

**Egzamin na dyplom
Szyper żeglugi nieograniczonej rybołówstwa morskiego**

Funkcja – Nawigacja

Przedmiot: Nawigacja

Lp .	Pytania	Rysunki do pytań	Poprawna odpowiedź
1	<p>Dlaczego w nawigacji obowiązuje zasada, że linie pozycyjne nie powinny przecinać się pod kątem mniejszym niż 30° i nie większym niż 150°?</p> <p>A) zachowanie powyższej zasady zwiększy obszar pozycyjny, i czyni pozycję bardziej dokładną;</p> <p>B) przy kącie 30° i 150°, średni błąd pozycji wzrasta o 100% w porównaniu do sytuacji, gdy te same LP przecinają się pod kątem prostym;</p> <p>C) przy kącie 30° i 150°, średni błąd pozycji wzrasta o 68% w porównaniu do sytuacji, gdy te same LP przecinają się pod kątem prostym;</p> <p>D) przy kącie 30° i 150°, średni błąd pozycji wzrasta o 50% w porównaniu do sytuacji, gdy te same LP przecinają się pod kątem prostym.</p>		B
2	<p>Co rozumiemy pod pojęciem pozycja prawdopodobna?</p> <p>A) to pozycja obserwowana wyznaczona z prawdopodobieństwem 68 %;</p> <p>B) to pozycja przyjęta na pojedynczej linii pozycyjnej, najbliższa pozycji zliczonej;</p> <p>C) to pozycja zliczona wyznaczona z prawdopodobieństwem 39 %;</p> <p>D) to pozycja skalkulowana na poziomie prawdopodobieństwa 95 %.</p>		B
3	<p>Kiedy linia pozycyjna z kąta poziomego jest tylko fragmentem okręgu przechodzącego przez oba namierzane obiekty?</p> <p>A) nigdy, linią pozycyjną jest hiperbola jako, że różnica odległości do obu obiektów jest stała;</p> <p>B) zawsze, bez względu na wielkość kąta poziomego;</p> <p>C) tylko gdy kąt poziomy jest kątem ostrym lub rozwartym;</p> <p>D) tylko gdy kąt poziomy jest kątem prostym.</p>		C
4	<p>Znając wartości 3 namiarów kompasowych na zidentyfikowane na mapie obiekty możemy je wykorzystać do:</p> <p>A) bezpośredniego wykreślenia na mapie i wskazania pozycji statku;</p> <p>B) określenia pozycji statku metodą dwóch kątów poziomych;</p> <p>C) bezpośredniego wykreślenia na mapie i oszacowania trójkąta błędów;</p> <p>D) żadna odpowiedź nie jest właściwa.</p>		B
5	<p>Określanie pozycji statku z zastosowaniem metody dwóch kątów poziomych, uzyskanych z namiarów kompasowych, wykorzystywane jest do:</p> <p>A) kontroli wartości dewiacji dla kursu kompasowego na którym leżał statek;</p> <p>B) określenia błędu średniego namiarów kompasowych;</p> <p>C) określenia wartości zboczenia nawigacyjnego;</p> <p>D) określenia błędu wskazań logu.</p>		A
6	<p>Co świadczy, że stosunkowo duży trójkąt błędów powstał z powodu błędów systematycznych?</p> <p>A) powtórzone pomiary dają taki sam trójkąt;</p> <p>B) powtórzone pomiary dają trójkąt większy, o odmiennych kątach;</p> <p>C) powtórzone pomiary dają trójkąt mniejszy o odmiennych kątach;</p> <p>D) powtórzone pomiary dają trójkąt podobny.</p>		D
7	<p>Dokładność pozycji obserwowanych z niejednoczesnych linii pozycyjnych zależy od :</p> <p>A) wielkości błędu zliczenia drogi statku;</p> <p>B) kąta przecięcia się przesuniętych linii pozycyjnych;</p> <p>C) błędów wykreślenia linii pozycyjnych;</p> <p>D) wszystkie odpowiedzi są właściwe.</p>		D
8	<p>Czy dla nawigatora istotną jest informacja o odległości pomiędzy górną i dolną stawą nabieżnika?</p> <p>A) nie, ta informacja nie jest istotna;</p> <p>B) tak, gdyż po niej nawigator może ocenić czułość nabieżnika;</p> <p>C) tak, ta informacja pozwala łatwiej zidentyfikować nabieżnik w dzień;</p> <p>D) tak, ta informacja pozwala łatwiej zidentyfikować nabieżnik w nocy.</p>		B

9	<p>Jak po angielsku nazywa się górna stawa nabieżnika?</p> <p>A) <i>Front</i>; B) <i>Lower</i>; C) <i>Rear</i>; D) <i>Upper</i>.</p>		C
10	<p>Co oznaczają skróty TE i TD umieszczane często w kolumnie <i>Remarks</i> publikacji <i>Admiralty List of Lights</i>?</p> <p>A) TE – światło czasowo wyłączone TD – sygnał mgłowy czasowo wyłączony; B) TE – światło pokazywane okresowo TD – światło pokazywane w ciągu dnia; C) TE – sygnał mgłowy nadawany okresowo TD – sygnał mgłowy wyłączany okresowo; D) TE – sygnał mgłowy czasowo wyłączony TD – światło czasowo wyłączone.</p>		A
11	<p>Czy armator lub ubezpieczyciel może nakazać szyprowi zmianę zaplanowanej trasy, którą on uznał za optymalną z punktu widzenia bezpieczeństwa żeglugi i ochrony środowiska?</p> <p>A) ubezpieczyciel nie może zmienić decyzji szyprowi, ale ma prawo to uczynić armator; B) ani ubezpieczyciel, ani armator nie mogą ingerować i zmieniać decyzji podjętej przez szyprowi; C) ubezpieczyciel może nakazać zmianę trasy, jeżeli jej wybór jest sprzeczny z warunkami ubezpieczenia statku; D) ubezpieczyciel może jedynie sugerować zmianę trasy, ale ostateczna decyzja w tej sprawie podejmuje armator.</p>		B
12	<p>Czy szyprowi może w trakcie podróży morskiej wyłączyć nadajnik systemu AIS?</p> <p>A) tak, może podjąć taką decyzję samodzielnie o ile uzna, iż jest ona konieczna ze względu na bezpieczeństwo statku; B) nie, o ile nie uzyska na to zgody armatora; C) nie, AIS przez cały czas trwania rejsu powinien być aktywny; D) tak, o ile taką decyzję uzgodni z resztą załogi.</p>		A
13	<p>W procesie nawigacji określając ruch statku należy:</p> <p>A) porównywać pozycję obserwowaną PO z pozycją zliczoną statku PZ; B) określać pozycje obserwowane statku PO - z wymaganą częstotliwością dla warunków żeglugi; C) oceniać prędkość statku nad dnem i po wodzie; D) wszystkie odpowiedzi są prawidłowe.</p>		D
14	<p>Świadomość sytuacyjną oficera wachtowego wspomaga:</p> <p>A) właściwa organizacja pracy zespołu obsady mostka nawigacyjnego; B) prawidłowe wypełnianie procedur wachtowych; C) doświadczenie zdobyte w pracy na morzu; D) wszystkie odpowiedzi są właściwe.</p>		D
15	<p><i>Appraisal</i> oznacza:</p> <p>A) etap wstępny planowania podróży; B) etap planowania szczegółowego; C) realizację planu podróży; D) kontrolę realizacji planu podróży.</p>		A
16	<p>Czy któryś z przykładów żeglugi w warunkach zakłóceń zewnętrznych zwalnia szyprowi z obowiązku planowania podróży statku?</p> <p>A) żegluga na wodach ograniczonych; B) żegluga w lodach; C) prowadzenie statku w warunkach ograniczonej widzialności; D) planowanie podróży jest wymagane dla wszystkich warunków.</p>		D

