotnie	-prędkość kątowna 'ω,' zmaleje dwukrotnie -droga przebyta przez ciało w czasie okresu "T" wzrośnie dwukrotnie - przyspieszenie dośrodkowe "ar" nie zmieni się
945.	X	PL080-0012	Ciało porusza się ze stałą prędkością 'ε,' po okręgu o promieniu 'R'. Kąt 'α,' zawarty między promieniem 'R', a wektorem przyspieszenia działającego na to ciało jest zawsze skierowany:	w stronę środka okręgu	na zewnątrz okręgu	skoro prędkość 'ε,' jest stała, to na ciało nie działa żadne przyspieszenie	stycznie do okręgu
946.	X	PL080-0013	Ciało porusza się ze zmienną prędkością 'ε,' po okręgu o promieniu 'R'. Kąt 'α,' zawarty między promieniem 'R', a wektorem przyspieszenia 'a' działającego na ciało jest:	0° < α < 90°	α = 0°	α = 90°	90° < α < 180°
947.	X	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

948.	X	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.
949.	X	PL080-0016	Co się rozumie pod pojęciem „sterowności” obiektu latającego (samolotu, śmigłowca, szybowca, lotni etc) ?	Zdolność do „odpowiadania” przez obiekt na zadawane przez pilota impulsy sterujące.	Zapewnianie możliwości wykonywania manewrów akrobatycznych.	Zapewnianie uzyskiwania osiągnięć przewidzianych projektem obiektu.	Zapewnienie, że obiekt jest stateczny statycznie i dynamicznie.
950.	X	PL080-0017	Co to jest „ciśnienie spiętrzeniowe”?	różnica ciśnienia dynamicznego i ciśnienia statycznego	najwyższe zmierzone ciśnienie	najniższe zmierzone ciśnienie	suma ciśnienia dynamicznego i statycznego
951.	X	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
952.	X	PL080-0019	Co to jest „pulpap teoretyczny” statku powietrznego (śmigłowca, samolotu, szybowca etc)?	Największa wysokość na którą teoretycznie statek powietrzny może się wznieść.	Pulpap obliczony w projekcie konstrukcyjnym statku powietrznego.	Wysokość, na której statek powietrzny dysponuje jeszcze prędkością wznoszenia 0,5 m/s.	Wysokość granicy atmosfery otaczającej Ziemię.
953.	X	PL080-0020	Co to jest „stateczność statyczna” obiektu (samolotu, śmigłowca, szybowca, lotni etc)?	Istnienie tendencji (w postaci działania siły lub momentu) do powrotu do równowagi po wytrąceniu z niej.	Stan równowagi spoczynkowej.	Brak reakcji na zakłócenia równowagi.	Wykonywanie przez obiekt statecznych wahań wokół osi poprzecznej.
954.	X	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.
955.	X	PL080-0022	Co to jest „warstwa przyścienna”?	Warstwa powietrza opływającego dowolny element statku powietrznego, w której prędkość zmienia się od zera do prędkości opływu	Obszar zawirowań powstających w okolicy mocowania elementów struktury statku powietrznego do ściany kadłuba	Część strumienia powietrza opływającego tę część statku powietrznego, na której występuje cyrkulacja	Część strumienia powietrza, która zmienia charakter z laminarnego na turbulentny
956.	X	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.
957.	X	PL080-0024	Co to jest elewacja lotniska?	Fizyczne wzniesienie (wysokość) płyty lotniska nad umowny poziom morza wg. ISA.	Fasada budynku portowego lotniska.	Nawierzchnia płyty lotniska.	Kątowe pochylenie nawierzchni głównej drogi startowej.
958.	X	PL080-0025	Co to jest gęstość powietrza?	Ilość masy powietrza zawartej w 1 m ³ objętości.	Przeciwierstwo lepkości atmosferycznej.	Liczba molekuł tlenu i azotu w 1 cm ³ objętości.	Ciężar 1 m ³ powietrza.
959.	X	PL080-0026	Co to jest Międzynarodowa Atmosfera Wzorcowa ISA (International Standard Atmosphere)?	Zbiór uznawanych za wzorcowe wielkości ciśnienia statycznego p, temperatur t i T oraz gęstości powietrza ρ ; na różnych wysokościach.	Zbiór informacji o parametrach atmosfery w siedzibie ONZ w Nowym Jorku.	Zbiór informacji o parametrach atmosfery w siedzibie ICAO w Montrealu.	Zestaw składu chemicznego powietrza na różnych wysokościach.

960.	X	PL080-0027	Co to jest wysokość ciśnieniowa nad poziomem lotniska?	Wysokość odczytywana na wysokościomierzu ciśnieniowym ustawionym na aktualne ciśnienie na poziomie lotniska QFE.	Wysokość odczytywana na wysokościomierzu ciśnieniowym ustawionym na aktualne ciśnienie na poziomie morza QNH.	Wysokość wskazywana radiowysokościomierzem.	Wysokość elewacji lotniska.
961.	X	PL080-0028	Co to jest wysokość ciśnieniowa nad poziomem morza?	Wysokość odczytywana na wysokościomierzu ciśnieniowym ustawionym na aktualne ciśnienie na poziomie morza QNH	Wysokość elewacji lotniska.	Wysokość odczytywana na wysokościomierzu ciśnieniowym ustawionym na aktualne ciśnienie na poziomie lotniska QFE	Wysokość wskazywana radiowysokościomierzem.
962.	X	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
963.	X	PL080-0030	Co to jest wysokość standardowa?	Wysokość odczytywana na wysokościomierzu ciśnieniowym ustawionym na standardową wartość na poziomie morza (QNH), tj. $p_0 = 1013,25 \text{ hPa} = 760 \text{ mm Hg}$.	Wysokość odczytywana na standardowym wysokościomierzu radiowym	Wysokość elewacji lotniska.	Wysokość gęstościowa skorygowana o wpływ temperatury otoczenia.
964.	X	PL080-0031	Czy między ciśnieniem statycznym powietrza p , jego temperaturą bezwzględną T i gęstością ρ ; istnieje jakiś związek?	Tak, wyrażony tzw. równaniem stanu $p = \rho \cdot R \cdot T$ [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 Palki $p = \rho \cdot g \cdot h$; $\rho = \frac{p}{g \cdot h}$; $\rho \cdot dT$ [Pa], gdzie g oznacza przyspieszenie ziemskie $g = 9,81 \text{ m/s}^2$ zaś R stałą gazową powietrza $R = 29,2746 \text{ m/K}$.	Związek ma postać krakowiana $f(\rho, p, T)$	Nie ma takiego związku.
965.	X	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-wiropląt – nie.
966.	X	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
967.	X	PL080-0035	Czym się różni stateczność statyczna i stateczność dynamiczna obiektu (samolotu, śmigłowca, szybowca, lotni etc)?	Stateczność statyczna uwzględnia tylko tendencję do powrotu do równowagi, stateczność dynamiczna uwzględnia charakter ruchu obiektu.	Nie ma żadnej różnicy, zjawisko jest to samo, tylko inne nazwy.	Wymienione stateczności różnią się ważnością, ważniejsza jest stateczność dynamiczna.	Stateczność statyczna dotyczy równowagi na ziemi, stateczność dynamiczna – równowagi w locie.
968.	X	PL080-0036	Czym się wyraża „niestateczność statyczna” obiektu (samolotu, śmigłowca, szybowca, lotni etc)?	Istnieniem tendencji (w postaci działania siły lub momentu) do pogłębiania odejścia od stanu równowagi po wytrąceniu z niej.	Brakiem jakiegokolwiek reakcji obiektu na wytrącenie go z równowagi.	Wykonywaniem przez obiekt statecznych wahań wokół osi poprzecznej.	Stanem równowagi spoczynkowej.
969.	X	PL080-0037	Czym się wyraża „stateczność statyczna obojętna” obiektu (samolotu, śmigłowca, szybowca, lotni etc)?	Brakiem jakiegokolwiek reakcji obiektu na wytrącenie go z równowagi.	Istnieniem tendencji (w postaci działania siły lub momentu) do powrotu do równowagi po wytrąceniu z niej.	Wykonywaniem przez obiekt statecznych wahań wokół osi poprzecznej.	Stanem równowagi spoczynkowej.
970.	X	PL080-0038	Dla płata o jakim profilu nie powstaje opór indukowany na zerowym kącie natarcia?	dwuwypukłym symetrycznym	plasko-wypukłym	wklęsło-wypukłym	dwuwypukłym niesymetrycznym
971.	X	PL080-0039	Dla ruchu jednostajnie przyspieszonego dwukrotne zwiększenie czasu przy stałym przyspieszeniu powoduje:	czterokrotne zwiększenie przebytej drogi	dwukrotne zwiększenie przebytej drogi	dwukrotne zmniejszenie przebytej drogi	czterokrotne zmniejszenie przebytej drogi

972.	X	PL080-0040	Dla ruchu jednostajnie przyspieszonego dwukrotne zwiększenie przyspieszenia w stałym czasie t powoduje:	dwukrotne zwiększenie przebytej drogi	czterokrotne zwiększenie przebytej drogi	dwukrotne zmniejszenie przebytej drogi	czterokrotne zmniejszenie przebytej drogi
973.	X	PL080-0041	Dla skrzydła o obrysie prostokątnym prawdą jest, że:	cięciwa geometryczna nie zmienia się wzdłuż rozpiętości	cięciwa geometryczna maleje wzdłuż rozpiętości	cięciwa geometryczna zwiększa się wzdłuż rozpiętości	cięciwa geometryczna wzdłuż rozpiętości najpierw rośnie, potem maleje
974.	X	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
975.	X	PL080-0043	Dla ustalonego lotu nurkowego prawdziwe jest równanie:	$P_x=Q$	$P_z=Q$	$Q=Q$	$P_z=P_x$
976.	X	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”
977.	X	PL080-0046	Do urządzeń powiększających powierzchnię skrzydła możemy zaliczyć:	poszerzacz i klapę przednią	winglet i klapę wysklepiającą	sloty (skrzela) i klapę krokodylową	klapę wysklepiającą i klapę krokodylową
978.	X	PL080-0047	Do urządzeń przeszkadzających odrywaniu się strug powietrza na grzbiecie skrzydła możemy zaliczyć:	sloty (skrzela)	klapę wysklepiającą	klapę krokodylową	poszerzacz
979.	X	PL080-0048	Do urządzeń wysklepiających profil mało wysklepiony na mocno wysklepiony możemy zaliczyć:	klapę przednią	winglet	sloty (skrzela)	poszerzacz
980.	X	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
981.	X	PL080-0050	Doskonałość profilu:	zmienia się w zależności od kąta natarcia	jest stałą charakterystyczną dla profilu i odpowiada wartości $(C_z/C_x)_{max}$	zawsze rośnie przy zwiększaniu kąta natarcia	zawsze rośnie przy zmniejszaniu kąta natarcia
982.	X	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
983.	X	PL080-0052	Flutter jest to nazwa zjawiska związanego z:	powstawaniem drgań samowzbudnych	powstawaniem siły nośnej	powstawaniem siły oporu	odwrotnym działaniem ustereń

984.	X	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
985.	X	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	odległość pomiędzy górnym i dolnym obrysem profilu w 50% cięciwy aerodynamicznej	największa odległość między górnym obrysem profilu i cięciwą aerodynamiczną
986.	X	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
987.	X	PL080-0056	Istnienie na pławowcu niezbędnych powierzchni sterowych powoduje powstawanie głównie:	oporu szczelinowego	oporu indukcyjnego	oporu falowego	oporu tarcia
988.	X	PL080-0057	Jak inaczej nazywamy flettner?	klapka odciążająca	klapka dociążająca	klapka wyważająca	trymer
989.	X	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
990.	X	PL080-0059	Jak nazywa się klapka wyważająca, której położenie można zmieniać podczas lotu niezależnie?	trymer	flettner	klapka dociążająca	klapka odciążająca
991.	X	PL080-0060	Jak nazywa się punkt, w którym przepływ powietrza zmienia charakter z laminarnego na turbulenty?	punkt przejściowy	punkt oderwania strug	punkt ciśnieniowy	punkt turbulencyjny
992.	X	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
993.	X	PL080-0062	Jak się nazywa prędkość statku powietrznego (śmigłowca, samolotu, szybowca etc) oznaczana V_{NE} ?	Maksymalna prędkość dopuszczalna	Prędkość przelotowa.	Prędkość ekonomiczna.	Prędkość optymalna.
994.	X	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).
995.	X	PL080-0064	Jak się nazywają i jakie w układzie SI mają symbole jednostki siły, ciśnienia i temperatury?	Niuton (N), Paskal (Pa), Kelwin (K)	Dyna (D), Bar (b), stopień Celsjusza (°C)	Pond (Po), atmosfera (at), stopień Fahrenheita (°F)	Kilogram-siła (kG), atmosfera (at), Kelwin (K)

