

L. p.	Pytanie	Odpowiedź	Rysunek/grafika lub uwagi
PP-DP-starszy marynarz-F1P4-manewrowanie statkiem			
1.	Cechy manewrowe statku zależne są od bardzo wielu czynników i opisują: a. zdolności do kierowania statkiem w różnych warunkach b. zdolności statku do utrzymania się na powierzchni wody c. zdolność statku do przeciwstawiania się siłom zewnętrznym d. pływalność i stateczność statku	A	
2.	Cumując statkiem, który ma podejść do nabrzeża bez holownika w warunkach znacznego prądu, należy: a. podchodzić lewą burtą b. podchodzić prawą burtą c. zawsze podchodzić dziobem pod prąd	C	
3.	Czas przełożenia steru z burty na burtę nie powinien wynosić więcej, niż: a. 15 s b. 20 s c. 30 s d. 45 s	C	
4.	Dane o własnościach manewrowych statku znajdziemy w: a. karcie pilota b. planie statku c. wykresie Firsowa d. dzienniku pokładowym	A	
5.	Dołączenia przęseł w łańcuchach kotwicznych, służący również do zastąpienia zerwanego ogniw łańcucha kotwicznego, służy: a. łącznik Halla b. łącznik Kentera c. łącznik krętlikowy d. łącznik patentowy	B	
7.	Dodatkową zwrotność statku zapewnia: a. napęd dwuśrubowy b. żyropilot c. sterowanie awaryjne d. śruba nastawna	A	
8.	Dodatkowej zwrotności statku nie zapewnia: a. napęd dwuśrubowy b. ster strumieniowy c. żyropilot d. napęd azymutalny	C	
9.	Dziobowa lina cumownicza, która patrzy do rufy statku, to: a. szpring rufowy b. szpring dziobowy c. cuma dziobowa	B	
10.	Efekt brzegowy w kanale przejawia się w: a. zwrocie statku w kierunku osi toru wodnego b. odpychaniu statku od bliższego brzegu c. przyssaniu dziobu do bliższego brzegu	A	
11.	Generalna kolejność podawania lin przy cumowaniu małego statku jest następująca: a. pierwsza cuma dziobowa, a następnie reszta cum b. pierwszy szpring dziobowy, a następnie cuma rufowa c. nieistotna jest kolejność podawania cum	B	
12.	Generalna zasada wydawania łańcucha przy rzucaniu kotwicy jest następująca: a. rzucamy całą zaplanowaną długość łańcucha b. rzucamy pół szakla i czekamy na polecenie z mostku c. rzucamy łańcuch o długości półtora odległości kluzo-dno i czekamy aż łańcuch lekko się napręży, a następnie wydajemy resztę zaplanowanej długości łańcucha	C	
13.	Gdy statek płynie pod prąd: a. jest zdecydowanie gorzej sterowny b. ma lepszą sterowność c. sytuacja ta nie ma wpływu na sterowanie statkiem d. ma tendencję do przechyłów	B	
	Gdy statek płynie z prądem:		

14.	a.	ma lepszą sterowność	D	
	b.	sytuacja ta nie ma wpływu na sterowanie statkiem		
	c.	statek ma tendencję do przechyłów		
	d.	statek jest zdecydowanie gorzej sterowny		
15.	Gdy statek podchodzi do nabrzeża, do którego ma zacumować, i pada komenda, żeby chronić dziób:		B	
	a.	marynarz na dziobie wywiesza odbijacz i przywiązuje go		
	b.	marynarz na dziobie wywiesza odbijacz w miejscu, którym statek może oprzeć się o keję i obserwuje ruch statku, aby móc skorygować położenie odbijacza		
	c.	marynarz podaje linę holowniczą z „panamy”		
16.	d.	załoga na dziobie szybko i sprawnie podaje cumy i szpringi dziobowe	B	
	Jak wpływa efekt płytkiej wody na średnicę cyrkulacji statku?			
	a.	nie ma wpływu		
	b.	średnica cyrkulacji się zwiększa		
17.	c.	średnica cyrkulacji się zmniejsza	A	
	Jaki wpływ na sterowność statku będzie miało gwałtowne przejście z głębokiego akwenu na płytką wodę?			
	a.	sterowność ulegnie pogorszeniu		
	b.	brak efektu		
18.	c.	sterowność się poprawi	D	
	Jakie zjawisko nie ma wpływu na dodatkowy opór kadłuba?			
