

**Egzamin z bezpieczeństwa żeglugi i wiedzy nautycznej
– na uprawnienia zawodowe, kierownik jednostki**

Funkcja – Nawigacja

Przedmiot: Manewrowanie statkiem

Lp.	Pytania	Poprawna odpowiedź
1	<p>O czym powinien być informowany kierownik łodzi podczas wybierania kotwicy?</p> <p>A) tylko o kierunku w jakim „patrzy” łańcuch, oraz o momencie, gdy kotwica oderwała się od dna;</p> <p>B) o kierunku w jakim „patrzy” łańcuch, o momencie, gdy kotwica oderwała się od dna, o momencie, gdy kotwica wynurzyła się z wody;</p> <p>C) o kierunku w jakim „patrzy” łańcuch, o momencie, gdy kotwica oderwała się od dna, o tym, czy kotwica jest czysta, o tym, czy kotwica jest na pokładzie i czy została odpowiednio zabezpieczona;</p> <p>D) o kierunku w jakim „patrzy” łańcuch, o momencie, gdy łańcuch przyjął pozycję pionową, o momencie, gdy kotwica oderwała się od dna, o momencie, gdy kotwica wynurzyła się z wody.</p>	C
2	<p>O czym powinien być informowany kierownik łodzi podczas rzucania kotwicy?</p> <p>A) o kierunku „patrzenia” łańcucha po jego wydaniu, o napięciu i długości wydanego łańcucha po jego zabezpieczeniu;</p> <p>B) o kierunku wiatru i fali, o fakcie zwolnienia kotwicy, o kierunku „patrzenia” łańcucha, o długości wydanego łańcucha po jego wydaniu;</p> <p>C) o kierunku „patrzenia” łańcucha po jego wydaniu, o długości wydanego łańcucha po jego zabezpieczeniu;</p> <p>D) o fakcie zwolnienia kotwicy, o kierunku „patrzenia” łańcucha, o napięciu łańcucha, o długości wydanego łańcucha, o zabezpieczeniu łańcucha po jego wydaniu.</p>	D
3	<p>Czy w warunkach bezwietrznych, ułatwiające wydawanie sieci ustawienie łodzi rybackiej na kotwicy dziobowej i rufowej jest zawsze bezpieczne?</p> <p>A) tak, brak wiatru gwarantuje bezpieczeństwo łodzi;</p> <p>B) nie, gdyż fala wytworzona przez jednostkę przepływającą w pobliżu może być przyczyną zatopienia łodzi;</p> <p>C) nie, gdyż grozi to uszkodzeniem steru lub śruby;</p> <p>D) tak, ale tylko w warunkach dobrej widzialności.</p>	B
4	<p>Przy odcumowaniu łodzi rybackiej na szpringu rufowym należy:</p> <p>A) napinać szpring rufowy minimalną pracą wstecz, wychylić ster w kierunku nabrzeża, a następnie zwiększyć obroty pracując wstecz i odchylając łódź od nabrzeża o 20° - 30°;</p> <p>B) napinać szpring rufowy pracując wolno wstecz, a następnie wychylić ster w kierunku wody odchylając statek od nabrzeża o 30° - 40°;</p> <p>C) napinać szpring rufowy pracując wolno wstecz i utrzymując ster w położeniu środkowym, a następnie zwiększyć obroty do pół wstecz odchylając statek od nabrzeża o 20° - 30°;</p> <p>D) napinać szpring rufowy pracując pół wstecz, a następnie zatrzymać napęd główny, wychylić ster w kierunku wody odchylając statek od nabrzeża o 30° - 40°.</p>	A
5	<p>Przy odcumowaniu łodzi rybackiej na szpringu dziobowym przy wietrze dopychającym należy:</p> <p>A) wychylić ster w kierunku nabrzeża i pracując napędem naprzód, odchylić łódź od nabrzeża o 20° - 30°;</p> <p>B) wychylić ster w kierunku na wodę, i na długim szpringu odchylić łódź od nabrzeża o 20° - 30°;</p> <p>C) wychylić ster w kierunku nabrzeża, i pracując napędem naprzód odchylić łódź od nabrzeża o 40° - 60°. Po rzuceniu szpringu manewrem wstecz ułożyć łódź w linii wiatru;</p> <p>D) żaden z powyższych manewrów nie jest bezpieczny w tych warunkach.</p>	C
6	<p>Fale mieszane to:</p> <p>A) fale powstałe na skutek nałożenia się fal wiatrowych na fale interferencyjne;</p> <p>B) fale powstałe na skutek nałożenia się fali martwej na fale interferencyjne;</p> <p>C) fale powstałe na skutek nałożenia się fali martwej na falowanie wiatrowe;</p> <p>D) fale powstałe na skutek ruchów tektonicznych dna.</p>	C