996.	X	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?
997.	X	PL080-0066	Jak zmieni się promień zakreślu prawidłowego, jeżeli przy stałym przechyleniu zwiększymy prędkość dwukrotnie?	wzrośnie czterokrotnie	wzrośnie dwukrotnie	wzrośnie ośmiokrotnie	nie zmieni się
998.	X	PL080-0067	Jak zmienia się doskonałość szybowca "d" w krążeniu z przechyleniem "j", jeżeli lot odbywa się na stałym kącie natarcia?	maleje ze wzrostem przechylenia	rośnie ze wzrostem przechylenia	maleje tym bardziej, im szybciej opadamy	wzrasta tym bardziej, im szybciej się wznosimy
999.	X	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 .
1000.	X	PL080-0069	Jaka jest różnica pomiędzy korkociągiem płaskim i stromym?	większa kątowna zmiana kierunku w korkociągu płaskim	większa kątowna zmiana kierunku w korkociągu stromym	większa prędkość opadania w korkociągu płaskim	w czasie lotu pilot nie widzi żadnej różnicy
1001.	X	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
1002.	X	PL080-0073	Jaką nazwę nosi stosunek ciśnienia statycznego na dowolnej wysokości do wzorcowego ciśnienia na poziomie morza $\Delta p / p_0$?	ciśnienie względne.	ciśnienie standardowe	ciśnienie modułowe	liczba Hipokryta
1003.	X	PL080-0074	Jaką nazwę nosi stosunek gęstości powietrza na dowolnej wysokości do wzorcowej (standardowej) gęstości na poziomie morza $\sigma = \rho / \rho_0$?	Gęstość powietrza względna.	Stała Laplace'a	Współczynnik M&S	Współczynnik Piccarda.
1004.	X	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
1005.	X	PL080-0076	Jaką wielkość ma wzorcowe (standardowe) ciśnienie statyczne na poziomie morza?	$p_0 = 101325 \text{ N/m}^2 = 1013,25 \text{ hPa}$	$p_0 = 100000 \text{ N/m}^2 = 1000,00 \text{ hPa}$	$p_0 = 111325 \text{ N/m}^2 = 1113,25 \text{ hPa}$	$p_0 = 100025 \text{ N/m}^2 = 1000,25 \text{ hPa}$
1006.	X	PL080-0077	Jaką wielkość, wyrażoną w Kelwinach (K) ma wzorcowa (standardowa) temperatura powietrza na poziomie morza?	$T_0 = 288 \text{ K}$.	$T_0 = 258 \text{ K}$.	$T_0 = 277 \text{ K}$.	$T_0 = 301 \text{ K}$.
1007.	X	PL080-0078	Jaką wielkość, wyrażoną w kg/m^3 , ma wzorcowa (standardowa) gęstość powietrza $\rho_{0,0}$ na poziomie morza?	$\rho_{0,0} = 1,2255 \text{ kg/m}^3$.	$\rho_{0,0} = 1,0000 \text{ kg/m}^3$.	$\rho_{0,0} = 1,0255 \text{ kg/m}^3$.	$\rho_{0,0} = 1,2000 \text{ kg/m}^3$.

1008.	X	PL080-0079	Jaką wielkość, wyrażoną w stopniach Celsjusza (°C) ma wzorcowa (standardowa) temperatura powietrza na poziomie morza?	$t = +15 \text{ }^{\circ}\text{C}$	$t = +10 \text{ }^{\circ}\text{C}$	$t = +20 \text{ }^{\circ}\text{C}$	$t = +16,5 \text{ }^{\circ}\text{C}$
1009.	X	PL080-0080	Jaki istnieje związek między wielkością temperatury powietrza t wyrażonej w stopniach Celsjusza ($^{\circ}\text{C}$) i temperatury T wyrażonej w Kelwinach (K)?	$T = t + 273.$	$T = t + 233$	$T = t + 283$	$T = t + 373$
1010.	X	PL080-0082	Jakie główne cechy ma gruby profil w porównaniu z cieńszym przy takiej samej prędkości opływu?	większy opór i większy współczynnik siły nośnej	większy opór i mniejszy współczynnik siły nośnej	większy opór i taki sam współczynnik siły nośnej	taki sam opór i większy współczynnik siły nośnej
1011.	X	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.
1012.	X	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)
1013.	X	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
1014.	X	PL080-0086	Jakiemu celowi służy tzw. „mechanizacja skrzydła” (klapy, sloty, interceptory etc)?	Celem jest zmienianie współczynników aerodynamicznych w celu wywierania wpływu na osiągi (np. prędkość podejścia do lądowania)	Celem jest zwiększanie udźwigu statku powietrznego.	Celem jest zwiększanie prędkości statku powietrznego.	Celem jest zwiększanie osiągnięć przelotowych i przez to ekonomii użytkowania statku powietrznego.
1015.	X	PL080-0087	Jakim przyrządem mierzona jest wysokość rzeczywista, czyli odległość statku powietrznego od powierzchni ziemi?	Wysokościomierzem radiowym (radarowym).	Wysokościomierzem ciśnieniowym.	Dalmierzem optycznym.	Przyrządem DME.
1016.	X	PL080-0088	Jedną z miar stateczności dynamicznej obiektu (samolotu, śmigłowca, szybowca, lotni etc) jest „czas połowkowy”. Co to jest za wielkość?	Czas jaki upływa od odchylenia od równowagi o jakąś wielkość do chwili zmniejszenia tego odchylenia do połowy (50%).	Czas połowy okresu wahań fugoidalnych wywołanych odchyleniem.	Czas połowy okresu drgań flatterowych wywołanych wytrąceniem z równowagi.	Czas połowy okresu własnych drgań konstrukcji (struktury) obiektu.
1017.	X	PL080-0089	Jeżeli ciało wytracone ze stanu równowagi krótkotwałym impulsem zewnętrznym porusza się ruchem jednostajnym, to mamy do czynienia z:	równowagą obojętną	równowagą dynamiczną	równowagą stałą	równowagą chwiejną
1018.	X	PL080-0090	Jeżeli ciało wytracone ze stanu równowagi krótkotwałym impulsem zewnętrznym porusza się ruchem przyspieszonym zwiększając odchylenie, to mamy do czynienia z:	równowagą chwiejną	równowagą obojętną	równowagą dynamiczną	równowagą stałą
1019.	X	PL080-0091	Jeżeli dodamy do siebie opory wszystkich części płatowca (tj. skrzydeł, kadłuba, usterzenia, itd.), to otrzymana suma ta będzie:	mniejsza od oporu płatowca zmontowanego z tych części	większa od oporu płatowca zmontowanego z tych części	równa oporowi płatowca zmontowanego z tych części	do prawidłowej odpowiedzi potrzebne są dodatkowe dane z tunelu aerodynamicznego

1020.	X	PL080-0092	Jeżeli dwukrotnie zwiększymy prędkość przepływu, to siła nośna:	wzrośnie czterokrotnie	wzrośnie dwukrotnie	zmaleje czterokrotnie	zmaleje czterokrotnie
1021.	X	PL080-0093	Jeżeli dwukrotnie zwiększymy prędkość przepływu, to siła oporu:	wzrośnie czterokrotnie	wzrośnie dwukrotnie	zmaleje czterokrotnie	zmaleje czterokrotnie
1022.	X	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 zmieniają się, bo nie zależą od temperatury	doskonałość skrzydła wzrośnie
1023.	X	PL080-0095	Jeżeli zwiększymy powierzchnię statecznika poziomego to:	stateczność statyczna podłużna wzrośnie	stateczność statyczna podłużna zmaleje	sterowność podłużna wzrośnie	sterowność podłużna nie zmieni się
1024.	X	PL080-0096	Każde ciało ma swój własny, stały i niezmienny współczynnik oporu kształtu $C_x = C_{xst}$	falsz, współczynnik oporu kształtu zależy również od ustawienia ciała	zawsze prawda	falsz, współczynnik oporu kształtu nie zależy od kształtu ciała	prawda tylko dla profili lotniczych
1025.	X	PL080-0097	Kąt natarcia dla którego $C_{x\alpha} = C_{x\alpha min}$ zawsze jest:	mniejszy od kąta natarcia dla $(C_z/C_x)_{max}$	mniejszy od kąta natarcia dla optymalnego C_x	równy kątowi natarcia dla $C_{z\alpha} = 0$	większy od kąta natarcia dla $C_{z\alpha} = 0$
1026.	X	PL080-0098	Kąt natarcia płata o profilu wklęsło-wypukłym, dla którego nie powstaje opór indukowany ma wartość:	ujemną	dodatnią	zerową	krytyczną
1027.	X	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
1028.	X	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
1029.	X	PL080-0101	Kiedy wysokość wskazywana na ziemi przez wysokościomierz ciśnieniowy jest wysokością standardową równą elevacji lotniska?	W warunkach zgodnych z podanymi w tabeli Międzynarodowej Atmosfery Wzorcowej ISA.	W warunkach tropikalnych	Gdy wysokościomierz radiowy wskazuje 0.	W warunkach arktycznych.
1030.	X	PL080-0102	Kłapy stosuje się w celu:	zwiększenia C_{Zmax}	zmniejszenia siły oporu na małych prędkościach	poprawienia sterowności w pełnym zakresie kątów natarcia	poprawienia stateczności w pełnym zakresie kątów natarcia
1031.	X	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

1032.	X	PL080-0104	Kompensacja aerodynamiczna steru nazywa się również wyważeniem aerodynamicznym steru.	PRAWDA	FALSZ	prawda, ale tylko wtedy, jeżeli nie zastosowano wyważenia masowego steru	prawda, ale tylko wtedy, jeżeli nie zastosowano kląpki wyważającej
1033.	X	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
1034.	X	PL080-0106	Krytyczna prędkość flatteru jest to prędkość, dla której:	sily wzbudzające drgania są równe siłom tłumiącym	sily wzbudzające drgania są większe od sił tłumiących	sily wzbudzające drgania są mniejsze od sił tłumiących	zanikają sily tłumiące drgania samowzbudne
1035.	X	PL080-0107	Którą oś układu współrzędnych nazywamy osią pionową?	oś OZ?	oś OX?	oś OY?	takiej nazwy nie używa się
1036.	X	PL080-0108	Którą oś układu współrzędnych nazywamy osią podłużną?	oś OX?	oś OY?	oś OZ?	takiej nazwy nie używa się
1037.	X	PL080-0109	Którą oś układu współrzędnych nazywamy osią poprzeczną?	oś OY?	oś OZ?	oś OX?	takiej nazwy nie używa się
1038.	X	PL080-0110	Które urządzenia nie są zaliczane do mechanizacji skrzydła?	zwiększające C_{Zmax} poprzez zmniejszenie przepływu indukowanego, np. winglety	przeszkadzające odrywaniu się strug powietrza na grzbiecie skrzydła na małych kątach natarcia	wysklepiające profil mało wysklepiony na mocno wysklepiony	powiększające powierzchnię skrzydła
1039.	X	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]
1040.	X	PL080-0116	Linia krzywa przedstawiająca kształt skrzydeł widzianych z góry to:	obrys skrzydła	obrys profilu	szkieletowa skrzydła	szkieletowa profilu
1041.	X	PL080-0117	Linia łącząca noski profili płata lotniczego to:	geometryczna krawędź natarcia	geometryczna krawędź splywu	geometryczna cięciwa aerodynamiczna	szkieletowa płata
1042.	X	PL080-0118	Linia łącząca ostrza (splywy) profili płata lotniczego to:	geometryczna krawędź splywu	geometryczna krawędź natarcia	geometryczna cięciwa aerodynamiczna	szkieletowa płata
1043.	X	PL080-0119	Linia łącząca środki okręgów wpisanych w obrys profilu lotniczego nosi nazwę:	szkieletowa	strzałka ugięcia	cięciwa profilu	grubość profilu

