

ODPOWIEDZI DO PYTAŃ OPUBLIKOWANYCH W ULC-u.

PYT. 1

Art. 116.

1. Zabrania się członkom załogi oraz innym osobom wnoszenia i używania broni palnej, broni gazowej oraz materiałów wybuchowych na pokład statku powietrznego, z zastrzeżeniem ust. 3.
2. Zakaz, o którym mowa w ust. 1, ma zastosowanie także do urządzeń, środków i substancji mogących stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa lotu lub pasażerów.
3. Przepisów ust. 1 i 2 nie stosuje się do uprawnień żołnierzy i funkcjonariuszy Służby Kontrwywiadu Wojskowego i Służby Wywiadu Wojskowego oraz funkcjonariuszy Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Policji, Straży Granicznej i Biura Ochrony Rządu podczas wykonywania czynności służbowych.

PYT. 2

Art. 114.

1. Dowódca jest obowiązany wykonywać loty zgodnie z przepisami, w szczególności zaś zapewnić bezpieczeństwo statku powietrznego oraz znajdujących się na jego pokładzie osób i rzeczy.
2. Gdy statkowi powietrznemu grozi niebezpieczeństwo, dowódca jest obowiązany zastosować wszelkie niezbędne środki w celu ratowania pasażerów i załogi.
3. W razie uszkodzenia statku powietrznego lub przymusowego lądowania dowódca wykonuje w imieniu właściciela i użytkownika statku oraz w imieniu właścicieli przewożonych rzeczy wszelkie czynności, jakie uzna za konieczne do zabezpieczenia ich interesów.

PYT. 3

Seria błysków czerwonych

PYT. 4

Dostępność przestrzeni powietrznej może być czasowo ograniczona ze względu na obronność państwa, bezpieczeństwo publiczne, ochronę przyrody oraz bezpieczeństwo ruchu lotniczego

PYT. 5 i 6

Art. 117.

1. Dowódca statku powietrznego, który otrzymał sygnał o niebezpieczeństwie grożącym innemu statkowi powietrznemu lub statkowi morskemu, spostrzegł statek powietrzny lub morski, który uległ wypadkowi lub znalazł się w niebezpieczeństwie, albo zauważył inną katastrofę lub klęskę żywiołową bądź zauważył osobę znajdującą się na morzu w niebezpieczeństwie utraty życia, obowiązany jest udzielić poszkodowanym lub znajdującym się w niebezpieczeństwie pomocy w zakresie, w jakim może to uczynić bez narażenia na niebezpieczeństwo powierzonego mu statku powietrznego, pasażerów, załogi lub innych osób.
2. Obowiązek pomocy ustaje, gdy dowódca wie, że kto inny udziela pomocy w podobnych lub lepszych warunkach, niż on sam mógłby jej udzielić.

PYT. 7

1. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej, ministrami właściwymi do spraw wewnętrznych oraz środowiska, w drodze rozporządzeń, z zachowaniem postanowień umów międzynarodowych:
 1. może wprowadzić zakazy lub ograniczenia lotów nad obszarem całego państwa albo jego części na czas dłuższy niż 3 miesiące,
 2. określi 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.

PYT. 8

1. W celu zapewnienia bezpieczeństwa lotu oraz bezpieczeństwa i porządku na pokładzie statku powietrznego dowódca jest upoważniony do:
 1. zobowiązania, w razie konieczności, innych członków załogi do wykonywania czynności nienależących do ich normalnego zakresu obowiązków,
 2. wydawania poleceń wszystkim osobom znajdującym się na pokładzie statku powietrznego.

PYT. 9

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia 18 grudnia 2003 r.

w sprawie zrzutów ze statku powietrznego

(Dz. U. z dnia 31 grudnia 2003 r.)

Na podstawie art. 123 ust. 3 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz. U. Nr 130, poz. 1112 oraz z 2003 r. Nr 210, poz. 2036) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa szczegółowe warunki dokonywania zrzutów ze statku powietrznego.

§ 2. 1. Dopuszcza się dokonywanie następujących zrzutów ze statku powietrznego w czasie jego lotu:

- 1) balastu w postaci wody lub przesianego piasku;
- 2) paliwa ze zbiorników statku powietrznego - w ramach przeprowadzanych prób w locie;
- 3) urządzeń i środków niezbędnych do akcji ratowniczej;
- 4) urządzeń i środków ratowniczych - w ramach przeprowadzanych prób w locie;
- 5) wody i innych środków gaśniczych podczas prowadzenia akcji gaśniczej lub patrolowania przeciwpożarowego;
- 6) holowanych przedmiotów, w szczególności lin holowniczych, transparentów i flag - w strefach wyznaczonych przez organizatora lotów;
- 7) substancji lub przedmiotów niezbędnych do przeprowadzania prac agrolotniczych, w szczególności środków chemicznych, nawozów i ziarna siewnego;
- 8) ulotek, przedmiotów podwieszonych na spadochronach i meldunków ciężarkowych;
- 9) urządzeń, uzbrojenia i ładunków - jeżeli jest to niezbędne dla potrzeb sił zbrojnych;
- 10) innych substancji i przedmiotów, których zrzut jest uzasadniony potrzebą gospodarczą lub potrzebą uatrakcyjnienia pokazów i imprez masowych;
- 11) wszelkich substancji i przedmiotów - w sytuacjach awaryjnych, w szczególności dla uniknięcia wypadku lotniczego, wykonania przymusowego lądowania lub w celu utrzymania bezpiecznej wysokości lotu.

2. Zrzuty, o których mowa w ust. 1 pkt 1, 2, 4, 8 i 10, powinny być wykonane zgodnie z warunkami określonymi przez państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym.

§ 3. Zrzuty, o których mowa w § 2 ust. 1, mogą być wykonywane w następujących przypadkach:

- 1) gdy nie naruszają bezpieczeństwa statku powietrznego, z którego dokonuje się zrzutu, innych statków powietrznych znajdujących się w locie oraz ludzi i mienia na powierzchni ziemi lub wody;

2) powiadomienia, przed rozpoczęciem lotu, państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym o zamiarze wykonania zrzutu - w przypadku zrzutów, o których mowa w § 2 ust. 1 pkt 3, 5-7, 9 i 10.

§ 4. Traci moc zarządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 3 kwietnia 1990 r. w sprawie wyjątków od zakazów ustalonych w art. 48 ust. 1 Prawa lotniczego (M. P. Nr 15, poz. 118).

§ 5. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2004 r.

PYT. 10

Służba kontroli ruchu lotniczego (j. ang: *ATC - Air Traffic Control*) - jest to służba bezpośrednio kierująca ruchem statków powietrznych.

Zadania [edytuj]

W ujęciu ogólnym zadania organów kontroli ruchu lotniczego obejmują:

- zapobieganie zderzeniom się statków powietrznych w czasie lotu;
- zapobieganie zderzeniom się statków powietrznych ze sobą oraz przeszkodami na polu manewrowym lotniska;
- utrzymanie uporządkowanego przepływu ruchu lotniczego.

Zasady działania i współdziałania organów kontroli ruchu lotniczego oraz ich wpływ na ruch statków powietrznych sprowadza się do następujących reguł:

- każdy statek powietrzny od chwili rozpoczęcia do chwili zakończenia ruchu w przestrzeni powietrznej pozostaje pod nieprzerwaną kontrolą (opieką) tylko jednego organu kontroli ruchu lotniczego w związku z czym utrzymuje z nim nieprzerwaną łączność radiową;
- każdy organ kontroli ruchu lotniczego działa w wyznaczonej mu części przestrzeni kontrolowanej, chyba że za zgodą wszystkich zainteresowanych organów przekazano mu kontrolę nad ściśle określonym i zidentyfikowanym statkiem powietrznym wykonującym lot poza właściwą dla tego organu częścią przestrzeni;
- każde przekazanie kontroli połączone jest z przejściem statku powietrznego na łączność organu przyjmującego, co wiąże się z koniecznością przestrojenia radiostacji pokładowej;
- służba kontroli ruchu lotniczego pełniona jest tylko i wyłącznie w przestrzeniach kontrolowanych (drogach lotniczych, rejonach kontrolowanych lotnisk, strefach kontrolowanych lotnisk, lotniskach kontrolowanych).

Zadaniem organów kontroli ruchu lotniczego jest zapewnienie bezpiecznych separacji między statkami powietrznymi korzystającymi z przestrzeni kontrolowanej. Realizacja tego zadania polega na wydawaniu pilotom dyrektyw dotyczących zmiany kursu i wysokości (tzw. wektorowanie) oraz udzielaniu informacji o sytuacji w powietrzu, warunkach meteorologicznych i ewentualnych ograniczeniach. Warunkiem bezwzględny utrzymania wymaganej separacji jest właściwa identyfikacja poszczególnych statków powietrznych oraz posiadanie aktualnej informacji o pozycjach i parametrach lotu (wysokość, kurs, prędkość).

PYT. 11

Służba ustanowiona w celu udzielania wskazówek i informacji użytecznych dla bezpiecznego i sprawnego wykonywania lotów.

PYT. 12

4.6. Z wyjątkiem przypadków gdy jest to konieczne dla startu lub lądowania, lot VFR nie powinien być wykonywany:

a) nad gęstą zabudową miast lub osiedli lub nad zgromadzeniem osób na otwartym powietrzu na wysokości względnej mniejszej niż 300 m (1.000 ft) nad najwyższą przeszkodą znajdującą się w promieniu 600 m od statku powietrznego;

PYT. 19

. Badaniom lotniczo-lekarskim podlegają:

- 1) osoby ubiegające się o wydanie licencji członka personelu lotniczego;
- 2) osoby ubiegające się o wydanie świadectwa kwalifikacji członka personelu lotniczego;
- 3) osoby posiadające licencję członka personelu lotniczego;
- 4) osoby posiadające świadectwo kwalifikacji członka personelu lotniczego.

PYT. 23

Konwencja ta ustanawia

obowiązek surowego karania oraz zasady jurysdykcji i postępowania (z możliwością ekstradycji w określonych warunkach) mających wykluczyć bezkarność sprawców.

Konwencja zobowiązała też strony do zapewnienia ochrony interesów użytkownika statku, pasażerów i właścicieli ładunków.

PYT. 24

konwencja montrealaska 1971- o ściganiu czynów naruszających bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego

PYT. 25

- 1) odczuwa dolegliwość fizyczną lub psychiczną, która utrudnia mu wykonywanie tych czynności w sposób bezpieczny;
- 2) znajduje się pod wpływem:
 - a) leków ograniczających sprawność psychiczną lub fizyczną,
 - b) alkoholu,
 - c) narkotyków albo innych środków odurzających.

PYT. 28

Członek personelu lotniczego nie może wykonywać lotów lub innych czynności lotniczych w przypadku utraty wymaganej sprawności psychicznej i fizycznej.

PYT. 29, 30, 31 i 32

Art. 117.

1. Dowódca statku powietrznego, który otrzymał sygnał o niebezpieczeństwie grożącym innemu statkowi powietrznemu lub statkowi morskemu, spostrzegł statek powietrzny lub morski, który uległ wypadkowi lub znalazł się w niebezpieczeństwie, albo zauważył inną katastrofę lub klęskę żywiołową bądź zauważył osobę znajdującą się na morzu w niebezpieczeństwie utraty życia, obowiązany jest udzielić poszkodowanym lub znajdującym się w niebezpieczeństwie pomocy w zakresie, w jakim może to uczynić bez narażenia na niebezpieczeństwo powierzonego mu statku powietrznego, pasażerów, załogi lub innych osób.
2. Obowiązek pomocy ustaje, gdy dowódca wie, że kto inny udziela pomocy w podobnych lub lepszych warunkach, niż on sam mógłby jej udzielić.

PYT. 33 i 34

Trzeba postarać się w UE o dopłaty bezpośrednie i zasięgnąć porady farmaceuty.

PYT. 35

Tak, jeżeli zostanie potwierdzona przez ULC.

PYT. 36

Art. 113.

1. Załogę statku powietrznego stanowią osoby wyznaczone przez użytkownika statku powietrznego do wykonania określonych czynności na statku powietrznym w czasie lotu.
2. Na statku powietrznym wykonującym lot z załogą musi być wyznaczony dowódca statku powietrznego, zwany dalej "dowódcą".
3. Jeżeli załogę statku powietrznego stanowi jedna osoba, pełni ona funkcję dowódcy.

PYT. 37

1. Prezes Urzędu wydaje, odmawia wydania, uznaje, zawiesza uznanie, przywraca uznanie, odmawia uznania, cofa uznanie, cofa, zawiesza, przywraca i zmienia licencje w drodze decyzji administracyjnych.
2. Prezes Urzędu może upoważnić pracowników Urzędu do wydawania w jego imieniu decyzji administracyjnych w sprawach, o których mowa w ust. 3.

PYT. 38

Art. 122.

1. Użytkownik polskiej przestrzeni powietrznej jest obowiązany do niezwłocznego wykonywania poleceń państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym oraz cywilnych i wojskowych lotniskowych organów służb ruchu lotniczego, a także organów dowodzenia obroną powietrzną, jak również poleceń przekazanych mu przez wojskowe statki powietrzne.

PYT. 40, 41 i 42

2. W przypadku niezastosowania się do któregośkolwiek z wezwań i poleceń, o których mowa w ust. 1, obcy statek powietrzny może być:

- 1) przechwycony przez wojskowy statek powietrzny, zwany dalej "statkiem przechwytyjącym". Przechwycenie polega na identyfikacji statku powietrznego, nawiązaniu z nim łączności radiowej i kontaktu wzrokowego oraz naprowadzeniu go na właściwy kierunek lub wysokość lotu albo wymuszeniu lądowania na wskazanym lotnisku,
- 2) ostrzeżony strzałami ostrzegawczymi przez statek przechwytyjący, a w przypadku dalszego niestosowania się do wezwania - zniszczony,
- 3) zniszczony bez dokonania czynności, o których mowa w pkt 1 i 2, w sytuacji:
 - a) dokonywania zbrojnej napaści lub agresji przeciwko celom położonym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej,
 - b) gdy nie posiada załogi na pokładzie,
 - c) gdy wymagają tego względy bezpieczeństwa, a organ dowodzenia obroną powietrzną, uwzględniając w szczególności informacje przekazane przez państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym, stwierdzi, że obcy statek powietrzny jest użyty do działań sprzecznych z prawem, a w szczególności jako środek ataku terrorystycznego z powietrza.