17	<p>Wyznaczając pozycję statku oficer wachtowy powinien zastosować i wykorzystać:</p> <p>A) obserwacje terestryczne, w tym namiary na znaki lądowe i inne pomoce nawigacyjne jak latarnie, stawy, nabieżniki, itd.</p> <p>B) obserwacje astronomiczne;</p> <p>C) urządzenia nawigacji elektronicznej, w które wyposażony jest statek rybacki;</p> <p>D) wszystkie wyżej wymienione metody są zalecane do wykorzystania w stosownych warunkach żeglugi.</p>		D
18	<p>Jaka jest pełna nazwa systemu oznaczanego skrótem SSAS?</p> <p>A) <i>Ship Safety Alert Standard;</i></p> <p>B) <i>Standard Safety Application System;</i></p> <p>C) <i>Ship Safety Alarm System;</i></p> <p>D) <i>Ship Security Alert System.</i></p>		D
19	<p>Planując podróż, gdzie można sprawdzić czy dane państwo stosuje się do zasady ustanowienia 12 milowej strefy morza terytorialnego?</p> <p>A) szypier w tej sprawie powinien skontaktować się z agentem;</p> <p>B) informacje taką szypier powinien uzyskać z kapitanatu portu;</p> <p>C) o ile tej informacji nie ma w locji, można ją zawsze odnaleźć w <i>Annual Summary of Admiralty Notices to Mariners</i>;</p> <p>D) informacja taka jest zawsze podawana na internetowej stronie biura hydrograficznego danego kraju.</p>		C
20	<p>Centrum Monitorowania Rybołówstwa w Gdyni odpowiada za kontrolę eksploataowania przez statki rybackie Polskiej Strefy Ekonomicznej, między innymi w zakresie:</p> <p>A) przestrzegania rejonów, w których połowy są zabronione;</p> <p>B) przestrzegania przepisów bezpieczeństwa żeglugi;</p> <p>C) naruszania przepisów ochrony środowiska- emisja spalin;</p> <p>D) wszystkie odpowiedzi są właściwe.</p>		A
21	<p>Oficerowie wachtowi są odpowiedzialni za bezpieczne kierowanie statkiem:</p> <p>A) w przypadku, gdy dowódca jednostki jest nieobecny na mostku;</p> <p>B) do momentu, gdy na mostku pojawi się oficer starszy rangą;</p> <p>C) cały czas podczas swojej służby;</p> <p>D) w warunkach dobrej widzialności.</p>		C
22	<p>Wachty/ służby powinny być pełnione w sposób:</p> <p>A) nieodbiegający od przyjętych zwyczajów;</p> <p>B) zgodny z posiadanym doświadczeniem;</p> <p>C) właściwy i efektywny w celu zapewnienia bezpieczeństwa;</p> <p>D) stosowny do panujących okoliczności i warunków.</p>		C
23	<p>Czy oblodzenie słodkowodne może być przyczyną utraty stateczności dużego trawlera?</p> <p>A) nie, masa lodu powstająca przy tego rodzaju oblodzeniu nie stanowi zagrożenia dla stateczności dużego trawlera;</p> <p>B) tak, o ile statek jest oblodzony niesymetrycznie;</p> <p>C) tak, o ile statek poławia włokiem pelagicznym;</p> <p>D) nie, o ile połowy nie są prowadzone w tukę.</p>		A
24	<p>Jakie inne, poza utratą stateczności, poważne zagrożenie dla załogi statku rybackiego powoduje zjawisko obładzania słonowodnego?</p> <p>A) oblodzone pokłady grożą poślizgnięciem się i wypadnięciem za burtę;</p> <p>B) oblodzenie może uniemożliwić podjęcie sprzętu połowowego z wody;</p> <p>C) oblodzenie może utrudnić dostęp do nadbudówki;</p> <p>D) oblodzenie może utrudnić lub wręcz uniemożliwić użycie środków ratunkowych w sytuacji podjęcia decyzji o opuszczeniu statku.</p>		D

25	<p>Czy mechaniczne odbicie warstwy lodu z pokładów, nadbudówki i urządzeń pokładowych zapewnia poprawę stateczności i chroni przed możliwą wywrotką?</p> <p>A) tak, to jest najskuteczniejsza metoda poprawienia stateczności w tych warunkach;</p> <p>B) nie, samo odbicie lodu nie poprawi stateczności, konieczne jest wyrzucenie odbitego lodu za burtę;</p> <p>C) tak, o ile działanie to powiązane jest z przeprowadzeniem operacji balastowych;</p> <p>D) nie, w przypadku oblodzenia niesymetrycznego, usuwanie lodu może przyczynić się do pogłębienia przechyłu.</p>		B
26	<p>Gdzie szyper może odnaleźć nomogramy pozwalające ocenić przewidywane tempo narastania lodu na statku?</p> <p>A) w wydawnictwie <i>Mariners Handbook</i> NP 100;</p> <p>B) w locji danego rejonu pływania;</p> <p>C) w komunikatach lodowych wysyłanych drogą radiową;</p> <p>D) w ostrzeżeniach nawigacyjnych.</p>		A
27	<p>Czy mapa gnomoniczna może być mapą, na której bezpośrednio prowadzi się nawigację?</p> <p>A) nie, gdyż jest rzut gnomoniczny nie zachowuje wierności kątów;</p> <p>B) tak, ale tylko wtedy, gdy mapa obejmuje niewielki obszar wokół punktu styczności;</p> <p>C) nie, ponieważ mapy w tym rzucie nie zapewniają wystarczającej ilości informacji topograficznej;</p> <p>D) nie, ponieważ na mapy w tym rzucie nie są nanoszone informacje batymetryczne.</p>		B
28	<p>Czy na mapie w rzucie gnomonicznym południki mogą być do siebie równoległe?</p> <p>A) nie, to jest cecha mapy w rzucie Merkatora;</p> <p>B) nie, gdyż południki są liniami prostymi rozmieszczonymi promieniście wokół bieguna;</p> <p>C) tak, jeżeli punkt styczności znajduje się na równiku;</p> <p>D) nie, gdyż w zależności od szerokości punktu styczności południki mają kształt paraboli lub hiperboli.</p>		C
29	<p>Czy mapę gnomoniczną można wykorzystać do planowania żeglugi mieszanej?</p> <p>A) tak, o ile w żegludze oceanicznej planujemy przejście przez równik;</p> <p>B) nie, gdyż żegluga mieszana zakłada przejście fragmentu trasy po odcinku loksodromicznym;</p> <p>C) tak, gdyż mapa gnomoniczna może pozwolić na łatwe ustalenie długości geograficznej obu wierzchołków ortodrom zastępczych;</p> <p>D) nie, gdyż szerokość graniczna determinująca ten rodzaj żeglugi, jest równoleżnikiem czyli kołem małym.</p>		C
30	<p>Do obliczenia zasadniczych elementów ortodromy wykorzystuje się:</p> <p>A) trójkąt sferyczny na powierzchni Ziemi;</p> <p>B) trójkąt sferyczny prostokątny na powierzchni Ziemi;</p> <p>C) trójkąt biegunowy na powierzchni Ziemi, między pozycją wyjściową a pozycją przeznaczenia;</p> <p>D) z założonym przybliżeniem trójkąt Merkatora między pozycją wyjściową a pozycją przeznaczenia.</p>		C
31	<p>Mapa gnomoniczna pozwala na:</p> <p>A) sprawdzenie przebiegu ortodromy, odczytanie położenia wierzchołka ortodromy i wyznaczenie punktów zwrotu;</p> <p>B) odczytanie kąta drogi nad dnem z pozycji wyjścia do pozycji przeznaczenia;</p> <p>C) bezpośrednie odczytanie odległości między pozycjami;</p> <p>D) sprawdzenie zmian deklinacji magnetycznej na wykreślonej ortodromie.</p>		A