1044.	X	PL080-0121	Lot odbywa się na kącie natarcia, dla którego współczynnik siły oporu 'Cx' ma wartość minimalną: $\alpha = \alpha_{Cxmin}$. W wyniku niewielkiego zwiększenia kąta natarcia:	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
1045.	X	PL080-0122	Lotki typu „Fryze” stosuje się w celu:	znielowania momentu oporowego lotek	zwiększenia momentu przechylającego	zmniejszenia oporu szczelinowego	zmniejszenia oporu kształtu podczas wychylania lotek
1046.	X	PL080-0123	Lotki zaprojektowane są w celu obracania płatowca względem:	osi OX;	osi OY;	osi OZ;	osi OZ i osi OY;
1047.	X	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
1048.	X	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
1049.	X	PL080-0126	Maksymalna prędkość lotu w atmosferze, w której dochodzi do gwałtownych zmian prędkości pionowej otaczającego powietrza oznaczana jest:	V_{RA}	V_{NE}	V_{NO}	V_A
1050.	X	PL080-0127	Maksymalna prędkość, przy której można jeszcze użyć pełnych wychyleń sterów bez przekroczenia maksymalnego przeciążenia oznaczana jest:	V_{A}	V_{RA}	V_{NE}	V_{NO}
1051.	X	PL080-0128	Mechanizację skrzydła stosuje się w celu:	zwiększenia CZ_{max}	zmniejszenia siły oporu na małych prędkościach	poprawienia sterowności w pełnym zakresie kątów natarcia	poprawienia stateczności w pełnym zakresie kątów natarcia
1052.	X	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
1053.	X	PL080-0130	Moment aerodynamiczny mierzony względem środka aerodynamicznego w zakresie prędkości użytkowych:	prawie nie zależy od kąta natarcia, ale jest proporcjonalny do kwadratu prędkości lotu	jest proporcjonalny do kąta natarcia i kwadratu prędkości lotu	prawie nie zależy od kąta natarcia i prędkości lotu	jest stały i nie zależy od kąta natarcia i prędkości lotu
1054.	X	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	wychyleniem lotek towarzyszy powstanie momentu zawiasowego, który powoduje moment oporowy lotek	wychyleniem lotek towarzyszy na obu skrzydłach zwiększenie oporu indukowanego
1055.	X	PL080-0133	Na dolnej powierzchni płata o skróconym wydłużeniu strugi powietrza opływające go odchylają się w stronę końca płata o kąt, którego wartość jest:	tym większa im bliżej końca płata	tym większa im bliżej środka płata	stała w każdym punkcie rozpiętości, ale zależy od kąta natarcia	stała w każdym punkcie rozpiętości, ale zależy od prędkości lotu

1056.	X	PL080-0134	Na górnej powierzchni płata o skończonym wydłużeniu strugi powietrza opływające go odchylają się w stronę środka płata o kąt, którego wartość jest:	tym większą im większy kąt natarcia	tym mniejszą im większy kąt natarcia	stałą, nie zależną od kąta natarcia	stałą, ale zależną od prędkości lotu
1057.	X	PL080-0139	Na płacie o skończonym wydłużeniu strugi powietrza opływające go:	- odchylają się w stronę środka płata na górnej powierzchni - odchylają się w stronę końca płata na dolnej powierzchni	- odchylają się w stronę środka płata na dolnej powierzchni - odchylają się w stronę końca płata na górnej powierzchni	- odchylają się w stronę środka płata na górnej i dolnej powierzchni	- odchylają się w stronę końca płata na górnej i dolnej powierzchni
1058.	X	PL080-0141	Największa odległość między górnym i dolnym obysem profilu (prostopadła do cięciwy) to:	grubość profilu	wysokość profilu	grubość względna profilu	wysokość względna profilu
1059.	X	PL080-0142	Największa prędkość, z jaką można wykonywać lot w powietrzu spokojnym oznaczana jest:	V_{NE}	V_{NO}	V_A	V_{RA}
1060.	X	PL080-0143	Niekorzystny moment obrotowy względem osi OZ, który powstaje w wyniku wychylenia lotek o ten sam kąt w przeciwną stronę nazywamy:	momentem oporowym lotek	moment przechylającym lotek	momentem holendrowania	momentem zawiasowym lotek
1061.	X	PL080-0144	Niestateczność holendrowania to jeden z rodzajów niestateczności:	dynamicznej bocznej	statycznej kierunkowej	dynamicznej poprzecznej	dynamicznej kierunkowej
1062.	X	PL080-0145	Niestateczność spiralna to jeden z rodzajów niestateczności:	dynamicznej bocznej	statycznej podłużnej	dynamicznej poprzecznej	dynamicznej kierunkowej
1063.	X	PL080-0146	Niewielkie zwiększanie kąta natarcia α powoduje:	zwiększanie ' C_x ' oraz ' C_z '	zmniejszanie ' C_x ' oraz ' C_z '	zwiększanie ' C_x ' oraz zmniejszanie ' C_z '	zwiększanie ' C_z ' oraz zmniejszanie ' C_x '
1064.	X	PL080-0147	Oblodzenie powierzchni nośnych powoduje:	zwiększenie prędkości minimalnej	zwiększenie siły nośnej	zmniejszenie prędkości opadania	zmniejszenie siły oporu
1065.	X	PL080-0148	Obrót płotowca względem osi OX realizowany jest za pomocą:	lotek	usterzenia wysokości	usterzenia kierunku	klap
1066.	X	PL080-0149	Obrót płotowca względem osi OY realizowany jest za pomocą:	usterzenia wysokości	usterzenia kierunku	klap	lotek
1067.	X	PL080-0150	Obrót płotowca względem osi OZ realizowany jest za pomocą:	usterzenia kierunku	klap	lotek	usterzenia wysokości

1068.	X	PL080-0151	Odległość pomiędzy położeniem środka ciężkości szybowca i środkiem równowagi obojętnej to:	zapas stateczności statycznej podłużnej	zapas sterowności statycznej podłużnej	zapas stateczności dynamicznej podłużnej	zapas sterowności dynamicznej podłużnej
1069.	X	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
1070.	X	PL080-0153	Opór indukowany wzrasta, gdy:	maleje wydłużenie płata	wzrasta rozpiętość skrzydła	maleje cięciwa profilu	maleje grubość profilu
1071.	X	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
1072.	X	PL080-0155	Opór kształtu zależy tylko od kształtu opływającego ciała.	falsz, opór kształtu zależy również od ustawienia ciała	zawsze prawda	falsz, opór kształtu nie zależy od kształtu ciała	prawda tylko dla profili lotniczych
1073.	X	PL080-0156	Opór powstały w wyniku wzajemnego oddziaływania na siebie poszczególnych części szybowca nazywamy oporem:	interferencyjnym	indukowanym	kształtu	szczelinowym
1074.	X	PL080-0157	Opór tarcia profilu lotniczego na użytkowych kątach natarcia jest najmniejszy w przypadku opływu:	laminarnego	burzliwego	turbulentnego	Lilienthala
1075.	X	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
1076.	X	PL080-0159	Opór, który jest wynikiem zawirowań na końcach płata lotniczego spowodowanych wyrównywaniem ciśnienia na górnej i dolnej powierzchni nosi nazwę:	oporu indukowanego	oporu interferencyjnego	oporu falowego	oporu wirowego
1077.	X	PL080-0160	Płytkowe 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
1078.	X	PL080-0161	Po przekroczeniu krytycznej prędkości rozbieżności skrętnej skrzydła następuje:	ukręcenie skrzydła	flutter	buffeting	odwrotne działanie lotek
1079.	X	PL080-0162	Po wychyleniu lotki w górę podczas lotu z dużą prędkością powstaje:	moment skręcający skrzydło, który powoduje wzrost kąta natarcia skrzydła	moment skręcający skrzydło, który powoduje zmniejszenie kąta natarcia skrzydła	dodatkowa siła nośna, która powoduje tylko ugięcie skrzydła, bez wpływu na skręcenie	dodatkowa siła nośna, która powoduje tylko przechylenie, bez wpływu na skręcenie i ugięcie skrzydła

1080.	X	PL080-0163	Podczas zjawiska autorotacji, skrzydło, które opływane jest pod większym kątem natarcia:	wytwarza mniejszą siłę nośną od skrzydła na mniejszym kącie natarcia	wytwarza większą siłę nośną od skrzydła na mniejszym kącie natarcia	wytwarza taką samą siłę nośną jak skrzydło na mniejszym kącie natarcia	nie wytwarza siły nośnej, tylko siłę oporu
1081.	X	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
1082.	X	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
1083.	X	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 $S_e = l \cdot C_{sr}$
1084.	X	PL080-0168	Powodem wyslizgu w zakręcie może być:	za małe przechylenie lub za duża prędkość kątowna zakrętu	za duże przechylenie lub za mała prędkość kątowna zakrętu	za duże przechylenie lub za dużą prędkość kątowną zakrętu	za małe przechylenie lub za małą prędkość kątowną zakrętu
1085.	X	PL080-0169	Powodem ześlizgu w zakręcie może być:	za duże przechylenie lub za małą prędkość kątowną zakrętu	za duże przechylenie lub za dużą prędkość kątowną zakrętu	za małe przechylenie lub za małą prędkość kątowną zakrętu	za małe przechylenie lub za dużą prędkość kątowną zakrętu
1086.	X	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
1087.	X	PL080-0171	Prędkość kątowna ' ω ', w ruchu obrotowym jest:	#NAZWA?	#NAZWA?	#NAZWA?	#NAZWA?
1088.	X	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
1089.	X	PL080-0173	Prędkość normalnego użytkowania " V_{NO} " to:	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	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
1090.	X	PL080-0174	Prędkość, do jakiej nie przewiduje się ograniczeń użytkowania szybowca zgodnie z jego przeznaczeniem jest:	V_{NO}	V_A	V_{RA}	V_{NE}
1091.	X	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 turbulenty	punkt przejścia z opływu turbulentnego w laminarny następuje w tylnej części profilu

1092.	X	PL080-0177	Prosta łącząca środek krzywizny noska profilu z ostrzem (splywem) profilu to:	cięciwa geometryczna profilu	cięciwa aerodynamiczna profilu	średnia cięciwa aerodynamiczna	średnia grubość profilu
1093.	X	PL080-0178	Przeciągnięcie dynamiczne różni się od statycznego tym, że podczas przeciągnięcia dynamicznego:	następuje szybka zmiana kąta natarcia skrzydła	następuje powolna zmiana kąta natarcia skrzydła	szybowiec pozostaje stateczny dynamicznie	szybowiec pozostaje stateczny statycznie
1094.	X	PL080-0179	Przeciągnięcie statyczne charakteryzuje się:	powolną zmianą kąta natarcia skrzydła	gwałtowną zmianą kąta natarcia skrzydła	zachowywaniem stateczności statycznej	zwiększeniem stateczności statycznej
1095.	X	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
1096.	X	PL080-0182	Przesunięcie środka ciężkości do przodu:	zmniejsza szansę korkociągu płaskiego	zwiększa szansę korkociągu płaskiego	ułatwia wprowadzenie w korkociąg	utrudnia wyprowadzenie z korkociągu
1097.	X	PL080-0183	Przesunięcie środka ciężkości do tyłu:	ułatwia wprowadzenie w korkociąg	utrudnia wprowadzenie w korkociąg	zmniejsza szansę korkociągu płaskiego	ułatwia wyprowadzenie z korkociągu
1098.	X	PL080-0184	Przy wzroście kąta wzniosu skrzydeł:	wzrasta różnica sił nośnych wytwarzanych na obu skrzydłach podczas ślizgu	sterowność poprzeczna rośnie	stateczność statyczna poprzeczna maleje	prędkość minimalna maleje
1099.	X	PL080-0185	Przy wzroście przechylenia w zakręcie prawidłowym przeciążenie:	wzrasta	maleje	nie zmienia się	przeciążenie nie zależy od przechylenia, tylko od prędkości
1100.	X	PL080-0186	Przyczyną zjawiska trzepotania usterzeń jest wystąpienie:	rezonansu pomiędzy drganiami zaburzonych strug zaskrzydłowych z drganiami własnymi powierzchni sterowych	drgań gładno-skrętnych usterzenia	flatteru usterzenia	zjawiska zwanego dywergencją skrętną usterzenia
1101.	X	PL080-0188	Punkt na obrysie profilu, który jest położony najdalej w kierunku przeciwnym do kierunku lotu to:	ostrze (splyw) profilu	nosek profilu	tył profilu	czoło profilu
1102.	X	PL080-0189	Punkt na obrysie profilu, który jest wysunięty najdalej w stronę napływających strug powietrza to:	nosek profilu	ostrze (splyw) profilu	strzałka profilu	czoło profilu
1103.	X	PL080-0190	Punkt styczności biegunowej szybowca i prostej poprowadzonej ze środka układu współrzędnych odpowiada kątowi natarcia dla:	prędkości optymalnej	prędkości ekonomicznej	Cz maksymalnego	Cx minimalnego

