

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

**Funkcja – Nawigacja**

**Przedmiot: Manewrowanie statkiem**

<b>Lp.</b>	<b>Pytania</b>	<b>Poprawna odpowiedź</b>
1	Jakie warunki hydrometeorologiczne i batymetryczne nie mają wpływu na przebieg prób manewrowych statku? A) głębokość akwenu; B) ciśnienie atmosferyczne; C) szerokość akwenu; D) prędkość wiatru.	B
2	Próby prędkości należy przeprowadzać w dwóch przeciwnych kierunkach ponieważ pozwala to? A) płynąć raz z wiatrem, a raz pod wiatr; B) wyeliminować efekt płytkowodzia; C) wyeliminować ewentualne oddziaływanie prądu; D) wyrównać opory hydrodynamiczne.	C
3	Istota kontraktowej próby prędkości polega na sprawdzeniu: A) czy prędkość statku nad dnem dla danego poziomu obrotów nie jest mniejsza od ustalonej kontraktem stoczniovym; B) czy prędkość statku nad dnem dla danego poziomu obrotów nie jest większa od ustalonej kontraktem stoczniovym; C) czy prędkość statku po wodzie dla danego poziomu obrotów nie jest mniejsza od ustalonej kontraktem stoczniovym; D) czy prędkość statku po wodzie dla danego poziomu obrotów nie jest większa od ustalonej kontraktem stoczniovym.	C
4	Przeprowadzając próbę zatrzymania swobodnego na statkach wyposażonych w śrubę nastawną należy? A) mierzyć czas, zmiany kursu i obrotów śruby oraz wyznaczyć drogę statku od momentu przesterowania śruby w położenie zero do momentu całkowitego zatrzymania się statku; B) mierzyć czas, zmiany kursu i obrotów śruby oraz wyznaczyć drogę statku od momentu zatrzymania napędu do momentu całkowitego zatrzymania się statku; C) mierzyć czas jaki upłynął od momentu przesterowania śruby w położenie zero do momentu całkowitego zatrzymania się statku; D) żadna z odpowiedzi nie jest prawidłowa.	B
5	Czy możliwość utrzymania prędkości sterowej na statkach ze śrubą nastawną jest taka sama jak na statkach z śrubą konwencjonalną? A) tak, gdyż możliwość ta zależy od rodzaju steru, a nie od rodzaju śruby napędowej; B) nie, gdyż śruba nastawna na niskich nastawach odcina dopływ strumienia zaśrubowego i tym samym utrudnia sterowanie; C) nie, gdyż w odróżnieniu od śruby nastawnej, śrubę konwencjonalną można w każdym momencie zatrzymać; D) nie, gdyż obroty śruby konwencjonalnej nie mogą być niższe od minimalnej dopuszczalnej liczby obrotów silnika spalinowego.	D
6	Jak na statku ze śrubą nastawną lewoskrętną uwidacznia się efekt bocznego działania śruby? A) zarówno przy ruchu statku naprzód, jak i wstecz, rufa ma tendencję do odchylania się w lewo, a dziób w prawo; B) przy ruchu statku naprzód, rufa ma tendencję do odchylania się w prawo, a przy ruchu wstecz, w lewo; C) przy ruchu statku naprzód, rufa ma tendencję do odchylania się w lewo, a przy ruchu wstecz, w prawo; D) efekt bocznego działania śruby dotyczy tylko statków ze śrubą konwencjonalną.	A

7	<p>Z jakim niebezpieczeństwem powinien liczyć się statek wyprzedzający inny duży statek w wąskim kanale?</p> <p>A) dziób statku wyprzedzającego może niebezpiecznie zbliżyć się do rufy statku wyprzedzanego;</p> <p>B) dzioby obu statków mogą niebezpiecznie zbliżyć się do siebie;</p> <p>C) statek wyprzedzający może uderzyć dziobem w śródkręcie statku wyprzedzanego;</p> <p>D) rufy obu statków mogą niebezpiecznie zbliżyć się do siebie.</p>	D