	a.	wiatr		
	b.	prąd		
19.	c.	lód	C	
	d.	deszcz		
	Jeżeli mamy utrzymać żądany kurs, a tarcza żyrokompasu obraca się w prawo, to ster wykładamy:			
	a.	lewo na burtę		
20.	b.	utrzymujemy ster w pozycji zero	B	
	c.	wykładamy ster w prawo do zatrzymania tarczy żyrokompasu		
	Jeżeli sterując na nabieżnik widzimy dolne światło nabieżnika z lewej strony górnego, to należy zmienić kurs:			
	a.	w prawo		
21.	b.	w lewo	B	
	c.	nie zmieniać kursu		
	Komenda na ster "steady" oznacza:			
	a.	prawo na burtę		
22.	b.	tak trzymać	B	
	c.	ster zero		
	d.	wstrzymywać		
	Komenda na ster "tak trzymać" oznacza:			
23.	a.	utrzymywać aktualne wychylenie steru	B	
	b.	utrzymywać aktualny kurs meldując jego wartość		
	c.	nic nie robić		
	Mijanie statków w kanale w stosunku do manewru wyprzedzania, przy tych samych odległościach między statkami oraz podobnych prędkościach, jest:			
24.	a.	bardziej niebezpieczne	D	
	b.	bezpieczniejsze		
	c.	jednakowo niebezpieczne		
	Na płytkowodziu zaobserwujemy:			
25.	a.	odchylenie dziobu w lewo	A	
	b.	zwiększone falowanie		
	c.	przechylił statku		
	d.	spadek prędkości i pogorszenie sterowności		
26.	Na podstawie próby węzowej można określić wskaźnik:		C	
	a.	stateczności kursowej		
	b.	stateczności statku		
	c.	zwrotności		
27.	d.	sterowności	C	
	Na statku pasażerskim, poruszającym się do przodu i wyposażonym w jedną śrubę prawoskrętną, siła bocznego działania śruby powoduje:			
	a.	zmianę kursu statku w prawo		
	b.	zwiększenie prędkości statku		
28.	c.	zmianę kursu statku w lewo	C	
	d.	zmniejszenie prędkości statku		

27.	Na statku wyposażonym w śrubę nastawną lewoskrętną działanie boczne śruby przy pracy wstecz powoduje:		
	a. przemieszczanie rufy w lewo	A	
	b. przemieszczanie rufy w prawo		
	c. zmianę kursu w lewo		
	d. zmianę kursu w prawo		
28.	Na statku wyposażonym w śrubę stałą prawoskrętną średnica cyrkulacji będzie:		
	a. mniejsza przy zwrocie w lewo	A	
	b. mniejsza przy zwrocie w prawo		
	c. większa przy zwrocie w lewo		
	d. większa przy zwrocie w prawo		
29.	Najsłabszym ogniwem w wyposażeniu kotwicznym z punktu widzenia wytrzymałości jest:		
	a. winda kotwiczna	A	
	b. kotwica		
	c. łańcuch		
30.	Niebezpieczne miejsce przy hamowaniu statku szpryngiem dziobowym znajduje się:		
	a. na przeciwnej burcie do burty cumowania	B	
	b. przy kluzie, gdzie przechodzi szpryng		
	c. wszystkie miejsca są bezpieczne		
31.	Oscylacyjne, postępowe ruchy statku w płaszczyźnie poziomej wzdłuż jego osi wzdłużnej nazywamy:		
	a. kiwaniem	D	
	b. myszkowaniem wzdłużnym		
	c. nurzaniem		
	d. kołysaniem postępowym		
32.	Padające przed odcumowaniem statku polecenie "single up" oznacza, iż należy pozostawić na dziobie i rufie po:		
	a. jednej cumie, inne liny są rzucane i wybierane	C	
	b. jednym szpryngu, inne liny są rzucane i wybierane		
	c. jednym szpryngu i jednej cumie, inne liny są rzucane i wybierane		
	d. jednej cumie dziobowej, inne liny są rzucane i wybierane		
33.	Po rzuceniu kotwicy w ciągu dnia należy:		
	a. zapisać czas rzucenia kotwicy	B	
	b. podnieść znak dzienny statku na kotwicy		
	c. zameldować na mostek kierunek wiatru		
34.	Pod względem manewrowym akweny dzielimy na:		
	a. ograniczone i otwarte	D	
	b. nieograniczone i zamknięte		
	c. nieograniczone i płytkowodzie		
	d. nieograniczone i ograniczone		
35.	Podczas operacji kotwiczzenia, po rzuceniu kotwicy do wody, na pytanie z mostka "jak patrzy łańcuch":		
	a. marynarz patrzy za burtę i podaje kierunek w którym łańcuch kotwiczny wychodzi z kluzy, np. „na dwunastą”, „do tyłu”	A	
	b. marynarz szuka oznaczenia kolejnej szakli i odpowiada, np. „pięć szakli na windzie”		
	c. marynarz przytrzymuje hamulcem windę aby więcej łańcucha nie poszło do wody		
	d. marynarz zagląda do komory kotwicznej aby zobaczyć jak dużo łańcucha tam zostało		
36.	Podczas mocowania statku na cumach, w przypadku równoległego wydania liny włókiennej i stalowej z tej samej kluzy celem pełnienia jednakowej roli, uzyskuje się:		
	a. zrównoważenie wad i zalet obu typów lin	C	
	b. największe obciążenia i narażenie na zerwanie dla liny włókiennej		
	c. wielokrotnie większe obciążenia i ryzyko uszkodzenia liny stalowej		
37.	Podczas przygotowania statku do sztormowania najważniejsze jest:		
	a. zamknięcie szczelnie wszystkich włazów na pokładzie	A	
	b. sprawdzenie świateł nawigacyjnych		
	c. poukładanie sprzętu do mocowania ładunków		
38.	Podczas zbliżania się do płycizny można zaobserwować zjawisko:		
	a. dziób jest odpychany w stronę głębokiej wody	A	
	b. nie ma reakcji statku		
	c. dziób statku nie zmienia pozycji		
39.	Polecenie, że będziemy cumować 3+1 na dziobie i rufie oznacza, że:		
	a. z dziobu podamy 3 szpryngi, a z rufy 1 szpryng	C	
	b. z dziobu podamy 1 szpryng, a z rufy 3 rufowe cumy		
	c. z dziobu podamy 3 cumy i 1 szpryng i z rufy 3 cumy i 1 szpryng		
	d. z dziobu podamy 3 cumy dziobowe, a z rufy 1 cumę rufową		