1104.	X	PL080-0191	Punkt, w którym linia działania wypadkowej siły aerodynamicznej przecina ciętwę profilu to:	środek parcia	środek aerodynamiczny	środek profilu	środek geometryczny
1105.	X	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
1106.	X	PL080-0193	Różnica przyrostów sił oporu powstałych w wyniku wychylenia lotek o ten sam kąt, ale w przeciwnych stronach powoduje powstanie:	niekorzystnego momentu odchylającego	korzystnego momentu wychylającego	niekorzystnego momentu przechylającego	korzystnego momentu odchylającego
1107.	X	PL080-0194	Różnicowe wychylenie lotek stosuje się w celu:	znielowania momentu oporowego lotek	zwiększenia momentu przechylającego	zmniejszenia momentu zawiasowego lotek	zmniejszenia sił niezbędnych do wychylenia lotek
1108.	X	PL080-0195	Ruch statku powietrznego podczas lotu opisywany jest za pomocą:	jednej osi współrzędnych OX	dwóch osi współrzędnych OX oraz OY	trzech osi współrzędnych OX, OY, OZ	czterech osi współrzędnych OW, OX, OY, OZ
1109.	X	PL080-0196	Siła oporu skrzydła przemieszczającego się w fazie autorotacji w dół jest:	większa od siły oporu na skrzydle przeciwnym	dużo mniejsza od siły oporu na skrzydle przeciwnym	taka sama jak siła oporu na skrzydle przeciwnym	nieznacznie mniejsza od siły oporu na skrzydle przeciwnym
1110.	X	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
1111.	X	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
1112.	X	PL080-0203	Statecznik pionowy odpowiada głównie za stateczność:	kierunkową	podłużną	poprzeczną	pionową
1113.	X	PL080-0204	Statecznik poziomy odpowiada głównie za stateczność:	podłużną	poprzeczną	poziomą	kierunkową
1114.	X	PL080-0205	Stateczność dynamiczna boczna dotyczy:	odchylania i przechylania	tylko pochylania	tylko przechylania	tylko odchylania
1115.	X	PL080-0206	Stateczność dynamiczna podłużna dotyczy:	pochylania	przechylania	odchylania	odchylania i przechylania

1116.	X	PL080-0207	Stateczność dynamiczną boczną można nazwać inaczej:	statecznością holendrowania	statecznością kierunkową	statecznością poprzeczną	statecznością dynamiczną podłużną
1117.	X	PL080-0208	Stateczność statyczna kierunkowa dotyczy:	odchylania	odchylania i przechyłania	pochylenia	przechyłania
1118.	X	PL080-0209	Stateczność statyczna podłużna dotyczy:	pochylenia	przechyłania	odchylania	odchylania i przechyłania
1119.	X	PL080-0210	Stateczność statyczna poprzeczna dotyczy:	przechyłania	odchylania	odchylania i przechyłania	pochylenia
1120.	X	PL080-0211	Stosunek drogi S przebytej w czasie t do czasu t to:	prędkość średnia	przyspieszenie średnie	prędkość chwilowa	przyspieszenie chwilowe
1121.	X	PL080-0212	Stosunek powierzchni nośnej skrzydła do jego rozpiętości S/b, jest to:	średnia cięciwa geometryczna	wydłużenie skrzydła	zbieżność skrzydła	skos skrzydła
1122.	X	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
1123.	X	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
1124.	X	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
1125.	X	PL080-0216	Średnie przyspieszenie kątowe $\cdot \epsilon$ 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 proporcjonalne do czasu pomiaru	-odwrotnie proporcjonalne do przyrostu prędkości kątowej w czasie pomiaru -wprost proporcjonalne do czasu pomiaru
1126.	X	PL080-0217	Srodek aerodynamiczny to punkt:	względem którego moment aerodynamiczny nie zależy od kąta natarcia (w dużym przedziale zmian kąta natarcia)	w którym linia działania wypadkowej siły aerodynamicznej przecina cięciwę profilu	równoodległy od noska i ostrza (spływu) profilu	który w dużym przedziale zmian kąta natarcia pokrywa się z geometrycznym środkiem profilu
1127.	X	PL080-0218	Srodek 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

1128.	X	PL080-0219	Środek parcia to punkt:	w którym linia działania wypadkowej siły aerodynamicznej przecina ciętwę 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
1129.	X	PL080-0220	Tłumienie zmian parametrów lotu ma wpływ na:	równowagę dynamiczną	równowagę statyczną stałą	równowagę statyczną chwiejną	równowagę statyczną obojętną
1130.	X	PL080-0221	Trzepotanie usterzeń to inaczej:	buffeting	drżania giętko-skrętne	flutter lotkowy	flutter usterzenia
1131.	X	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
1132.	X	PL080-0223	Usterzenie kierunku zaprojektowane jest w celu obracania płatowca względem:	osi OZ	osi OX	osi OY	osi OX i OY
1133.	X	PL080-0224	Usterzenie wysokości zaprojektowane jest w celu obracania płatowca względem:	osi OY	osi OZ	osi OX	osi OZ i OX
1134.	X	PL080-0225	W celu zlikwidowania momentu oporowego lotek z reguły stosuje się:	różnicowe wychylenie lotek	dotatkowe wychylenia kłapo-lotek	wchylenie lotek o dokładnie ten sam kąt	jak najmniejsze wychylenia lotek
1135.	X	PL080-0226	W codziennym życiu spotykamy się ze stanem równowagi:	- stałej ; - obojętnej; - chwiejnej	- stałej ; - chwiejnej; - ruchomej	- stałej ; - obojętnej; - ruchomej	- nieobojętnej; - obojętnej; - chwiejnej
1136.	X	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
1137.	X	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.
1138.	X	PL080-0229	W której grupie znajduje się urządzenie, które nie służy do zmniejszania sił, jakie pilot musi wywierać na drążek sterowy?	- wyważenie masowe; - kłapka wyważająca	- fletner; - trymer	- wyważenie aerodynamiczne; - wyważenie sprężynowe	- wzmacniacz hydrauliczny; - kłapka odciążająca
1139.	X	PL080-0230	W normalnych warunkach lotu siły na sterownicach są :	zawsze odpowiednio proporcjonalne do zmian ruchu lub zmian stanu lotu	zawsze odpowiednio proporcjonalne do wysokości i prędkości lotu	niezależne od prędkości lotu	niezależne od wywołanych zmian ruchu lub zmian stanu lotu

1140.	X	PL080-0231	W profilach o normalnym, lukowatym kształcie linii szkieletowej, przy wzroście kąta natarcia wypadkowa siła aerodynamiczna:	przesuwa się wzdłuż cięciwy do przodu	przesuwa się wzdłuż cięciwy do tyłu	dla $\alpha=0$ przesuwają się wzdłuż cięciwy do przodu, a dla $\alpha>0$ przesuwają się wzdłuż cięciwy do tyłu	nie przesuwają się wzdłuż cięciwy
1141.	X	PL080-0232	W profilach samostatecznych, przy wzroście kąta natarcia wypadkowa siła aerodynamiczna:	przesuwa się wzdłuż cięciwy do tyłu	dla $\alpha=0$ przesuwają się wzdłuż cięciwy do przodu, a dla $\alpha>0$ przesuwają się wzdłuż cięciwy do tyłu	nie przesuwają się wzdłuż cięciwy	przesuwają się wzdłuż cięciwy do przodu
1142.	X	PL080-0233	W profilach symetrycznych dla kąta natarcia $\alpha=0$:	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
1143.	X	PL080-0234	W profilach symetrycznych, przy wzroście kąta natarcia wypadkowa siła aerodynamiczna:	nie przesuwają się wzdłuż cięciwy	przesuwają się wzdłuż cięciwy do przodu	przesuwają się wzdłuż cięciwy do tyłu	dla $\alpha=0$ przesuwają się wzdłuż cięciwy do przodu, a dla $\alpha>0$ przesuwają się wzdłuż cięciwy do tyłu
1144.	X	PL080-0235	W rozwiązaniu konwencjonalnym usterzenie pionowe składa się ze:	-statecznika pionowego stanowiącego przednią, nieruchomą część-steru kierunku stanowiącego tylną ruchomą część	-statecznika pionowego stanowiącego przednią, nieruchomą część-steru wysokości stanowiącego tylną ruchomą część	-statecznika pionowego stanowiącego tylną, nieruchomą część-steru kierunku stanowiącego przednią ruchomą część	-statecznika pionowego stanowiącego przednią, ruchomą część-steru kierunku stanowiącego tylną nieruchomą część
1145.	X	PL080-0236	W rozwiązaniu konwencjonalnym usterzenie wysokości składa się ze:	-statecznika poziomego stanowiącego przednią, nieruchomą część-steru wysokości stanowiącego tylną ruchomą część	-statecznika pionowego stanowiącego przednią, nieruchomą część-steru wysokości stanowiącego tylną ruchomą część	-statecznika poziomego stanowiącego tylną, nieruchomą część-steru wysokości stanowiącego przednią ruchomą część	-statecznika poziomego stanowiącego przednią, ruchomą część-steru wysokości stanowiącego tylną nieruchomą część
1146.	X	PL080-0237	W układzie współrzędnych opisującym ruch statku powietrznego podczas lotu oś OX? nazywamy:	osią podłużną	osią poprzeczną	osią pionową	osią poziomą
1147.	X	PL080-0238	W układzie współrzędnych opisującym ruch statku powietrznego podczas lotu oś OY? nazywamy:	osią poprzeczną	osią pionową	osią poziomą	osią podłużną
1148.	X	PL080-0239	W układzie współrzędnych opisującym ruch statku powietrznego podczas lotu oś OZ? nazywamy:	osią pionową	osią poziomą	osią podłużną	osią poprzeczną
1149.	X	PL080-0240	W ustalonym locie pilot wychyla drążek sterowy w prawo. Zakładając, że lotki wychyliły się o ten sam kąt, prawdziwe będzie stwierdzenie:	siła oporu na lotce wychylonej w dół będzie większa od siły oporu na drugiej lotce	siła oporu na lotce wychylonej w dół będzie mniejsza od siły oporu na drugiej lotce	siły oporu na obu lotkach wzrosną o tą samą wartość	siły oporu na obu lotkach zmniejszą o tą samą wartość
1150.	X	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
1151.	X	PL080-0242	W wyniku zastosowania na końcówkach skrzydeł tak zwanych wingletów maleje opór:	indukowany	interferencyjny	kształtu	szczelinowy

1152.	X	PL080-0243	Warstwa przysięcienna profilu lotniczego to warstwa w której:	prędkość cząsteczek powietrza jest mniejsza od prędkości przepływu	zachodzi przejście z opływu turbulentnego w laminarny	przeplwy ma charakter laminarny	przeplwy ma charakter turbulentny
1153.	X	PL080-0245	Wartość współczynnika siły nośnej C_z dla krytycznego kąta natarcia ' α_{kr} ' przyjmuje wartość maksymalną.	zawsze prawda	zawsze fałsz	prawda tylko dla profili symetrycznych	fałsz tylko dla profili symetrycznych
1154.	X	PL080-0246	Wartość współczynnika siły oporu C_x dla krytycznego kąta natarcia ' α_{kr} ' przyjmuje wartość maksymalną.	zawsze fałsz	zawsze prawda	prawda tylko dla profili symetrycznych	fałsz tylko dla profili symetrycznych
1155.	X	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
1156.	X	PL080-0249	Wielkość siły oporu kształtu zależy od:	#NAZWA?	-kąta, pod jakim ciało jest opływane -prędkości przepływu - gęstości powietrza -masy ciała	#NAZWA?	-gęstości powietrza -masy ciała -kształtu ciała -kąta, pod jakim ciało jest opływane
1157.	X	PL080-0250	Wraz ze wzrostem wysokości gęstość powietrza:	zawsze maleje	zawsze rośnie	nie zmienia się	maleje - jeżeli temperatura maleje, a rośnie – jeżeli temperatura wzrasta
1158.	X	PL080-0251	Współczynnik przeciążenia "n" w locie nurkowym wynosi:	$n=0$	$n < 0$	$n > 0$	$n=1$
1159.	X	PL080-0252	Współczynnik przeciążenia w zakręcie zależy od:	Kąta przechylenia i prędkości lotu	Prędkości lotu	Wielkości oporu	Oporu indukowanego
1160.	X	PL080-0253	Wychylenie którego urządzenia nie jest sprzężone mechanicznie z wychyleniami powierzchni sterowej?	klapki wywarzającej	flettnera	klapki dociążającej	klapka odciążającej
1161.	X	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
1162.	X	PL080-0256	Wykres zależności $C_z = f(C_x)$ dla profilu symetrycznego jest:	symetryczny względem osi "Cx"	symetryczny względem osi "Cz"	symetryczny względem środka układu współrzędnych	nie posiada żadnej symetrii
1163.	X	PL080-0257	Wykres zależności $C_z = f(C_x)$ wykonany na podstawie pomiarów w czasie lotu nazywamy:	biegunową szybowca	biegunową prędkości szybowca	biegunową profilu	biegunową skrzydła