8	<p>Na jakie niebezpieczeństwo narażone są dwa statki płynące wąskim kanałem w przeciwnych kierunkach, jeżeli nie podejmą żadnych działań zapobiegawczych?</p> <p>A) ich dzioby mogą niebezpiecznie zbliżyć się do siebie;</p> <p>B) ich rufy mogą niebezpiecznie zbliżyć się do siebie;</p> <p>C) statek mniejszy może uderzyć dziobem w śródkręcie statku większego;</p> <p>D) statek większy może uderzyć dziobem w śródkręcie statku mniejszego.</p>	B
9	<p>Jaki efekt powoduje asymetria opływu spowodowana nadmiernym zbliżeniem się statku do brzegu?</p> <p>A) rufa jest odpychana od najbliższego brzegu, a dziób jest do niego przyciągany;</p> <p>B) statek pozostaje na swoim kursie, ale jego prędkość maleje z powodu zwiększonego oporu hydrodynamicznego;</p> <p>C) rufa jest przyciągana do najbliższego brzegu, a dziób jest od niego odpychany;</p> <p>D) asymetria opływu powoduje powstanie przechyłu statku w kierunku najbliższego brzegu i zwiększenie trymu na rufę.</p>	A
10	<p>Czy sterowność statku zależy od rodzaju napędu?</p> <p>A) nie zależy;</p> <p>B) zależy tylko w zakresie małych prędkości i jest większa dla statków ze śrubą nastawną, niż dla statków napędzanych śrubą konwencjonalną;</p> <p>C) zależy tylko w zakresie dużych prędkości i jest większa dla statków ze śrubą nastawną, aniżeli dla statków napędzanych śrubą konwencjonalną;</p> <p>D) zależy tylko w zakresie dużych prędkości i jest większa dla statków ze śrubą konwencjonalną, niż dla statków napędzanych śrubą nastawną.</p>	B
11	<p>Jaka jest najskuteczniejsza metoda uniknięcia niekontrolowanego zwrotu spowodowanego przyciąganiem statku do brzegu?</p> <p>A) zwiększenie kąta wychylenia steru w kierunku bliższego brzegu;</p> <p>B) zwiększenie obrotów śruby w celu powiększenia sił skręcających na sterze;</p> <p>C) utrzymywanie statku na środku kanału i odpowiednia redukcja prędkości statku, gdy zbliżenie do brzegu jest nieuniknione;</p> <p>D) całkowite zatrzymanie statku i wykonanie manewru CW.</p>	C
12	<p>Podczas mijania się dwóch statków w wąskim kanale, gdy dzioby statków zrównają się należy:</p> <p>A) zwiększyć obroty śruby napędowej i wychylić ster w prawo;</p> <p>B) zmniejszyć obroty śruby napędowej i wychylić ster w lewo;</p> <p>C) zwiększyć obroty śruby napędowej i wychylić ster w lewo;</p> <p>D) zmniejszyć obroty śruby napędowej i wychylić ster w prawo.</p>	C
13	<p>Ster opływowy nazywamy sterem zrównoważonym gdy:</p> <p>A) oś steru znajduje się w miejscu przyłożenia siły naporu;</p> <p>B) oś steru znajduje się tuż przy przedniej krawędzi płetwy sterowej;</p> <p>C) oś steru znajduje się między przednią krawędzią płetwy, a miejscem przyłożenia siły naporu;</p> <p>D) miejsce przyłożenia siły naporu znajduje się pomiędzy przednią krawędzią, a osią trzonu sterowego.</p>	A
14	<p>Przy samodzielnym odcumowaniu dużego statku jednośrubowego na szpringu dziobowym należy:</p> <p>A) napinać szpring pracując napędem WN przy sterze wychylonym w kierunku nabrzeża;</p> <p>B) naprężyć szpring pracując BWN, a po jego napięciu zwiększyć obroty i wychylić ster w kierunku nabrzeża;</p> <p>C) dynamiczne napinanie szpringu jest niebezpieczne, szpring należy napiąć na wyciągarce;</p> <p>D) dynamiczne napinanie szpringu jest niebezpieczne, szpring należy napiąć wybierając cumę dziobową przed użyciem napędu.</p>	D

15	<p>Ster, w którym na krawędzi spływu steru głównego umieszczono dodatkową sterowalną płetwę nosi nazwę:</p> <p>A) steru Beckera; B) steru Schillinga; C) steru Pleugera; D) dyszy Korta.</p>	A