3. Decyzję o zastosowaniu środków, o których mowa w ust. 2 pkt 1 i 2 oraz pkt 3 lit. a) i b), podejmuje Dowódca Sił Powietrznych Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, a środka, o którym mowa w ust. 2 pkt 3 lit. c) - Minister Obrony Narodowej.

4. Zmuszony do lądowania na lotnisku międzynarodowym obcy statek powietrzny, jego załogę i ładunek oraz pasażerów i ich bagaże, podmiot zarządzający lotniskiem przekazuje Straży Granicznej.

5. Obcy statek powietrzny zmuszony do lądowania na lotnisku innym niż lotnisko międzynarodowe lub na lądowisku, jego załogę i ładunek oraz pasażerów i ich bagaże,

podmiot zarządzający lotniskiem lub użytkownik lądowiska przekazuje właściwym organom, powiadamiając o tym zdarzeniu organ Straży Granicznej.

6. Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia, tryb postępowania przy stosowaniu środków, o których mowa w ust. 2, oraz zakres i sposób współdziałania organu dowodzenia obroną powietrzną z państwowym organem zarządzania ruchem lotniczym w tych sprawach, mając na względzie zapewnienie prawidłowego zastosowania środków, o których mowa w ust. 2, tylko w przypadku braku możliwości innego wymuszenia przestrzegania prawa polskiego, a także sprawność i skuteczność współdziałania organów chroniących przestrzeń powietrzną Rzeczypospolitej Polskiej."

PYT. 43

W skład Komisji, o której mowa w ust. 5, nie mogą wchodzić lekarze specjaliści biorący udział w badaniach, na podstawie których wydano zaskarżone orzeczenie.

PYT. 44

Licencja jest świadectwem stwierdzającym posiadanie określonych kwalifikacji oraz dowodem upoważnienia do wykonywania określonych czynności lotniczych. Przepisy niniejszej ustawy w odniesieniu do licencji stosuje się odpowiednio do świadectw kwalifikacji, z zastrzeżeniem art. 95.

PYT. 45

Wpis do rejestru cywilnych statków powietrznych skutkuje z mocy prawa przynależnością państwową statku powietrznego oraz pociąga za sobą poddanie statku powietrznego nadzorowi organów lotniczych państwa przynależności, w szczególności w zakresie zdolności do lotów i eksploatacji statku.

PYT. 46

§ 10. 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:

- 1) pogorszenia się sprawności psychicznej lub fizycznej, w takim stopniu, że może mieć to wpływ na jego zdolność do bezpiecznego wykonywania czynności lotniczych;
- 2) pobytu w szpitalu;
- 3) poddania się zabiegowi chirurgicznemu lub badaniu inwazyjnemu;
- 4) poddania się leczeniu farmakologicznemu;
- 5) konieczności używania szkieł korekcyjnych;
- 6) doznania poważnego urazu związanego z ograniczeniem sprawności, uniemożliwiającego wykonywanie czynności członka personelu lotniczego;
- 7) choroby trwającej dłużej niż 10 dni;
- 8) ujawnienia ciąży;
- 9) uczestniczenia w wypadku lotniczym.

PYT. 47 i 48

Od orzeczenia komisji lekarskiej centrum medycyny lotniczej lub lekarza orzecznika osobie zainteresowanej przysługuje odwołanie do Naczelnego Lekarza w terminie 14 dni od dnia otrzymania orzeczenia.

PYT. 49

Światło ciągle zielone

PYT. 50

Nie lądować, lotnisko niebezpieczne.

PYT. 51

Zezwala się lądować.

PYT. 52

Bez względu na jakiegokolwiek poprzednie instrukcje nie lądować na razie.

PYT. 53

150 m

PYT. 54

Strefa kontrolowana lotniska obejmuje przestrzeń powietrzną kontrolowaną poza obszarem kontrolowanym, rozciągająca się od powierzchni ziemi lub wody do określonej górnej granicy.

PYT. 55

200 m

PYT. 56

elewacja lotniska, czyli wysokość najwyższego punktu na polu wlotów nad poziomem morza

PYT. 57

W Warszawie

PYT. 58

W Chicago na konwencji chicagowskiej

PYT. 61

Zawieszenie licencji i wynikających z niej uprawnień lub niektórych wynikających z niej uprawnień ma charakter okresowy.

PYT. 62

UTC dla obu

PYT. 63

- W 1952r. Państwa członkowskie ICAO przyjęły *Konwencję Rzymską*, rozszerzająca postanowienia *Konwencji Warszawskiej* z 1929 roku
- W *protokole haskim* z 28 września 1955r. wprowadzono nowelizację *konwencji warszawskiej*
- Zawarta 18 września 1961r. *Konwencja guadalajarska* uzupełniła *konwencję warszawską* z 1929 r.

PYT. 64

- konwencja Montrealska

PYT. 66

5. Naczelny Lekarz, w celu zbadania zasadności odwołania, o którym mowa w ust. 3, powołuje komisję, w skład której wchodzi specjaliści z zakresu medycyny lotniczej. Komisja ta z dokonanych ustaleń składa Naczelnemu Lekarzowi sprawozdanie; Naczelny Lekarz nie jest związany opinią komisji.

PYT. 67 i 68

Art. 120.

1. Polską przestrzeń powietrzną dostępną dla żeglugi powietrznej dzieli się na:
 1. przestrzeń kontrolowaną, w której zapewniana jest służba kontroli ruchu lotniczego oraz służby alarmowa i informacji powietrznej,

2. przestrzeń niekontrolowaną, w której zapewniana jest służba alarmowa oraz służba informacji powietrznej.

PYT. 70 i 71

- ukończone 17 lat (od ukończenia 18 lat należy przedstawić także pisemną zgodę rodziców lub opiekunów)
- wykształcenie co najmniej gimnazjalne lub równorzędne
- posiadać ważne orzeczenie badań lotniczo-lekarskich (2 klasy).
- Ukończyć szkolenie teoretyczne lub odbyć jakaś tam jego część

PYT. 72

Generalnie polskiemu prawu podlegać będą:

- wszystkie statki powietrzne (osoby i rzeczy na tych statkach) w czasie lotu w polskiej przestrzeni powietrznej i w trakcie przebywania na terytorium RP;
- polskie statki powietrzne (osoby i rzeczy na tych statkach) w trakcie lotu poza granicami polskiej przestrzeni powietrznej i w czasie przebywania na obszarze nie podlegającym zwierzchnictwu żadnego państwa.

PYT. 73

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 podlegają prawu polskiemu, chyba że prawo to stanowi inaczej.

PYT. 75

To musi je mieć podczas lotu + zapasową parę

PYT. 79, 80, 81 i 82

1. Sprawdzenie wiadomości i umiejętności w celu przedłużenia ważności uprawnienia lotniczego, **którego ważność**, zgodnie z załącznikiem nr 1 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 września 2003 r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego, **wynosi**:
 1. 12 albo **24 miesiące** – jest przeprowadzane w okresie jego ważności, jednak nie wcześniej niż 3 **miesiące** przed jego upływem;
 2. 3 lata albo 5 lat – jest przeprowadzane w okresie jego ważności, jednak nie wcześniej niż 12 miesięcy przed jego upływem.

PYT. 83

1. **Wymiana licencji i świadectw na nowe, następuje w przypadku braku wolnych miejsc na wpisywanie uprawnień w tych dokumentach.**
2. **W przypadku zniszczenia lub zagubienia licencji lub świadectwa kwalifikacji, wydawane są duplikaty tych dokumentów.**

PYT. 85 i 86

Obowiązek pomocy ustaje, gdy dowódca wie, że kto inny udziela pomocy w podobnych lub lepszych warunkach, niż on sam mógłby jej udzielić.

PYT. 87

Cypr rok 1990 (w roku 1970 było już JAA znane pod innym rozwinięciem tego skrótu ale zajmowało się tylko przyznawaniem kodów dla dużych samolotów i dla silników lotniczych)

PYT. 88 i 89

Sprawność psychiczną i fizyczną członka oraz kandydata na członka personelu lotniczego sprawdza się w trakcie badań lotniczo-lekarskich.

PYT. 90

W 1929 roku

PYT. 91

w dniu 20 listopada 1958 r

PYT. 92

w 1944

PYT. 94

Konwencja o przestępstwach i niektórych innych czynach dokonanych

na pokładzie statków powietrznych, podpisana w Tokio 14 września 1963 r. (**Konwencja Tokijska**);

PYT. 95, 96, 97, 98, 99, 100 i 101

Lotnicza Komisja Egzaminacyjna

PYT. 102

Członkiem personelu lotniczego będzie osoba mająca ważną licencję lub równorzędne świadectwo kwalifikacji, wpisana do państwowego rejestru personelu lotniczego

PYT. 103 i 104

3. Dowódca statku powietrznego ma prawo zastosować niezbędne środki przymusu w stosunku do osób nie wykonujących jego zarządzeń lub zagrażających w inny sposób bezpieczeństwu lotu lub porządkowi na pokładzie statku powietrznego, jak również przestępstwa na statku powietrznym. zatrzymać do czasu przybycia właściwych organów osobę podejrzaną o popełnienie

PYT. 104, 105 i 106

Organy Policji i Straży Granicznej są obowiązane do przejęcia osoby, o której mowa w ust. 3 pkt 2.

PYT. 107

Art. 94.

1. Do wykonywania lotów i innych czynności lotniczych są uprawnieni wyłącznie członkowie personelu lotniczego oraz osoby uczestniczące w szkoleniu lotniczym prowadzonym zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 104 ust. 1 pkt 4 lit. e) oraz osoby uczestniczące w zajęciach rekreacyjnych na lotniach i paralotniach, prowadzonych zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 33 ust. 2.

PYT. 108

§ 1. Rozporządzenie określa zasady wprowadzania przez państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym ograniczeń lotów w części przestrzeni powietrznej, których czas trwania nie będzie dłuższy niż 3 miesiące, oraz sposoby publikacji tych ograniczeń.

§ 2. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) Zbiorze Informacji Lotniczych - Polska - należy przez to rozumieć publikację wydawaną przez państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym, zawierającą informacje lotnicze o charakterze trwałym, istotne dla żeglugi powietrznej, dotyczące polskiego rejonu informacji powietrznej;
- 2) Suplemencie do Zbioru Informacji Lotniczych - Polska - należy przez to rozumieć zmiany o charakterze tymczasowym, dotyczące informacji zawartych w Zbiorze Informacji Lotniczych - Polska, publikowane przez państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym.

§ 3. 1. Przestrzeń czasowo ograniczoną dla żeglugi powietrznej wyznacza się jako rejon ograniczeń:

- 1) w celu bezpiecznego wykonywania lotów w czasie ćwiczeń, treningów, zawodów i pokazów lotniczych;
 - 2) w innych uzasadnionych przypadkach.
2. Rejon ograniczeń wyznacza państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym na wniosek organizatora ćwiczeń, treningów, zawodów i pokazów lotniczych, zwanego dalej "organizatorem lotów".
3. Organizator lotów przekazuje wniosek, o którym mowa w ust. 2, do państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym nie później niż na 77 dni przed datą publikacji, o której mowa w § 4.
4. Wniosek, o którym mowa w ust. 2, powinien zawierać program ćwiczeń, treningów, zawodów lub pokazów lotniczych.

§ 4. 1. Informacje dotyczące rejonu ograniczeń państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym publikuje jako Suplement do Zbioru Informacji Lotniczych - Polska.

2. Informacje dotyczące rejonu ograniczeń publikowane są zgodnie z systemem regulacji AIRAC, o którym mowa w załączniku nr 15 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212 i 214, z 1963 r. Nr 24, poz. 137 i 138, z 1969 r. Nr 27, poz. 210 i 211, z 1976 r. Nr 21, poz. 130 i 131, Nr 32, poz. 188 i 189 i Nr 39, poz.

227 i 228, z 1984 r. Nr 39, poz. 199 i 200, z 2000 r. Nr 39, poz. 446 i 447, z 2002 r. Nr 58, poz. 527 i 528 oraz z 2003 r. Nr 78, poz. 700 i 701).

3. Informacja w systemie AIRAC jest publikowana i rozsyłana w formie drukowanej przez służbę informacji lotniczej, co najmniej z 42-dniowym wyprzedzeniem przed dniem jej wejścia w życie.

§ 5. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

PYT. 109

2) w art. 122 ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

"1. Użytkownik polskiej przestrzeni powietrznej jest obowiązany do niezwłocznego wykonywania poleceń państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym oraz cywilnych i wojskowych lotniskowych organów służb ruchu lotniczego, a także organów dowodzenia obroną powietrzną, jak również poleceń przekazanych mu przez wojskowe statki powietrzne.

PYT. 110

Art. 106.

1. Badania lotniczo-lekarskie przeprowadzają i wydają orzeczenia o istnieniu lub braku przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania funkcji członka personelu lotniczego:
 1. centra medycyny lotniczej, których wykaz znajduje się w rozporządzeniu, o którym mowa w art. 112 ust. 1 pkt 7,
 2. lekarze orzecznicy.

PYT. 111

Art. 113.

1. Załogę statku powietrznego stanowią osoby wyznaczone przez użytkownika statku powietrznego do wykonania określonych czynności na statku powietrznym w czasie lotu.