1164.	X	PL080-0258	Wykres zależności $C_z = f(\alpha)$ dla profilu symetrycznego jest:	symetryczny względem środka układu współrzędnych	symetryczny względem osi ' α ,'	symetryczny względem osi "Cz"	nie posiada żadnej symetrii
1165.	X	PL080-0259	Wykresy jakich zależności dla profilu symetrycznego przechodzą przez środek układu współrzędnych?	$C_z = f(\alpha)$, $C_m = f(\alpha)$	$C_z = f(\alpha)$, $C_x = f(\alpha)$	$C_x = f(\alpha)$, $C_m = f(\alpha)$	$C_z = f(\alpha)$, $C_z = f(C_x)$
1166.	X	PL080-0260	Wykresy jakich zależności dla profilu symetrycznego są osiowo symetryczne?	$C_x = f(\alpha)$, $C_z = f(C_x)$	tylko $C_x = f(\alpha)$	$C_z = f(\alpha)$, $C_x = f(\alpha)$	tylko $C_z = f(C_x)$
1167.	X	PL080-0261	Wzrost skrzydeł stosowany jest w celu:	zwiększenia stateczności poprzecznej szybowca	zwiększenia doskonałości szybowca	poprawienia sterowności poprzecznej szybowca	zmniejszenia oporu indukowanego szybowca
1168.	X	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
1169.	X	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” ..
1170.	X	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
1171.	X	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
1172.	X	PL080-0268	Zdolność do zachowania stanu równowagi i przeciwdziałania jego zmianom nazywamy:	statecznością statyczną	statecznością dynamiczną	stabilnością statyczną	sterownością dynamiczną
1173.	X	PL080-0269	Zdolność do zmiany stanu ustalonego lotu pod wpływem wychylenia odpowiedniego steru nazywamy	sterownością	statecznością statyczną	statecznością dynamiczną	stabilnością
1174.	X	PL080-0270	Zewnętrzna kompensacja aerodynamiczna steru odbywa się poprzez zastosowanie:	dotatkowej powierzchni sterowej przed osią obrotu steru	klapki dociążającej	klapki odciążającej	flettnera
1175.	X	PL080-0271	Zjawisko odwrotnego działania lotek polega na:	skręceniu skrzydła spowodowanym wychyleniem lotki	powstawaniu drgań samowzbudnych	powstawaniu buffetingu	krzyżowym połączeniu napędu lotek

1176.	X	PL080-0272	Zwężenie przekroju strugi powietrza oznacza:	Malenie statycznego ciśnienia w strudze i wzrost prędkości (+)	wzrost statycznego ciśnienia w strudze i malenie prędkości	wyhamowanie prędkości strugi	wzrastanie w strudze ciśnienia spiętrzeniowego
1177.	X	PL080-0273	Zwicherungie aerodynamiczne skrzydła charakteryzuje się tym, że:	na końcówkach skrzydeł stosuje się profile, na których oderwanie strug dla α ; kryt jest mniej intensywne	cięciwy profili geometrycznych w kolejnych przekrojach nie leżą w jednej płaszczyźnie	skrzydła wygięte są w dół podczas postoju szybowca na ziemi	skrzydła wygięte są w górę podczas lotu
1178.	X	PL080-0274	Zwicherungie geometryczne skrzydła charakteryzuje się tym, że:	cięciwy profili geometrycznych w kolejnych przekrojach nie leżą w jednej płaszczyźnie	skrzydła wygięte są w dół podczas postoju szybowca na ziemi	skrzydła wygięte są w górę podczas lotu	na końcówkach skrzydeł stosuje się profile, na których oderwanie strug dla α ; kryt jest mniej intensywne
1179.	X	PL080-0275	Zwiększająca się siła nośna na skrzydle powoduje zmianę oporu indukowanego na:	większy	mniejszy	nie ma wpływu na opór indukowany	mniejszy lub większy w zależności od prędkości lotu
1180.	X	PL080-0276	Zwiększanie kąta natarcia α ; α ; kr powoduje:	zwiększanie "Cx" oraz zmniejszanie "Cz"	zwiększanie "Cz" oraz zmniejszanie "Cx"	zwiększanie "Cx" oraz "Cz"	zmniejszanie "Cx" oraz "Cz"
1181.	X	PL080-0277	Aby obliczyć moment "M" działający na ciało "D", wywołany działaniem siły "P" należy skorzystać ze wzoru:	$M=P \cdot l \cdot \sin \alpha$;	$M=P \cdot l \cdot \cos \alpha$;	$M=P \cdot l \cdot \tan \alpha$;	$M=P \cdot l$
1182.	X	PL080-0278	Aby wyprowadzić szybowiec z wysiłgu 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
1183.	X	PL080-0279	Aby wyprowadzić szybowiec z zesłizgu w zakręcie i wykonać zakręt prawidłowy należy:	zmniejszyć przechylenie lub zwiększyć prędkość kątową zakrętu	zwiększyć przechylenie lub zwiększyć prędkość kątową zakrętu	zmniejszyć przechylenie lub zmniejszyć prędkość kątową zakrętu	zwiększyć przechylenie lub zmniejszyć prędkość kątową zakrętu
1184.	X	PL080-0280	Biegunowa prędkości szybowca to wykres zależności:	opadania od prędkości $w=f(u)$	wsp. siły nośnej od wsp. siły oporu $Cz=f(Cx)$	wsp. siły nośnej od kąta natarcia $Cz=f(\alpha)$	opadania od prędkości $w=f(\alpha)$
1185.	X	PL080-0282	Co to za zasada?: „W tunelu przez który przepływa powietrze iloczyn pola przekroju i prędkości powietrza jest stały $S \cdot v = \text{const}$ ”	zasada ciągłości ruchu	zasada Bernoulli'ego	prawo Bernoulli'ego	zasada zachowania pędu
1186.	X	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 Bernoulli'ego	zasada ciągłości ruchu	zasada zachowania energii przepływu	zasada zachowania ciśnienia przepływu zamkniętego
1187.	X	PL080-0285	Dla opisanie ruchów statku powietrznego (samolotu, śmigłowca, szybowca etc) w przestrzeni stosowany jest układ osi współrzędnych x-y-z. Jakie oznaczenie nosi oś pionowa?	z	x	y	dowolne.

1188.	X	PL080-0286	Dla opisanie ruchów statku powietrznego (samolotu, śmigłowca, szybowca etc) w przestrzeni stosowany jest układ osi współrzędnych x-y-z. Jakie oznaczenie nosi oś podłużna?	x	y	z	nie ma oznaczenia
1189.	X	PL080-0287	Dla opisanie ruchów statku powietrznego (samolotu, śmigłowca, szybowca etc) w przestrzeni stosowany jest układ osi współrzędnych x-y-z. Jakie oznaczenie nosi oś poprzeczna?	y	x	z	dowolne.
1190.	X	PL080-0288	Doskonałość szybowca jest równa:	zasięgowi szybowca z wysokości 1000m w spokojnym powietrzu, wyrażonym w kilometrach	zasięgowi szybowca w spokojnym powietrzu, wyrażonym w kilometrach	zasięgowi szybowca z wysokości "H" w spokojnym powietrzu, wyrażonym w kilometrach	zasięgowi szybowca z wysokości "H" w spokojnym powietrzu
1191.	X	PL080-0289	Gdy powietrze przepływa przez kanał o zmiennej powierzchni przekroju zmienia się w nim ciśnienie statyczne. Jak?	zmniejsza się przy zmniejszaniu powierzchni przekroju	zmniejsza się przy zwiększaniu powierzchni przekroju	nie zmienia się wcale	zwiększa się przy maleniu powierzchni przekroju
1192.	X	PL080-0290	Jak się zachowuje obiekt (samolot, śmigłowiec, szybowiec, lotnia etc) niestateczny dynamicznie po wytrąceniu z równowagi?	Obiekt wykonuje ruch, najczęściej harmoniczny, o rosnącej amplitudzie.	Obiekt wykonuje ruch, najczęściej harmoniczny, o malejącej amplitudzie.	Obiekt zachowuje położenie po wytrąceniu z równowagi.	Obiekt przyjmuje pozycję coraz bardziej odległą od położenia równowagi.
1193.	X	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.
1194.	X	PL080-0292	Jak zachowuje się szkodliwy opór przy wzroście prędkości lotu?	Wzrasta z kwadratem prędkości.	Pozostaje stały.	Maleje proporcjonalnie do odwrotności prędkości.	Waha się.
1195.	X	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.
1196.	X	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.
1197.	X	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.
1198.	X	PL080-0301	Jeżeli autorotacja skrzydła nie zostanie zahamowana przez pilota, to:	szybowiec samoczynnie przejdzie w fazę lotu zwaną korkociągami	szybowiec samoczynnie przejdzie w fazę lotu zwaną przeciągnięciem statycznym	szybowiec samoczynnie przejdzie w fazę lotu zwaną przeciągnięciem dynamicznym	szybowiec samoczynnie przejdzie w fazę ustalonego lotu nurkowego
1199.	X	PL080-0303	Jeżeli środek ciężkości szybowca pokrywa się ze środkiem równowagi obojętnej to:	szybowiec nie jest stateczny i nie jest niestateczny	szybowiec jest stateczny	szybowiec jest niestateczny	szybowiec jest niesterowny

1200.	X	PL080-0304	Jeżeli środek ciężkości szybowca z profilem klasycznym znajduje się przed środkiem równowagi obojętnej to:	szybowiec jest stateczny	szybowiec jest niestateczny	szybowiec jest statycznie obojętny	szybowiec nie jest stateczny i nie jest niestateczny
1201.	X	PL080-0305	Jeżeli środek ciężkości szybowca z profilem klasycznym znajduje się za środkiem równowagi obojętnej to:	szybowiec jest niestateczny	szybowiec jest niesterowny	szybowiec jest stateczny	szybowiec nie jest stateczny i nie jest niestateczny
1202.	X	PL080-0306	Kąt toru lotu na stałym kącie natarcia α ; podczas wzrostu wysokości:	pozostaje niezmienny	wzrasta	maleje	zmienia się i można go odczytać wykreślając biegunową szybowca
1203.	X	PL080-0307	Lot odbywa się na kącie natarcia, dla którego współczynnik siły oporu Cx ma wartość minimalną; $\alpha = \alpha_{Cxmin}$. 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
1204.	X	PL080-0308	Lot odbywa się na kącie natarcia, dla którego współczynnik siły oporu Cx ma wartość minimalną; $\alpha = \alpha_{Cxmin}$. W wyniku niewielkiego zwiększenia kąta natarcia:	doskonałość płatowca wzrośnie	doskonałość płatowca zmaleje	doskonałość płatowca nie zmieni się	stosunek Cz/Cx zmaleje
1205.	X	PL080-0309	Na rodzaj korkociągu główny wpływ mają następujące czynniki:	-położenie środka ciężkości szybowca; -rozłożenie mas na szybowcu; -usytuowanie i wielkość ustereż	-położenie środka ciężkości szybowca; -rozłożenie mas na szybowcu; -ustawienie klapki wyważającej	-rozłożenie mas na szybowcu; -ustawienie klapki wyważającej ; -usytuowanie i wielkość ustereż	-ustawienie klapki wyważającej ; -położenie środka ciężkości szybowca; -usytuowanie i wielkość ustereż
1206.	X	PL080-0310	Najmniejsze opadanie ma szybowiec lecący z prędkością:	ekonomiczną	optymalną	minimalną	różna, zależną od tego, czy leci „z wiatrem” czy „pod wiatr”
1207.	X	PL080-0311	Największa odległość między linią szkieletową i cięciwą profilu to:	strzałka profilu	grubość profilu	wysokość profilu	cięciwa profilu
1208.	X	PL080-0312	Największą doskonałość w powietrzu spokojnym ma szybowiec lecący z prędkością:	optymalną	minimalną	Mc Credy'ego	ekonomiczną
1209.	X	PL080-0314	Objawem lotu szybowca w fazie przeciągnięcia jest zazwyczaj:	-występowanie drgań szybowca lub sterów; -samoczynne zwiększanie pochylenia	-występowanie drgań szybowca lub sterów; -samoczynne zwiększanie prędkości postępowej	-zmniejszanie prędkości opadania; -samoczynne zwiększanie prędkości postępowej	-samoczynne zwiększanie pochylenia; -zmniejszanie prędkości opadania
1210.	X	PL080-0315	Otworzenie hamulców aerodynamicznych podczas lotu ze stałym wychyleniem drążka sterowego powoduje:	znaczące zwiększenie opadania i nieznaczny spadek prędkości postępowej szybowca	znaczące zmniejszenie prędkości postępowej z niewielkim wpływem na opadanie szybowca	tylko zmniejszenie prędkości postępowej szybowca	silny moment zadzierający szybowiec
1211.	X	PL080-0316	Pociągnięcie drążka na siebie powoduje:	wzrost współczynnika obciążenia szybowca "n"	zmniejszenie współczynnika obciążenia szybowca "n"	wzrost współczynnika "CZ" , co powoduje spadek współczynnika obciążenia "n"	zmianę wartości współczynnika obciążenia "n" z dodatniego na ujemny