32	<p>Żeglugę po ortodromie stosuje się;</p> <p>A) gdy pozycje punktów wyjścia i przeznaczenia znajdują się na dużych szerokościach geograficznych;</p> <p>B) na długich trasach morskich w żegludze oceanicznej;</p> <p>C) gdy pozycje punktów wyjścia i przeznaczenia znajdują się na małych szerokościach geograficznych;</p> <p>D) wyłącznie na trasach oceanicznych przecinających równik.</p>		B
33	<p>Żegluga po ortodromie na oceanie odbywa się:</p> <p>A) małymi odcinkami loksodromicznymi;</p> <p>B) dużymi odcinkami loksodromicznymi;</p> <p>C) małymi łukami po kole wielkim;</p> <p>D) w 3 etapach, rozpoczyna po łuku koła wielkiego z pozycji wyjścia, następnie wokół wierzchołka ortodromy i kończy na łuku prowadzącym do pozycji przeznaczenia.</p>		A
34	<p><i>Routeing charts</i> zawierają informacje wykorzystywane do:</p> <p>A) planowania tras oceanicznych;</p> <p>B) wykreślania tras oceanicznych tzw. arkusze zliczeniowe;</p> <p>C) wyjaśnienia znaków i symboli używanych na mapach nawigacyjnych;</p> <p>D) oszacowania pływów na wodach offshorowych.</p>		A
35	<p>Plan podróży statku powinien zawsze spełniać kryteria:</p> <p>A) znacznego zysku drogi i czasu podróży;</p> <p>B) bezpiecznej i efektywnej nawigacji;</p> <p>C) oszczędności zużycia zapasów, w tym paliwa;</p> <p>D) ochrony środowiska, w tym redukcji emisji spalin.</p>		B
36	<p>Konieczność zachowania bezpiecznego zapasu wody pod stępką wymaga wprowadzenia korekty w planie podróży. Należy wziąć pod uwagę:</p> <p>A) warunki hydrometeorologiczne (falowanie, wiatr, widzialność);</p> <p>B) prędkość statku i możliwość określenia pozycji;</p> <p>C) na akwenie pływowym, wielkość pływów i siłę prądów;</p> <p>D) wszystkie odpowiedzi są właściwe.</p>		D
37	<p>Która odpowiedź nie dotyczy automatyzacji obliczeń nawigacyjnych?</p> <p>Wybrane do realizacji podróży odcinki loksodrom, ortodrom lub żeglugi mieszanej oblicza się za pomocą;</p> <p>A) kalkulatora;</p> <p>B) aplikacji komputerowej;</p> <p>C) odczytów z map nawigacyjnych, generalnych lub gnomonicznych;</p> <p>D) odbiorników systemów radionawigacyjnych (np. GPS).</p>		C
38	<p>Czy zgodnie z wymaganiami ILO członkowie załogi, których obowiązki związane są z bezpieczeństwem lub ochroną statku, mają zapewnione ustawowo godziny odpoczynku?</p> <p>A) nie, przepisy konwencji ILO nie dotyczą statków rybackich;</p> <p>B) tak, łączny czas pracy na dobę nie powinien przekraczać 14 godz.;</p> <p>C) tak, łączny czas pracy na dobę nie powinien przekraczać 12 godz.;</p> <p>D) tak, łączny czas pracy na dobę nie powinien przekraczać 10 godz.</p>		B
39	<p>Czy zgodnie z wymaganiami ILO gwarantowany przepisami dobowy czas odpoczynku może być dzielony?</p> <p>A) nie, odpoczynek nie może być krótszy niż 10 godz. i nie można go dzielić;</p> <p>B) tak, odpoczynek może być dzielony lecz nieprzerwany odpoczynek nie może być krótszy od 6 godz.;</p> <p>C) tak, odpoczynek może być dzielony lecz nieprzerwany odpoczynek nie może być krótszy od 8 godz.;</p> <p>D) tym jak podzielić przysługujące godziny odpoczynku decyduje wyłącznie szypier.</p>		B

40	<p>W jakich sytuacjach można odejść od norm odpoczynku załogi wynikających z wymogów konwencji ILO i kto może to uczynić?</p> <p>A) postanowienia konwencji są wiążące dla armatora i szypra i należy je zawsze stosować;</p> <p>B) postanowienia konwencji mogą być zmienione przez administrację morską;</p> <p>C) szyper może nie stosować się do postanowień konwencji na pisemne polecenie armatora;</p> <p>D) szyper może czasowo nie stosować się do obowiązujących norm odpoczynku załogi w rzeczywistych sytuacjach zagrożenia własnego statku, lub gdy udziela pomocy innemu statkowi.</p>		D
41	<p>Jak po angielsku nazywa się stałe zarządzenia szypra, których przyjęcie do wiadomości oficerowie potwierdzają własnoręcznym podpisem?</p> <p>A) <i>master night orders</i>;</p> <p>B) <i>skipper bridge procedures</i>;</p> <p>C) <i>master standing orders</i>;</p> <p>D) <i>skipper warnings and remarks</i>.</p>		C
42	<p>Czy podczas planowania przejścia wąskim torem wodnym uzasadnionym jest czasami ustalenie potencjalnego obszaru pozycyjnego w postaci elipsy błędów?</p> <p>A) nie, wyznaczenie elipsy błędów jest zbyt pracochłonne;</p> <p>B) tak, gdyż elipsa zawęża obszar pozycyjny przy porównywalnym poziomie prawdopodobieństwa;</p> <p>C) nie, oszacowanie obszaru pozycyjnego błędem kołowym jest wystarczające;</p> <p>D) tak, gdyż elipsa wskazując kierunek w jakim wystąpią błędy maksymalne, pozwala właściwie dobrać obiekty wykorzystywane do określenia pozycji statku na torze.</p>		D
43	<p>Ile wynosi według IMO wymagana dokładność bieżącej pozycji statku na wodach otwartych?</p> <p>A) 5 kabli;</p> <p>B) 4% odległości od najbliższego niebezpieczeństwa;</p> <p>C) 1% odległości od najbliższego niebezpieczeństwa;</p> <p>D) 4% odległości od najbliższego niebezpieczeństwa - nie gorsza jednak niż 4 Mm.</p>		D
44	<p>Jakie jest prawdopodobieństwo znajdowania się pozycji wewnątrz koła o promieniu równym błędowi średniemu pozycji określonej z namiaru i odległości na ten sam obiekt?</p> <p>A) 39,3%;</p> <p>B) 46,6%;</p> <p>C) 68,3%;</p> <p>D) 95%.</p>		C
45	<p>Który z poziomych układów odniesienia został przyjęty za podstawowy przy określaniu pozycji GPS?</p> <p>A) WGS72;</p> <p>B) WGS 84;</p> <p>C) European Datum 60;</p> <p>D) układ konforemny.</p>		B
46	<p>Jak w języku angielskim można określić średni błąd kwadratowy?</p> <p>A) <i>Calculation Mean Error</i>;</p> <p>B) <i>Rout Mean Square Error</i>;</p> <p>C) <i>Average Square Error</i>;</p> <p>D) <i>Mean Square Error</i>.</p>		B
47	<p>Linia pozycyjna na której różnica namiarów pomiędzy dwoma obiektami wynosi dokładnie 90° ma postać:</p> <p>A) linii prostej;</p> <p>B) okręgu;</p> <p>C) hiperboli;</p> <p>D) paraboli.</p>		B