16	<p>Czy utrata płetwy sterowej na dużym statku w każdym przypadku oznacza pełną utratę sterowności?</p> <p>A) nie, na bezpiecznym kursie można próbować utrzymać statek po znacznej redukcji prędkości, pracując napędem i sterem strumieniowym lub tylko napędem na statku dwuśrubowym lub statku z napędem azymutalnym; B) tak, omawiane w literaturze metody awaryjnego sterowania mogą być ewentualnie zastosowane tylko na małych jednostkach; C) nie, na bezpiecznym kursie można utrzymać statek dragując kotwice po obu burtach; D) żadna z powyższych odpowiedzi nie jest poprawna.</p>	A
17	<p>Czy boczne działanie śruby nastawnej pracującej wstecz na statku poruszającym się do tyłu, może być zminimalizowane wychyleniem steru?</p> <p>A) wychylenie steru nie ma wpływu na efekt wywołany bocznym działaniem śruby; B) wychylenie steru na burtę przeciwną do kierunku skrętu śruby nastawnej zmniejsza efekt bocznego działania śruby; C) wychylenie steru na burtę zgodną z kierunkiem skrętu śruby nastawnej zmniejsza efekt bocznego działania śruby; D) ustawienie steru w położeniu zero zmniejsza efekt bocznego działania śruby.</p>	B
18	<p>Poprzez ocenę kąta tworzonego przez wzdłużną linię symetrii statku i linię śladu torowego można w przybliżeniu oszacować:</p> <p>A) wielkość całkowitego znosu powodowanego działaniem wiatru i prądu; B) wielkość kąta znosu powodowanego działaniem prądu; C) wielkość kąta dryfu powodowanego działaniem wiatru; D) żadna z powyższych odpowiedzi nie jest poprawna.</p>	C
19	<p>Co oznacza komenda „awaryjna cała wstecz” ?</p> <p>A) to zawsze przesterowanie napędu z CN na CW; B) to zawsze przesterowanie napędu z CN na CW nie rozdzielone poleceniem „Stop maszyna”; C) to przesterowanie napędu na pracę CW zakładające przekroczenie 100% jego nominalnego obciążenia; D) to przesterowanie napędu na pracę CW zakładające przekroczenie 200% jego nominalnego obciążenia.</p>	C
20	<p>Największe skrócenie drogi i czasu zatrzymywania wymuszonego zapewniają:</p> <p>A) śruby w dyszy Korta; B) dwuśrubowy napęd na zewnątrz skrętny; C) śruby nastawne; D) napędy azymutalne.</p>	D
21	<p>Z jakim niebezpieczeństwem musi liczyć się załoga statku współpracującego z holownikiem o napędzie azymutalnym?</p> <p>A) taki holownik może pracować tylko przy burcie, a tym samym burta musi być odpowiednio zabezpieczana; B) holownik o takim napędzie może wciągnąć luźny hol pod swój kadłub lub zepchnąć go w okolice śruby statku holowanego; C) taki holownik może przez pewien czas przemieszczać się do tyłu w sposób niekontrolowany; D) taki holownik podczas obrotu w miejscu może łatwo wyrzucić się, gdy hol nie jest prawidłowo zamocowany na rajtale.</p>	B
22	<p>Z wyraźnym spadkiem prędkości powodowanym działaniem wiatru i fali należy liczyć się gdy:</p> <p>A) długość jednostki jest znacznie mniejsza od długości fali; B) długość statku jest bliska długości fali, a kąt kursowy wiatru i fali oscyluje w granicach od 0° do 30°; C) długość jednostki jest większa od długości fali; D) długość statku jest bliska długości fali, a kąt kursowy wiatru i fali oscyluje w granicach od 80° do 110°.</p>	B

23	<p>Jak gęstość wody wpływa na prędkość statku?</p> <p>A) prędkość statku na wodach słonych jest mniejsza od prędkości na wodach słodkich;  B) prędkość statku na wodach słonych jest większa od prędkości na wodach słodkich;  C) prędkość statku na wodach słonych zależy od temperatury wody, a nie jej gęstości;  D) gęstość wody nie ma wpływu na prędkość statku.</p>	A