7	<p>Jak kierownik łodzi rybackiej powinien zareagować, gdy fale nadchodzące sprzed trawersu pogłębiają przechyły wzdłużne łodzi?</p> <p>A) powinien zmienić kurs by ograniczyć zjawisko nurzania; B) powinien zredukować wydajnie prędkość, by ograniczyć siłę uderzeń fal; C) powinien zwiększyć prędkość statku by zapobiec wystąpieniu kołysań rezonansowych; D) powinien zwiększając prędkość dokonać jednocześnie zmiany kursu.</p>	B
8	<p>Jak należy poprawnie wykonać manewr zwrotu o 270° w przypadku wypadnięcia członka załogi łodzi za burtę?</p> <p>A) natychmiast wychylić ster w pozycję skrajną na burtę, z której wypadł człowiek. Cyrkulację należy przerwać około 20° przed osiągnięciem zmiany kursu o 270° przełożeniem steru na przeciwną burtę, a następnie ustabilizować kurs i zredukować prędkość do prędkości sterownej; B) natychmiast wychylić ster o 60° na burtę, z której wypadł człowiek. Cyrkulację należy przerwać około 20° przed osiągnięciem zmiany kursu o 270° przełożeniem steru na przeciwną burtę, a następnie ustabilizować kurs i zredukować prędkość do prędkości sterownej; C) natychmiast wychylić ster w pozycję skrajną na burtę zawietrzną. Cyrkulację należy przerwać po osiągnięciu zmiany kursu o 270° i zredukować prędkość do prędkości sterownej; D) natychmiast wychylić ster o 60° na dowolną burtę. Cyrkulację należy przerwać około 20° przed osiągnięciem zmiany kursu o 270° przełożeniem steru w pozycję środkową, a następnie ustabilizować kurs płynąc pełną prędkością w kierunku poszkodowanego.</p>	A
9	<p>Jakie przede wszystkim działania powinien podjąć szypcerz, gdy na łodzi znajdującej się w pobliżu niebezpieczeństwa nawigacyjnego nastąpiła awaria napędu?</p> <p>A) wywiesić znaki statku nie odpowiadającego za swoje ruchy i skontaktować się z mechanikiem; B) ogłosić alarm i wezwać całą załogę na pokład; C) przez UKF powiadomić statki w pobliżu o awarii napędu; D) wykorzystując inercję jednostki obrać kurs oddalający od niebezpieczeństwa i polecić przygotowanie kotwicy do rzucenia.</p>	D
10	<p>Jakie przede wszystkim działania powinien podjąć szypcerz, gdy na łodzi znajdującej się w pobliżu mielizny nastąpiła awaria urządzenia sterowego?</p> <p>A) wywiesić znaki lub światła statku nie odpowiadającego za swoje ruchy i zastopować maszynę; B) zredukować prędkość i pracując przemieścić jednostkę w bezpiecznej odległości od mielizny, polecić przygotować kotwicę do rzucenia; C) przez UKF powiadomić statki w pobliżu o awarii steru i wywiesić znaki lub światła statku nie odpowiadającego za swoje ruchy; D) ogłosić alarm i wezwać całą załogę na pokład, zapalić światła pokładowe.</p>	B
11	<p>W jaki sposób szypcerz powinien manewrować łodzią podchodząc do nabrzeża, gdy akwen pokryty jest lodem?</p> <p>A) podejść dziobem do miejsca postoju i po zamocowaniu szpringu dziobowego, oczyścić go z lodu pracą steru i śruby; B) podejść równoległe do nabrzeża i po podaniu szpringu dziobowego składać łódź dziobem; C) oczyścić z lodu miejsce postojowe ruchem dziobu wzdłuż nabrzeża; D) podejść równoległe do nabrzeża i po podaniu szpringu rufowego, składać łódź rufą.</p>	A
12	<p>Jakie przede wszystkim działania powinien podjąć kierownik łodzi rybackiej, gdy stwierdzi, że jednostka podlega intensywnemu obładaniu?</p> <p>A) przerwać połowy i pełną prędkością płynąć do miejsca osłoniętego od wiatru i fali; B) przerwać połowy, ograniczyć prędkość i obrać taki kurs, by bryzgi fal nie dostawały się na pokład, rozpocząć usuwanie lodu z pokładu i nadbudówki; C) kontynuować połowy oraz wysłać załogę do odbijania i usuwania za burtę narastającego lodu; D) przerwać połowy i ustawić łódź rufą do fali.</p>	B