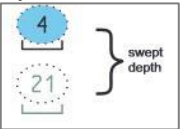

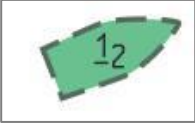
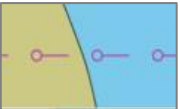

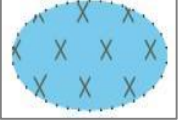
48	<p>Dewiację można skontrolować o ile pozycję obserwowaną uzyskano:</p> <p>A) z dwóch odległości radarowych i jednocześnie odczytano wartość kursu kompasowego;</p> <p>B) z dwóch kątów poziomych zmierzonych przy pomocy sekstantu;</p> <p>C) wzięto NK na środkowy obiekt, a kąt poziomy pomierzono sekstantem pomiędzy obiektami skrajnymi;</p> <p>D) z trzech NK, których różnice pozwoliły ustalić dwa kąty poziome.</p>		D
49	<p>Jeżeli statek utrzymuje się na założonym KDd różnym od KR, to najmniejsza odległość do mijanego obiektu wystąpi, gdy kąt utworzony między linią łączącą obserwatora z obiektem:</p> <p>A) i linią N-S rzeczywistą wynosi 90° lub 270°;</p> <p>B) i wzdłużną linią symetrii statku wynosi 90°;</p> <p>C) i linią drogi nad dnem wynosi 90°;</p> <p>D) i linią drogi po wodzie wynosi 90°.</p>		C
50	<p>Zboczenie nawigacyjne wyraża:</p> <p>A) liczbę mil morskich o jaką statek przesunął się na wschód lub zachód w żegludze po loksodromie;</p> <p>B) przesunięcie boczne statku od zaplanowanego KDd, wyrażone w milach morskich;</p> <p>C) kąt, o jaki należy zmienić kurs kompasowy by utrzymać żądany KDd;</p> <p>D) żadna odpowiedź nie jest prawdziwa.</p>		A
51	<p>Linia pozycyjna na której różnica odległości do dwóch stałych obiektów jest stała ma postać:</p> <p>E) linii prostej;</p> <p>F) okręgu;</p> <p>G) hiperboli;</p> <p>H) paraboli.</p>		C
52	<p>Do jakich obliczeń konieczna jest znajomość wartości powiększonej szerokości?</p> <p>A) wyliczenia elementów trójkąta drogowego;</p> <p>B) wyliczenia elementów żeglugi mieszanej;</p> <p>C) wyliczenia drogi po ortodromie;</p> <p>D) wyliczenia elementów trójkąta Merkatora.</p>		D
53	<p>Jeżeli początkowy kąt po ortodromie jest > 90 stopni to wierzchołek ortodromy:</p> <p>A) leży poza ortodromą na szerokości mniejszej od szerokości pozycji wyjściowej;</p> <p>B) nie znajduje się na ortodromie, a leży przed pozycją wyjściową;</p> <p>C) znajduje się na ortodromie;</p> <p>D) nie znajduje się na ortodromie, a leży za pozycją docelową.</p>		B
54	<p>Jakie pławy mogą być wykorzystywane do określania pozycji obserwowanej weryfikującej wskazania innych wykorzystywanych przez statek systemów pozycjonowania?</p> <p>A) pławy wyposażone w reflektor radarowy, umożliwiające dokładny pomiar odległości radarem;</p> <p>B) dowolne pławy stanowiące oznakowanie toru wodnego, widoczne i identyfikowalne na aktualnej mapie morskiej;</p> <p>C) pławy wyposażone w nadajnik AIS lub Racon, których pozycja jest monitorowana przez VTS;</p> <p>D) żadne pławy nie powinny stanowić podstawy dla wyznaczania pozycji obserwowanej.</p>		C
55	<p>Prowadzenie statku za pomocą radarowego nabieżnika odległościowego polega na:</p> <p>A) utrzymaniu na kresce kursowej ech obu staw i pomiarze odległości do bliższej stawy;</p> <p>B) utrzymywaniu stałej różnicy odległości do obu staw;</p> <p>C) kontroli odległości do obu staw radarowych z zastosowaniem ruchomego kręgu odległości;</p> <p>D) żadna z odpowiedzi nie jest prawidłowa.</p>		C