40.	Polecenie, że będziemy cumować 4+2 na dziobie i rufie oznacza, że:		
	a. z dziobu podamy 4 szpringi i z rufy 2 szpringi	C	
	b. z dziobu podamy 2 szpringi, a z rufy 4 cumy rufowe		
	c. z dziobu podamy 4 cumy i 2 szpringi i z rufy 4 cumy i 2 szpringi		
	d. z dziobu podamy 4 cumy dziobowe i z rufy 2 cumy rufowe		
41.	Ryzyko zderzenia się statków na skutek sił przyciągania statków w trakcie mijania jest realne:		
	a. na skutek efektu osiadania statków	D	
	b. gdy statek ma tendencję do przechyłów		
	c. gdy statek jest przegłębiony na dziób		
	d. w wąskim przejściu, dlatego powinno zachować się czujność na sterze		
42.	Siły działające na manewrujący statek od śruby napędowej to:		
	a. siła naporu i siła boczna	A	
	b. siła naporu i siła hamująca		
	c. siła boczna i siła skręcająca		
	d. siła toczenia i siła naporu		
43.	Siły działające na statek od steru w czasie manewrowania to:		
	a. siła hamująca i wypadkowa	B	
	b. siła skręcająca i hamująca		
	c. siła skręcająca i wypadkowa		
	d. siła skręcająca i naporu		
44.	Statek jest sterowny, gdy:		
	a. dobrze reaguje na wychylenia steru	C	
	b. dobrze utrzymuje się na zadanym kursie		
	c. dobrze reaguje na wychylenia steru i dobrze utrzymuje się na zadanym kursie		
	d. ma przeciętną stateczność kursową		
45.	Statek podniósł kotwicę. W jaki sposób należy ją zasztauować?		
	a. wciągnąć kotwicę jak najgłębiej do kluzы kotwicznej i zabezpieczyć stoperem Le Hoffa	D	
	b. wciągnąć kotwicę w całości do kluzы kotwicznej i zakręcić hamulec na windzie		
	c. wciągnąć kotwicę w całości do kluzы kotwicznej i zabezpieczyć stoperem linowym		
	d. wciągnąć kotwicę w całości do kluzы kotwicznej, zakręcić hamulec na windzie i zabezpieczyć stoperem		
46.	Statek pokonujący ostry zakręt na rzece powinien:		
	a. trzymać się środka rzeki	B	
	b. płynąć bliżej zewnętrznego brzegu aby wykorzystać zjawisko odpychania dziobu		
	c. trzymać się wewnętrznego brzegu		
47.	Statek z nadbudówką na rufie i poruszający się do przodu będzie starał ustawić się względem wiatru w następujący sposób:		
	a. rufą do wiatru	C	
	b. bokiem do wiatru		
	c. dziobem do wiatru		
48.	Statek ze znacznym przechylem:		
	a. dobrze reaguje na wychylenia steru	C	
	b. dobrze utrzymuje się na zadanym kursie		
	c. jest mniej sterowny		
	d. ma przeciętną stateczność kursową		
49.	Ster klasyczny, w którym miejsce przyłożenia siły naporu znajduje się między przednią krawędzią płetwy sterowej a osią steru, nazywamy stercem:		
	a. przerównoważonym	D	
	b. zrównoważonym		
	c. częściowo zrównoważonym		
	d. nierównoważonym		
50.	Sternik podczas manewrów przy zmniejszonych obrotach śruby (zredukowanej prędkości):		
