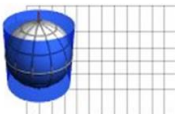


**Egzamin na dyplom  
Szyper klasy 1 rybołówstwa morskiego**

**Funkcja – Nawigacja**

**Przedmiot: Nawigacja**

Lp.	Pytania	Rysunki do pytań	Poprawna odpowiedź
1	Na elipsoidzie obrotowej stanowiącej model Ziemi: A) południki są okręgami; B) równik i równoleżniki są okręgami; C) zarówno południki jak i równoleżniki są okręgami; D) zarówno równik i jak i równoleżniki są elipsami.		B
2	Dwa statki płyną torem wodnym Świnoujście - Szczecin i są w odległości 3,6 Mm od siebie. Statek płynie do Szczecina z prędkością $V = 12$ w, zaś barka płynie do Świnoujścia z prędkością $V = 6$ w. Na statki nie działa prąd ani wiatr. Do spotkania na torze dojdzie po: A) 15 minutach; B) 12 minutach; C) 10 minutach; D) 6 minutach.		B
3	Statek wypłynął z punktu A o współrzędnych: $\varphi = 49^\circ \text{ S}$ , $\lambda = 150^\circ \text{ E}$ i przeplynał: 300 Mm kursem południowym, następnie 300 Mm na E, następnie 300 Mm na N i 300 Mm na W. Gdzie znajduje się pozycja docelowa statku? A) w pozycji wyjścia A; B) na południe od pozycji A; C) na zachód od pozycji A; D) na wschód od pozycji A.		D
4	W jakich jednostkach powinna być wyrażona różnica długości geograficznej gdy obliczamy zboczenie nawigacyjne i dlaczego? A) powinna być wyrażona w stopniach i minutach gdyż jest to prawidłowy sposób jej zapisu; B) powinna być wyrażona w Mm gdyż jest mierzona na równiku; C) powinna być wyrażona w minutach kątowych, aby zboczenie nawigacyjne otrzymać w Mm; D) powinna być wyrażona w stopniach i minutach, gdyż $\cos \varphi$ jest bezwymiarowy.		C
5	Pod pojęciem <i>parallel sailing</i> rozumiemy: A) żeglugę po równoleżniku; B) żeglugę po równoleżnikach i południkach; C) żeglugę na kursach równoległych; D) żeglugę wzdłuż równika.		A
6	Statek płynąc z prądem o prędkości 2 węzły po torze wodnym na Zalewie Szczecińskim, pokonał odległość 36 kabli dzielącą Bramę Torową nr 3 i Bramę Torową nr 4 w czasie 18 minut. Jaka była prędkość statku po wodzie i nad dnem? A) prędkość po wodzie wynosiła 12 węzłów, zaś prędkość nad dnem 10 węzłów; B) prędkość po wodzie wynosiła 12 węzłów, zaś prędkość nad dnem 14 węzłów; C) prędkość po wodzie wynosiła 10 węzłów, zaś prędkość nad dnem 12 węzłów; D) prędkość po wodzie wynosiła 10 węzłów, zaś prędkość nad dnem 8 węzłów.		C