24	<p>Czy temperatura wody wpływa na prędkość statku?</p> <p>A) na wodach zimnych prędkość jest mniejsza od prędkości na wodach ciepłych;  B) na wodach zimnych prędkość jest większa od prędkości na wodach ciepłych;  C) temperatura wody nie ma wpływu na prędkość statku;  D) temperatura ma wpływ na prędkość statku tylko na wodach słodkich.</p>	A
25	<p>Co należy rozumieć pod pojęciem „stromość fali”?</p> <p>A) pionową odległość pomiędzy doliną i grzbietem fali;  B) stosunek wysokości do długości fali;  C) odległość między dwoma sąsiednimi grzbietami fali;  D) odległość między dwoma sąsiednimi dolinami fali.</p>	B
26	<p>Przy jakim stosunku głębokości wody do wysokości fali pojawia się załamywanie fali?</p> <p>A) gdy głębokość wody wynosi około 1,5 wysokości fali;  B) gdy głębokość wody jest równa wysokości fali;  C) gdy głębokość wody wynosi około 2,0 wysokości fali;  D) gdy głębokość wody wynosi około 3,0 wysokości fali.</p>	A
27	<p>W jakich warunkach powstaje zagrożenie wystąpienia kołysań rezonansowych?</p> <p>A) gdy okres kołysań jest bliski lub równy rzeczywistemu okresowi fali;  B) gdy okres kołysań jest bliski lub równy pozornemu okresowi fali;  C) gdy długość fali jest równa długości statku;  D) gdy długość fali jest mniejsza od długości statku.</p>	B
28	<p>Kiedy statek rybacki powinien rozpocząć sztormowanie?</p> <p>A) gdy zaczynają występować udary dziobowej części statku o wodę;  B) gdy statek nie jest w stanie właściwie reagować na ster;  C) gdy częstość wchodzenia wody na pokład jest znaczna;  D) gdy uwzględniając wszystkie okoliczności decyzję taką podejmie sztyper.</p>	D
29	<p>Poprawę warunków żeglugi w łodach dla danego stanu załadowania statku można uzyskać poprzez?</p> <p>A) przeprowadzenie operacji balastowo-paliwowych zwiększających zanurzenie na rufę;  B) przeprowadzenie operacji balastowo-paliwowych zwiększających zanurzenie na dziób;  C) przeprowadzenie operacji balastowo-paliwowych wyprowadzających statek na równą stępkę;  D) o ile to możliwe, wyrzucenie części balastu i zwiększenie wolnej burty.</p>	A
30	<p>Którą metodę należy uznać za najbardziej skuteczną dla zmniejszenia siły uderzeń fal nadchodzących z przodu trawersu?</p> <p>A) redukcję prędkości;  B) ustawienie statku ukośnie do kierunku wiatru i fali;  C) ustawienie statku rufą do kierunku wiatru i fali;  D) ustawienie statku burtą do kierunku wiatru i fali.</p>	A
31	<p>Jakie powinny być zasady wykonywania zwrotu w warunkach sztormowych?</p> <p>A) zwrot należy wykonać z wiatrem bez redukcji prędkości;  B) zwrot należy wykonać pod wiatr zwiększając prędkość;  C) zwrot należy wykonać z wiatrem redukując prędkość;  D) zwrot należy wykonać pod wiatr bez redukcji prędkości.</p>	C

32	<p>Który z poniższych sposobów podejścia do nabrzeża z holownikiem w warunkach zlodzenia portu uważany jest za najbardziej bezpieczny?</p> <p>A) bezpośrednie podejście dziobem do miejsca postoju i oczyszczenie go z lodu pracą steru i śruby z jednoczesnym wykorzystaniem do wypłukiwania kry napędu holownika zacumowanego przed dziobem;</p> <p>B) bezpośrednie podejście dziobem do miejsca postoju i oczyszczenie go z lodu pracą steru i śruby z jednoczesnym wykorzystaniem do wypłukiwania kry napędu holownika zacumowanego między burtą statku i nabrzeżem;</p> <p>C) bezpośrednie podejście dziobem do miejsca postoju i oczyszczenie go z lodu pracą steru i śruby z jednoczesnym wykorzystaniem do wypłukiwania kry napędu holownika podwieszonego na holu rufowym;</p> <p>D) podchodzenie do miejsca postoju na holu dziobowym za holownikiem odgarniającym lód od nabrzeża.</p>	A