PYT. 112

W imieniu centrum medycyny lotniczej badania lotniczo-lekarskie przeprowadza i wydaje orzeczenie komisja lekarska centrum medycyny lotniczej złożona z lekarzy orzeczników oraz specjalistów z zakresu medycyny transportu lub medycyny lotniczej.

PYT. 113

Prezes Urzędu wydaje, odmawia wydania, uznaje, zawiesza uznanie, przywraca uznanie, odmawia uznania, cofa uznanie, cofa, zawiesza, przywraca i zmienia licencje w drodze decyzji administracyjnych.

PYT. 114

konwencji o ujednostajnieniu niektórych prawideł, dotyczących zajęcia zabezpieczającego statków powietrznych, podpisanej w Rzymie dnia 29 maja 1933 r.

PYT. 116

„Konwencja o oznaczaniu **plastikowych środków wybuchowych** dla celów ich wykrywania” (Montreal, 10 marca 1991 roku)

PYT. 118

Konwencja o szkodach wyrządzonych przez obce statki powietrzne osobom trzecim podpisana w Rzymie 7.10.1952 roku.

PYT. 120

Konwencja Brukselska 1960

PYT. 121

Zastąpiła konwencję paryską.

PYT. 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130 i 131

Minima widzialności i odległości od chmur dla lotów z widocznością

(patrz ust. 4.1.)

Klasa przestrzeni powietrznej	A*** B C D E	F G
		Powyżej 900 m (3000 ft) AMSL lub powyżej 300 m (1000 ft) nad terenem — w zależności co jest wyższe
Odległość od chmur	Pozioma — 1500 m	Z dala od chmur i z widocznością powierzchni ziemi
	Pionowa — 300 m (1000 ft)	

Widzialność w locie	8 km na i powyżej 3050 m (10 000 ft) AMSL*	5 km**
	5 km poniżej 3050 m (10 000 ft) AMSL*	

* Gdy względna wysokości przejściowa jest mniejsza niż 3050 m (10 000 ft) AMSL, to zamiast tych wartości należy używać FL 100.

** Można wykonywać loty:

- a. przy zmniejszeniu widzialności w locie do 1500 m:
 1. z prędkościami, przy których będzie wystarczająco zapewniona możliwość zauważenia we właściwym czasie innego ruchu lub jakichkolwiek przeszkód, aby uniknąć kolizji, lub
 2. w warunkach w których prawdopodobieństwo spotkania innego ruchu w zasadzie będzie małe, np. w obszarach o małej intensywności ruchu oraz w czasie wykonywania prac agrolotniczych na małych wysokościach,
- b. na ŚMIGŁOWCACH przy widzialności w locie *mniejszej niż 1500 m*, jeżeli wykonują manewry z prędkością, przy której będzie wystarczająco zapewniona możliwość zauważenia we właściwym czasie innego ruchu lub jakichkolwiek przeszkód, aby uniknąć kolizji.

*** Minima VMC w przestrzeni powietrznej klasy A są wskazówką dla pilotów, lecz nie oznacza to, że loty **VFR** w przestrzeni klasy A są dozwolone.

Prędkości – w lotach VFR można latać przy rzeczywistych prędkościach powietrznych nie większych niż 300 km/h; i zabrania się lotu z prędkościami zbliżonymi do prędkości dźwięku lub naddźwiękowymi.

ROZDZIAŁ 4. PRZEPISY WYKONYWANIA LOTÓW Z WIDOCZNOŚCIĄ

4.1. Z wyjątkiem lotów specjalnych VFR, loty VFR powinny być wykonywane tak, aby statek powietrzny leciał przy widzialności i w odległości od chmur równych lub większych niż określone w tabeli 3-1.

4.2. Z wyjątkiem gdy organ kontroli ruchu lotniczego udzieli na to zezwolenie, w lotach VFR nie należy startować ani lądować na lotniskach znajdujących się w strefie kontrolowanej lotniska albo wchodzić do strefy ruchu lotniskowego lub włączać się do ruchu lotniskowego:

- a) gdy pułap chmur jest niższy niż 450 m (1.500 ft); lub
- b) gdy widzialność przy ziemi jest mniejsza niż 5 km.

4.3. Loty VFR mogą być wykonywane między zachodem a wschodem słońca z zachowaniem poniższych przepisów:

- a) z dala od chmur i z widocznością terenu lub światła w terenie;
- b) przy rzeczywistych prędkościach powietrznych nie większych niż 300 km/h;
- c) nie wyżej niż 3.050 m (10.000 ft) AMSL, gdy bezwzględna wysokość przejściowa jest mniejsza niż ta wartość, to zamiast tych wartości przyjmuje się FL 100;
- d) z wyjątkiem startów i lądowań nie niżej niż:
 - 1) 300 m nad przeszkodami - na samolotach;

2) 200 m nad przeszkodami - na śmigłowcach;
e) w warunkach meteorologicznych ujętych w tabeli 3-1, lecz bez zmniejszenia minimum widzialności ujętych w tej tabeli pod lit. a) i b).

4.4. Z wyjątkiem przypadków określonych przez państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym, loty VFR nie mogą być wykonywane:

a) powyżej FL 200;

b) z prędkościami zbliżonymi do prędkości dźwięku lub naddźwiękowymi.

4.5. Nie można udzielić zezwolenia na lot VFR powyżej FL 290 w przestrzeni powietrznej, w której stosuje się minima separacji pionowej 300 m (1.000 ft) (przestrzeń powietrzna o zredukowanych minimach separacji pionowej (RVSM)).

4.6. Z wyjątkiem przypadków gdy jest to konieczne dla startu lub lądowania, lot VFR nie powinien być wykonywany:

a) nad gęstą zabudową miast lub osiedli lub nad zgromadzeniem osób na otwartym powietrzu na wysokości względnej mniejszej niż 300 m (1.000 ft) nad najwyższą przeszkodą znajdującą się w promieniu 600 m od statku powietrznego;

b) gdzie indziej, niż to określono w ust. 4.6. lit. a), na wysokości względnej mniejszej niż 150 m (500 ft) nad lądem lub wodą, nie dotyczy statków powietrznych lotnictwa państwowego; chyba że rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 9 października 2003 r. w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące (Dz. U. Nr 183, poz. 1793) lub rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 9 października 2003 r. w sprawie ograniczeń lotów na czas nie dłuższy niż 3 miesiące (Dz. U. Nr 183, poz. 1794) stanowi inaczej lub statek powietrzny otrzymał specjalne zezwolenie władzy lotniczej.

Uwaga.- Patrz również ust. 3.1.2.

4.7. Jeżeli nie podano inaczej w zezwoleniach kontroli ruchu lotniczego, loty VFR w przelotach poziomych wykonywanych powyżej 900 m (3.000 ft) nad ziemią lub wodą powinny być wykonywane na poziomie przelotu odpowiednim dla danego kąta drogi, zgodnie z tabelą poziomów przelotu zawartą w dodatku 3.

4.8. Loty kontrolowane VFR powinny być wykonywane zgodnie z przepisami ust. 3.6.:

a) gdy są wykonywane w przestrzeniach powietrznych klasy B, C i D;

b) gdy stanowią część ruchu lotniskowego na lotniskach kontrolowanych; lub

c) gdy są wykonywane jako loty specjalne VFR.

4.9. Jeżeli wykonuje się lot VFR na podstawie planu lotu złożonego zgodnie z ust. 3.3.1.2., to należy utrzymywać ciągły nasłuch na właściwym kanale łączności fonicznej powietrze-ziemia i, gdy zachodzi taka potrzeba, zgłaszać swoją pozycję organowi służb ruchu lotniczego zapewniającemu służbę informacji powietrznej.

Uwaga.- Patrz uwagi po ust. 3.6.5.1.

4.10. Statek powietrzny zamierzający przejść z lotu VFR do lotu IFR powinien:

a) jeżeli plan lotu został przedstawiony, podać koniecznie zmiany, jakie mają być wprowadzone do jego bieżącego planu lotu; lub

b) jeżeli wymaga tego przepis ust. 3.3.1.2., przedstawić plan lotu właściwemu organowi służb ruchu lotniczego i uzyskać zezwolenie przed rozpoczęciem lotu IFR w przestrzeni powietrznej kontrolowanej.

PYT. 132

Do FL 200 tak jak loty dzienne VFR

PYT. 133

Strefa niebezpieczna (D)

Przestrzeń powietrzna o określonych wymiarach, w której mogą odbywać się, w opublikowanych okresach czasu, działania niebezpieczne dla lotów. Strefy niebezpieczne są ustanowione w celu ochrony statków powietrznych przed działaniami wykonywanymi na ziemi (np. poligony artyleryjskie).

PYT. 134

Strefa ograniczona (R)

Przestrzeń powietrzna o określonych wymiarach nad obszarami lądowymi, wodami wewnętrznymi i wodami terytorialnymi Polski, w której loty są ograniczone pewnymi określonymi warunkami. Strefy ograniczone są ustanowione w celu ochrony ludzi i środowiska naturalnego na ziemi przed działaniem lotnictwa (miejscowości sanatoryjno - wypoczynkowe, parki narodowe). Każdej strefie przydziela się znak identyfikacyjny, jednoznacznie określający strefę i jej rodzaj.

PYT. 135

Strefa zakazana (P)

Przestrzeń powietrzna o określonych wymiarach nad obszarami lądowymi, wodami wewnętrznymi i wodami terytorialnymi Polski, w której loty a/c są zabronione. Strefy zakazane są ustanowione w celu ochrony obiektów na ziemi przed działaniem lotnictwa (np. zakłady przemysłowe: rafinerie, zakłady chemiczne, reaktor jądrowy w Instytucie Badań Jądrowych).

PYT. 138

ATFM (Air Traffic Flow Management) - zarządzanie przepływem ruchu lotniczego - służbę ustanowioną dla zapewnienia bezpiecznego, sprawnego i uporządkowanego przepływu ruchu lotniczego oraz zabezpieczenia organów ATC przed przekraczaniem ich wydolności;

PYT. 139

2) zarządzanie przestrzenią powietrzną, polegające na przydziale odpowiednich elementów przestrzeni powietrznej poszczególnym jej użytkownikom,

PYT. 140

Ważność licencji jest uzależniona od wyniku okresowego sprawdzenia sprawności psychicznej i fizycznej członka personelu lotniczego, stwierdzonej w badaniach lotniczo-lekarskich i utrzymania w okresie ważności licencji wiadomości i umiejętności nie mniejszych niż wymagane do uzyskania licencji i dodatkowych uprawnień.

PYT. 141

Polska przestrzeń powietrzna jest dostępna na równych prawach wszystkim jej użytkownikom.

PYT. 142

konwencja montrealaska 1971

PYT. 143 i 144

konwencja chicagowska 1944

PYT. 145 i 146

VMC - warunki meteorologiczne wyrażone widzialnością, odległością od chmur i pułapem chmur, równe lub większe od ustalonych minimów.

W tabeli poniżej znajdują się minimalne wymagania odnośnie warunków pogodowych, jakie muszą być spełnione dla celów wykonania lotu VFR. Właściwy organ kontroli ruchu lotniczego (ATC) może (nie musi) zezwolić na loty VFR w strefie kontrolowanej lotniska w innych warunkach meteorologicznych.

przestrzeń powietrzna kontrolowana		
Warunki lotu	powyżej 900m nad ziemią	na lub poniżej 900 m nad ziemią
Widzialność w locie	8 km	5 km
Odległość od chmur:	1,5 km/300m	1,5 km/300m

pozioma/pionowa

poza przestrzenią powietrzną kontrolwaną

Warunki lotu	powyżej 900m nad ziemią	na lub poniżej 900 m nad ziemią
Widzialność w locie	5 km	1,5 km (*)
Odległość od chmur: pozioma/pionowa	1,5 km/300m	z dala od chmur i z widocznością ziemi

PYT. 147 i 148

Patrz pyt. 140

PYT. 149, 150, 151 i 152 (według JAR-FCL 3)

Klasa I – co 12 miesięcy do 40 roku życia, później co 6 miesięcy

Klasa II – co 60 miesięcy do 30 roku życia
- co 24 miesiące między 30 a 50 rokiem życia
- co 12 miesięcy powyżej 50 roku życia

PYT. 153 i 154

§ 21. ust 3. Osoba, której licencja została cofnięta albo zawieszona, ma obowiązek niezwłocznie przekazać ją Prezesowi Urzędu, za pokwitowaniem, chyba że licencja została już uprzednio zatrzymana.

PYT. 155

Płyta - to powierzchnia wyznaczona na lotnisku lądowym, na której statki powietrzne zatrzymują się w celu przyjmowania pasażerów, załadunku i wyładunku towarów i poczty, tankowania paliwa, postoju i obsługi.

PYT. 156

Seria błysków zielonych

PYT. 157

Art. 120.

1. Polską przestrzeń powietrzną dostępną dla żeglugi powietrznej dzieli się na:
 1. przestrzeń kontrolowaną, w której zapewniana jest służba kontroli ruchu lotniczego oraz służby alarmowa i informacji powietrznej,
 2. przestrzeń niekontrolowaną, w której zapewniana jest służba alarmowa oraz służba informacji powietrznej.

PYT. 158

Rejon Informacji Powietrznej (FIR - *Flight Information Region*) jest to przestrzeń powietrzna o określonych wymiarach, w której zapewniona jest służba informacji powietrznej i służba alarmowa.

PYT. 161

Służba Informacji Lotniczej jest odpowiedzialna za zbieranie i rozpowszechnianie informacji dla całego terytorium Polski i przestrzeni powietrznej nad otwartym morzem, która podlega polskim przepisom w zakresie kontroli ruchu lotniczego.