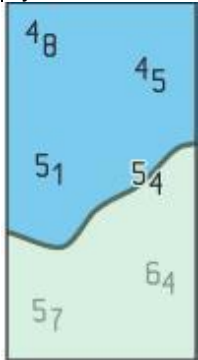

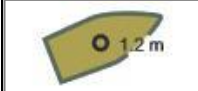

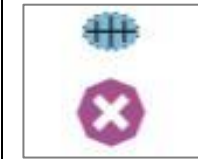
7	<p>Czy wiatr wiejący z dziobu może spowodować zmianę relacji prędkości statku po wodzie do prędkości nad dnem?</p> <p>A) wiatr wiejący z dziobu powoduje, że różnica pomiędzy prędkością statku po wodzie i prędkością nad dnem wzrasta;</p> <p>B) wiatr wiejący z dziobu powoduje, że różnica pomiędzy prędkością statku po wodzie i prędkością nad dnem maleje;</p> <p>C) zmiana relacji pomiędzy obu prędkościami zależy od stanu załadowania statku i związaną z nim powierzchnią nawiewu;</p> <p>D) wiatr z dziobu w jednakowym stopniu przyczyni się do obniżenia zarówno prędkości po wodzie, jak i prędkości nad dnem.</p>		D
8	<p>Między pojęciami LUMINOUS RANGE i NOMINAL RANGE zachodzą następujące zależności:</p> <p>A) są to pojęcia niezwiązane ze sobą;</p> <p>B) LUMINOUS RANGE &gt; NOMINAL RANGE przy widzialności &gt; 10Mm;</p> <p>C) LUMINOUS RANGE &lt; NOMINAL RANGE dla refrakcji normalnej;</p> <p>D) żadna z odpowiedzi nie jest prawidłowa.</p>		B
9	<p>OBSCURED w opisie światła oznacza:</p> <p>A) światło z sektorem w którym intensywność świecenia jest większa;</p> <p>B) światło z sektorem w którym intensywność świecenia jest mniejsza;</p> <p>C) światło przysłonięte;</p> <p>D) określenie takie nie może odnosić się do świateł nawigacyjnych.</p>		C
10	<p>Któremu z poniższych rodzajów odwzorowań odpowiada rzut przedstawiony na rysunku (rys. 35):</p> <p>A) walcowe, poprzeczne, styczne;</p> <p>B) walcowe, normalne, sieczne;</p> <p>C) walcowe, porzeczne, sieczne;</p> <p>D) walcowe, normalne, styczne.</p>	<p>Rys. 35</p> 	D
11	<p>Podstawowa zależność mapy Merkatora to:</p> <p>A) <math>\Delta V = \Delta \phi \cos \phi_{SR}</math>;</p> <p>B) <math>\Delta V = \Delta \phi \sin \phi_{SR}</math>;</p> <p>C) <math>\Delta V = \Delta \phi \operatorname{cosec} \phi_{SR}</math>;</p> <p>D) <math>\Delta V = \Delta \phi \sec \phi_{SR}</math>.</p>		D
12	<p>Z jakiego dokumentu w sposób bezpośredni wynika zakres obowiązków oficera wachtowego statku rybackiego?</p> <p>A) z ustawy Kodeks Morski;</p> <p>B) z ustawy o bezpieczeństwie żeglugi;</p> <p>C) z konwencji STCW-F;</p> <p>D) z Kodeksu bezpieczeństwa rybaków i statków rybackich.</p>		C
13	<p>Kto powinien nadzorować i zabezpieczać przyjmowanie oraz zdawanie pilota na burcie?</p> <p>A) szyper;</p> <p>B) oficer wachtowy;</p> <p>C) bosman;</p> <p>D) starszy rybak.</p>		B
14	<p>Jak powinien zareagować szyper, gdy otrzyma informację od operatora VTS, że poziom bezpieczeństwa w porcie jest wyższy od poziomu obowiązującego na statku?</p> <p>A) powinien natychmiast porozumieć się z armatorem w tej sprawie;</p> <p>B) powinien przed wejściem do portu uzyskać instrukcje od oficera ochrony portu;</p> <p>C) powinien powyższy fakt odnotować w dzienniku okrętowym, wpisując nazwisko osoby przekazującej informację;</p> <p>D) powinien bezzwłocznie podnieść poziom ochrony na statku do poziomu obowiązującego w porcie i przystąpić do działań wynikających z planu ochrony statku.</p>		D