56	<p>Pozycję ustaloną na podstawie jak najdokładniejszego oszacowania parametrów ruchu statku względem dna możemy nazwać:</p> <p>A) pozycją skalkulowaną; B) pozycją zliczoną; C) pozycją prawdopodobną; D) pozycją przewidywaną.</p>		B
57	<p>Czy <i>course made good</i> (CMG) i <i>course over ground</i> (COG) oznaczają zawsze ten sam kąt?</p> <p>A) tak, te określenia dotyczą kursu rzeczywistego statku, podawanego w systemie okrężnym; B) nie, CMG to kąt drogi statku po wodzie, a COG to kąt drogi statku nad dnem; C) tak, oba określenia dotyczą kąta drogi nad dnem statku, podawanego w systemie okrężnym; D) nie, wprawdzie oba określenia dotyczą KDd, ale COG, to aktualny kierunek przemieszczania się statku względem dna, zaś CMG, to kierunek uśredniony, ustalony na podstawie dwóch kolejnych pozycji obserwowanych.</p>		D
58	<p>Jak należy rozumieć pojęcia <i>course line</i> oraz <i>track</i> i czy są one zawsze tożsame z pojęciem <i>heading</i>?</p> <p>A) tak, wszystkie te określenia dotyczą kursu rzeczywistego statku, podawanego w systemie okrężnym; B) nie, <i>course line</i> oraz <i>track</i> to założony kąt drogi statku po wodzie, a <i>heading</i> to kurs rzeczywisty, kąty te mogą być różne; C) nie, <i>course line</i> oraz <i>track</i> to założony kąt drogi statku nad dnem, a <i>heading</i> to kurs rzeczywisty, kąty te mogą być różne; D) tak, <i>course line</i> oraz <i>track</i> to linia kursu wykreślana na mapie odpowiadająca pojęciu <i>heading</i>.</p>		C
59	<p>Pozycji z dwóch jednoczesnych kątów poziomych na trzy obiekty nie można wyznaczyć gdy:</p> <p>A) wszystkie obiekty i pozycja naszego statku leżą na dwóch okręgach nałożonych na siebie; B) wszystkie obiekty leżą na jednym okręgu, a pozycja statku znajduje się w jego środku; C) jeden z kątów jest kątem ostrym, a drugi rozwartym; D) okręgi przecinają się w dwóch punktach i nie można jednoznacznie ustalić, który z nich jest pozycją właściwą.</p>		A
60	<p>Jak należy zgłosić wykrycie niebezpieczeństwa nawigacyjnego nie uwzględnionego na mapach brytyjskich?</p> <p>A) należy przekazać informację telefonicznie na numer podany w <i>Admiralty Notices to Mariners</i>; B) należy przekazać informację telegraficznie na numer teleksu podany w <i>Admiralty Notices to Mariners</i>; C) należy skorzystać z formularza H 102 zamieszczonego w <i>Admiralty Notices to Mariners</i> i formularz przesłać pocztą, lub wypełnić ten formularz na stronie internetowej UKHO; D) nie ma obowiązku wysyłania informacji do UKHO.</p>		C
61	<p>Czy możliwość stałego dostępu do ostrzeżeń nawigacyjnych publikowanych na stronach internetowych biur hydrograficznych zwalnia kapitana od obowiązku odbioru ostrzeżeń poprzez NAVTEX bądź SafetyNET?</p> <p>A) tak; B) nie, odbiór ostrzeżeń nawigacyjnych poprzez NAVTEX bądź SafetyNET wynikający z konwencji SOLAS jest obowiązkowy; C) tak, pod warunkiem, że ostrzeżenia lokalne wysyłane za pośrednictwem stacji VHF będą nadal odbierane; D) nie, gdyż ostrzeżenia nawigacyjne publikowane w Internecie zawierają niepełną informację.</p>		B

62	<p>Z ilu rejonów składa się ustanowiony przez IMO/IHO <i>Word-Wide Navigational Warning Service</i> – NAVAREAS?</p> <p>A) 12; B) 16; C) 21; D) 25.</p>		C
63	<p>System przeznaczony do transmisji i automatycznego odbioru morskich informacji bezpieczeństwa MSI pracujący w oparciu o system Inmarsat EGC to:</p> <p>A) SSAS; B) SafetyNET; C) COSPASS – SARSAT; D) NAVTEX.</p>		B
64	<p>Dla jakich obszarów morskich informacje bezpieczeństwa nadawane są przez system NAVTEX, a dla jakich przez system SafetyNET?</p> <p>A) oba systemy wysyłają informacje dotyczące wszystkich obszarów na świecie; B) system NAVTEX wysyła informacje adresowane do określonych obszarów przybrzeżnych, a system SafetyNET tylko obszarów oceanicznych; C) system NAVTEX wysyła informacje adresowane do określonych obszarów przybrzeżnych, a system SafetyNET do wszystkich obszarów; D) system NAVTEX wysyła informacje adresowane do określonych obszarów przybrzeżnych, a system SafetyNET do wszystkich obszarów z wyłączeniem obszaru A4.</p>		D
65	<p>Jednym z efektów oddziaływań grawitacyjnych układu Ziemia – Księżyc – Słońce jest wykształcenie siły pływowoćwrczej. Jej wielkość zależy przede wszystkim od:</p> <p>A) masy Słońca, Ziemi i Księżyca; B) wzajemnego położenia, w tym zmian odległości Słońca, Ziemi i Księżyca; C) zmian deklinacyjnych Księżyca i Słońca; D) wszystkie odpowiedzi są prawidłowe.</p>		B
66	<p>Zjawisko pływu rozumiane jest jako:</p> <p>A) horyzontalny przypływ i odpływ wód przybrzeżnych; B) pionowe wznoszenie i opadanie powierzchniowych wód morskich i oceanicznych; C) ruch wód morskich spowodowany różnicami temperatur; D) ruch wód morskich spowodowany zmianą zasolenia.</p>		B
67	<p>Jakie akweny uznawane są za bezpływowe:</p> <p>A) oceany; B) morza na dużych szerokościach geograficznych N i S; C) morza zamknięte; D) zatoki.</p>		C
68	<p>O charakterystyce pływowej akwenu decyduje:</p> <p>A) zgodność okresów oscylacji własnej akwenu z siłami pływowoćwrczymi; B) fizyczne ukształtowanie akwenu, położenie, wielkość, długość itd. C) batymetria akwenu; D) wszystkie odpowiedzi są poprawne.</p>		D
69	<p>Na mapach nawigacyjnych akwenów pływowych głębokości na mapie wskazują:</p> <p>A) aktualne głębokości akwenu; B) najmniejsze głębokości na akwencie; C) głębokości od wskazanego poziomu odniesienia; D) średnie głębokości akwenu.</p>		C
70	<p>Za wysokość pływu przyjmujemy:</p> <p>A) wzniesienie wody ponad zero mapy; B) wzniesienie wody ponad poziom wody niskiej; C) wzniesienie wody ponad średni poziom wody; D) żadna z powyższych odpowiedzi nie jest poprawna.</p>		A

71	Skokiem pływu nazywamy: A) okres czasu pomiędzy wodą niską a wysoką; B) przybliżony zasięg odpływu; C) różnicę w wysokości wody niskiej i wysokiej; D) wahanie pływu ponad średni poziom morza.		C
72	Pływy związane ze zmianą faz Księżyca nazywamy: A) pływami syzygiijnymi; B) pływami dobowymi; C) pływami miesięcznymi; D) żadna z tych odpowiedzi nie jest poprawna.		A
73	Pływy związane ze zmianą faz Księżyca nazywamy: A) pływami mieszanymi; B) pływami kwadraturowymi; C) pływami miesięcznymi; D) pływami płytkowodnymi.		B
74	Która z podanych w <i>Admiralty Tide Tables</i> metod zapewnia największą dokładność przepowiedni: A) dzienna przepowiednia czasu i wysokości pływów dla portów standardowych; B) metoda różnic pływów dla portów dołączonych; C) uproszczona metoda analizy harmonicznej pływów; D) wszystkie zapewniają tę samą dokładność przepowiedni.		A
75	Na wodach europejskich dominują pływy o charakterze: A) dobowym; B) mieszanym; C) półdobowym; D) pośrednim.		C
76	Na mapach nawigacyjnych Morza Bałtyckiego głębokości podawane są od zera mapy, które przyjęto na poziomie: A) najniższego astronomicznego pływu LAT; B) najniższej wody syzygijnej MLWS; C) średniego poziomu morza MSL; D) średniej wody wysokiej MHW.		C
77	Aktualna wysokość pływów może różnić się od przepowiedni w przypadku znacznych zmian od wartości średnich: A) ciśnienia atmosferycznego; B) temperatury powietrza i wody; C) zasolenia; D) żadna z powyższych odpowiedzi nie ma znaczenia dla wielkości rzeczywistego pływu.		A
78	Fala typu <i>bore</i> , to fala która: A) powstaje w wyniku trzęsienia Ziemi i przemieszczając się po oceanie osiąga nawet odległe wybrzeża; B) w szczególnych warunkach pływowych akwenu, przemieszcza się w górę estuarium lub rzeki, jako odosobniona fala; C) powstaje w pobliżu brzegu w wyniku interferencji fal propagujących i odbitych; D) powstaje na płytkowodziu, po odpowiednio długim czasie działania wiatru na powierzchnię wody.		B
79	Prądy pływowe wynikają z oddziaływania tej samej siły pływotwórczej, a na danym akwenu w stosunku do pływów: A) mają identyczną charakterystykę; B) są proporcjonalne co do wielkości (np. skok pływu z siłą prądu); C) są odpowiednie w rozumieniu czasu trwania; D) są zjawiskiem towarzyszącym o odrębnym charakterze zmian.		D