AIS w Polsce jest w szczególności odpowiedzialna za:

- a. zbieranie i publikowanie informacji mających zasadnicze znaczenie dla bezpieczeństwa, regularności i wydajności żeglugi powietrznej;
- b. Wydawanie i dystrybucję Zintegrowanego Pakietu Informacji Lotniczych, w skład którego wchodzi Zbiór Informacji Lotniczych - Polska (AIP Polska), Suplementy do AIP, Biuletyny Informacji Lotniczej (AIC);
- c. Wydawanie NOTAM dotyczących polskiej przestrzeni powietrznej (FIR Warszawa). Depesze NOTAM w FIR Warszawa są publikowane przez Międzynarodowe Biuro NOTAM w pięciu seriach - A, B, P, R oraz S (SNOWTAM), za pośrednictwem Europejskiej Bazy Danych AIS (EAD);
- d. Publikowanie map lotniczych;
- e. Druk i rozpowszechnianie publikacji AIS;
- f. Udzielanie informacji lotniczych.

PYT. 162

Służba informacji powietrznej powinna zapewniać następujące informacje:

- SIGMET i AIRMET;
- dotyczące erupcji wulkanicznej i chmur popiołów wulkanicznych;
- dotyczące przedostania się do atmosfery materiałów radioaktywnych i toksycznych chemikaliów;
- o zmianach dotyczących dostępności operacyjnej pomocy nawigacyjnych;
- o zmianach stanu lotnisk i ich urządzeń wraz z informacją o zmianie stanu pól ruchu naziemnego, gdy
- o balonach wolnych bezzałogowych;

- o zmianie dostępności przestrzeni powietrznej;
- o warunkach pogody aktualnych na lotniskach odlotu, docelowym i zapasowym;
- o niebezpieczeństwie kolizji statków powietrznych wykonujących loty w przestrzeniach powietrznych klasy C, D, E, F i G;
- inne informacje mogące mieć wpływ na bezpieczeństwo lotów.

PYT. 163

Wracać do lądowania (zezwolenie na lądowanie będzie podane w odpowiednim czasie)

PYT. 164

Art. 119.

1. Polska przestrzeń powietrzna jest dostępna na równych prawach dla wszystkich jej użytkowników, a swoboda lotów w niej cywilnych statków powietrznych może być ograniczona wyłącznie na podstawie wyraźnego upoważnienia Prawa lotniczego, przy zachowaniu przepisów innych ustaw i wiążących Rzeczpospolitą Polską umów międzynarodowych, w tym uchwał organizacji międzynarodowych.

PYT. 169

Art. 115.

1. W celu zapewnienia bezpieczeństwa lotu oraz bezpieczeństwa i porządku na pokładzie statku powietrznego dowódca jest upoważniony do:
 1. zobowiązania, w razie konieczności, innych członków załogi do wykonywania czynności nienależących do ich normalnego zakresu obowiązków,
 2. wydawania poleceń wszystkim osobom znajdującym się na pokładzie statku powietrznego.

PYT. 170

- **A** - Zezwala się tylko na loty IFR; wszystkie loty podlegają działaniu służby kontroli ruchu lotniczego i są separowane od siebie nawzajem.
- **B** - Zezwala się na loty IFR i VFR; wszystkie loty podlegają działaniu służby kontroli ruchu lotniczego i są separowane od siebie nawzajem.
- **C** - Zezwala się na loty IFR i VFR; wszystkie loty podlegają działaniu służby kontroli ruchu lotniczego i loty IFR są separowane od innych lotów IFR i od lotów VFR. Loty VFR są separowane od lotów IFR i zapewniana jest im informacja o ruchu co do innych lotów VFR.
- **D** - Zezwala się na loty IFR i VFR; wszystkie loty podlegają działaniu służby

kontroli ruchu lotniczego, loty IFR są separowane od innych lotów IFR i zapewniona jest im informacja o ruchu co do lotów VFR. W lotach VFR zapewniana jest informacja o ruchu co do wszystkich innych lotów.

- **E** - Zezwala się na loty IFR i VFR; loty IFR podlegają działaniu służby kontroli ruchu lotniczego i są separowane od innych lotów IFR. We wszystkich lotach zapewniana jest informacja o ruchu, jeżeli jest to możliwe.

- **F** - Zezwala się na loty IFR i VFR; wszystkim lotom IFR zapewnia się służbę doradcą ruchu lotniczego, a wszystkim lotom zapewnia się na żądanie służbę informacji powietrznej.

- **G** - Zezwala się na loty IFR i VFR; na żądanie zapewnia się służbę informacji powietrznej.

PYT. 171

Art. 121.

1. Zarządzanie ruchem lotniczym jest realizowane przez:

1) zapewnianie odpowiednio do charakteru, natężenia i warunków ruchu lotniczego następujących służb ruchu lotniczego:

- a. alarmowej - ustanowionej w celu zawiadamiania organów systemu poszukiwania i ratownictwa o statkach powietrznych potrzebujących pomocy i współdziałania z tymi organami,
- b. kontroli ruchu lotniczego - ustanowionej w celu zapobiegania zderzeniom statków powietrznych podczas lotu, zderzeniom statków powietrznych ze sobą lub z przeszkodami w ruchu naziemnym oraz usprawniania i utrzymywania uporządkowanego przepływu ruchu lotniczego,
- c. informacji powietrznej - ustanowionej w celu udzielania wskazówek i informacji użytecznych dla bezpiecznego i sprawnego wykonywania lotów,

2) zarządzanie przestrzenią powietrzną, polegające na przydziale odpowiednich elementów przestrzeni powietrznej poszczególnym jej użytkownikom,

3) zarządzanie przepływem ruchu lotniczego, polegające na optymalizacji natężenia tego ruchu.

1. normy Eurocontrol i zmieniającym dyrektywę 97/15/WE przyjmującą normy Eurocontrol oraz zmieniającym dyrektywę 93/65/EWG.

PYT. 172

3. **Wymiana licencji i świadectw na nowe, następuje w przypadku braku wolnych miejsc na wpisywanie uprawnień w tych dokumentach.**

4. W przypadku zniszczenia lub zagubienia **licencji** lub świadectwa kwalifikacji, wydawane są duplikaty tych dokumentów.

PYT. 173

w drodze decyzji administracyjnych

PYT. 174

Służba ustanowiona w celu zawiadamiania właściwych organizacji o statkach powietrznych potrzebujących pomocy w zakresie poszukiwania i ratownictwa oraz w celu współdziałania z tymi organizacjami w razie potrzeby.

PYT. 175

Służba ustanowiona w celu udzielania wskazówek i informacji użytecznych dla bezpiecznego i sprawnego wykonywania lotów.

PYT. 176

Służba ustanowiona w celu:

a) zapobiegania kolizjom:

- 1) między statkami powietrznymi w locie, i
- 2) statków powietrznych na polu manewrowym: z przeszkodami i innymi statkami powietrznymi; i

b) usprawniania i utrzymywania uporządkowanego przepływu ruchu lotniczego.

PYT. 177

Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ang. *International Civil Aviation Organization*, ICAO), jest odpowiedzialna za opracowywanie i wdrażanie międzynarodowych przepisów regulujących bezpieczeństwo ruchu lotniczego i ekonomię transportu lotniczego.

Do zadań ICAO należy nadzór nad przestrzeganiem przez kraje członkowskie międzynarodowych norm i przepisów regulujących cywilny ruch lotniczy. Ponadto opracowuje nowe standardy i normy dla lotnictwa, wspiera wprowadzanie nowej techniki i technologii w lotnictwie cywilnym, opracowuje międzynarodowe zasady

współpracy z tzw. służbami naziemnymi. Przepisy ICAO to zbiór 18 aneksów z których każdy omawia i normuje wybraną dziedzinę lotnictwa.

PYT. 178

Służba ustanowiona w wyznaczonym obszarze, odpowiedzialna za dostarczanie danych/informacji lotniczych niezbędnych dla zapewnienia bezpieczeństwa, regularności i efektywności żeglugi powietrznej.

zbieranie i publikowanie informacji mających zasadnicze znaczenie dla bezpieczeństwa, regularności i wydajności żeglugi powietrznej

- projektowanie instrumentalnych podejść do lądowania
- publikowanie map lotniczych
- druk i rozpowszechnianie publikacji

PYT. 179

§ 3. Osłonę meteorologiczną lotnictwa cywilnego na lotniskach i w ich okolicy zapewnia lotniskowa służba meteorologiczna, a poza lotniskami - lotnicza służba meteorologiczna, poprzez:

- 1) prowadzenie międzynarodowej współpracy w celu zapewnienia wymiany danych i opracowań meteorologicznych w ramach Światowego Systemu Prognoz Obszarowych (WAFS) oraz Światowej Służby Pogody (WWW);
- 2) wykonywanie obserwacji meteorologicznych, komunikatów i prognoz oraz innych opracowań zgodnych z przyjętymi procedurami Światowej Organizacji Meteorologicznej (WMO) i Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO), w szczególności określonymi w załączniku nr 3 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212 i 214, z późn. zm.⁵⁾), zwanej dalej "Konwencją";
- 3) rozwijanie i utrzymywanie aktualności procedur zapewniających osłonę meteorologiczną zgodnie z Konwencją;
- 4) koordynację działań pomiędzy poszczególnymi jednostkami lotniczej i lotniskowej służby meteorologicznej;
- 5) wprowadzanie procedur osłony meteorologicznej w przypadku akcji poszukiwawczo-ratowniczych.

PYT. 182 i 183

Art. 100.

1. Licencję lub wynikające z niej niektóre uprawnienia można cofnąć albo zawiesić w przypadku stwierdzenia, że członek personelu lotniczego:
 1. przestał spełniać warunki określone w art. 96 ust. 1 i 2,

2. utracił kwalifikacje do wykonywania określonych czynności lotniczych,
3. wykonując czynności lotnicze, do których uprawnia go licencja, zagraża bezpieczeństwu ruchu lotniczego.

PYT. 184 i 185

Od orzeczenia komisji lekarskiej centrum medycyny lotniczej lub lekarza orzecznika osobie zainteresowanej przysługuje odwołanie do Naczelnego Lekarza w terminie 14 dni od dnia otrzymania orzeczenia.

PYT. 187 i 188

Patrz pyt 122

PYT. 189

Zielony

PYT. 190

Światło ciągle czerwone

PYT. 192

Gdy statkowi powietrznemu grozi niebezpieczeństwo, dowódca jest obowiązany zastosować wszelkie niezbędne środki w celu ratowania pasażerów i załogi.

PYT. 193

Prawdopodobnie od daty zdania egzaminu

PYT. 195

Prawdopodobnie od daty zdania egzaminu

PYT. 197

4. W razie zawieszenia uprawnienia lotniczego wpisanego do licencji, jej posiadacz ma obowiązek niezwłocznego zwrotu licencji Prezesowi Urzędu w celu dokonania wpisu o zawieszeniu uprawnienia lotniczego.

PYT. 198 i 199

W razie uszkodzenia statku powietrznego lub przymusowego lądowania dowódca wykonuje w imieniu właściciela i użytkownika statku oraz w imieniu właścicieli przewożonych rzeczy wszelkie czynności, jakie uzna za konieczne do zabezpieczenia ich interesów.

PYT. 200

Obszar kontrolowany (*Control Area - CTA*) - Obszar kontrolowany jest to przestrzeń powietrzna kontrolowana rozciągająca się w górę od określonej granicy nad ziemią. Obszar kontrolowany obejmuje drogi lotnicze, rejony kontrolowane lotnisk i węzłów lotnisk. Obszar kontrolowany nie obejmuje stref kontrolowanych lotnisk.

PYT. 201

Art. 7. W czasie lotu poza granicami polskiej przestrzeni powietrznej i w czasie przebywania na obszarze niepodlegającym zwierzchnictwu żadnego państwa polskie statki powietrzne oraz osoby i rzeczy na tych statkach podlegają prawu polskiemu, chyba że prawo to stanowi inaczej.

PYT. 202

Art. 8. Lot i manewrowanie statku powietrznego odbywają się zgodnie z przepisami obowiązującymi w granicach danego terytorium, a na obszarze niepodlegającym zwierzchnictwu żadnego państwa - zgodnie z przepisami międzynarodowymi.

PYT. 203

Prawa rzeczowe na statku powietrznym ocenia się według prawa państwa przynależności danego statku.

PYT. 206

Trzy główne organy ICAO to: zgromadzenia członków organizowane raz na trzy lata; rada składającej się z 33 członków wybieranej na zgromadzeniach; sekretarz wybierany przez radę.

PYT. 207

nad gęstą zabudową miast lub osiedli lub nad zgromadzeniem osob na otwartym powietrzu na wysokości względnej mniejszej niż 300 m (1000 ft) nad najwyższą przeszkodą znajdującą się w promieniu 600 m od statku powietrznego,

PYT. 208

e) nad obszarami miast o liczbie mieszkańców od 50 tys. do 100 tys. na wysokościach poniżej 1000 m nad poziomem terenu,

PYT. 209

Art. 137. ust. 4. Kto odnalazł porzucony statek powietrzny lub jego szczątki albo był świadkiem nieszczęśliwego wypadku lub przymusowego lądowania statku powietrznego poza lotniskiem, obowiązany jest niezwłocznie zawiadomić o tym najbliższy organ Policji lub administracji publicznej albo inne służby bezpieczeństwa i porządku publicznego, w szczególności jednostki ochrony przeciwpożarowej, mogące udzielić pomocy.

PYT. 210

§ 6. 1. Badaniom lotniczo-lekarskim podlegają:

- 1) osoby ubiegające się o wydanie licencji członka personelu lotniczego;
- 2) osoby ubiegające się o wydanie świadectwa kwalifikacji członka personelu lotniczego;
- 3) osoby posiadające licencję członka personelu lotniczego;
- 4) osoby posiadające świadectwo kwalifikacji członka personelu lotniczego.

PYT. 211

Patrz PYT. 46

PYT. 212

Są refundowane przez stołeczny Komitet Obrony Radia Maryja

PYT. 213

chyba nie

PYT. 214

Zezwolenie kontroli ruchu lotniczego

(Air traffic control clearance)

Upoważnienie dowódcy statku powietrznego do postępowania zgodnie z warunkami określonymi przez organ kontroli ruchu lotniczego.