1212.	X	PL080-0317	Podczas analizy stateczności szybowca niezbędne jest uwzględnienie:	równowagi sił i momentów działających na szybowiec	równowagi sił działających na szybowiec	równowagi momentów działających na szybowiec	tylko rozkładu mas na szybowcu
1213.	X	PL080-0318	Podczas rozbiegu szybowca na holu za samolotem wiatr wieje z prawej strony. Jak będzie się zachowywać szybowiec?	będzie unosił lewe skrzydło i skręcał w prawą stronę	będzie unosił prawe skrzydło i skręcał w prawą stronę	będzie unosił lewe skrzydło i skręcał w lewą stronę	będzie unosił prawe skrzydło i skręcał w lewą stronę
1214.	X	PL080-0319	Podczas rozbiegu szybowca na holu za samolotem wiatr wieje z prawej strony. Jak należy wychylić stery w pierwszej fazie rozbiegu, aby bezpiecznie wystartować?	należy drążek sterowy przechylić w lewo i wcisnąć lewy pedał steru kierunku	należy drążek sterowy przechylić w prawo i wcisnąć lewy pedał steru kierunku	należy drążek sterowy przechylić w lewo i wcisnąć prawy pedał steru kierunku	należy drążek sterowy przechylić w prawo i wcisnąć prawy pedał steru kierunku
1215.	X	PL080-0320	Podczas rozbiegu szybowca przy starcie za wyciągarką wieje silny wiatr z prawej strony. Jak będzie się zachowywać szybowiec?	będzie unosił prawe skrzydło i skręcał w prawą stronę	będzie unosił lewe skrzydło i skręcał w prawą stronę	będzie unosił lewe skrzydło i skręcał w lewą stronę	będzie unosił prawe skrzydło i skręcał w lewą stronę
1216.	X	PL080-0321	Podczas rozbiegu szybowca przy starcie za wyciągarką wieje silny wiatr z prawej strony. Jak należy wychylić stery w pierwszej fazie rozbiegu, aby bezpiecznie wystartować?	należy drążek sterowy przechylić w prawo i wcisnąć lewy pedał steru kierunku	należy drążek sterowy przechylić w lewo i wcisnąć prawy pedał steru kierunku	należy drążek sterowy przechylić w prawo i wcisnąć prawy pedał steru kierunku	należy drążek sterowy przechylić w lewo i wcisnąć lewy pedał steru kierunku
1217.	X	PL080-0322	Przeciągnięciem szybowca nazywamy stan w którym:	lot odbywa się na nadkrytycznym kącie natarcia	lot odbywa się na krytycznym kącie natarcia	lot odbywa się na podkrytycznym kącie natarcia	szybowiec nie reaguje na wychylenia sterów z powodu zbyt małej prędkości
1218.	X	PL080-0325	Przyrost momentu pochylającego szybowiec ΔM powstały w wyniku wychylenia drążka wynosi $\Delta M = \Delta C_{m\alpha} P z h^2$, gdzie:	I_H – odległość między środkiem ciężkości szybowca i środkiem aerodynamicznym usterzenia poziomego $\Delta C_{m\alpha}$; PZH – przyrost siły nośnej na usterzeniu wysokości	I_H – odległość między środkiem aerodynamicznym skrzydła i środkiem aerodynamicznym usterzenia poziomego $\Delta C_{m\alpha}$; PZH – przyrost siły nośnej na usterzeniu wysokości	I_H – odległość między środkiem aerodynamicznym skrzydła i środkiem aerodynamicznym usterzenia poziomego $\Delta C_{m\alpha}$; PZH – przyrost siły aerodynamicznej na usterzeniu wysokości	I_H – odległość między środkiem ciężkości szybowca i środkiem aerodynamicznym usterzenia poziomego $\Delta C_{m\alpha}$; PZH – przyrost siły aerodynamicznej na usterzeniu wysokości
1219.	X	PL080-0326	Rozpatrując stateczność szybowca w układzie współrzędnych OXYZ zakładamy, że wszystkie trzy osie układu przechodzą przez:	środek ciężkości szybowca	środek aerodynamiczny płata	środek aerodynamiczny szybowca	środek równowagi obojętnej szybowca
1220.	X	PL080-0329	Stan równowagi, w której ciało się zwykle znajduje i do której powraca zawsze po wytrąceniu go ze stanu równowagi nazywamy:	równowagą stałą	równowagą chwiejną	równowagą obojętną	równowagą dynamiczną
1221.	X	PL080-0330	Stateczność dynamiczna boczna zależy głównie od:	- kąta wzniosu skrzydeł; - powierzchni usterzenia pionowego; - odległości środka aerodynamicznego usterzenia pionowego od środka ciężkości szybowca	- kąta wzniosu skrzydeł; - powierzchni usterzenia pionowego; - wielkości usterzenia poziomego	- powierzchni usterzenia pionowego; - wielkości usterzenia poziomego; - odległości środka aerodynamicznego usterzenia pionowego od środka ciężkości szybowca	- wielkości usterzenia poziomego; - odległości środka aerodynamicznego usterzenia pionowego od środka ciężkości szybowca; - kąta wzniosu skrzydeł
1222.	X	PL080-0331	Stateczność dynamiczna podłużna zależy głównie od:	- rozkładu mas na szybowcu; - wielkości statecznika poziomego; - odległości środka aerodynamicznego usterzenia poziomego od środka ciężkości szybowca	- rozkładu mas na szybowcu; - wielkości statecznika poziomego; - wielkości usterzenia pionowego	- wielkości statecznika poziomego; - wielkości usterzenia pionowego; - odległości środka aerodynamicznego usterzenia poziomego od środka ciężkości szybowca	- wielkości usterzenia pionowego; - odległości środka aerodynamicznego usterzenia poziomego od środka ciężkości szybowca; - rozkładu mas na szybowcu
1223.	X	PL080-0332	Stateczność dynamiczna to:	zdolność do samoczynnego powrotu szybowca do położenia równowagi, gdy przestaną działać zakłócenia	zdolność do zachowania stanu równowagi i przeciwdziałania jego zmianom	zdolność do zmiany stanu ustalonego lotu pod wpływem wychylenia odpowiedniego steru	zdolność do utrzymania kontroli nad szybowcem na który działają zewnętrzne obciążenia dynamiczne

1224.	X	PL080-0333	Stateczność statyczna kierunkowa zależy głównie od:	- wielkości usterzenia pionowego; - odległości usterzenia od środka ciężkości	- wielkości usterzenia pionowego; - powierzchni skrzydła	- odległości usterzenia od środka ciężkości; - ciężaru szybowca	- powierzchni skrzydła; - ciężaru szybowca
1225.	X	PL080-0334	Stateczność statyczna podłużna zależy głównie od:	- położenia środka ciężkości szybowca; - wielkości statecznika poziomego; - odległości środka aerodynamicznego usterzenia poziomego od środka ciężkości szybowca	- położenia środka ciężkości szybowca; - wielkości statecznika poziomego; - wielkości usterzenia pionowego	- wielkości statecznika poziomego; - wielkość usterzenia pionowego; - odległości środka aerodynamicznego usterzenia poziomego od środka ciężkości szybowca	- wielkość usterzenia pionowego; - odległości środka aerodynamicznego usterzenia poziomego od środka ciężkości szybowca
1226.	X	PL080-0335	Stateczność statyczna poprzeczna zależy głównie od:	- kąta wzniosu skrzydła; - wielkości usterzenia pionowego; - układu grzbietopłata lub dolnopłata	- kąta wzniosu skrzydła; - wielkości usterzenia pionowego; - położenia środka ciężkości szybowca	- wielkości usterzenia pionowego; - położenia środka ciężkości szybowca; - układu grzbietopłata lub dolnopłata	- położenia środka ciężkości szybowca; - układu grzbietopłata lub dolnopłata; - kąta wzniosu skrzydła
1227.	X	PL080-0336	Stateczność statyczna to:	zdolność do zachowania stanu równowagi i przeciwdziałania jego zmianom	zdolność do zmiany stanu ustalonego lotu pod wpływem wychylenia odpowiedniego steru	zdolność do utrzymania kontroli nad szybowcem na który działają zewnętrzne obciążenia dynamiczne	zdolność do samoczynnego powrotu szybowca do położenia równowagi, gdy przestaną działać zakłócenia
1228.	X	PL080-0337	Sterowność to:	zdolność do zmiany stanu ustalonego lotu pod wpływem wychylenia odpowiedniego steru	zdolność do wykonywania obszernych ruchów drążkiem sterowym i orczykami	zdolność do samoczynnego powrotu szybowca do położenia równowagi, gdy przestaną działać zakłócenia	zdolność do zachowania stanu równowagi i przeciwdziałania jego zmianom
1229.	X	PL080-0338	Szybowce stosowane w lotnictwie sportowym są zazwyczaj konstruowane tak, aby:	po wejściu w korkociąg, był to korkociąg stromy	po wejściu w korkociąg, był to korkociąg płaski	nie dało się ich wprowadzić w korkociąg	momentalnie, samoczynnie następowało wyprowadzenie z korkociągu
1230.	X	PL080-0339	Szybowiec podczas lotu w fazie przeciągnięcia jest:	niestateczny statycznie poprzecznie i podłużnie	tylko niestateczny statycznie podłużnie	tylko niestateczny statycznie poprzecznie	stateczny statycznie poprzecznie i podłużnie
1231.	X	PL080-0340	Szybowiec w fazie autorotacji charakteryzuje się:	niestatecznością statyczną poprzeczną	zwiększoną statecznością statyczną poprzeczną	zmniejszoną statecznością statyczną poprzeczną	statecznością statyczną poprzeczną obojętną
1232.	X	PL080-0341	W celu wyprowadzenia szybowca z fazy autorotacji należy w kolejności:	-wychylić ster kierunku w stronę przeciwną do kierunku przechylenia; -odepchnąć drążek sterowy	-wychylić ster kierunku w stronę przeciwną do kierunku przechylenia; -pociągnąć drążek sterowy	-wychylić lotki w stronę przeciwną do kierunku przechylenia; -pociągnąć drążek sterowy	-wychylić lotki w stronę przeciwną do kierunku przechylenia; -odepchnąć drążek sterowy
1233.	X	PL080-0342	W celu wyprowadzenia szybowca z fazy przeciągnięcia do lotu ustalonego należy:	zwiększyć siłę nośną na skrzydle poprzez oddanie drążka sterowego	zwiększyć siłę nośną na skrzydle poprzez pociągnięcie drążka sterowego	zmniejszyć siłę nośną na skrzydle poprzez pociągnięcie drążka sterowego	zmniejszyć siłę nośną na skrzydle poprzez oddanie drążka sterowego
1234.	X	PL080-0343	W celu wyprowadzenia szybowca z korkociągu należy w kolejności:	-wychylić ster kierunku w stronę przeciwną do kierunku przechylenia; -odepchnąć drążek sterowy; -po ustaniu obrotów rozpedzić szybowiec i wyprowadzić z lotu nurkowego	-wychylić ster kierunku w stronę przeciwną do kierunku przechylenia; -pociągnąć drążek sterowy; -po ustaniu obrotów rozpedzić szybowiec i wyprowadzić z lotu nurkowego	-wychylić lotki w stronę przeciwną do kierunku przechylenia; -pociągnąć drążek sterowy; -po ustaniu obrotów rozpedzić szybowiec i wyprowadzić z lotu nurkowego	-wychylić lotki w stronę przeciwną do kierunku przechylenia; -odepchnąć drążek sterowy; -po ustaniu obrotów rozpedzić szybowiec i wyprowadzić z lotu nurkowego
1235.	X	PL080-0344	W celu zmniejszenia pochylecia szybowca:	należy wychylić drążek sterowy na siebie	należy wychylić ster wysokości w dół	wektor przyrostu siły nośnej na usterzeniu poziomym musi mieć zwrot „w górę”	przyrost momentu pochylającego szybowiec musi mieć wartość dodatnią

