

**Egzamin na dyplom
Szyper klasy 2 rybołówstwa morskiego**

Funkcja – Nawigacja

Przedmiot: Manewrowanie statkiem

Lp.	Pytania	Poprawna odpowiedź
1	<p>Które z przytoczonych zdań dotyczących śruby nastawnej nie jest prawdziwe?</p> <p>A) śruba nastawna umożliwia zatrzymanie statku bez zatrzymywania silnika; B) śruba nastawna umożliwia lepszy dobór prędkości dla wymaganego manewru; C) śruba nastawna ułatwia manewrowanie sterem przy nastawie STOP; D) w przypadku uszkodzenia płatów śruby, koszty naprawy są mniejsze.</p>	C
2	<p>Jaką rolę pełni regulator obrotów podczas pracy statku na fali?</p> <p>A) zwiększa obroty gdy uderzenie fali powoduje zmniejszenie założonej prędkości wynikającej z przyjętej nastawy; B) zmniejsza obroty gdy z powodu nurzania śruba znajdzie się nad powierzchnią wody i opór zmaleje; C) zmniejsza obroty gdy statek płynie na fali nadążnej i jego prędkość wzrasta; D) pozwala łagodnie przesterować silnik z pracy naprzód na pracę wstecz bez niebezpieczeństwa ustawienia statku bokiem do fali.</p>	B
3	<p>W jaki sposób należy testować urządzenie sterowe przed rozpoczęciem podróży?</p> <p>A) należy wychylić ster w prawo i w lewo i sprawdzić czy wskaźnik wychylenia steru potwierdza zadane wartości; B) należy wychylić ster w prawo i w lewo na burtę i sprawdzić czy wskaźnik wychylenia steru potwierdza zadane wartości; C) należy wychylić ster w prawo i w lewo na burtę i sprawdzić czy wskaźnik wychylenia steru potwierdza zadane wartości, a także sprawdzić czy ciśnienie pompy sterowej nie jest zbyt niskie; D) należy wychylać ster w prawo i w lewo kontrolując położenie płetwy sterowej z nabrzeża lub w pomieszczeniu maszyny sterowej.</p>	C
4	<p>Jakie informacje powinien otrzymywać szyper z dziobowego stanowiska manewrowego podczas wybierania kotwicy?</p> <p>A) kierunek w jakim „patrzy” łańcuch, moment gdy kotwica oderwała się od dna, meldunek czy kotwica jest czysta, meldunek czy kotwica jest w kluzie, meldunek że kotwica jest zabezpieczona; B) kierunek w jakim „patrzy” łańcuch, moment gdy łańcuch przyjął pozycję pionową, meldunek czy kotwica jest czysta, meldunek czy kotwica jest w kluzie; C) kierunek w jakim „patrzy” łańcuch, moment gdy łańcuch przyjął pozycję pionową, moment gdy kotwica oderwała się od dna, moment gdy kotwica wynurzyła się z wody, meldunek że kotwica jest zabezpieczona; D) kierunek w jakim „patrzy” łańcuch, moment gdy łańcuch przyjął pozycję pionową, moment gdy kotwica oderwała się od dna, moment gdy kotwica wynurzyła się z wody, meldunek czy kotwica jest czysta, meldunek czy kotwica jest w kluzie, meldunek że kotwica jest zabezpieczona.</p>	A
5	<p>Przy samodzielnym odcumowaniu statku jednośrubowego na szpringu rufowym po jego napięciu należy:</p> <p>A) wykonać manewr BWW, wychylić ster w kierunku nabrzeża, a następnie zwiększyć obroty do WW odchylając statek od nabrzeża o 20 -30°; B) wykonać manewr WW, wychylić ster w kierunku wody odchylając statek od nabrzeża o 30 - 40°; C) wykonać manewr BWW, utrzymując ster w położeniu środkowym, a następnie zwiększyć obroty do WW odchylając statek od nabrzeża o 20 -30°; D) wykonać manewr WW, zatrzymać napęd główny, wychylić ster w kierunku wody odchylając statek od nabrzeża o 30 - 40°.</p>	A