15	<p>W której z poniższych sytuacji odstępstwo od przyjętego i zatwierzonego planu podróży jest nieusprawiedliwione?</p> <p>A) zmiana trasy wynikająca z niesprzyjających warunków pogodowych ustalonych na podstawie najbardziej aktualnych prognoz;</p> <p>B) wejście do portu celem powiększenia zapasów żywności po atrakcyjnych cenach;</p> <p>C) zmiana trasy wynikająca z choroby członka załogi, którego należy dostarczyć do szpitala;</p> <p>D) wejście do portu celem uzupełnienia kończących się zapasów wody słodkiej.</p>		B
16	<p>Czy podczas prowadzenia połowów na Bałtyku występuje zagrożenie obładzania statku?</p> <p>A) tak, ale tylko w rejonie Zatoki Fińskiej;</p> <p>B) nie, ze względu na ocieplenie klimatu zagrożenie takie już nie istnieje;</p> <p>C) tak, zagrożenie takie może występować na całym obszarze Morza Bałtyckiego;</p> <p>D) tak, ale dotyczy ono jedynie akwenów przybrzeżnych.</p>		C
17	<p>Czy silny wiatr jest warunkiem koniecznym dla powstania oblodzenia słonowodnego?</p> <p>A) nie, tego rodzaju oblodzenie może narastać również na akwenach osłoniętych od wiatru i fali;</p> <p>B) tak, gdyż wiatr powoduje powstanie bryzgów, które osadzając się na pokładach i osprzęcie statku, przyczyniają się do narastania warstwy lodu;</p> <p>C) nie, gdyż możliwość powstania oblodzenia zależy wyłącznie od temperatury wody;</p> <p>D) nie, gdyż możliwość powstania oblodzenia zależy wyłącznie od temperatury powietrza.</p>		B
18	<p>Jak zbliżenie się statku do obszaru pokrytego stałym lodem wpłynie na tempo przyrastania oblodzenia?</p> <p>A) oblodzenie zwiększy się na skutek dalszego obniżenia temperatury powietrza;</p> <p>B) obładzanie zmniejszy się z powodu mniejszej różnicy temperatur powietrza i wody;</p> <p>C) proces obładzania zostanie zatrzymany, bo pokrywa lodowa chroni przed powstawaniem bryzgów i ogranicza falowanie;</p> <p>D) bliskość stałej pokrywy lodowej nie ma wpływu na tempo obładzania statku.</p>		C
19	<p>Czy błąd systematyczny musi być zawsze wartością stałą, tak co do znaku, jak i co do wartości?</p> <p>A) tak, to błąd który systematycznie powtarza się z pomiaru na pomiar;</p> <p>B) nie, błąd ten może rosnać, ale zmiana ta musi mieć charakter stały (systematyczny);</p> <p>C) nie, gdyż na wielkość tego błędu wpływ mają także błędy przypadkowe;</p> <p>D) nie, błąd systematyczny musi być stały co do wartości, ale może zmieniać znak.</p>		B
20	<p>Zbiór wszystkich punktów, w których dany parametr nawigacyjny ma stałą wartość nazywamy:</p> <p>A) linią nawigacyjną;</p> <p>B) linią pozycyjną;</p> <p>C) gradientem linii pozycyjnej;</p> <p>D) izolinią.</p>		D