80	<p>Czy jest możliwe przejście jednostki nad płycizną na akwenie pływowym, dla podanego przykładu?</p> <p>Wymagany zapas wody pod stępką przy przejściu nad płycizną 2 m, zanurzenie statku 6 m. Wskazana na mapie najmniejsza głębokość na płyciźnie 5 m.</p> <p>A) nie, ponieważ zanurzenie statku jest większe od głębokości nad płycizną; B) tak, jeżeli wysokość pływu na akwenie będzie równa lub większa niż 3 m. C) tak, gdy skok pływu będzie równy 3 m. D) tylko przy płycie wznoszącym.</p>		B
81	<p>Czy na akwenach pływowych, na wszystkich mapach nawigacyjnych są określone wartości prądów pływowych?</p> <p>A) tak, jeśli jest to akwen pływowy, informacje o prądach są zamieszczane; B) nie, nie na każdym akwenie pływowym jest możliwe podanie wartości prądów pływowych; C) tak, na każdej mapie nawigacyjnej niezależnie od skali mapy; D) nie, jeśli są dla danego akwenu wydane Atlasy prądów pływowych, to informacja nie jest podawana na mapie.</p>		B
82	<p>Ustalając wartość wymaganego zapasu wody pod stępką, w warunkach żeglugi na płytkowodziu, która z poniższych poprawek zależy od dokładności przepowiedni pływów:</p> <p>A) poprawka na falowanie; B) poprawka na osiadanie w ruchu; C) poprawka na błąd oceny głębokości wody i warunków hydrometeorologicznych; D) poprawka na rezerwę nawigacyjną (inne czynniki).</p>		C
83	<p>Konwencja STCW-F określając minimalny zakres wiedzy do certyfikacji szyprów statków rybackich, wymaga znajomości:</p> <p>A) 13 procedur awaryjnych; B) 10 procedur awaryjnych; C) 15 procedur awaryjnych; D) 8 procedur awaryjnych.</p>		A
84	<p>Ile spośród wskazanych 13 procedur awaryjnych dotyczy specyfiki statku rybackiego:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Precautions when beaching a vessel;</i> 2. <i>Action to be taken prior to, and after, grounding;</i> 3. <i>Action to be taken when the gear becomes fast to the ground or other obstruction;</i> 4. <i>Floating a grounded vessel, with and without assistance;</i> 5. <i>Action to be taken following a collision;</i> 6. <i>Temporary plugging of leaks;</i> 7. <i>Measures for the protection and safety of crew in emergencies;</i> 8. <i>Limiting damage and saving the vessel following a fire or explosion;</i> 9. <i>Abandoning ship;</i> 10. <i>Emergency steering, rigging and use of jury steering and the means of rigging a jury rudder, where practicable;</i> 11. <i>Rescuing persons from a ship in distress or from a wreck;</i> 12. <i>Man-overboard procedures;</i> 13. <i>Towing and being towed.</i> <p>A) jedna; B) cztery; C) wszystkie; D) żadna.</p>		A
85	<p>W żegludze oceanicznej, mając na uwadze techniki nawigacji meteorologicznej szyper powinien zaplanować prowadzenie statku:</p> <p>A) po ustalonych trasach klimatycznych; B) na podstawie prognoz pogody; C) z wykorzystaniem porad z lądowych wyspecjalizowanych ośrodków; D) wszystkie techniki są właściwe, a ich wykorzystanie determinują aktualne warunki pogodowe i eksploatacyjne jednostki.</p>		D

86	Izobata bezpieczna w systemie ECDIS jest to: A) izobata wskazana przez operatora i wyróżniona z pośród pozostałych izobat; B) izobata wskazana przez producenta systemu; C) izobata wskazana przez producenta mapy ENC; D) izobata zalecona przez VTS.		A
87	Wskazany na rysunku symbol (rys. 61), stosowany na mapach ECDIS oznacza: A) czarną czcionką - wysokości obiektów na mapie a szarą –ich głębokości; B) czarną czcionką - głębokości obiektów na mapie a szarą –ich wysokości; C) czarną czcionką – głębokości o wartości poniżej deklarowanej głębokości bezpiecznej a szarą –powyżej; D) czarną czcionką – głębokości o wartości większej niż deklarowana głębokość bezpieczna a szarą –mniejszej.	Rys. 61 	C
88	Wskazany na rysunku symbol (rys. 62), stosowany na mapach ECDIS oznacza: A) skałę podwodną niebezpieczną o prześwicie mniejszym niż ustalona głębokość bezpieczna „Safety depth”; B) skałę wystającą nad zero mapy; C) obszar z przeszkodami o prześwicie poniżej wartości izobaty bezpiecznej; D) wskazanie pozycji dowolnych obiektów na mapie.	Rys. 62 	C
89	Wskazany na rysunku symbol (rys. 63), stosowany na mapach ECDIS oznacza: A) wrak podwodny; B) wrak osychający; C) wrak zawsze wystający nad zero mapy o wskazanej wysokości; D) miejsce brania pilota.	Rys. 63 	B
90	Do systemu ECDIS muszą być dostarczone obligatoryjnie następujące informacje: A) kurs i pozycja statku, prędkość i przebyta droga; B) głębokość; C) obiekty AIS; D) informacje pogodowe.		A
91	Wskazany na rysunku symbol (rys. 64), stosowany na mapach ECDIS oznacza: A) zalecany kierunek ruchu; B) trasę promów; C) linię wysokiego napięcia; D) rurociąg podwodny.	Rys. 64 	D
92	Izobata bezpieczna ustawiana w systemie ECDIS: A) służy do weryfikacji bezpieczeństwa statku podczas planowania i monitorowania podróży; B) jest w każdym momencie możliwa do usunięcia; C) jej ustawienie nie jest konieczne; D) jej ustawienie nie ma wpływu na jakiegokolwiek alarmy w systemie ECDIS.		A
93	Wskazany na rysunku symbol (rys. 65), stosowany na mapach ECDIS oznacza: A) wrak bezpieczny dla żeglugi o nieznanym prześwicie; B) wrak bezpieczny dla żeglugi, niebezpieczny dla kotwiczenia; C) wrak niebezpieczny dla żeglugi, o nieznannej głębokości, głębokość mniejsza niż izobata bezpieczeństwa D) wrak niebezpieczny dla żeglugi, głębokość większa niż izobata bezpieczeństwa.	Rys. 65 	C
94	Wskazany na rysunku symbol (rys. 66), stosowany na mapach ECDIS oznacza: A) obszar bezpieczny; B) obszar niebezpieczny dla nawigacji z przeszkodami podwodnymi; C) obszar wewnątrz którego należy nawigować ostrożnie, dodatkowa informacja do odczytu; D) pole/farma wiatrowa na wodach przybrzeżnych.	Rys. 66 	B