PYT. 215 i 216

1. zastosowaniu niezbędnych środków, łącznie ze środkami przymusu w stosunku do osób niewykonujących jego poleceń albo zagrażających w inny sposób bezpieczeństwu lotu lub porządkowi na pokładzie statku powietrznego,
2. zatrzymaniu osoby podejrzanej o popełnienie przestępstwa na statku powietrznym albo osoby zagrażającej w inny sposób bezpieczeństwu lotu lub porządkowi na pokładzie statku powietrznego, do czasu przekazania jej właściwym organom.

PYT. 217 i 218

§ 28. 1. Skreślenie członka personelu lotniczego z rejestru następuje:

- 1) w razie śmierci albo uznania za zmarłego;
- 2) w razie cofnięcia wszystkich licencji albo świadectw kwalifikacji;
- 3) w razie upływu terminu 3 lat od dnia upływu terminu ważności licencji lub świadectwa kwalifikacji.

PYT. 220

2. Państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym oraz cywilne lotniskowe organy służby ruchu lotniczego i właściwe organy wojskowe mogą w szczególności wezwać statek powietrzny do wylądowania na wskazanym lotnisku lub do wykonania innych poleceń tych organów, jeżeli:

- 1) statek powietrzny przekroczył granicę państwową bez wymaganego zezwolenia lub niezgodnie z warunkami zezwolenia,
- 2) statek powietrzny wykonuje lot wbrew zakazom lub ograniczeniom, o których mowa w art. 119 ust. 2, 4 i 5,
- 3) istnieją uzasadnione obawy, aby sądzić, że statek powietrzny jest użyty do działań sprzecznych z prawem.

PYT. 221

1. Licencje są wymagane dla następujących specjalności personelu lotniczego:
 1. personel wchodzący w skład załóg statków powietrznych:
 - a) pilot samolotowy turystyczny,
 - b) pilot samolotowy zawodowy,
 - c) pilot samolotowy liniowy,
 - d) pilot śmigłowcowy turystyczny,
 - e) pilot śmigłowcowy zawodowy,
 - f) pilot śmigłowcowy liniowy,
 - g) pilot wiatrakowcowy turystyczny,
 - h) pilot wiatrakowcowy zawodowy,
 - i) pilot sterowcowy liniowy,
 - j) pilot sterowcowy zawodowy,
 - k) pilot balonu wolnego,
 - l) pilot szybowcowy,
 - m) nawigator lotniczy,
 - n) mechanik pokładowy,
 - o) radiooperator pokładowy,

PYT. 222 i 223

Przepisów ust. 1 i 2 nie stosuje się do uprawnień żołnierzy Wojskowych Służb Informacyjnych i funkcjonariuszy Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Policji, Straży Granicznej oraz Biura Ochrony Rządu podczas wykonywania czynności służbowych.

PYT. 224

Art. 206.

1. Odpowiedzialność za szkody spowodowane ruchem statków powietrznych podlega przepisom prawa cywilnego o odpowiedzialności za szkody wyrządzone przy posługiwaniu się mechanicznymi środkami komunikacji poruszonymi za pomocą sił przyrody, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3 oraz art. 207.
2. Odpowiedzialność, o której mowa w ust. 1, nie powstaje, jeżeli szkoda wynikła z samego faktu przelotu statku powietrznego odbywającego się zgodnie z obowiązującymi przepisami.
3. Do odpowiedzialności przewoźnika lotniczego za szkody powstałe przy przewozie lotniczym stosuje się przepisy rozdziału 2.

Art. 207.

1. Odpowiedzialność za szkody, o których mowa w art. 206, ponosi osoba eksploatująca statek powietrzny.
2. Za osobę eksploatującą statek powietrzny uważa się osobę, która go używała w czasie spowodowania szkody.

PYT. 225 i 226

Prezes ULC-u

PYT. 228

Patrz pyt 7

PYT. 229

4. Szkolenie praktyczne na ziemi i w locie prowadzi się wyłącznie:
 - 1) na statkach powietrznych:
 - a) spełniających wymagania określone w art. 31 ust. 1 ustawy lub
 - b) na statkach powietrznych, o których mowa w art. 33 ust. 2 ustawy, lub
 - c) na polskich państwowych statkach powietrznych
- które odpowiadają rodzajowi i zakresowi szkolenia oraz są do niego przystosowane zgodnie z wymaganiami, o których mowa w ust. 2.3.4 załącznika nr 1 do rozporządzenia;

Art. 31.

1. Do wykonywania lotów w przestrzeni powietrznej dopuszcza się, z zastrzeżeniem art. 33 ust. 2, wyłącznie cywilne statki powietrzne:
 1. wpisane do polskiego lub obcego rejestru cywilnych statków powietrznych,
 2. mające wymagane znaki rozpoznawcze,

3. posiadające zdolność do lotów, potwierdzoną odpowiednimi dokumentami, z zastrzeżeniem art. 49 i art. 50 ust. 1.

PYT. 230 i 231

Art. 120.

1. Polską przestrzeń powietrzną dostępną dla żeglugi powietrznej dzieli się na:
 1. przestrzeń kontrolowaną, w której zapewniana jest służba kontroli ruchu lotniczego oraz służby alarmowa i informacji powietrznej,
 2. przestrzeń niekontrolowaną, w której zapewniana jest służba alarmowa oraz służba informacji powietrznej.

PYT. 232 i 233

Patrz pyt 209

PYT. 234

Przy ministrze właściwym do spraw transportu działa niezależna, stała Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, prowadząca badania wypadków i incydentów lotniczych, zwana dalej "Komisją".

PYT. 235 i 236

Patrz pyt 9

PYT. 237

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych jest niezależną stałą komisją działającą przy ministrze właściwym do spraw transportu prowadząca badania wypadków i incydentów lotniczych. Komisja wykonuje swoje zadania w imieniu ministra właściwego do spraw transportu. Wynik badania konkretnego wypadku albo incydentu lotniczego zawarty jest w uchwale członków PKBWL. Członkowie PKBWL podejmując uchwałę, kierują się zasadą swobodnej oceny dowodów i nie są związani poleceniem co do treści podejmowanych uchwał. Członek PKBWL nie może występować w roli biegłego sądowego w zakresie spraw prowadzonych przez Komisję.

PYT. 238

9. W przypadku negatywnego wyniku sprawdzenia wiadomości lub umiejętności lotniczych w celu przedłużenia ważności uprawnienia lotniczego egzaminator praktyczny (działając z upoważnienia Prezesa Urzędu) zawiesza ważność uprawnienia przez dokonanie odpowiedniego wpisu do licencji.
10. Członek personelu lotniczego, który nie zaliczył sprawdzenia wiadomości i umiejętności lotniczych w celu przedłużenia ważności uprawnienia lotniczego, może przystąpić do sprawdzenia poprawkowego po ukończeniu dodatkowego szkolenia lub dodatkowej praktyki. Rodzaj i ilość dodatkowego szkolenia lub dodatkowej praktyki określa egzaminator praktyczny, wpisując tę informację w protokole ze sprawdzenia.

PYT. 239

§ 20. 1. Licencję wydaje się na wniosek, do którego załącza się dokumenty potwierdzające spełnienie odpowiednich wymagań dotyczących:

- 1) sprawności psychicznej i fizycznej;
 - 2) praktyki lotniczej;
 - 3) szkolenia lotniczego teoretycznego i praktycznego.
2. Po utracie ważności poprzedniej licencji nową licencję wydaje się na wniosek o dopuszczenie do egzaminu i wznowienie ważności uprawnienia.
3. Do wniosku, o którym mowa w ust. 2, załącza się dokumenty, o których mowa w ust. 1, oraz dokumenty potwierdzające ukończenie szkolenia lotniczego wznawiającego wiadomości lub umiejętności lotnicze.
4. Przepisy ust. 1 mają odpowiednio zastosowanie do przywracania ważności uprawnienia lotniczego zawieszonoego decyzją Prezesa Urzędu, z tym że do wniosku załącza się również dokumenty potwierdzające spełnienie warunków przywrócenia uprawnienia lotniczego, jeżeli zostały określone w decyzji o zawieszeniu tego uprawnienia.

PYT. 240

Art. 206.

1. Odpowiedzialność za szkody spowodowane ruchem statków powietrznych podlega przepisom prawa cywilnego o odpowiedzialności za szkody wyrządzone przy posługiwaniu się mechanicznymi środkami komunikacji poruszonymi za pomocą sił przyrody, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3 oraz art. 207.
2. Odpowiedzialność, o której mowa w ust. 1, nie powstaje, jeżeli szkoda wynikła z samego faktu przelotu statku powietrznego odbywającego się zgodnie z obowiązującymi przepisami.

PYT. 241

1. Pracownikom Urzędu, po okazaniu legitymacji służbowej, przysługuje prawo:
 1. wstępu do wszystkich obiektów i nieruchomości oraz pomieszczeń kontrolowanej jednostki organizacyjnej,
 2. przeprowadzania oględzin statku powietrznego, lotniska albo urządzenia znajdującego się w granicach lotniska lub wykorzystywanego do działalności lotniczej,
 3. dostępu do materiałów, dokumentów oraz innych danych niezbędnych do przeprowadzenia kontroli, a także sporządzania ich kopii,
 4. wykonywania czynności kontrolno-pomiarowych, badań statków powietrznych lub urządzeń wykorzystywanych do prowadzenia działalności lotniczej,
 5. zabezpieczenia statku powietrznego znajdującego się w nieodpowiednim stanie technicznym lub używanego przez osoby nieuprawnione w celu niedopuszczenia do dalszego jego używania lub w przypadku naruszenia zasad użytkowania,
 6. zabezpieczenia w celu niedopuszczenia do dalszego używania lub przyjęcia do depozytu urządzenia wykorzystywanego do działalności lotniczej, znajdującego się w nieodpowiednim stanie technicznym lub używanego przez osoby nieuprawnione.

PYT. 242

Jest to lokalny ruch zasadniczy.

PYT. 243

Art. 145.

1. Nie wymagają uzyskania zezwolenia:
 1. międzynarodowe loty niehandlowe polskich cywilnych statków powietrznych,
 2. międzynarodowe nieregularne loty niehandlowe statków powietrznych państw stron Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, o której mowa w art. 3 ust. 2,
 3. międzynarodowe regularne loty tranzytowe obcych statków powietrznych przewoźników lotniczych państw stron Układu o tranzycie międzynarodowych służb powietrznych, sporządzonego w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 213 i 215),
 4. międzynarodowe loty obcych statków powietrznych niewymienione w pkt 2 i 3, jeżeli zwolnienie z obowiązku uzyskania zezwolenia jest przewidziane wyraźnym postanowieniem umowy międzynarodowej.

PYT. 244

Patrz pyt 122

PYT. 245

Meldunek " NA DŁUGIEJ PROSTEJ" podawany jest gdy statek powietrzny wykonuje zakręt do podejścia końcowego w odległości większej niż 7 km (4 NM) od punktu przyziemienia lub gdy statek powietrzny w podejściu wprost z trasy jest 15 km (8 NM) od punktu przyziemienia. W obu przypadkach wymagany jest meldunek "NA PROSTEJ", gdy statek powietrzny znajdzie się 7 km (4 NM) od punktu przyziemienia

prawdopodobnie ☺ 4NM jest granicą - dalej jest długa bliżej jest krótka

PYT. 246

- 7700 - podstawowy kod alarmowy,
- 7600 - kod transpondera ustawiany w momencie utraty łączności radiowej,
- 7500 - kod porwania - ustawiany, gdy samolot został porwany.
- 2000 - lot wg IFR
- 7000 - lot wg VFR

PYT. 247

Art. 142. Przy wykonywaniu lotów międzynarodowych statek powietrzny jest obowiązany przestrzegać:

- 1.przepisów ruchu lotniczego właściwych dla obszaru, w którym ruch się odbywa,
- 2.zakazu przekraczania granic jakiegokolwiek państwa bez wymaganego zezwolenia,
- 3.zakazu używania statków powietrznych do działań bezprawnych,
- 4.poleceń organów państwa, w którego przestrzeni powietrznej lot się odbywa, a także poleceń otrzymanych od jego państwowego statku powietrznego.