33	<p>Jaką klasę lodową wg PRS powinien posiadać statek uprawniony do samodzielnej żeglugi w drobno pokruszonych, rozrzedzonych lodach mórz niearktycznych w lekkich warunkach lodowych?</p> <p>A) L1;</p> <p>B) L2;</p> <p>C) L3;</p> <p>D) L4.</p>	C
34	<p>Czy obraz granicy występowania lodu obserwowany na ekranie radaru zależy od kierunku wiatru?</p> <p>A) zależy, gdy w kierunku pola lodowego wieje wiatr, obraz krawędzi pola lodowego jest wyraźny;</p> <p>B) nie zależy, gdyż lód tłumi falowanie wiatrowe;</p> <p>C) zależy, gdy wiatr wieje z kierunku pola lodowego, obraz krawędzi pola lodowego jest wyraźny;</p> <p>D) zależy jedynie w sytuacji, gdy wiatr wieje równolegle do krawędzi pola lodowego.</p>	A
35	<p>Co oznacza polecenie <i>"keep yourself in centre-plan ice-breaker"</i>?</p> <p>A) utrzymuj kurs prosto na lodołamacz;</p> <p>B) trzymaj się ogólnego planu ustalonego z lodołamaczem;</p> <p>C) utrzymuj się w osi symetrii lodołamacza;</p> <p>D) utrzymuj kontakt z centrum dowodzenia lodołamacza.</p>	C
36	<p>Podczas manewru przyjmowania pilota na burtę statek powinien:</p> <p>A) ustawić się burtą do wiatru i nie poruszać się po wodzie do czasu, aż pilot znajdzie się na burcie;</p> <p>B) ustawić się pod kątem 30° w stosunku do kierunku wiatru i nie poruszać się po wodzie do czasu, aż pilotówka po stronie zawietrznej zbliży się do burty;</p> <p>C) zachować minimum sterowności utrzymując stały kurs dający najlepszą osłonę pilotówki przed falą, a w momencie wchodzenia pilota na burtę, dać komendę stop (nie dotyczy śrub nastawnych);</p> <p>D) zachować minimum sterowności utrzymując stały kurs dający najlepszą osłonę pilotówki przed falą, a w momencie wchodzenia pilota na burtę, dać komendę stop (bez względu na rodzaj śruby).</p>	C
37	<p>Wskaźnikiem sterowności statku jest:</p> <p>A) stosunek drogi myśkowania do długości statku;</p> <p>B) stosunek średnicy cyrkulacji ustalonej do długości statku;</p> <p>C) stosunek wskaźnika zwrotności do wskaźnika stateczności kursowej;</p> <p>D) stosunek drogi myśkowania do wskaźnika stateczności kursowej.</p>	C
38	<p>W pierwszej fazie cyrkulacji nastąpi:</p> <p>A) spadek prędkości o około 10% i przesunięcie ujemne na stronę przeciwną niż wyłożony ster;</p> <p>B) spadek prędkości o około 30% i przesunięcie ujemne na stronę przeciwną niż wyłożony ster;</p> <p>C) spadek prędkości o około 10% i przesunięcie ujemne na stronę, na którą wyłożono ster;</p> <p>D) spadek prędkości o około 30% i przesunięcie ujemne na stronę, na którą wyłożono ster.</p>	A

39	<p>Który z wymienionych elementów <u>nie wchodzi</u> w skład całkowitego oporu statku? :</p> <p>A) opór ciśnienia;  B) opór osiadania;  C) opór tarcia;  D) opór falowy.</p>	B
40	<p>Do parametrów śruby napędowej <u>nie zalicza</u> się:</p> <p>A) skoku śruby;  B) naporu śruby;  C) poślizgu śruby;  D) posuwu śruby.</p>	B
41	<p>Zwiększenie prędkości jednostki nastąpi gdy:</p> <p>A) żegluga jest prowadzona na akwenach głębokich i wodzie ciepłej;  B) na akwenach głębokich i wodzie zimnej;  C) na akwenach płytkich i wąskich z wodą słoną;  D) na akwenach płytkich i wąskich z wodą słodką.</p>	A