13	<p>Czy obciążenie łodzi powodujące zmianę jej przegłębienia wpływa na jej zwrotność?</p> <p>A) nie, zmiany przegłębienia nie mają wpływu na zwrotność łodzi, a jedynie na jej stateczność kursową;</p> <p>B) tak, zwiększenie trymu na rufę poprawia zwrotność łodzi;</p> <p>C) tak, zwiększenie trymu na dziób pogarsza zwrotność łodzi;</p> <p>D) tak, zwiększenie trymu na rufę pogarsza zwrotność łodzi.</p>	D
14	<p>Jakim manewrem sztyper łodzi rybackiej napędzanej klasyczną śrubą prawoskrętną powinien wykonać obrót w wąskim kanale portowym?</p> <p>A) po zatrzymaniu łodzi wyłożyć ster na PB i pracując pełną naprzód nabrać prędkości obrotowej; następnie przesterować SG na pełną wstecz i ster wyłożyć na przeciwną burtę; dokończyć manewr pracując wolno naprzód przy sterze w położeniu 20° na lewą burtę;</p> <p>B) wyłożyć ster na PB i pracując wolno naprzód nabrać prędkości obrotowej; następnie przesterować SG na wolno wstecz i ster wyłożyć w położenie 0; dokończyć manewr pracując wolno naprzód przy sterze w położeniu 0° w prawo;</p> <p>C) wyłożyć ster na LB i pracując pół naprzód nabrać prędkości obrotowej; następnie przesterować SG na pół wstecz i ster wyłożyć w położenie 0; dokończyć manewr pracując wolno naprzód przy sterze w położeniu 20° w lewo;</p> <p>D) żaden z opisanych manewrów nie jest prawidłowy.</p>	A
15	<p>Załamywanie się fali w strefie przybrzeżnej Bałtyku wynika najczęściej z tego, iż:</p> <p>A) wysokość fali stanowi około 0,1- 0,15 jej długości;</p> <p>B) głębokość akwenu jest mniejsza od 1,5 wysokości fali;</p> <p>C) wieje silny wiatr od lądu;</p> <p>D) w strefie przydennej występuje silny prąd wsteczny.</p>	B
16	<p>Jeżeli łódź rybacka podczas przechodzenia przyboju ulega nasilającym się przechyłom bocznym wskazującym na powstanie zjawiska rezonansu należy:</p> <p>A) zastosować zmianę kursu zmniejszając kąt kursowy fali;</p> <p>B) zastosować zmianę kursu zwiększając kąt kursowy fali;</p> <p>C) zastosować zmianę kursu z jednoczesną zmianą prędkości;</p> <p>D) każdy z wymienionych manewrów może być skuteczny w konkretnej sytuacji.</p>	D
17	<p>Z jakimi negatywnymi rezultatami należy liczyć się podczas sztormowania rufą?</p> <p>A) wydatnym pogorszeniem sterowności łodzi i wynikającą z tego tendencją do zwrotu i ustawienia łodzi burtą do fali;</p> <p>B) powstaniem znacznych kołysań wzdłużnych, prowadzących do niebezpiecznych uderzeń dziobu łodzi o falę;</p> <p>C) wynurzeniem się śruby napędowej z wody;</p> <p>D) zwiększeniem kąta dryfu.</p>	A
18	<p>Czy w przypadku łodzi rybackiej sztormowanie burtą jest bezpieczne?</p> <p>A) tak, o ile kierunek wiatru nie jest zgodny z kierunkiem falowania;</p> <p>B) tak, o ile napęd jest wyłączony i łódź pozostaje w dryfie;</p> <p>C) nie, gdyż konstrukcja łodzi i wysokość wolnej burty nie zapewnia wystarczającego poprzecznego oporu zanurzonej części kadłuba;</p> <p>D) tak, o ile długość łodzi jest mniejsza od długości fali.</p>	C
19	<p>Kiedy łódź rybacka powinna rozpocząć sztormowanie?</p> <p>A) gdy siła wiatru przekroczy dopuszczalną wartość wykazaną w karcie bezpieczeństwa jednostki;</p> <p>B) gdy statek nie jest w stanie właściwie reagować na ster;</p> <p>C) gdy z powodu pracy łodzi na fali systematycznie wynurza się śruba napędowa;</p> <p>D) gdy uwzględniając warunki hydrometeorologiczne i możliwości jednostki taką decyzję podejmie sztyper.</p>	D
20	<p>Jak przy wysokiej fali z przed trawersu należy wykonać zwrot łodzią rybacką?</p> <p>A) należy wykonać go z wiatrem bez redukcji prędkości;</p> <p>B) należy wykonać go z wiatrem redukując prędkość;</p> <p>C) należy wykonać go pod wiatr zwiększając prędkość;</p> <p>D) należy wykonać go pod wiatr bez redukcji prędkości.</p>	B