PYT. 248

Przestrzenie kontrolowane			
	Klasa A	Klasa B	Klasa C
IFR	Rodzaj lotu: - TYLKO IFR, Separacja: Wszystkie statki Powietrzne Służba: Kontrola ruchu Lotniczego VMC min: Nie stosuje się	Rodzaj lotu: - IFR Separacja: Wszystkie statki Powietrzne Służba: Kontrola ruchu Lotniczego VMC min: Nie stosuje się	Rodzaj lotu: - IFR Separacja: IFR od VFR. i IFR od IFR Służba: Kontrola ruchu Lotniczego VMC min: Nie stosuje się

	Łączność: Ciągła, 2 - kierunkowa Ogr. Prędkości: Nie stosuje się Zezwolenie ATC: Tak	Łączność: Ciągła, 2 - kierunkowa Ogr. Prędkości: Nie stosuje się Zezwolenie ATC: Tak	Łączność: Ciągła, 2 - kierunkowa Ogr. Prędkości: Nie stosuje się Zezwolenie ATC: Tak
VFR	LOTY NIEDOZWOLONE	Rodzaj lotu: - VFR Separacja: Wszystkie statki Powietrzne Służba: Kontrola ruchu Lotniczego VMC min.: Vis. 8 km pow. 3050m n.p.m. i 5 km poniżej. Łączność: Ciągła, 2 - kierunkowa Ogr. Prędkości: Nie stosuje się Zezwolenie ATC: Tak	Rodzaj lotu: - VFR Separacja: VFR. Od IFR Służba: 1)Kontrola ruchu dla sep. z IFR 2)Informacja o ruchu VFR VMC min.: Vis. 8 km pow. 3050m n.p.m. i 5 km poniżej, 300m separacji od chmur Łączność: Ciągła, 2 - kierunkowa Ogr. Prędkości: Nie stosuje się Zezwolenie ATC: Tak

Przestrzenie kontrolowane		
	Klasa D	Klasa E
IFR	Rodzaj lotu: - IFR Separacja: IFR od IFR Służba: Kontrola ruchu Z inf. o VFR VMC min.: Nie stosuje się Łączność: Ciągła, 2 -kierunkowa Ogr. Prędkości: 250kt IAS poniżej 3050 m n.p.m. Zezwolenie ATC: Tak	Rodzaj lotu: - IFR Separacja: IFR od IFR Służba: Kontrola ruchu Lotniczego i info o ruchu VFR VMC min.: Nie stosuje się Łączność: Ciągła, 2 -kierunkowa Ogr. Prędkości: Nie stosuje się Zezwolenie ATC: Tak
VFR	Rodzaj lotu: - VFR. Separacja: Nie zapewnia się Służba: Informacja o ruchu między VFR a IFR (na żądanie rada dla uniknięcia kolizji) VMC min.: Vis. 8 km pow. 3050m n.p.m. i 5 km poniżej, 300m separacji od chmur Łączność: Ciągła, 2 -kierunkowa Ogr. Prędkości: Nie stosuje się Zezwolenie ATC: Tak	Rodzaj lotu: - VFR Separacja: Nie zapewnia się Służba: Informacja o ruchu jeśli możliw VMC min.: Vis. 8 km pow. 3050m n.p.m. i 5 km poniżej. Łączność: Nie wymaga się Ogr. Prędkości: 250kt IAS poniżej 3050m. Zezwolenie ATC: Nie wymaga się

Przestrzenie niekontrolowane		
	Klasa F	Klasa G
IFR	Rodzaj lotu: - IFR Separacja: IFR od VFR o ile możliwe	Rodzaj lotu: - IFR Separacja: Nie zapewnia się Służba: Informacja powietrzna

	Służba: Informacja powietrzna VMC min.: Nie stosuje się Łączność: Ciągła, 2 -kierunkowa Ogr. Prędkości: 250kt IAS pon. 3050m. Zezwolenie ATC: Nie wymaga się	VMC min.: Nie stosuje się Łączność: Ciągła, 2 -kierunkowa Ogr. Prędkości: 250kt IAS pon. 3050m. Zezwolenie ATC: Nie wymaga się
VFR	Rodzaj lotu: - VFR Separacja: Nie zapewnia się Służba: Informacja powietrzna VMC min.: Vis. 8 km pow. 3050m n.p.m. i 5 km poniżej. Łączność: Nie wymaga się Ogr. Prędkości: 250kt IAS poniżej 3050m. Zezwolenie ATC: Nie wymaga się	Rodzaj lotu: - VFR Separacja: Nie zapewnia się Służba: Informacja powietrzna VMC min.: Vis. 8 km pow. 3050m n.p.m. i Łączność: Nie wymaga się Ogr. Prędkości: 250kt IAS poniżej 3050m. Zezwolenie ATC: Nie wymaga się

PYT. 249

Patrz. Pyt 122

PYT. 250

Patrz pyt 12

PYT. 251

CTOT - Calculated TakeOff Time - inaczej "slot".

Jezeli samolot ma np slot na 14 30 - to znaczy, ze nie moze wystartowac wczesniej niz o tym czasie z tolerancja -5/+10 minut.

Jest to regulacja ruchowa - generalnie chodzi o to ze jezeli system przewiduje opoznienie na lonisku docelowy, trasie itd to generuje sloty - opoznia sie start samolotu na ziemi zeby pozniej np nad lotniskiem docelowym nie musial czekac na swoja kolej do ladowania zbyt dlugo (kwestie ekonomiczne i wydolnosc systemu ATC)

PYT. 252

Plan lotu zgłoszony z powietrza

PYT. 253

2. Oprócz definicji, o których mowa w ust. 1, zastosowanie mają następujące definicje:

1) "plan lotu" oznacza określone informacje przekazane organom służb ruchu lotniczego, dotyczące zamierzonego lotu lub części lotu statku powietrznego;

PYT. 256

Członek personelu lotniczego nie może wykonywać lotów lub innych czynności lotniczych w przypadku utraty wymaganej sprawności psychicznej i fizycznej.

PYT. 257 i 258

3. Certyfikacji podlega:

- 1) wykonywanie działalności gospodarczej przy użyciu statków powietrznych,
- 2) szkolenie personelu lotniczego w celu uzyskania licencji członka personelu lotniczego oraz wpisywanych do niej dodatkowych uprawnień,
- 3) zarządzanie lotniskami w rozumieniu działu IV niniejszej ustawy,
- 4) obsługa naziemna statków powietrznych, ładunków, pasażerów i ich bagażu oraz zaopatrywanie statków powietrznych,
- 5) spedycja rzeczy do przewozu lotniczego, a w szczególności spedycja materiałów niebezpiecznych drogą lotniczą,
- 6) projektowanie, produkcja i obsługa techniczna statków powietrznych i innego sprzętu lotniczego,
- 7) inne rodzaje działalności lotniczej, jeżeli wymagają tego odrębne przepisy albo umowy międzynarodowe.

PYT. 259

Lotnisko zapasowe (Alternate aerodrome). Lotnisko, na które statek powietrzny może lądować, jeżeli nie jest możliwe lub niecelowe wykonanie lotu do lotniska zamierzonego lądowania lub wykonanie na nim lądowania. Lotniska zapasowe dzielą się na:

Zapasowe po starcie (Take-off-alternate). Lotnisko zapasowe, na którym statek powietrzny może lądować, jeżeli będzie to konieczne wkrótce po starcie, a nie jest możliwe wykorzystanie lotniska startu;

Zapasowe na trasie (En-route alternate). Lotnisko, na którym statek powietrzny znajdując się na trasie w warunkach nienormalnych lub zagrożenia mógłby lądować;

Zapaszowe po trasie ETOPS (ETOPS en-route alternate). Dogodne i odpowiednie lotnisko zapaszowe, na którym samolot lecąc po trasie w operacji ETOPS może lądować w przypadku wyłączenia silnika lub w innych nienormalnych warunkach bądź w niebezpieczeństwie.

Zapaszowe docelowe (Destination alternate). Lotnisko zapaszowe, na które statek powietrzny może lecieć, jeżeli lądowanie na lotnisku zamierzonego lądowania stanie się niemożliwe lub niecelowe.

Uwaga.— Lotnisko, z którego nastąpi odlot, może być również lotniskiem zapaszowym na trasie lub zapaszowym docelowym w danym locie.

PYT. 260

Prawa rzeczowe na statku powietrznym ustanowione zgodnie z prawem obcego państwa, w którym statek powietrzny był zarejestrowany w chwili ich ustanowienia, i wpisane do rejestru statków powietrznych tego państwa, uznaje się również w Rzeczypospolitej Polskiej, o ile zostały wpisane do polskiego rejestru statków powietrznych.

PYT. 261

Art. 155. Obcy statek powietrzny oraz jego załoga, przebywający na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, mogą zostać poddane inspekcji, a ich dokumenty mogą być sprawdzane przez polskie organy administracji lotniczej.

PYT. 262

Tak może, jednak osoba ta nie może wykonywać lotów samodzielnych.
(odp. Z nieoficjalnej bazy LKE)

PYT. 263, 264, 266 i 267

Nie może.

§ 10. Ośrodki szkolenia lotniczego i organizacje wymienione w § 9 ust. 5 mogą prowadzić szkolenie lotnicze tylko w zakresie objętym posiadanym certyfikatem i tylko w okresie jego ważności oraz przy spełnieniu warunków wymienionych w § 11.

PYT. 268

tak

2.6.1.5. Uprawnienia lotnicze, które mogą być wpisane do licencji. Do licencji pilota samolotowego turystycznego, po spełnieniu przez niego wymagań określonych dla tych uprawnień, mogą być wpisane uprawnienia:

- 1) dotyczące każdej klasy samolotów, w tym motoszybowców turystycznych;
- 2) na każdy typ samolotu, które może być ograniczone do wykonywania czynności drugiego pilota, jeżeli uprawnienie to dotyczy samolotu z załogą wieloosobową;
- 3) do lotów nocnych VFR, po ukończeniu szkolenia praktycznego obejmującego co najmniej 10 godzin lotu w nocy, w tym nie mniej niż:
 - a) 5 godzin lotów szkoleniowych na dwusterze, w tym co najmniej 3 godziny przelotu,
 - b) 5 godzin lotów szkoleniowych samodzielnych, w tym co najmniej 3 godziny przelotu w nocy i co najmniej 5 samodzielnych startów i lądowań z pełnym zatrzymaniem;
- 4) do lotów według wskazań przyrządów - IFR, pod dodatkowym warunkiem posiadania orzeczenia lotniczo-lekarskiego klasy wymaganej dla uzyskania licencji pilota zawodowego, albo wymaganego na licencję pilota turystycznego ze stwierdzeniem braku przeciwwskazań do wykonywania lotów IFR.

PYT. 269, 270, 271, 272 i 273

Patrz pyt 241

PYT. 274

Art. 130.

1. Usługi państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym są świadczone odpłatnie.

PYT. 275

5. Szkolenie lotnicze niezarobkowe prowadzi się w organizacjach lotniczych, niebędących ośrodkami szkolenia lotniczego, prowadzących w tym zakresie statutową działalność niezarobkową, wyłącznie dla swych członków.

PYT. 276 i 277

2. Szkolenie lotnicze składa się z:

- 1) szkolenia teoretycznego - nauczania wiedzy lotniczej - dla wszystkich specjalności członków personelu lotniczego,
- 2) szkolenia praktycznego na ziemi i w locie - nauczania umiejętności praktycznych - dla pilotów wszystkich specjalności, nawigatorów, mechaników pokładowych, radiooperatorów pokładowych i skoczków spadochronowych,

PYT. 278

§ 3. Ze względu na wymagania niezbędne do ich uzyskania wyróżnia się następujące licencje:

1) pilota samolotowego turystycznego, pilota samolotowego zawodowego, pilota samolotowego liniowego, pilota śmigłowcowego turystycznego, pilota śmigłowcowego zawodowego, pilota śmigłowcowego liniowego i mechanika pokładowego:

a) zgodne z JAR-FCL 1 - Licencjonowanie personelu lotniczego (samoloty), JAR-FCL 2 - Licencjonowanie personelu lotniczego (śmigłowce), JAR-FCL 3 - Licencjonowanie personelu lotniczego (wymagania medyczne), JAR-FCL 4 - Licencjonowanie personelu lotniczego (inżynierowie lotniczy), albo

b) zgodne z Aneks 1 oraz załącznikiem nr 1 do rozporządzenia;

2) pilota balonu wolnego, pilota szybowcowego, nawigatora lotniczego, kontrolera ruchu lotniczego i dyspozytora ruchu lotniczego - zgodne z Aneks 1 i załącznikiem nr 1 do rozporządzenia;

3) mechanika poświadczenia obsługi statku powietrznego:

a) zgodne z JAR-66 - Personel poświadczający obsługę techniczną oraz załącznikiem nr 4 do rozporządzenia - w przypadku zarobkowego przewozu lotniczego statkami powietrznymi o maksymalnej masie startowej powyżej 5.700 kg,

b) zgodne z Aneks 1 i załącznikiem nr 1 do rozporządzenia - w przypadku pozostałych statków powietrznych, z zastrzeżeniem § 4 ust. 1 pkt 2;

4) pilota wiatrakowcowego turystycznego, pilota wiatrakowcowego zawodowego, pilota sterowcowego liniowego, pilota sterowcowego zawodowego, skoczka spadochronowego zawodowego, radiooperatora pokładowego i informatora służby informacji powietrznej - zgodne z załącznikiem nr 1 do rozporządzenia;

5) licencję, o której mowa w § 4 ust. 1 pkt 1.

§ 4. 1. Wprowadza się wymóg posiadania następujących licencji i świadectw kwalifikacji:

1) licencji praktykanta - kontrolera ruchu lotniczego - dla kandydatów na kontrolerów ruchu lotniczego, uprawniającej do odbywania praktycznego szkolenia na stanowisku operacyjnym organu ruchu lotniczego - wydawanej zgodnie załącznikiem nr 1 do rozporządzenia;

2) świadectwa kwalifikacji - dla mechaników poświadczenia obsługi statku powietrznego wykonujących czynności lotnicze w związku z używaniem następujących statków powietrznych:

a) lotni, motolotni, parolotni,

b) spadochronów,

c) stanowiących konstrukcje amatorskie,

d) budowanych z zestawów montażowych,

e) o maksymalnej masie startowej do 495 kg.

2. Świadectwa kwalifikacji, o których mowa w art. 95 ust. 2 ustawy, oraz wpisywane do nich uprawnienia, wydaje się zgodnie z załącznikiem nr 3 do rozporządzenia.

3. Do świadectwa członka załogi statku powietrznego (Crew Member Certificate - CMC) stosuje się Aneks 9.

PYT. 279

Lądować na tym lotnisku i kołować do płyty przeddworcowej.

PYT. 280

Dać pierwszeństwo innym statkom powietrznym i kontynuować krążenie.

PYT. 281

Przymusowe

PYT. 282

1. Dowódca ma prawo decydować o
 1. zastosowaniu niezbędnych środków, łącznie ze środkami przymusu w stosunku do osób niewykonujących jego poleceń albo zagrażających w inny sposób bezpieczeństwu lotu lub porządkowi na pokładzie statku powietrznego,
 2. zatrzymaniu osoby podejrzanej o popełnienie przestępstwa na statku powietrznym albo osoby zagrażającej w inny sposób bezpieczeństwu lotu lub porządkowi na pokładzie statku powietrznego, do czasu przekazania jej właściwym organom.