6	<p>Efekt bocznego działania śruby nastawnej:</p> <p>A) śruba nastawna lewoskrętna zarówno przy pracy naprzód jak i wstecz powoduje przemieszczanie się rufy w lewo, a tym samym zwrot statku w prawo;</p> <p>B) śruba nastawna lewoskrętna zarówno przy pracy naprzód jak i wstecz powoduje przemieszczanie się rufy w prawo, a tym samym zwrot statku w lewo;</p> <p>C) śruba nastawna prawoskrętna zarówno przy pracy naprzód jak i wstecz powoduje przemieszczanie się rufy w lewo, a tym samym zwrot statku w prawo;</p> <p>D) śruba nastawna prawoskrętna przy pracy naprzód powoduje przemieszczanie się rufy w lewo, zaś przy pracy wstecz, przemieszczanie się rufy w prawo.</p>	A
7	<p>Fale które powstały pod działaniem wiatru i występują nadal na obszarach na których wiatr uciął lub nie działał nazywamy:</p> <p>A) falami mieszanymi;</p> <p>B) falami interferencyjnymi;</p> <p>C) falami martwymi;</p> <p>D) falami wiatrowymi.</p>	C
8	<p>Jakie jest najskuteczniejsze działanie zapobiegające powstaniu szkód sztormowych, gdy fale nadchodzą sprzed trawersu, a przechyły wzdłużne pogłębiają się?</p> <p>A) zmiana kursu zmierzająca do ograniczenia zjawiska nurzania;</p> <p>B) redukcja prędkości statku zmierzająca do ograniczenia siły uderzeń fal;</p> <p>C) zwiększenie prędkości statku zmierzające do zapobieżenia wystąpieniu kołysań rezonansowych;</p> <p>D) jednoczesna zmiana kursu i zwiększenie prędkości statku.</p>	B
9	<p>Znaczne kołysania wzdłużne często prowadzące do wynurzenia śruby napędowej z wody, uderzania dziobu o falę, zmniejszania kołysań poprzecznych to wynik:</p> <p>A) sztormowania dziobem;</p> <p>B) sztormowania rufą;</p> <p>C) sztormowania burtą;</p> <p>D) zarówno sztormowania dziobem jak i rufą.</p>	A
10	<p>Jaki sposób samodzielnego podejścia do nabrzeża w warunkach zlodzenia portu uważany jest za najbardziej bezpieczny?</p> <p>A) podejście równoległe do nabrzeża i składanie rufą;</p> <p>B) podejście równoległe do nabrzeża i składanie dziobem;</p> <p>C) oczyszczenie z lodu miejsca postojowego ruchem dziobu wzdłuż nabrzeża;</p> <p>D) bezpośrednie podejście dziobem do miejsca postoju i oczyszczenie go z lodu pracą steru i śruby.</p>	D
11	<p>W skład układu napędowego nie wchodzi:</p> <p>A) linia wału;</p> <p>B) płetwa sterowa;</p> <p>C) silnik główny;</p> <p>D) śruba napędowa.</p>	B
12	<p>Możliwości jednostki rybackiej do zachowania określonej prędkości w istniejących warunkach lub mimo zmian tych warunków to:</p> <p>A) zdolność przyspieszania;</p> <p>B) zdolność zatrzymania;</p> <p>C) zdolność utrzymania prędkości;</p> <p>D) zdolność utrzymania stateczności kursowej.</p>	C
13	<p>Miernikiem zwrotności statku jest wielkość średnicy cyrkulacji, której prawidłową próbę należy wykonać przy prędkości:</p> <p>A) CN;</p> <p>B) PN;</p> <p>C) WN;</p> <p>D) BWN.</p>	A
14	<p>Na statkach rybackich możliwe są do wykorzystania:</p> <p>A) tylko śruby stałe prawoskrętne;</p> <p>B) tylko śruby stałe lewoskrętne;</p> <p>C) tylko śruby nastawne;</p> <p>D) wszystkie rodzaje śrub.</p>	D

15	<p>Ster będzie zrównoważony gdy:</p> <p>A) oś steru znajduje się w miejscu przyłożenia siły naporu na ster;</p> <p>B) oś steru znajduje się między przednią krawędzią płetwy sterowej a miejscem przyłożenia siły naporu na ster;</p> <p>C) oś steru znajduje się tuż przy przedniej krawędzi płetwy sterowej;</p> <p>D) miejsce przyłożenia siły naporu na ster znajduje się między przednią krawędzią płetwy sterowej, a osią trzonu sterowego.</p>	A
16	<p>W trakcie wyprzedzania jednostki płynącej w kanale siły odpychające powstają od momentu gdy:</p> <p>A) dziób statku wyprzedzającego minie śródkręcie statku wyprzedzanego i trwają do momentu zrównania się dziobów obu statków;</p> <p>B) dziób statku wyprzedzającego znajdzie się na wysokości rufy statku wyprzedzanego i rosną do momentu, w którym dziób statku wyprzedzającego znajdzie się na wysokości śródkręcia statku wyprzedzanego;</p> <p>C) dziób statku wyprzedzającego znajdzie się na wysokości rufy statku wyprzedzanego i rosną do momentu zakończenia manewru wyprzedzania;</p> <p>D) dziób statku wyprzedzającego minie śródkręcie statku wyprzedzanego i trwają do momentu zakończenia manewru wyprzedzania.</p>	B
17	<p>W przypadku zauważonego wypadnięcia członka załogi za burtę, należy w pierwszej kolejności:</p> <p>A) wyłożyć ster na burtę, z której wypadł człowiek;</p> <p>B) zmniejszyć prędkość;</p> <p>C) wyłożyć ster na burtę przeciwną, z której wypadł człowiek;</p> <p>D) zatrzymać napęd.</p>	A
18	<p>W trakcie połowu z wykorzystaniem trału, jednostka rybacka wykonuje zwrot na ławicę. Aby utrzymać jednakowe naprężenie obu lin trałowych należy:</p> <p>A) skrócić linę zewnętrzną;</p> <p>B) wydłużyć linę zewnętrzną;</p> <p>C) skrócić linę wewnętrzną;</p> <p>D) zwrot nie ma wpływu na zmiany obciążenia lin.</p>	B
19	<p>Jeżeli jednostka zmuszona jest do sztormowania, a mała moc napędu powoduje słabą sterowność, to najlepszym sposobem sztormowania z wykorzystaniem pasywnego dryfowania będzie:</p> <p>A) redukcja mocy i ustawienie jednostki dziobem pod falę;</p> <p>B) użycie całej mocy i ustawienie jednostki zgodnie z kierunkiem fali;</p> <p>C) użycie całej mocy i ustawienie jednostki dziobem do fali;</p> <p>D) wprowadzenie jednostki na kurs prostopadły do fali i zatrzymanie napędu.</p>	D
20	<p>Aby bezpiecznie podać hol jednostce w dryfie, należy do niej podejść w bezpiecznej odległości:</p> <p>A) od jej dziobu;</p> <p>B) od jej strony zawietrznej;</p> <p>C) od jej rufy;</p> <p>D) od jej strony nawietrznej.</p>	B