95	<p>Pełen zapis podróży statku w systemie ECDIS oznacza zapis:</p> <p>A) tylko pozycji geograficznych z etykietą czasu; B) pozycji geograficznych oraz kursu i prędkości statku; C) co najmniej pozycji geograficznych, czasu, kursu, pełnej informacji o używanych mapach ENC; D) tylko zaplanowanej trasy statku.</p>		C
96	<p>Pełen zapis podróży statku przez system ECDIS powinien obejmować co najmniej:</p> <p>A) ostatnie 24 godz. podróży; B) ostatnie 12 godz. podróży; C) ostatni miesiąc podróży; D) ostatnie 3 miesiące podróży.</p>		B
97	<p>Izobata płytka „<i>shallow water contour</i>” ma na celu:</p> <p>A) generowanie alarmu zbliżeniowego do takiej izobaty; B) generowanie alarmu przecięcia takiej izobaty; C) wskazanie wód bardzo płytkich; D) wyróżnienie wód bardzo głębokich.</p>		C
98	<p>Izobata głęboka „<i>deep water contour</i>” ma na celu:</p> <p>A) generowanie alarmu zbliżeniowego do takiej izobaty; B) generowanie alarmu przecięcia takiej izobaty; C) wskazanie wód bardzo płytkich; D) wyróżnienie wód bardzo głębokich.</p>		D
99	<p>Pełen zapis podróży powinien odbywać się w odstępach czasowych co najmniej:</p> <p>A) 12 godz.; B) 6 godz.; C) 4 godz.; D) 1 minuty.</p>		D
100	<p>Baza danych powstała z mapy ENC, warstw poprawek do mapy oraz dodatkowych informacji naniesionych przez operatora nazywa się:</p> <p>A) systemową elektroniczną mapą nawigacyjną (SENC); B) zobrazowaniem standardowym (<i>Standard display</i>); C) podstawą zobrazowania (<i>Display Base</i>); D) zobrazowaniem pozostałych informacji.</p>		A
101	<p>Ustawienie podstawy zobrazowania „<i>Display Base</i>”:</p> <p>A) to zbiór danych niewystarczających do bezpiecznej nawigacji; B) pozwala na usunięcie izobaty bezpiecznej; C) pozwala na dodatkowe zubożenie takiego zobrazowania; D) pozwala na usunięcie tylko niektórych elementów takiego zobrazowania.</p>		A
102	<p>Jeżeli operator nie wybrał izobaty bezpiecznej system ECDIS powinien domyślnie przyjąć:</p> <p>A) 25 m; B) 20 m; C) 10 m; D) 30 m.</p>		D
103	<p>Zobrazowanie standardowe „<i>Standard Display</i>”:</p> <p>A) zawiera maksymalną ilość obiektów mapy ENC; B) zawiera w treści obiekty wyróżniające się wzrokowo i radarowo na mapie; C) nie zawiera izobaty bezpiecznej; D) nie zawiera w treści zobrazowania podstawowego „<i>Base Display</i>”.</p>		B
104	<p>Kable i rurociągi są widoczne na mapie ENC po włączeniu:</p> <p>A) zobrazowania podstawowego „<i>Base Display</i>”; B) zobrazowania standardowego „<i>Standard Display</i>”; C) zobrazowania „<i>All other information</i>”; D) nigdy nie są widoczne.</p>		C
105	<p>Wskazany na rysunku symbol (rys. 67), stosowany na mapach ECDIS oznacza:</p> <p>A) wrak podwodny o bezpiecznym prześwicie; B) wrak osychający; C) wrak zawsze wystający nad zero mapy o wskazanej wysokości; D) wrak podwodny o prześwicie mniejszym niż 20 m.</p>	<p>Rys. 67</p> 	D

106	<p>Współrzędne rzutu ciała (cn) niebieskiego na powierzchnię kuli ziemskiej odpowiadają:</p> <p>A) $\varphi = h_{cn}$ i $\lambda = SHAcn$; B) $\varphi = \delta_{cn}$ i $\lambda = GHAcn$; C) $\varphi = \delta_{cn}$ i $\lambda = LHAcn$; D) $\varphi = \delta_{cn}$ i $\lambda = \alpha$.</p>		B
107	<p>Metodę szerokościową możemy zastosować, gdy obserwowane ciało niebieskie jest:</p> <p>A) na południku zerowym; B) na pierwszym wertykale; C) na południku obserwatora; D) na południku Greenwich.</p>		C
108	<p>Metodę szerokościową z dolnej kulminacji ciała niebieskiego możemy zastosować, gdy:</p> <p>A) azymut na c.n wynosi 270°; B) azymut na c.n wynosi 090°; C) c.n jest okołobiegunowe; D) c.n ma deklinację o znaku przeciwnym do znaku szerokości geograficznej obserwatora.</p>		C
109	<p>Bokami trójkąta sferycznego paralaktycznego są:</p> <p>A) $90 - Az$, $90 - hs$, $90 - \varphi$; B) $90 - hs$, $90 - \varphi$, $90 - \delta_{cn}$; C) $90 - Az$, $90 - hs$, $90 - \delta_{cn}$; D) $90 - \delta_{cn}$, $90 - LHAcn$, $90 - hs$.</p>		B
110	<p>Czas uniwersalny jest to czas liczony od momentu:</p> <p>A) górnej kulminacji punktu Barana; B) kulminacji Słońca średniego na południku zerowym; C) górnej kulminacji Słońca średniego na południku zerowym; D) dolnej kulminacji Słońca średniego na południku zerowym.</p>		D
111	<p>Południk niebieski jest to południk, który przechodzi przez:</p> <p>A) punkty N, E, S, W na horyzoncie obserwatora; B) zenit, nadir oraz bieguny niebieskie; C) horyzont astronomiczny oraz bieguny niebieskie; D) bieguny niebieskie.</p>		B
112	<p>Wysokość pozorna ciała niebieskiego „h_{app}” to:</p> <p>A) wysokość zmierzona ciała niebieskiego; B) wysokość zmierzona i poprawiona o sumaryczny błąd sekstantu i poprawkę na refrakcję astronomiczną; C) wysokość zmierzona i poprawiona o sumaryczny błąd sekstantu i poprawkę na obniżenie widnokregu; D) wysokość poprawiona o błąd na obniżenie widnokregu i refrakcję.</p>		C
113	<p>Wysokość zmierzona gwiazdy polarnej Polaris:</p> <p>A) odpowiada wartości długości geograficznej; B) odpowiada wartości szerokości geograficznej obserwatora po uwzględnieniu poprawek; C) odpowiada wartości deklinacji Słońca; D) odpowiada wartości deklinacji Księżyca.</p>		B
114	<p>W celu identyfikacji ciała niebieskiego musimy zmierzyć:</p> <p>A) $SHAcn$ i δ_{cn}; B) $LHAcn$ i δ_{cn}; C) h_{cn} i NR; D) α i δ_{cn}.</p>		C
115	<p>Deklinacja ciała niebieskiego liczona jest w płaszczyźnie:</p> <p>A) koła wierzchołkowego; B) horyzontu obserwatora; C) koła godzinowego ciała niebieskiego; D) równika niebieskiego.</p>		C