21	Ile wynosi według standardów IMO maksymalny dopuszczalny odstęp czasu pomiędzy kolejnymi pozycjami obserwowanymi na wodach otwartych? A) 1 godz.; B) 4 godz.; C) 5 godz.; D) co najmniej raz na 12 godz.		C
22	Jak nazywa się błędy wynikające z kreśleń prowadzonych na mapie nawigacyjnej? A) błędy zliczenia; B) błędy systematyczne; C) błędy graficzne; D) błędy funkcyjne.		C
23	Czy średni błąd linii pozycyjnej z namiaru zależy od odległości z jakiej namierzamy obiekt? A) nie, odległość do obiektu nie wpływa na błąd LP z namiaru; B) tak, im większa odległość tym błąd LP mniejszy, przy tym samym błędzie namierzania; C) tak, im mniejsza odległość tym błąd LP mniejszy, przy tym samym błędzie namierzania; D) nie, o wielkości decyduje wyłącznie prędkość zmiany namiaru na namierzany obiekt.		C
24	Co należy uwzględnić wyznaczając pozycję zliczoną statku? A) ostatnią pozycję obserwowaną, czas, prędkość statku i jego kurs rzeczywisty; B) ostatnią pozycję obserwowaną, czas, prędkość statku po wodzie, współczynnik korekcyjny logu i kąt drogi po wodzie; C) ostatnią pozycję obserwowaną, czas, prędkość statku nad dnem, jego kurs rzeczywisty oraz kierunek i prędkość prądu; D) ostatnią pozycję obserwowaną, czas oraz przewidywane parametry ruchu statku względem dna (prędkość nad dnem i KDd).		D
25	Kiedy linia pozycyjna z kąta poziomego jest pełnym okręgiem? A) zawsze; B) tylko gdy kąt poziomy jest kątem ostrym; C) tylko gdy kąt poziomy jest kątem rozwartym; D) tylko gdy kąt poziomy jest kątem prostym.		D
26	Nabieżnik świetlny to po angielsku: A) <i>Direction Light</i> ; B) <i>Detector Lights</i> ; C) <i>Lights In line</i> ; D) <i>Leading Lights</i> .		D
27	Jak po angielsku nazywa się dolna stawa nabieżnika: A) <i>Front</i> ; B) <i>Lower</i> ; C) <i>Rear</i> ; D) <i>Upper</i> .		A
28	Jak należy interpretować następujący opis latarni zamieszczony w <i>Admiralty List of Lights</i> " <i>Red and white chequered masonry tower and dwelling</i> ": A) zamieszkała wieża pomalowana w czerwone i białe pasy; B) zamieszkała wieża masarni pomalowana w czerwono białą kratę; C) wieża z cegły pomalowana w czerwoną szachownicę na budynku; D) murowana wieża oznaczona czerwono-białą szachownicą przy budynku.		D


29	<p>Czy informacja o pławach świetlnych jest zamieszczana w <i>Admiralty List of Lights</i>?</p> <p>A) pławy świetlne nie są uwzględnione w tym wydawnictwie nautycznym;</p> <p>B) tylko pławy o wniesieniu większym niż 8 metrów muszą być uwzględnione w spisie;</p> <p>C) pławy o wniesieniu 8 metrów i większym oraz inne pławy o szczególnym znaczeniu mogą być uwzględnione w spisie;</p> <p>D) w spisie uwzględnia się tylko pławy świetlne z zainstalowanymi nadajnikami systemu AIS.</p>		C
30	<p>Co zawiera III dział cotygodniowego wydania <i>Admiralty Notices to Mariners</i>?</p> <p>A) uaktualnienia do obowiązujących wydań <i>Admiralty List of Lights and Fog Signals</i>;</p> <p>B) uaktualnienia do obowiązujących wydań <i>Admiralty List of Radio Signals</i>;</p> <p>C) uaktualnienia do obowiązujących wydań <i>Admiralty Sailing Directions</i>;</p> <p>D) przedruki ostrzeżeń nawigacyjnych dla rejonu I.</p>		D
31	<p>Określając pozycję z dwóch niejednoczesnych linii pozycyjnych należy wcześniejszą linię pozycyjną przesunąć:</p> <p>A) w kierunku KDd o wartość przebytej drogi po wodzie;</p> <p>B) w kierunku KDw o wartość drogi wskazanej przez log;</p> <p>C) w kierunku KDw o wartość o wartość drogi wskazanej przez log z uwzględnieniem współczynnika korekcyjnego logu;</p> <p>D) w kierunku KDd o wartość przebytej drogi względem dna.</p>		D
32	<p>Namiar na znak nawigacyjny zmienia się tym szybciej im:</p> <p>A) dalej znajduje się obiekt i im mniejszy jest kąt kursowy na ten obiekt w systemie ćwiartkowym;</p> <p>B) bliżej znajduje się obiekt i im większy jest kąt kursowy na ten obiekt w systemie ćwiartkowym;</p> <p>C) bliżej znajduje się obiekt i im mniejszy jest kąt kursowy na ten obiekt w systemie ćwiartkowym;</p> <p>D) dalej znajduje się obiekt i im większy jest kąt kursowy na ten obiekt w systemie ćwiartkowym.</p>		B
33	<p>Obiekt jest zawsze na trawersie gdy kąt utworzony między:</p> <p>A) linią łączącą obserwatora z obiektem i linią drogi nad dnem wynosi 90°;</p> <p>B) linią łączącą obserwatora z obiektem i linią drogi po wodzie wynosi 90°;</p> <p>C) linią łączącą obserwatora z obiektem i wzdłużną linią symetrii statku wynosi 90°;</p> <p>D) gdy namiar rzeczywisty na obiekt wynosi 90° lub 270°.</p>		C