PYT. 284

- a) *W przypadku zmiany przewidywanego czasu:* jeżeli przewiduje się, że czas przelotu nad następnym obowiązkowym punktem meldowania lub nad granicą rejonu informacji powietrznej, albo nad lotniskiem docelowym, w zależności od tego, który z powyższych punktów będzie pierwszy, **różni się więcej niż trzy minuty od czasu**, który został podany służbom ruchu lotniczego lub różni się o odstęp czasu ustalony przez państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym — podać niezwłocznie zainteresowanemu organowi służb ruchu lotniczego poprawiony przewidywany czas.

PYT. 285

- b) *W przypadku odchylenia od rzeczywistej prędkości powietrznej:* jeżeli przeciętna rzeczywista prędkość powietrzna na poziomie przelotu między punktami meldowania różni się lub przewiduje się, że będzie różnić się w granicach plus lub minus 5% od rzeczywistej prędkości powietrznej podanej w planie lotu — zawiadomić o tym właściwy organ służb ruchu lotniczego;

PYT. 286

3.1.1.1. *Niezamierzone zmiany.* Gdy dowódca statku powietrznego wykonując lot kontrolowany odstąpi nieumyślnie od bieżącego planu lotu, to powinien:

ROZDZIAŁ 4. *W przypadku odchylenia od linii drogi:* natychmiast zmienić kurs, aby możliwie jak najprędzej wejść ponownie na tę linię drogi;

PYT. 287

Patrz pyt 284

PYT. 288

Patrz pyt 285

PYT. 289 i 290

§ 9. 1. Szkolenie lotnicze kandydatów do uzyskania licencji i uprawnień lotniczych wpisywanych do licencji oraz świadectw kwalifikacji prowadzone jest w ośrodkach szkolenia lotniczego, z zastrzeżeniem ust. 5.

5. Szkolenie lotnicze niezarobkowe prowadzi się w organizacjach lotniczych, niebędących ośrodkami szkolenia lotniczego, prowadzących w tym zakresie statutową działalność niezarobkową, wyłącznie dla swych członków.

PYT. 291

Granica ważności zezwolenia - punkt, do którego ważne jest zezwolenie organu służby ruchu lotniczego, udzielone dowódcy statku powietrznego.

PYT. 292, 293, 294 i 295

3) do lotów nocnych VFR, po ukończeniu szkolenia praktycznego obejmującego co najmniej 10 godzin lotu w nocy, w tym nie mniej niż:

- a) 5 godzin lotów szkoleniowych na dwusterze, w tym co najmniej 3 godziny przelotu,
- b) 5 godzin lotów szkoleniowych samodzielnych, w tym co najmniej 3 godziny przelotu w nocy i co najmniej 5 samodzielnych startów i lądowań z pełnym zatrzymaniem;

PYT. 296

17 lat (za zgodą rodziców lub opiekunów)

PYT. 297

Chyba też 17 ☺

PYT. 298

Pytanie beznadziejnie głupie, choć ponoć takich nie ma.

PYT. 299

Służby informacji powietrznej i alarmową.

PYT. 300

EOBT - *Przewidywany czas odblokowania* jest to przewidywany czas, w którym statek powietrzny rozpocznie manewry związane z odlotem.

Plan lotu **ważny jest 30 min** od czasu EOBT.

PYT. 301

Dokument potwierdzający tożsamość

PYT. 302

Informacje o szczególnym znaczeniu operacyjnym.

PYT. 303

Mile morskie na godzinę.

PYT. 304 i 305

2.6.1.5. Uprawnienia lotnicze, które mogą być wpisane do licencji. Do licencji pilota samolotowego turystycznego, po spełnieniu przez niego wymagań określonych dla tych uprawnień, mogą być wpisane uprawnienia:

1) dotyczące każdej klasy samolotów, w tym motoszybowców turystycznych;

- 2) na każdy typ samolotu, które może być ograniczone do wykonywania czynności drugiego pilota, jeżeli uprawnienie to dotyczy samolotu z załogą wieloosobową;
- 3) do lotów nocnych VFR, po ukończeniu szkolenia praktycznego obejmującego co najmniej 10 godzin lotu w nocy, w tym nie mniej niż:
- a) 5 godzin lotów szkoleniowych na dwusterze, w tym co najmniej 3 godziny przelotu,
 - b) 5 godzin lotów szkoleniowych samodzielnych, w tym co najmniej 3 godziny przelotu w nocy i co najmniej 5 samodzielnych startów i lądowań z pełnym zatrzymaniem;
- 4) do lotów według wskazań przyrządów - IFR, pod dodatkowym warunkiem posiadania orzeczenia lotniczo-lekarskiego klasy wymaganej dla uzyskania licencji pilota zawodowego, albo wymaganego na licencję pilota turystycznego ze stwierdzeniem braku przeciwwskazań do wykonywania lotów IFR.

2.6.1.6. Uprawnienia posiadacza licencji. Posiadacz licencji pilota samolotowego turystycznego jest uprawniony do wykonywania bez wynagrodzenia czynności dowódcy i drugiego pilota każdego samolotu nieużywanego odpłatnie, z ograniczeniem do lotów dziennych VFR, chyba że posiada odpowiednie ważne uprawnienie, wymienione w ust. 2.6.1.5 pkt 3 lub 4.

PYT. 306 i 307

wykształcenie co najmniej gimnazjalne lub równorzędne

PYT. 308

Art. 206.

1. Odpowiedzialność za szkody spowodowane ruchem statków powietrznych podlega przepisom prawa cywilnego o odpowiedzialności za szkody wyrządzone przy posługiwaniu się mechanicznymi środkami komunikacji poruszającymi się za pomocą sił przyrody, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3 oraz art. 207.
2. Odpowiedzialność, o której mowa w ust. 1, nie powstaje, jeżeli szkoda wynikła z samego faktu przelotu statku powietrznego odbywającego się zgodnie z obowiązującymi przepisami.

PYT. 309

Plan lotu należy złożyć najpóźniej 30 min przed planowanym startem.

PYT. 310, 311 i 312

AFIL (plan lotu składany z powietrza) musi zostać przedstawiony najpóźniej 10 min przed przewidywanym osiągnięciem granicy przestrzeni powietrznej kontrolowanej (w tym dróg lotniczych etc.)

PYT. 313, 314, 315 i 316

Plan dla lotu nie podlegającego procedurze wstępnego przetwarzania planów lotu Centralnego Organu Zarządzania Przepływem Ruchu Lotniczego (CFMU) należy przedstawić co najmniej 1 godzinę przed odlotem. Te, które podlegają należy złożyć 3 godziny przed odlotem.

PYT. 317, 318, 319, 320 i 321

Patrz pyt 122

PYT. 322

2. Jeżeli statek powietrzny jest wpisany równocześnie do rejestrów różnych państw, uznaje się jedynie wpis, który nastąpił najwcześniej.

PYT. 323, 324, 325, 326, 327, 328, 329 i 330

Art. 12.

1. Roszczenia o wynagrodzenie szkód wyrządzonych w związku z używaniem statku powietrznego osobom i w mieniu znajdującym się poza tym statkiem, włączając w to szkody powstałe w razie zderzenia statków powietrznych, jak również roszczenia o wynagrodzenie za pomoc udzieloną przez statek powietrzny lub statkowi powietrznemu ocenia się według prawa państwa, na którego obszarze zdarzenie nastąpiło; jeżeli zdarzenie nastąpiło na obszarze niepodlegającym zwierzchnictwu żadnego państwa, stosuje się prawo sądu, który spór rozpoznaje.

PYT. 331, 332, 333 i 334

Kandydat powinien wykazać, że w trakcie szkolenia lotniczego:

- 1) wykonał co najmniej 45 godzin lotu na samolotach zaliczonych do klasy samolotów jednosilnikowych, tłokowych, albo 95 godzin, jeżeli szkolenie prowadzone jest na samolotach klasy samolotów wielosilnikowych tłokowych, w tym co najmniej:
 - a) 25 godzin lotu szkoleniowego na dwusterze z instruktorem,
 - b) 10 godzin lotu samodzielnego na samolotach klasy samolotów jednosilnikowych, tłokowych albo 70 godzin, jeśli szkolenie jest prowadzone na samolotach klasy samolotów wielosilnikowych, tłokowych,

- c) 5 godzin przelotu samodzielnego, włączając w to przelot na odległość nie mniejszą niż 270 km (150 NM), podczas którego zostały wykonane dwa lądowania z całkowitym zatrzymaniem na dwu różnych lotniskach; te 5 godzin przelotu samodzielnego mogą mieścić się w ogólnym czasie lotów samodzielnymi, wymienionym pod lit. b;
- 2) nie więcej niż 5 godzin lotu, wykonanych przez niego na urządzeniu treningowym zostało zaliczone do czasów lotu, wymienionych w

pkt 1.

2.6.1.4.1. Jeżeli kandydat jest posiadaczem licencji pilota lub świadectwa kwalifikacji pilota statku powietrznego ultralekkiego o cechach samolotu albo śmigłowca, albo wiatrakowca, wówczas określony w ust. 2.6.1.4 pkt 1 czas 45 godzin lotu może być zmniejszony o czas lotu wynoszący 10% czasu lotu wykonanego przez kandydata w charakterze dowódcy jednego z wyżej wymienionych statków powietrznych, jednak nie więcej niż o 10 godzin, pod warunkiem prowadzenia szkolenia według programu szkolenia zatwierdzonego dla tego rodzaju kandydatów.

2.6.1.4.2. Jeżeli kandydat jest posiadaczem licencji pilota śmigłowcowego, wiatrakowcowego, szybowcowego, wówczas określony w ust. 2.6.1.4 pkt 1 czas lotów szkolnych na dwusterze może być zmniejszony nie więcej niż o 20 godzin, pod warunkiem prowadzenia szkolenia według programu szkolenia zatwierdzonego dla tego rodzaju kandydatów.

PYT. 335

1 godzinę przed planowanym startem (czasem odblokowania (czas EOBT)) albo 3 godz jeżeli lot podlega ograniczeniom Centralnego Organu Zarządzania Przepływem Ruchu Lotniczego.

PYT. 336

Dla lotów podlegającym ograniczeniom ATFM jakiegokolwiek zmiany w EOBT większe niż 15 minut powinny być przekazywane w depeszy modyfikującej.

PYT. 337

Patrz pyt 220

PYT. 338, 339 i 340

Art. 52. Świadectwo zdatności statku powietrznego do lotu, zezwolenie na lot statku powietrznego bez świadectwa zdatności do lotu oraz potwierdzenie spełnienia przez statek powietrzny wymagań dotyczących ochrony środowiska, wydane lub potwierdzone przez właściwy organ innego państwa, Prezes Urzędu może uznać za ważne na równi z takimi samymi dokumentami wydanymi w Rzeczypospolitej Polskiej w zakresie i na warunkach określonych w przepisach międzynarodowych, lub też jeżeli zostanie wykazane, że wymagania przyjęte przy wydawaniu lub

potwierdzaniu tych świadectw, zezwoleń i dokumentów nie były niższe niż określone zgodnie z niniejszą ustawą.

PYT. 341

Użytkownik statku powietrznego - osoba, organizacja lub przedsiębiorstwo zajmujące się eksploatacją statków powietrznych dla własnych potrzeb lub oferujące swoje usługi w tym zakresie.

PYT. 342

zarządzający lotniskiem - podmiot wpisany do rejestru lotnisk cywilnych jako zarządzający lotniskiem lotnictwa służb porządku publicznego w zakresie, w jakim jest ono wykorzystywane przez lotnictwo cywilne, a także podmiot, który ubiega się o taki wpis, o ile uzyskał uzgodnienie, o którym mowa w art. 60 ust. 3 ustawy.

PYT. 343 i 344

Licencje są wymagane dla następujących specjalności personelu lotniczego:

1. personel wchodzący w skład załóg statków powietrznych:
 - a) pilot samolotowy turystyczny,
 - b) pilot samolotowy zawodowy,
 - c) pilot samolotowy liniowy,
 - d) pilot śmigłowcowy turystyczny,
 - e) pilot śmigłowcowy zawodowy,
 - f) pilot śmigłowcowy liniowy,
 - g) pilot wiatrakowcowy turystyczny,
 - h) pilot wiatrakowcowy zawodowy,
 - i) pilot sterowcowy liniowy,
 - j) pilot sterowcowy zawodowy,
 - k) pilot balonu wolnego,

- l) pilot szybowcowy,
- m) nawigator lotniczy,
- n) mechanik pokładowy,
- o) radiooperator pokładowy,

PYT. 345

Nie jest zobowiązany do zapewnienia służby informacji powietrznej i służby alarmowej.

1. Zarządzanie ruchem lotniczym jest realizowane przez:
 1. zapewnianie odpowiednio do charakteru, natężenia i warunków ruchu lotniczego następujących służb ruchu lotniczego:
 - a) alarmowej - ustanowionej w celu zawiadamiania organów systemu poszukiwania i ratownictwa o statkach powietrznych potrzebujących pomocy i współdziałania z tymi organami,
 - b) kontroli ruchu lotniczego - ustanowionej w celu zapobiegania zderzeniom statków powietrznych podczas lotu, zderzeniom statków powietrznych ze sobą lub z przeszkodami w ruchu naziemnym oraz usprawniania i utrzymywania uporządkowanego przepływu ruchu lotniczego,
 - c) informacji powietrznej - ustanowionej w celu udzielania wskazówek i informacji użytecznych dla bezpiecznego i sprawnego wykonywania lotów,

PYT. 346, 347 i 348

Wszelchmogący Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Patrz pyt. 338

PYT. 349

1. Zabrania się członkom załogi oraz innym osobom wnoszenia i używania broni palnej, broni gazowej oraz materiałów wybuchowych na pokład statku powietrzego, z zastrzeżeniem ust. 3.
2. Zakaz, o którym mowa w ust. 1, ma zastosowanie także do urządzeń, środków i substancji mogących stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa lotu lub pasażerów.
3. Przepisów ust. 1 i 2 nie stosuje się do uprawnień żołnierzy Wojskowych Służb Informacyjnych i funkcjonariuszy Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Policji, Straży Granicznej oraz Biura Ochrony Rządu podczas wykonywania czynności służbowych.