1236.	X	PL080-0345	W celu zmniejszenia pochylecia szybowca:	przyrost momentu pochylajacego szybowiec musi miec wartosc do ujemna	nalezy wychylic ster wysokosci w dol	wektor przyrostu sily noonej na usterzeniu poziomym musi miec zwrot „w gore”	nalezy wychylic drazek sterowy od siebie
1237.	X	PL080-0346	W celu zmniejszenia pochylecia szybowca:	wektor przyrostu sily noonej na usterzeniu poziomym musi miec zwrot „w dol”	nalezy wychylic ster wysokosci w dol	przyrost momentu pochylajacego szybowiec musi miec wartosc dodatnia	nalezy wychylic drazek sterowy od siebie
1238.	X	PL080-0347	W celu zmniejszenia pochylecia szybowca:	nalezy wychylic ster wysokosci w gore	przyrost momentu pochylajacego szybowiec musi miec wartosc dodatnia	wektor przyrostu sily noonej na usterzeniu poziomym musi miec zwrot „w gore”	nalezy wychylic drazek sterowy od siebie
1239.	X	PL080-0348	W celu zwiekszenia pochylecia szybowca:	nalezy wychylic drazek sterowy od siebie	przyrost momentu pochylajacego szybowiec musi miec wartosc do ujemna	nalezy wychylic ster wysokosci do gory	wektor przyrostu sily noonej na usterzeniu poziomym musi miec zwrot „w dol”
1240.	X	PL080-0349	W celu zwiekszenia pochylecia szybowca:	nalezy wychylic ster wysokosci w dol	nalezy wychylic drazek sterowy na siebie	przyrost momentu pochylajacego szybowiec musi miec wartosc do ujemna	wektor przyrostu sily noonej na usterzeniu poziomym musi miec zwrot „w dol”
1241.	X	PL080-0350	W celu zwiekszenia pochylecia szybowca:	wektor przyrostu sily noonej na usterzeniu poziomym musi miec zwrot „w gore”	nalezy wychylic drazek sterowy na siebie	nalezy wychylic ster wysokosci do gory	przyrost momentu pochylajacego szybowiec musi miec wartosc do ujemna
1242.	X	PL080-0351	W celu zwiekszenia pochylecia szybowca:	przyrost momentu pochylajacego szybowiec musi miec wartosc dodatnia	nalezy wychylic ster wysokosci w dol	wektor przyrostu sily noonej na usterzeniu poziomym musi miec zwrot „w gore”	nalezy wychylic drazek sterowy od siebie
1243.	X	PL080-0352	W jakim dokumencie zawarte sa informacje o osiagach statku powietrznego (smiglowca, samolotu, szybowca etc)?	W instrukcji uzytkowania w locie.	W technicznym opisie obslugi.	W biuletynach bezpieczenstwa IKCSP.	W rozporzadzeniach Urzedu Lotnictwa Cywilnego.
1244.	X	PL080-0353	W jakim profilu wywoływana zmianami kąta natarcia wędrowka srodka parcia jest najmniejsza ?	w profilu symetrycznym	w profilu laminarnym	w profilu niesymetrycznym	w profilu wklęsko-wypuklym
1245.	X	PL080-0354	W spokojnym powietrzu, optymalny kat toru lotu ' &upsh;', podczas wzrostu cięzaru szybowca:	pozostaje niezmienniony	wzrasta	maleje	zmienia się i można go odczytać wykreślając biegunową szybowca
1246.	X	PL080-0355	W ustalonym locie poziomym prostoliniowym współczynnik obciążenia szybowca 'n' wynosi:	n=1	n=0	0<n<1	n>1
1247.	X	PL080-0356	W ustalonym zakreście współczynnik obciążenia szybowca 'n' wynosi:	n>1	n=1	n=0	0<n<1

1248.	X	PL080-0357	W wyniku niewielkiego zwiększania kąta natarcia α ; $\alpha = \alpha$, optymalne :	procentowe zwiększenie "Cx" będzie większe od procentowego zwiększenia "Cz"	procentowe zwiększenie "Cz" będzie większe od procentowego zwiększenia "Cx"	procentowe zwiększenie "Cx" będzie takie same jak procentowe zwiększenia "Cz"	doskonałość profilu nieznacznie wzrośnie
1249.	X	PL080-0358	W wyniku niewielkiego zwiększania kąta natarcia α ; $\alpha = \alpha$, optymalne :	stosunek Cz/Cx zmaleje	stosunek Cz/Cx wzrośnie	stosunek Cz/Cx nie zmieni się	doskonałość profilu nieznacznie wzrośnie
1250.	X	PL080-0359	W wyniku niewielkiego zwiększania kąta natarcia α ; $\alpha = \alpha$, optymalne :	doskonałość profilu zmaleje	doskonałość profilu wzrośnie	doskonałość profilu nie zmieni się	stosunek Cz/Cx wzrośnie
1251.	X	PL080-0362	Wychylenie lotek o jednakowy kąt w lewo podczas lotu w fazie przeciągnięcia najczęściej spowoduje:	przechylenie się szybowca w prawo i rozpoczęcie autorotacji	przechylenie się szybowca w lewo	przechylenie się szybowca w prawo do chwili powrotu drążka do neutrum	przechylenie się szybowca w lewo; do chwili powrotu drążka do neutrum
1252.	X	PL080-0363	Wychyleniu klap towarzyszy zwykle:	- wzrost Cz; - wzrost Cx; - spadek doskonałości szybowca	- wzrost Cz; - wzrost Cx; - wzrost doskonałości szybowca	- wzrost Cz; - wzrost Cx; - nie zmieniona doskonałość szybowca	#NAZWA?
1253.	X	PL080-0364	Wykres zależności prędkości opadania szybowca w funkcji promienia zakrętu $w = f(R)$ nazywamy:	biegunową krążenia szybowca	biegunową prędkości szybowca	biegunową szybowca	biegunową wyrwania szybowca
1254.	X	PL080-0365	Wysunięcie płyt hamulców aerodynamicznych powoduje:	spadek siły nośnej na skrzydle i wzrost siły oporu	spadek siły nośnej na skrzydle, a siła oporu nie zmienia się	wzrost siły oporu, a siła nośna nie zmienia się	silny moment zadzierający szybowiec
1255.	X	PL080-0369	Z jaką właściwością związany jest spadek prędkości powietrza w warstwie przysciennej profilu lotniczego	lepkością powietrza	gęstością powietrza	bezwładnością powietrza	chwiejnością powietrza
1256.	X	PL080-0371	Zapas stateczności statycznej podłużnej szybowca to:	odległość pomiędzy środkiem ciężkości szybowca i środkiem równowagi obojętnej	odległość pomiędzy środkiem ciężkości szybowca i środkiem aerodynamicznym płata	odległość pomiędzy środkiem równowagi obojętnej i środkiem aerodynamicznym płata	odległość pomiędzy środkiem aerodynamicznym ustereżenia i środkiem aerodynamicznym płata
1257.	X	PL080-0372	Zdolność do samoczynnego powrotu szybowca do położenia równowagi, gdy przestaną działać zakłócenia, które tę równowagę naruszyły nazywamy:	statecznością dynamiczną	statecznością statyczną	stabilnością statyczną	sterownością dynamiczną
1258.	X	PL090-0001	Kolejność czynności podczas nadawania korespondencji to:	Przygotowanie treści i 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 podłuchu własnego nadawania, przekazanie treści	Weryfikacja treści komunikatu i bezwzględne rozpoczęcie transmisji do czasu przerwy w nadawaniu
1259.	X	PL090-0002	Pilot zmienia ustawienie częstotliwości radiostacji gdy:	Otrzymał polecenie organu kontroli ruchu lotniczego lub służby informacji powietrznej.	Uzna, że powinien zmienić częstotliwość odpowiednią do trasy	Występują zakłócenia na częstotliwości podstawowej	Nie ma odpowiedzi na pierwsze wywołanie.

1260.	X	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
1261.	X	PL090-0004	Literę "O" wymawia się jako:	Oscar	Ontario	Oklahoma	Ohio
1262.	X	PL090-0005	Literę „F” wymawia się jako:	Foxtrot	Fox	Frank	Florida
1263.	X	PL090-0006	Literę „R” wymawia się jako:	Romeo	Radio	Roger	Rover
1264.	X	PL090-0007	Literowanie stosuje się wyłącznie gdy:	Nie opóźnia to znacznie tempa prowadzonej korespondencji i jest istotne ze względu na zrozumienie treści nazw lub skrótów	Chcemy umożliwić zapisanie treści depezy	Nie jest istotne tempo nadawania w małym natężeniu ruchu lotniczego	W korespondencji występują więcej niż dwie nazwy punktów meldunkowych
1265.	X	PL090-0008	Łączność radiotelefoniczna w lotnictwie służy do:	Wzajemnego komunikowania się personelu latającego i naziemnego	Przekazywania pleceń pilotom przez kontrolera wieży	Przekazywania wyłącznie informacji handlowych pilotom przez uprawnione osoby	Komunikowania się kontrolera wieży z obsługą naziemną lotniska
1266.	X	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
1267.	X	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
1268.	X	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
1269.	X	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
1270.	X	PL090-0013	System pracy sieci radiotelefonicznej w lotnictwie to:	System Simplex	System Duplex (dupleks)	System Półdupleks	System konferencyjny
1271.	X	PL090-0014	Transmisje niedozwolone to:	Transmisje zbędne, anonimowe, o charakterze prywatnym, zakłócające prowadzenie innej korespondencji	Transmisje rozwalkle, przerywane, zawierające treści nie związane z wykonywanym zadaniem lotniczym	Transmisje nadawane zbyt szybko, bez użycia standardowej frazeologii	Transmisje pomiędzy pilotami bez powiadomienia służb naziemnych