	a. musi zwracać uwagę, czy statek reaguje na wychylenia steru	A	
	b. musi utrzymywać kurs		
	c. utrzymuje stałe wychylenie steru		
	d. szybko zmienia wychylenia steru z burty na burę		
51.	Sterowanie podczas manewrów przy zmniejszonych obrotach śruby (zmniejszonej prędkości):		
	a. może odbywać się autopilotem	B	
	b. musi być ręczne i wymaga większych wychyleń steru		
	c. niczym się nie różni i statek łatwo wraca na kurs		
	d. polega na stałym wychyleniu steru		
52.	Stoper przy cumowaniu służy do:		
	a. zatrzymania statku	B	
	b. zamocowania cumy na polderze		
	c. wyrównania przechyłu statku		

53.	Stosunek średnicy cyrkulacji ustalonej (D_u) do długości statku (L) nazywamy wskaźnikiem:		B
	a. stateczności kursowej		
	b. zwrotności		
	c. sterowności		
	d. myszkowania		
54.	Urządzenie do graficznej rejestracji kursu to:		A
	a. kursograf		
	b. autorejestrator		
	c. ploter mechaniczny		
	d. telegraf		
55.	Urządzenie, w którym na płetwie sterowej zainstalowano dodatkowo śrubę napędzaną silnikiem elektrycznym:		D
	a. dysza Korta		
	b. ster strumieniowy		
	c. ster zrównoważony		
	d. ster aktywny		
56.	W czasie alarmu "człowiek za burtą" manewr statkiem w celu podjęcia człowieka wykonuje się następującymi sposobami:		B
	a. natychmiastowy zwrot na człowieka		
	b. zwrot o 270° , pętla Williamsa		
	c. zwrot o 180° , zwrot o 270°		
	d. nic nie robimy bo statek jest zbyt mało zwrotny		
57.	W czasie manewrowania statkiem w rejonach ograniczonych, głównie w kanałach czy rzekach, wymaga się zwrócenia szczególnej uwagi na zjawisko:		C
	a. przyciągania i przyspieszania		
	b. przyciągania i łąpania		
	c. przyciągania i osiadanania		
	d. przyciągania i falowania		
58.	W czasie silnych i porywistych wiatrów odpychających statek od nabrzeża, cumujemy za pomocą dodatkowych lin zwanych:		A
	a. breastami		
	b. szpringami		
	c. jolkami		
	d. topenantami		
59.	W przypadku wypadnięcia człowieka za burtę manewr zwrotu o 270° może być wykonany, gdy:		A
	a. człowiek wypadł na oczach członków załogi		
	b. człowiek wypadł w nieznanym czasie		
	c. upłynęła nie więcej niż 1 godzina od zdarzenia		
	d. upłynęły nie więcej niż 3 godziny od zdarzenia		
60.	W trakcie mijania się statków w wąskim przejściu powinno się zachować czujność na sterze z uwagi na:		B
	a. efekt osiadanania statków		
	b. możliwość zderzenia się statków na skutek przyciągania się statków		
	c. możliwość awarii steru		
	d. zwiększenie się prędkości mijania		
61.	Właściwość morską statku to:		A
	a. odporność statku na ujemny wpływ oddziaływania fali i wiatru		
	b. pływalność i stateczność statku		
	c. zdolność pokonywania akwenów ograniczonych		
	d. doświadczenie i umiejętności załogi kierującej statkiem		