34	<p>Jeżeli średnie błędy linii pozycyjnych nie uległy zmianie, a kąt pod jakim przecinają się te linie zmienił się z 90° na 30°, to średni błąd pozycji:</p> <p>A) zwiększył się o 100 %;</p> <p>B) nie uległ zmianie;</p> <p>C) zmniejszył się o 50 %;</p> <p>D) żadna z odpowiedzi nie jest prawidłowa.</p>		A
35	<p>Kiedy używasz pływającego oznakowania nawigacyjnego prowadząc statek na akwenie ograniczonym, jakie założenie powinieneś przyjąć:</p> <p>A) pławy zawsze są dobrze zakotwiczone i dlatego o ile ostatnio nie było w danym rejonie silnych sztormów ich pozycje można uznać za pewne;</p> <p>B) pława może nie znajdować się na pozycji wskazywanej na mapie;</p> <p>C) jeżeli pława świeci i jej charakterystyka została zidentyfikowana, można założyć, że jej pozycja jest prawidłowa;</p> <p>D) jeżeli nie było ostrzeżeń nawigacyjnych dotyczących przesunięcia pławy, pława znajduje się w pozycji wskazanej na mapie.</p>		B
36	<p>Co zgodnie z konwencją SOLAS należy rozumieć pod pojęciem <i>Maritime Safety Information (MSI)</i>:</p> <p>A) MSI to informacje zawierające wyłącznie ostrzeżenia nawigacyjne;</p> <p>B) MSI to informacje zawierające ostrzeżenia nawigacyjne oraz informację meteorologiczną;</p> <p>C) MSI to ostrzeżenia nawigacyjne, informacja meteorologiczna oraz informacja SAR;</p> <p>D) MSI to ostrzeżenia nawigacyjne, informacja meteorologiczna, informacja SAR oraz inna pilna informacja dotycząca bezpieczeństwa na morzu.</p>		D
37	<p>System przeznaczony do transmisji i automatycznego odbioru morskich informacji bezpieczeństwa MSI pracujący w oparciu o telegrafię wąskopasmową to:</p> <p>A) NAVTEX;</p> <p>B) SafetyNET;</p> <p>C) COSPASS – SARSAT;</p> <p>D) SSAS.</p>		A
38	<p>Kto koordynuje przekaz ostrzeżeń nawigacyjnych w ramach WWNWS?</p> <p>A) odbywa się pod nadzorem Międzynarodowej Organizacji Morskiej IMO;</p> <p>B) odbywa się pod nadzorem Międzynarodowej Organizacji Hydrograficznej IHO;</p> <p>C) odbywa się pod nadzorem Światowej Organizacji Meteorologicznej WMO;</p> <p>D) odbywa się wyłącznie pod nadzorem administracji morskiej danego kraju.</p>		B
39	<p>Izobata bezpieczna w systemie ECDIS jest to:</p> <p>A) izobata domyślna 20 metrowa generowana przez system ECDIS;</p> <p>B) izobata wskazana przez operatora systemu;</p> <p>C) izobata wskazana przez producenta mapy ENC;</p> <p>D) izobata zalecona przez VTS.</p>		B