1272.	X	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 sformulowaniem „Roger” lub „Zrozumiałem”	Nie wymaga potwierdzenia	Pilot decyduje o sposobie potwierdzenia odebrania korespondencji
1273.	X	PL090-0016	Wywołanie w niebezpieczeństwie powinno zawierać co najmniej:	Trzykrotne wywołanie MAYDAY, trzykrotne podanie swojego znaku wywoławczego, rodzaj niebezpieczeństwa, pozycję i parametry lotu, zamiary dowódcy statku powietrznego, rodzaj oczekiwanej pomocy na częstotliwości, na której prowadzono korespondencję lub jeśli niemożliwe, na 121,500 MHz	Słowo MAYDAY, swój znak wywoławczy i rodzaj zagrożenia nadane na częstotliwości radiowej przydzielonej dla danej trasy	Słowo MADAY nadane trzykrotnie na częstotliwości 121,500 MHz	Znak wywoławczy, określenie zagrożenia, pozycję samolotu, zamiary dowódcy na dostępnej częstotliwości radiowej
1274.	X	PL090-0017	Znak wywoławczy SP-AHN można skrócić do:	SHN	HN	AHN	SN
1275.	X	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 (rozglaszanie)	Procedura wykonania lotu w warunkach IMC wraz z utratą łączności
1276.	X	PL090-0019	Uzyskanie raportu czytelności transmisji (w skali 1 – 5) o wartości 3 i mniejszej podczas łączności sprawdzającej spowoduje, że:	Pilot nie podejmie czynności lotniczych przed startem do czasu usunięcia usterki radiostacji przez służby techniczne i wykona ponowne sprawdzenie łączności.	Pilot zgłosi ten fakt służbom technicznym i wykona lot wykorzystując radiostację zapasową	Pilot uzna, że warunki łączności na ziemi są gorsze od warunków w powietrzu i podejmie czynności lotnicze.	Pilot będzie starał się sam naprawić radiostację i sprawdzić jej działanie w powietrzu.
1277.	X	PL099-0018	Łądowanie na spadochronie ratowniczym powinno odbywać się:	Z wiatrem	Pod wiatr	Bokiem do wiatru	Ustawienie ciała nie ma żadnego znaczenia
1278.	X	PL099-0019	Spadochron ratowniczy otwierany jest za pomocą:	Uchwytu wyzwalającego	Liny otwierającej	Automatu spadochronowego	Ładunku pirotechnicznego
1279.	X	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
1280.	X	PL099-0026	Okres ważności ułożenia spadochronu ratowniczego wynosi	120 dni jeżeli jego instrukcja nie stanowi inaczej	30 dni	120 dni	180 dni
1281.	X	PL099-0027	Płomba na spadochronie zawiera datę :	Ważności ułożenia spadochronu	ułożenia spadochronu	Produkcji spadochronu	wietrzenia spadochronu
1282.	X	PL099-0028	Dopasowanie uprząży spadochronu ratowniczego w tym dociągnięcie taśm udowych i piersiowej wykonujemy:	Najpóźniej przed startem statku powietrznego natomiast zapięcie taśm uprząży przed zajęciem miejsca i zapięciem pasów	Bezpośrednio przed skokiem natomiast zapięcie taśm uprząży po zajęciu miejsca w statku powietrznym i zapięciu pasów	Po zaistnieniu sytuacji w której konieczne jest wykonanie skoku ratowniczego	Po opuszczeniu statku powietrznego
1283.	X	PL099-0029	Czy zawsze przed założeniem spadochronu ratowniczego konieczne jest przeprowadzenie kontroli?	Tak – sprawdzamy kartę spadochronu, plombę, właściwe zapięcie ściągaczy, położenie zawleczek zamykających oraz uchwytu	Nie – nie ma obowiązku kontroli jeżeli jest to kolejny lot a spadochron w statku powietrznym zostawił poprzedni pilot	Nie – nie ma obowiązku kontroli jeżeli spadochron pobrany jest bezpośrednio z magazynu lub od układacza	Tak-sprawdzamy ważność ułożenia spadochronu w metryce

1284.	X	PL099-0030	Czy wskazane jest przed lotem zapoznanie się z właściwościami spadochronu który jest do dyspozycji?	Tak- szczególnie istotne informacje to minimalna wysokość skoku przy różnych prędkościach i różnych konfiguracjach lotu, maksymalne prędkości użycia i dopuszczalny ciężar pilota	Nie jest to konieczne - z każdym spadochronem można wyskoczyć z tej samej wysokości a na prędkość lotu nie mamy wpływu podczas sytuacji przymusowej	Nie jest to konieczne – wszystkie spadochrony zawsze otwierają się z wysokości nie mniejszej niż 100 m i mają zapewnić bezpieczeństwo dla każdego przeciętnego pilota w całym zakresie prędkości statku powietrznego	Tak – właściwości spadochronu mogą być inne przy różnej wilgotności powietrza
1285.	X	PL099-0031	Czy wysokość skoku ratowniczego jest zależna od prędkości lotu poziomego	Tak- spadochrony zawsze napelniają się zawsze na podobnym odcinku, niezależnie od prędkości. Przy większej prędkości poziomej napalenie następuje w krótszym czasie - ma to bezpośredni związek z mniejszą utratą wysokości	Nie – spadochrony napelniają się zawsze na tym samym odcinku. Prędkość pozioma podczas otwarcia ma jedynie wpływ na czas otwarcia i przeciążenie	Nie –aby spadochron zaczął się poprawnie napelniać pilot i tak musi przejść do spadania pionowego	Tak – podczas większej prędkości pilot spada wolniej i spadochron zdąży otworzyć się wyżej
1286.	X	PL099-0049	Podczas lądowania na spadochronie pilot obserwuje:	Horyzont	Ziemię	Czaszę	Zamyka oczy
1287.	X	PL099-0056	Odpięcie się od instalacji pokładowej:	jest pierwszą czynnością w celu opuszczenia pokładu	nie jest konieczne – po skoku sama się rozłączy	zawsze najpierw pasy – one nas najmocniej trzymają	następuje po zrzucie drzwi – jeżeli nie da się ich zrzucić po co ją odpinać
1288.	X	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
1289.	X	PL102-0017	Załoga statku powietrznego ma obowiązek zapinania wszystkich pasów bezpieczeństwa i uprzączy:	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.
1290.	X	PL102-0020	Bezpośrednio po zajęciu miejsca w kabinie pilot statku powietrznego sprawdza:	Czy wszystkie przełączniki, dźwignie i urządzenia kontroli i sterowania znajdują się w położeniu określonym instrukcją użytkownika w locie.	Czy wszystkie przełączniki, dźwignie i urządzenia kontroli i sterowania znajdują się w położeniu neutralnym.	Czystość i porządek w kabinie.	Czy wszystkie przełączniki, dźwignie i urządzenia kontroli i sterowania znajdują się w położeniu wyjściowym.
1291.	X	PL102-0021	W jakich sytuacjach dowódca statku powietrznego może zobowiązać innych członków załogi do wykonywania czynności nie należących do ich normalnego zakresu obowiązków?	Kiedy należy zapewnić bezpieczeństwo lotu oraz bezpieczeństwo i porządek na pokładzie statku powietrznego..	Kiedy z różnych powodów nie może wykonywać swoich obowiązków.	W sytuacjach zagrażających bezpieczeństwu lotu.	W sytuacjach szczególnych.
1292.	X	PL102-0024	Dowódca statku powietrznego powiadamia o nieprawidłowości pracy urządzeń naziemnych i nawigacyjnych:	Właściwą stacją naziemną, tak szybko jak to jest możliwe.	Właściwą stacją naziemną, telefonicznie po lądowaniu.	Właściwą stacją naziemną, pisemnie po lądowaniu	Przełożonego lub najbliższy organ ruchu lotniczego
1293.	X	PL102-0031	Osobę zatrzymaną na pokładzie statku powietrznego podejrzaną o dokonanie przestępstwa przekazuje się:	Organom Policji lub Straży Granicznej	Służbie Więziennej	Straży Ochrony Lotniska	Funkcjonariuszom ABW.
1294.	X	PL102-0034	Zrzut np. wiązanek kwiatów ze statku powietrznego podczas dowolnej uroczystości jest:	Zabroniony	Dozwolony, za zgodą władz lotniczych.	Dozwolony.	Dozwolony, jeśli zachowane są warunki bezpieczeństwa.
1295.	X	PL102-0035	W przypadku stwierdzenia przez załogę/dowódcę statku powietrznego zagrożenia bezpieczeństwa innego statku powietrznego należy:	Udzielić poszkodowanym lub znajdującym się w niebezpieczeństwie pomocy w zakresie, w jakim może to uczynić bez narażania na niebezpieczeństwo powierzonego mu statku powietrznego, pasażerów, załogi.	Użyć wszelkich środków do udzielenia pomocy naruszając nawet przepisy lotnicze.	Powiadomić odpowiednie służby lotnicze.	Powiadomić odpowiednie służby lotnicze i działać według ich poleceń.

1296.	X	PL102-0039	Komu składa pisemny raport załoga statku powietrznego o fakcie niebezpiecznego zbliżenia w powietrzu?	Osobie wskazanej w instrukcji operacyjnej	PKBWL	Prezesowi ULC	Nie składa pisemnego raportu.
1297.	X	PL102-0045	Do prowadzenia lotniczej korespondencji radiowej niezbędne jest posiadanie:	świadczenia radiooperatora w służbie lotniczej	licencji członka personelu lotniczego	nie jest wymagane posiadanie żadnego dokumentu	obywatelstwa Rzeczypospolitej Polskiej
1298.	X	PL102-0046	Transmisja radiowa dla radionamierzenia ma priorytet wyższy niż wywołanie PAN-PAN:	nie	tak	tak, pod warunkiem że korespondencja odbywa się w języku angielskim	mają równy priorytet
1299.	X	PL102-0047	Podstawową międzynarodową częstotliwością do łączności telegraficznej ręcznej w niebezpieczeństwie jest:	500 kHz	121.5 MHz	2182 kHz	122,7 MHz
1300.	X	PL102-0048	Kontrola ruchu lotniczego obowiązana jest prowadzić nastuch korespondencji radiowej w niebezpieczeństwie na częstotliwości:	121,5 MHz	500 kHz	156.3 MHz	2182 kHz
1301.	X	PL102-0049	Częstotliwość pomocnicza dla kanału 121.5 MHz to:	123.1 MHz	101,5 MHz	500 kHz	2128 kHz
1302.	X	PL102-0050	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
1303.	X	PL102-0051	Częstotliwość 121,500 jest przeznaczona do:	lotniczej łączności radiotelefonicznej w niebezpieczeństwie	łączności w niebezpieczeństwie dla telegrafii do odbioru słuchowego	łączności z ładem w akcjach poszukiwawczo - ratowniczych (SAR)	łączności z tratwami ratunkowymi
1304.	X	PL102-0052	Za sprawdzenie przed lotem ważności dopuszczenia do użytku wysokościomierza jest odpowiedzialny:	dowódca statku powietrznego	inspektor kontroli cywilnych statków powietrznych	właściciel statku powietrznego	kierownik obsługi startowej
1305.	X	PL102-0053	Sprawdzenia obecności i kompletności środków pierwszej pomocy na pokładzie statku powietrznego dokonuje:	dowódca statku powietrznego	dowolna osoba	lekarz wojewódzki	dowolny członek personelu lotniczego
1306.	X	PL102-0054	Za kompletność i dostępność całego pokładowego wyposażenia awaryjnego odpowiada:	dowódca statku powietrznego	przewoźnik lub dysponent statku powietrznego	obsługa techniczna w miejscu startu	pion bezpieczeństwa lotniczego ULC
1307.	X	PL102-0055	Zestawy pierwszej pomocy powinny być umieszczone:	tak, by były łatwo dostępne dla wszystkich członków załogi i pasażerów	w kabinie załogi	w części kadłuba najmniej narażonej na uszkodzenie	w zamkniętej kasetce w dyspozycji dowódcy statku powietrznego

1308.	X	PL102-0056	Do zestawu pierwszej pomocy powinien być dołączony:	podręcznik pierwszej pomocy i zestaw sygnałów zgodny z Aneksiem 12 ICAO („ground-air visual signal code for use by survivors”)	jedynie podręcznik pierwszej pomocy	podręcznik pierwszej pomocy i pełny tekst Aneksu 6 ICAO	Aneks 12 ICAO
1309.	X	PL102-0057	Przepisy dotyczące sygnałów, stosowanych w akcjach poszukiwawczo - ratowniczych znajdują się w:	Aneksie 12 ICAO	Aneksie 6 ICAO	Aneksie 2 ICAO	AIP Polska, rozdz. ENR1 „Przepisy i Procedury Ogólne”
1310.	X	PL102-0061	Sygnal wizualny w kształcie litery X, podawany z miejsca wypadku lotniczego, oznacza:	żądanie pomocy medycznej	żądanie udzielenia informacji o własnej pozycji	żądanie zidentyfikowania statku powietrznego	odpowiedź negatywna
1311.	X	PL102-0063	Za zapewnienie, aby wszyscy członkowie załogi lotniczej mogli porozumiewać się we wspólnym języku jest odpowiedzialny:	przewoźnik lub dysponent statku powietrznego	dowódca statku powietrznego	Urząd Lotnictwa Cywilnego	Departament Kadr Ministerstwa Infrastruktury
1312.	X	PL102-0064	O napotkanych w locie potencjalnych zagrożeniach bezpieczeństwa oraz zdarzeniach takich, jak nieprawidłowa praca urządzeń naziemnych lub nawigacyjnych, niezwykle zjawiska pogody, dowódca statku powietrznego powinien powiadomić:	właściwą stację naziemną tak szybko, jak jest to praktycznie możliwe	organ kontroli ruchu lotniczego, po wylądowaniu	władze lokalne	Urząd Lotnictwa Cywilnego