116	<p>Czy siła ustawiająca kompasu magnetycznego zmienia się wraz ze zbliżaniem się do bieguna magnetycznego?</p> <p>A) odległość od bieguna magnetycznego nie wpływa na wielkość siły ustawiającej kompasu;</p> <p>B) gdy odległość do bieguna maleje, wartość inklinacji maleje, a tym samym maleje siła ustawiająca kompasu;</p> <p>C) gdy odległość do bieguna maleje, wartość inklinacji rośnie, a tym samym maleje siła ustawiająca kompasu;</p> <p>D) gdy odległość do bieguna maleje, wartość inklinacji maleje, a tym samym rośnie siła ustawiająca kompasu.</p>		C
117	<p>Wydawana przez Admiralicję Brytyjską seria map <i>Routeing Chart</i> dla Oceanu Atlantyckiego obejmuje:</p> <p>A) 2 mapy;</p> <p>B) 6 map;</p> <p>C) 12 map;</p> <p>D) 24 mapy.</p>		D
118	<p>Czy na mapie gnomonicznej może być jednocześnie odwzorowany równik i jeden z biegunów?</p> <p>A) tak, ale tylko w rzucie biegunowym;</p> <p>B) nie, gdyż żadne dwie pozycje, których różnica szerokości jest równa lub większa od 90°, nie mogą być odwzorowane;</p> <p>C) tak, ale tylko w rzucie równikowym;</p> <p>D) tak, ale tylko w rzucie ukośnym.</p>		B
119	<p>Poniższa wiadomość to: <i>NAVAREA I</i> <i>378/15</i> <i>220545 UTC Dec 15</i> <i>ENGLAND SOUTH COAST.</i> <i>Selsey Bill Eastward.</i> <i>Chart BA 1652.</i> <i>New light-buoy established as follows:</i> <i>North 1, North Cardinal, Q, 50-41.38N 000-21.90W?</i></p> <p>A) ostrzeżenie nawigacyjne nadawane w serwisie WWNWS;</p> <p>B) poprawka stała na mapę 1652;</p> <p>C) ostrzeżenie nawigacyjne kategorii <i>Costal Warnings</i>;</p> <p>D) poprawka czasowa na mapę 1652.</p>		A
120	<p>By powiadomić UKHO o nowym niebezpieczeństwie dotychczas nie uwzględnionym na mapie, należy posłużyć się specjalnym formularzem H 102. Gdzie można go odszukać?</p> <p>A) w każdym tygodniowym wydaniu <i>Admiralty Notices to Mariners</i>;</p> <p>B) w <i>Mariners Handbook</i> (NP 100);</p> <p>C) na stronie internetowej UKHO ;</p> <p>D) w każdym z wyżej wymienionych źródeł .</p>		D
121	<p>Jakiego wydawnictwa dotyczy następujące zdanie : <i>It contains all the corrections, alterations and amendments for the UKHO's worldwide series of Admiralty Charts and Publications.</i></p> <p>A) <i>Annual Summary of Admiralty Notices to Mariners</i>;</p> <p>B) <i>Admiralty Notices to Mariners</i>;</p> <p>C) <i>Cumulative List of Admiralty Notices to Mariners</i>;</p> <p>D) <i>The Admiralty Digital Catalogue.</i></p>		B
122	<p>Jeżeli w trakcie wachty wykryto górę lodową, której pozycja nie była dotychczas zgłoszona, jaki rodzaj wiadomości radiowej powinien być wysłany by ostrzec inne statki?</p> <p>A) <i>Safety message</i>;</p> <p>B) <i>Urgency message</i>;</p> <p>C) <i>Distress message</i>;</p> <p>D) <i>Routine message.</i></p>		A

123	Kierunek wskazywany przez dziób statku w danym momencie to: A) <i>course made good</i> ; B) <i>heading</i> ; C) <i>course over the ground</i> ; D) <i>track line</i> .		B
124	Linia wykreślana na mapie pomiędzy pozycją wyjściową i pozycją docelową to: A) <i>track line</i> ; B) <i>heading</i> ; C) <i>course over the ground</i> ; D) <i>course made good</i> .		A
125	Angielski termin " <i>set of the current</i> " oznacza: A) prędkość prądu pływowego w węzłach; B) kierunek w jakim prąd płynie; C) prędkość prądu stałego (oceanicznego) w węzłach; D) kierunek z jakiego prąd płynie.		B
126	Jaki rodzaj oddziaływania prądu może powodować istotne różnice pomiędzy kursem rzeczywistym i kątem drogi nad dnem? A) <i>one flowing in the same direction as course steered</i> ; B) <i>one flowing in the opposite direction as course steered</i> ; C) <i>one that flows at nearly right angles to course steered</i> ; D) <i>a rotary current in which the direction of current flow constantly changes</i> .		C
127	Przy jakich obliczeniach konieczne jest ustalenie wartości powiększonej szerokości pozycji wyjściowej i docelowej? A) w obliczeniach loksodromy opartych o wyznaczenie elementów trójkąta Merkatora; B) w obliczeniach początkowego kąta drogi po ortodromie; C) w obliczeniu współrzędnych wierzchołka ortodrom zastępczych w żegludze mieszanej; D) w obliczeniach loksodromy opartych o wyznaczenie elementów trójkąta drogowego.		A
128	Które z poniższych odwzorowań nazywane jest odwzorowaniem konforemnym: A) odwzorowanie wiernokątne/równokątne; B) odwzorowanie wiernopolowe/równopolowe; C) odwzorowanie wiernoodległościowe/ równoodległościowe; D) odwzorowanie dowolne.		A
129	Mapa gnomoniczna wykorzystywana jest w nawigacji przede wszystkim do: A) tworzenia map nawigacyjnych obszarów podbiegunowych o małej skali; B) tworzenia map nawigacyjnych obszarów równikowych o dużej skali; C) planowania żeglugi na obszarach oceanicznych; D) wyznaczania KDd pomiędzy dwoma pozycjami w żegludze oceanicznej.		C
130	Które z wymienionych pojęć nie ma związku z żeglugą na wodach ograniczonych? A) <i>Margin of safety</i> ; B) <i>Leading line</i> ; C) <i>Parallel indexing</i> ; D) <i>Load line zone</i> .		D