39	<p>Wskazany na rysunku symbol (rys. 53), stosowany na mapach ECDIS oznacza:</p> <p>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.</p>	<p>Rys. 53</p> 	C
40	<p>Wskazany na rysunku symbol (rys. 54), stosowany na mapach ECDIS oznacza:</p> <p>A) skałę podwodną niebezpieczną o nieznanym prześwicie;  B) skałę wystającą nad zero mapy;  C) skałę osychającą;  D) wskazanie pozycji dowolnego obiektu na mapie.</p>	<p>Rys. 54</p> 	A
41	<p>Wskazany na rysunku symbol (rys. 55), stosowany na mapach ECDIS oznacza:</p> <p>A) wrak podwodny;  B) wrak osychający;  C) wrak zawsze wystający nad zero mapy o wskazanej wysokości;  D) miejsce brania pilota.</p>	<p>Rys. 55</p> 	C
42	<p>Głębokość bezpieczna wyznaczona przez operatora ma na celu:</p> <p>A) wyróżnienie na mapie głębokości niebezpiecznych;  B) usunięcie z mapy głębokości niebezpiecznych;  C) jej ustawienie nie ma wpływu na wyróżnienie głębokości na mapie;  D) deklaracja tego parametru usuwa głębokości z mapy.</p>		A
43	<p>Wskazany na rysunku symbol (rys. 56), stosowany na mapach ECDIS oznacza:</p> <p>A) linię wysokiego napięcia;  B) trasę promów;  C) zalecaną trasę pogodową;  D) rurociąg podwodny.</p>	<p>Rys. 56</p> 	D
44	<p>Izobata bezpieczna ustawiana w systemie ECDIS;</p> <p>A) nie ma wpływu na wygląd mapy;  B) jest w każdym momencie możliwa do usunięcia;  C) wizualizuje wody bezpieczne i niebezpieczne na mapie;  D) jej ustawienie nie ma wpływu na jakiegokolwiek alarmy w systemie ECDIS.</p>		C
45	<p>Wskazany na rysunku symbol (rys. 57), stosowany na mapach ECDIS oznacza:</p> <p>A) wrak niebezpieczny dla żeglugi, o głębokości potwierdzonej trawłowaniem;  B) wrak bezpieczny dla żeglugi, niebezpieczny dla kotwiczenia;  C) wrak niebezpieczny dla żeglugi, o nieznanym głębokości, głębokość mniejsza niż izobata bezpieczeństwa;  D) wrak niebezpieczny dla żeglugi, głębokość większa niż izobata bezpieczeństwa.</p>	<p>Rys. 57</p> 	C

46	<p>Wskazany na rysunku symbol (rys. 58), stosowany na mapach ECDIS oznacza:</p> <p>A) obszar na akwenu ograniczony, brak informacji;  B) obszar, do którego wejście jest zabronione lub ograniczone lub którego należy unikać, z dodatkowymi uwagami;  C) obszar wewnątrz którego należy nawigować ostrożnie, dodatkowa informacja do odczytu;  D) pole/farma wiatrowa na wodach przybrzeżnych.</p>	<p>Rys. 58</p> 	B
47	<p>Wskazany na rysunku symbol (rys. 59), stosowany na mapach ECDIS oznacza:</p> <p>A) na wskazanym obszarze akwenu zlikwidowana została farma rybna;  B) farma rybna ograniczona dla dużej hodowli;  C) na wskazanym obszarze akwenu zakazane lub ograniczone jest łowienie i trałowanie;  D) na wskazanym obszarze akwenu zakazana jest hodowla ryb.</p>	<p>Rys. 59</p> 	C
48	<p>Pełen zapis podróży statku przez system ECDIS powinien obejmować co najmniej:</p> <p>A) ostatnie 6 godz. podróży;  B) ostatnie 12 godz. podróży;  C) ostatnie 24 godz. podróży;  D) ostatnie 48 godz. Podróż.</p>		B
49	<p>Izobata płytka „<i>shallow water contour</i>” ma na celu:</p> <p>A) generowanie alarmu zbliżeniowego do takiej izobaty;  B) usunięcie sondaży niebezpiecznych;  C) wskazanie wód głębokich;  D) wyróżnienie wód bardzo płytkich.</p>		D
50	<p>Izobata głęboka „<i>deep water contour</i>” ma na celu:</p> <p>A) generowanie alarmu zbliżeniowego do takiej izobaty;  B) usunięcie sondaży niebezpiecznych;  C) wskazanie wód bardzo głębokich;  D) wyróżnienie wód bardzo płytkich.</p>		C
51	<p>W systemach ECDIS wymagany jest zapis znaczników pozycji „<i>tracks</i>” za okres ostatniej podróży w odstępach:</p> <p>A) minimum 12 godz.;  B) minimum 6 godz.;  C) minimum 4 godz.;  D) minimum 18 godz.</p>		C
52	<p>Mapy rastrowe RNC w systemie ECDIS mogą być stosowane jako:</p> <p>A) zamiennik mapy ENC;  B) bezwzględne uzupełnienie map ENC;  C) nie mogą być stosowane na statku bez mapy ENC lub papierowej;  D) nie wolno ich używać.</p>		C
53	<p>Ustawienie podstawy zobrazowania „<i>base display</i>”:</p> <p>A) zapewnia bezpieczną nawigację w oparciu o treść mapy;  B) pozwala na usunięcie izobaty bezpiecznej;  C) pozwala na dodatkowe zubożenie takiego zobrazowania;  D) nie pozwala na usunięcie jakichkolwiek elementów takiego zobrazowania.</p>		D