42	<p>Jedną ze składowych siły naporu na ster jest siła skręcająca, która działa:</p> <p>A) równolegle do osi wzdłużnej statku;  B) prostopadle do osi wzdłużnej statku i w kierunku zgodnym z kierunkiem wychylenia płetwy sterowej;  C) prostopadle do osi wzdłużnej statku i w kierunku przeciwnym do kierunku wyłożenia płetwy sterowej;  D) równolegle do płaszczyzny płetwy sterowej.</p>	C
43	<p>Przy określaniu bezpiecznego zapasu wody pod stępką należy uwzględnić rezerwę nawigacyjną, czyli minimalny zapas wody, umożliwiający w wyjątkowych okolicznościach kontynuowanie żeglugi. Zależy ona od rodzaju dna i dla gruntów miękkich wynosi:</p> <p>A) powyżej 0,6 m;  B) od 0,45 m do 0,6 m;  C) od 0,3 m do 0,45 m;  D) od 0,15 m do 0,3 m.</p>	D
44	<p>Gdy w kanale statek wyprzedza po swojej prawej burcie statek wolniejszy i jego dziób wysunął się przed dziób statku wyprzedzanego, to następuje wzrost sił przyciągających. W takiej sytuacji należy:</p> <p>A) na jednostce wyprzedzającej wychylić ster w prawo;  B) na obu jednostkach wychylić ster w prawo;  C) na obu jednostkach wychylić ster w lewo;  D) na jednostce wyprzedzającej wychylić ster w lewo.</p>	B
45	<p>Na akwencie otwartym, zachowanie się statku na fali <u>nie zależy</u> od:</p> <p>A) kursu i prędkości statku w stosunku do długości i kierunku nadchodzącej fali;  B) intensywności i charakteru falowania;  C) stateczności statku (stanu jego załadowania lub zabalastowania);  D) głębokości akwenu.</p>	D
46	<p>Rzeczywisty okres fali można zmierzyć tylko w sytuacji, gdy statek płynie:</p> <p>A) burtą do fali lub stoi w dryfie;  B) dziobem do fali;  C) skośnie do fali;  D) rufą do fali.</p>	A
47	<p>Warunkiem pomyślnego wykonania manewru cumowania (dla statku ze śrubą stałą prawoskrętną) jest ograniczenie prędkości do takiej wartości, aby istniała możliwość zatrzymania statku:</p> <p>A) manewrem cała wstecz (CW) na odcinku równym 1,5 długości statku;  B) manewrem pół wstecz (PW) na odcinku równym 1,5 długości statku;  C) manewrem pół wstecz (PW) lub wolno wstecz (WW) na odcinku od 0,5 do 1,0 długości statku;  D) manewrem cała wstecz (CW) na odcinku do 0,5 długości statku.</p>	C

48	<p>Jeżeli statek holujący musi wykonać zwrot to powinien zmniejszyć prędkość i wykonać zwrot przy małych wychyleniach steru. Statek holowany w takim przypadku powinien:</p> <p>A) użyć steru tak, aby poruszać się po zewnętrznej stronie śladu torowego statku holującego;</p> <p>B) użyć steru tak, aby poruszać się po wewnętrznej stronie śladu torowego statku holującego;</p> <p>C) użyć napędu tak, aby hol był bardziej naprężony;</p> <p>D) użyć napędu tak, aby hol był bardziej wyluzowany.</p>	A
49	<p>Jeżeli statek nie porusza się po wodzie i uruchomiono dziobowy ster strumieniowy w lewo, to w takim przypadku:</p> <p>A) środek obrotu statku przesunie się w stronę dziobu i rozpocznie się zwrot w lewo wokół środka obrotu;</p> <p>B) środek obrotu statku nie zmieni swojego położenia i rozpocznie się zwrot statku w lewo;</p> <p>C) środek obrotu statku przesunie się w stronę rufy i rozpocznie się zwrot statku w lewo;</p> <p>D) środek obrotu statku przesunie się w stronę dziobu i rufa przemieści się w prawo.</p>	C
50	<p>Z manewrowego punktu widzenia najmniej istotnymi linami są:</p> <p>A) szpringi;</p> <p>B) cuma dziobowa;</p> <p>C) cuma rufowa;</p> <p>D) bresty.</p>	D