PYT. 350

3. Odpowiedzialność za szkody, o których mowa w art. 206, ponosi osoba eksploatująca statek powietrzny.
4. Za osobę eksploatującą statek powietrzny uważa się osobę, która go używała w czasie spowodowania szkody.

PYT. 351

1. Rzeczpospolita Polska ma całkowite i wyłączne zwierzchnictwo w swojej przestrzeni powietrznej. Funkcje wynikające z tego zwierzchnictwa wykonuje, w zakresie nie związanym z umacnianiem obronności państwa, minister właściwy do spraw transportu.
2. Minister właściwy do spraw transportu oraz Minister Obrony Narodowej określają, w drodze rozporządzenia szczegółowe zasady wykonywania funkcji wynikających ze zwierzchnictwa w polskiej przestrzeni powietrznej oraz umacniania obronności, o których mowa w ust. 1, na czas pokoju, uwzględniając związane z tym obowiązki i uprawnienia odpowiednich służb i organów oraz zasadę współpracy państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym z odpowiednimi służbami wojskowymi.
3. Minister właściwy do spraw transportu oraz Minister Obrony Narodowej określają, w drodze rozporządzenia, zasady oraz tryb przekazywania Ministrowi Obrony Narodowej funkcji, o których mowa w ust. 1, na czas wojny lub stanu wyjątkowego, z uwzględnieniem określenia w tym przypadku zasad współpracy państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym z odpowiednimi służbami wojskowymi.

PYT. 352 i 353

Ośrodek szkolenia lotniczego lub organizacja lotnicza, nie będąca ośrodkiem szkolenia lotniczego.

PYT. 354 i 355

Patrz pyt 351

PYT. 356

6.2.2.2.1. Centrum informacji powietrznej i centrum kontroli obszaru powinny być wyposażone w urządzenia umożliwiające łączność z następującymi organami zapewniającymi służbę w przydzielonych im obszarach odpowiedzialności:

- a) właściwymi organami wojskowymi;
- b) biurem meteorologicznym obsługującym dane centrum;
- c) lotniczą stacją łączności obsługującą centrum;
- d) odpowiednimi biurami użytkowników statków powietrznych;
- e) centrum koordynacji ratownictwa;
- f) międzynarodowym biurem NOTAM obsługującym dane centrum.

PYT. 357

Lot kontrolowany – Każdy lot na który wymaga się zezwolenia kontroli ruchu lotniczego.

PYT. 362, 363, 364, 365, 366, 367 i 368

Patrz pyt 122

PYT. 369, 370, 371 i 372

Patrz pyt 245

PYT. 373

Określa się wysokością bezwzględną.

PYT. 374

Minimalna sektorową wysokość bezwzględną

PYT. 375

Patrz pyt 229

PYT. 376, 377 i 378

Patrz pyt 331

PYT. 379

Patrz pyt 67

PYT. 380 i 381

Patrz pyt 149

PYT. 383 do 391

I – IFR
V – VFR
Y – najpierw IFR
Z – najpierw VFR

S – rozkładowy lotnictwa komunikacyjnego
N – nierozkładowy lotnictwa komunikacyjnego
G – lotnictwa ogólnego
M – wojskowy
X – lot innego rodzaju

PYT. 396

AIP

PYT. 397

Poziom (Level). Wyrażenie ogólne odnoszące się do pozycji statku powietrznego w locie w płaszczyźnie pionowej i oznaczające zarówno wysokość względną, wysokość bezwzględną lub poziom lotu.

PYT. 398

Poziom lotu (Flight level). Powierzchnia o stałym ciśnieniu atmosferycznym odniesiona do szczególnej wartości ciśnienia atmosferycznego 1013,2 hektopaskala (hPa) i oddzielona od innych takich powierzchni określonymi różnicami ciśnienia.

Uwaga 1.- Wysokościomierz barometryczny wyskalowany według atmosfery wzorcowej:

a) będzie wskazywał wysokość bezwzględną - jeżeli został nastawiony na ciśnienie QNH;

b) będzie wskazywał wysokość względną nad podstawą odniesienia QFE - jeżeli został nastawiony na ciśnienie QFE;

c) może być wykorzystany do określenia poziomów lotów - jeżeli został nastawiony na ciśnienie 1013,2 hPa.

Uwaga 2.- Wyrażenia "wysokość względna" i "wysokość bezwzględna" użyte w Uwadze 1 powyżej oznaczają wysokości uzyskane przez pomiar ciśnienia, a nie wysokości geometryczne względne i bezwzględne.

PYT. 399

Poziom przejściowy - najniższy **poziom** lotu jaki można wykorzystać powyżej wysokości przejściowej.

PYT. 400

Poziom przelotu (Cruising level). Poziom utrzymywany podczas znacznej części lotu.

PYT. 401 i 402

Poziomy przelotu, na jakich ma się odbyć przelot albo jego część, należy wyrażać jako:

- a) poziomy lotu — podczas lotu na najniższym dostępnym poziomie lotu lub powyżej tego poziomu albo odpowiednio powyżej wysokości bezwzględnej przejściowej;
- b) wysokości bezwzględne — podczas lotu poniżej najniższego dostępnego poziomu lotu albo odpowiednio na lub poniżej wysokości bezwzględnej przejściowej.

PYT. 403

Światło ciągle czerwone

PYT. 404

Seria błysków czerwonych

PYT. 405

Światło ciągle czerwone

PYT. 406

Art. 142. Przy wykonywaniu lotów międzynarodowych statek powietrzny jest obowiązany przestrzegać:

1. przepisów ruchu lotniczego właściwych dla obszaru, w którym ruch się odbywa,
2. zakazu przekraczania granic jakiegokolwiek państwa bez wymaganego zezwolenia,
3. zakazu używania statków powietrznych do działań bezprawnych,
4. poleceń organów państwa, w którego przestrzeni powietrznej lot się odbywa, a także poleceń otrzymanych od jego państwowego statku powietrznego.

PYT. 407 i 408

- **Wysokość względna**
 - **AAL** - ang. *Above Aerodrome Level* – wysokość nad lotniskiem. Uzyskuje się ją poprzez ustawienie na wysokościomierzu rzeczywistego ciśnienia atmosferycznego na poziomie lotniska (ciśnienie to oznacza się symbolem **QFE**). Po wylądowaniu wysokościomierz wskaże zero.
 - **AGL** - ang. *Above Ground Level* - wysokość nad poziomem gruntu.
- **Wysokość bezwzględna (AMSL - ang. Above Mean Sea Level)** – Wysokość nad poziomem morza. Uzyskiwana poprzez ustawienie ciśnienia panującego na średnim poziomie morza w danej chwili (symbol **QNH**).
- **Wysokość ciśnieniowa** – Wysokość wskazywana przez wysokościomierz po ustawieniu ciśnienia odniesienia na tzw. ciśnienie standardowe na średnim poziomie morza przyjęte na 1013,25 hPa (760 mmHg) (symbol **QNE**). Określa też tzw. Poziom Lotu (**FL**) czyli 1/100 wysokości wyrażonej w stopach.

PYT. 409

1. Rada Ministrów może, w drodze rozporządzenia, wprowadzić zakazy i ograniczenia w ruchu lotniczym niezbędne ze względu na:
 1. ważny interes polityki zagranicznej Rzeczypospolitej Polskiej,
 2. względy obronności i bezpieczeństwa Rzeczypospolitej Polskiej,
 3. ważny interes gospodarczy Rzeczypospolitej Polskiej,
 4. zobowiązania Rzeczypospolitej Polskiej wynikające z umów międzynarodowych, w tym zwłaszcza z wiążących uchwał Rady Bezpieczeństwa ONZ, przyjętych na podstawie rozdziału VII Karty Narodów Zjednoczonych.

PYT. 410

. Skutki prawne wpisania statku powietrznego do rejestrów statków powietrznych, prowadzonych przez kilka państw, ocenia się zgodnie z przepisami międzynarodowymi.

PYT. 411, 412, 413, 414 i 415

1. **Klasa A** - zezwala się tylko na wykonywanie lotów IFR; wszystkie loty podlegają działaniu śłużby kontroli ruchu lotniczego i są separowane od siebie nawzajem.
2. **Klasa B** - zezwala się na wykonywanie lotów IFR i VFR; wszystkie loty podlegają działaniu służby kontroli ruchu lotniczego i są separowane od siebie nawzajem.
3. **Klasa C** - zezwala się na wykonywanie lotów IFR i VFR; wszystkie loty podlegają działaniu służby kontroli ruchu lotniczego i loty IFR są separowane od innych lotów IFR i od lotów VFR. Loty VFR są separowane od lotów IFR i zapewniana jest im informacja o ruchu co do innych lotów VFR.
4. **Klasa D** - zezwala się na wykonywanie lotów IFR i VFR; wszystkie loty podlegają działaniu służby kontroli ruchu lotniczego, loty IFR są separowane od innych lotów IFR i zapewniona jest im informacja o ruchu co do lotów VFR. W lotach VFR zapewniana jest informacja o ruchu co do wszystkich innych lotów.
5. **Klasa E** - zezwala się na wykonywanie lotów IFR i VFR; loty IFR podlegają działaniu służby kontroli ruchu lotniczego i są separowane od innych lotów IFR. We wszystkich lotach zapewniana jest informacja o ruchu - jeśli jest to możliwe.
6. **Klasa F** - zezwala się na wykonywanie lotów IFR i VFR; wszystkim lotom IFR zapewnia się śłużbę doradcą ruchu lotniczego, a wszystkim lotom zapewnia się na żądanie śłużbę informacji powietrznej.
7. **Klasa G** - zezwala się na wykonywanie lotów IFR i VFR; na żądanie zapewnia się śłużbę informacji powietrznej.

PYT. 416

Odpowiedzialni są użytkownicy statków powietrznych lub ich wyznaczeni przedstawiciele oraz dowódcy statków powietrznych.

PYT. 418

Wracać do punktu startowego na lotnisku

PYT. 419

Złożył przed lotem plan lotu albo w trakcie lotu złożył AFIL.

PYT. 420

QNH ???

PYT. 422

Patrz pyt 275

PYT. 423 i 424

Patrz pyt 263

PYT. 425

Patrz pyt 122

PYT. 426

Patrz pyt 9

PYT. 428

W formie rozporządzenia.

PYT. 429

. Wydanie licencji przed upływem dwóch lat, a w przypadku licencji uprawniającej do zarobkowego wykonywania czynności lotniczych - przed upływem jednego roku od dnia upływu ważności poprzedniej licencji, następuje po sprawdzeniu wiadomości i umiejętności lotniczych wnioskodawcy.

PYT. 430

§ 10. Ośrodki szkolenia lotniczego i organizacje wymienione w § 9 ust. 5 mogą prowadzić szkolenie lotnicze tylko w zakresie objętym posiadanym certyfikatem i tylko w okresie jego ważności oraz przy spełnieniu warunków wymienionych w § 11.

PYT. 431

Literą A

PYT. 435

7700 mod A

PYT. 436

7500

PYT. 437

. W razie negatywnego wyniku sprawdzenia wiadomości lub umiejętności lotniczych, o którym mowa w ust. 2 i 3:

1) Prezes Urzędu zawiesza ważność uprawnienia przez dokonanie odpowiedniego wpisu do licencji;

PYT. 438, 439, 440 i 441

Patrz pyt 79

PYT. 442

7600

PYT. 443

7700

PYT. 444

Polską ustawę karną stosuje się do obywateli polskich i cudzoziemców, którzy popełnili za granicą:

- 1) przestępstwo lub wykroczenie przeciwko prawu lotniczemu lub przepisom wydanym na jego podstawie, jeżeli sprawcą jest właściciel, użytkownik, posiadacz bądź członek załogi polskiego statku powietrznego albo jeżeli czyn został popełniony na polskim statku powietrznym,
- 2) przestępstwo lub wykroczenie przeciwko przepisom, o których mowa w art. 7, jeżeli obowiązek ścigania wynika z umowy międzynarodowej, której Polska jest stroną, albo czyn został popełniony na obszarze nie podlegającym zwierzchnictwu żadnego państwa.

PYT. 445

Patrz pyt 411

PYT. 446

Przestrzeń zawarta między wysokością bezwzględną przejściową, a poziomem przejściowym.

PYT. 447, 448, 449 i 450

Jeżeli zainteresowane strony i statki powietrzne, których spór dotyczy, mają tę samą przynależność państwową, stosuje się prawo państwa ich przynależności bez względu na miejsce zdarzenia, chyba że strony skorzystają z możliwości wyboru innego prawa.

PYT. 451

7000

PYT. 452, 453 i 454

Wysokościomierz barometryczny wyskalowany według atmosfery wzorcowej:

- a) będzie wskazywał wysokość bezwzględną - jeżeli został nastawiony na ciśnienie QNH;
- b) będzie wskazywał wysokość względną nad podstawą odniesienia QFE - jeżeli został nastawiony na ciśnienie QFE;
- c) może być wykorzystany do określenia poziomów lotów - jeżeli został nastawiony na ciśnienie 1.013,2 hPa.

PYT. 455

Wysokość bezwzględna przejściowa (Transition altitude). Wysokość bezwzględna, na lub poniżej której pozycja statku powietrznego w płaszczyźnie pionowej jest określana w odniesieniu do wysokości bezwzględnych

PYT. 457 i 458

Patrz pyt 276

Wyżej zamieszczone odpowiedzi są efektem przygotowań do egzaminu teoretycznego, szukałem ich w wielu publikacjach oraz w internecie. Jeżeli znajdują się jakiegokolwiek błędy przepraszam. Mam nadzieje że odpowiedzi ułatwią przygotowania do egzaminu.

Copyright: Adam Nawara AEROKLUB GRUPA MEDIA INFORMACYJNE