54	<p>Mapy ENC pozwalają na uzyskanie informacji na temat:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>A) jakości danych hydrograficznych;</li> <li>B) procedur zgłaszania się do pilota;</li> <li>C) procedur zgłaszania się do systemów VTS;</li> <li>D) rozkładu ciśnień atmosferycznych.</li> </ul>		A
55	<p>Zobrazowanie standardowe „<i>Standard Display</i>”:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>A) zawiera najmniejszą liczbę obiektów mapy ENC;</li> <li>B) zawiera w treści rurociągi oraz kable podwodne;</li> <li>C) nie zawiera izobaty bezpiecznej;</li> <li>D) zawiera w treści także zobrazowanie podstawowe „<i>Base Display</i>”.</li> </ul>		D
56	<p>Informacje na temat deklinacji magnetycznej można odczytać po włączeniu:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>A) zobrazowania podstawowego „<i>Base Display</i>”;</li> <li>B) zobrazowania standardowego „<i>Standard Display</i>”;</li> <li>C) zobrazowania „<i>All Other information</i>”</li> <li>D) można odczytać o ile została wprowadzona ręcznie.</li> </ul>		C
57	<p>Wskazany na rysunku symbol (rys. 60), stosowany na mapach ECDIS oznacza:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>A) wrak podwodny o prześwicie poniżej izobaty bezpiecznej lub nie znanym;</li> <li>B) wrak osychający;</li> <li>C) wrak zawsze wystający nad zero mapy o wskazanej wysokości;</li> <li>D) miejsce brania pilota.</li> </ul>	<p>Rys. 60</p> 	A
58	<p>Pełnienie wachty. Wskaż, które stwierdzenie jest właściwe:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>A) obserwacja wzrokowa nie jest konieczna, gdy jest włączony radar;</li> <li>B) obserwacja wzrokowa nie jest konieczna, gdy jest włączony radar i AIS;</li> <li>C) obserwacja wzrokowa jest konieczna wyłącznie w przypadku dużego natężenia ruchu statków na akwenie;</li> <li>D) dobra obserwacja wzrokowa jest niezbędnym elementem procedury wachtowej.</li> </ul>		D
59	<p>Planowanie podróży składa się z 4 etapów:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>A) wykreślenie KDd, zliczenie odległości, przygotowanie tabeli punktów drogi (WP), realizacja samej podróży;</li> <li>B) wykreślenie KDd, wprowadzenie punktów trasy (WP) do GPS, sprawdzenie odległości, realizacja podróży;</li> <li>C) przygotowanie informacji, planowanie podróży, realizacja planu podróży, monitoring i korekta planu;</li> <li>D) przygotowanie KDd i odległości, określenie niebezpieczeństw, wypełnienie formularzy, zatwierdzenie przez szypa/kapitana jednostki.</li> </ul>		C