

Poziom operacyjny			
04 – Manewrowanie statkiem			
Pytania			Poprawna odpowiedź
O/T –oznacza charakter pytania (obowiązkowe, wymagające więcej czasu)			
Lp.	O/T	Moduł 1 – Teoria manewrowania	Moduł 1
1.	O	Boczne działanie śruby na statku o śrubie prawoskrętnej, pracującej do przodu, przejawia się w następujący sposób, przy sterze w położeniu neutralnym: <ul style="list-style-type: none"> a) Dziób statku ma tendencje do ruchu w lewo b) Dziób statku ma tendencje do ruchu w prawo c) Statek utrzymuje niezmienny kurs 	A
2.	O	Punkt obrotu statku, poruszającego się do przodu, znajduje się przybliżeniu: <ul style="list-style-type: none"> a) w 1/4 - 1/3 odległości od rufy b) w 1/4 - 1/3 odległości od dziobu c) w pobliżu środka długości statku 	B
3.	O	Przesunięcie czołowe i taktyczna średnica cyrkulacji dotyczą: <ul style="list-style-type: none"> a) parametrów cyrkulacji ustalonej dla maksymalnego wychylenia steru b) położenia statku przy zmianie kursu odpowiednio o 90° oraz 180° w trakcie cyrkulacji c) maksymalnych odległości odpowiednich punktów trajektorii statku od pozycji początkowej 	B
4.	O	Statek z nadbudówką na rufie i poruszający się do przodu będzie stał się ustawić względem wiatru w następujący sposób: <ul style="list-style-type: none"> a) Rufą do wiatru b) bokiem do wiatru c) dziobem do wiatru 	C
5.	O	Hamowanie napędem CW z prędkości CN-morska musi zapewnić według rez. IMO (L - długość statku), dla statku, który nie jest uznany przez administrację za statek o dużych rozmiarach: <ul style="list-style-type: none"> a) drogę hamowania mierzoną po trajektorii środka statku zasadniczo nie dłuższą niż około $15L$ b) odległość mierzoną w kierunku kursu początkowego do miejsca zatrzymania nie większą niż $15L$ (w wyjątkowych sytuacjach $20L$) c) drogę hamowania w żadnym wypadku nie dłuższą niż $20L$ 	A
6.	O	Poster manewrowy na mostku w zakresie zdolności hamowania powinien według rezolucji IMO zawierać: <ul style="list-style-type: none"> a) czas i drogę całkowitego zatrzymania statku, przynajmniej dla stanu balastowego b) charakterystyki przejściowe (odległościowo-czasowe) redukcji prędkości, z uwzględnieniem prędkości początkowej i nastawy napędu c) wyniki próby hamowania etapowego (ang. 'rudder cycling') 	B
7.	O	Jak wpływa efekt płytkiej wody na średnicę cyrkulacji statku: <ul style="list-style-type: none"> a) Nie ma wpływu b) Średnica cyrkulacji się zwiększa c) Średnica cyrkulacji jest mniejsza na płytkiej wodzie 	B

8.	<input type="radio"/>	Jaki wpływ na sterowność statku będzie miało gwałtowne przejście z głębokiego akwenu na płytka wodę: a) sterowność ulegnie pogorszeniu i statek może zejść z kursu b) brak efektu c) sterowność się poprawi	A
9.	<input type="radio"/>	Jak należy wykonać manewr mijania w kanale się ze statkiem idącym kursem przeciwnym : a) manewr taki jest niebezpieczny i nie powinien być wykonywany b) statki cały czas poruszają się przy swojej prawej stronie kanału korygując efekt ściany kanału bez potrzeby uwzględniania interakcji pomiędzy statkami c) statki poruszają się środkiem kanału do momentu gdy muszą zejść z jego osi w celu wykonania manewru, korygują początkowe odpychanie ich dziobów przy mijaniu oraz następujące po tym wzajemne przyciąganie, zalecana redukcja prędkości aby ograniczyć efekty interakcji	C
10.	<input type="radio"/>	Statek pokonujący ostry zakręt na rzece powinien: a) trzymać się środka rzeki b) płynąć bliżej zewnętrznego brzegu aby wykorzystać zjawisko odpychania dziobu oraz głębszą część koryta rzeki do bezpiecznego wykonania manewru c) trzymać się wewnętrznego brzegu	B
11.	<input type="radio"/>	Podczas zbliżania się do płycizny można zaobserwować następujące zjawisko: a) dziób statku jest odpychany w stronę głębokiej wody b) dziób statku jest przyciągany do mielizny c) brak reakcji statku	A
12.	<input type="radio"/>	Wzrost prędkości statku i odpowiednie dostosowanie do niej nastawy napędu powoduje: a) zwiększenie średnicy cyrkulacji b) zmniejszenie średnicy cyrkulacji wskutek większej prędkości kątowej c) praktyczne zachowanie średnicy cyrkulacji z proporcjonalnym skróceniem czasu manewru	C
13.	<input type="radio"/>	Podczas żeglugi kanałem zejście statku z osi kanału powoduje asymetrię opływu, która powoduje następujące zjawiska:: a) dziób statku jest przyciągany do brzegu a rufa jest odpychana b) dziób statku jest opychany od jednego brzegu a rufa przyciągana do przeciwnego brzegu c) rufa i dziób są przyciągane do tego samego brzegu	B
14.	<input type="radio"/>	W czasie hamowania aktywnego, przebiegającego w warunkach jednostajnej zmiany prędkości statku tj. przy stałej wartości wypadkowej siły hamującej, odcinki drogi pokonywanej przez statek odpowiadające jednakowej zmianie prędkości, np. równej 2w są: a) stałe b) najkrótsze w końcowym etapie c) najdłuższe w końcowym etapie	B

15.	T	Typowy statek, z nadbudówką na rufie, poruszając się wstecz, będzie zdradzał tendencje do ustawiania się: a) dziobem do wiatru b) bokiem do wiatru c) rufą do wiatru	A
16.	O	Przesunięcie czołowe na cyrkulacji w warunkach płytkowodzia, w stosunku do wody głębokiej jest: a) zdecydowanie większe, proporcjonalne do ustalonej średnicy cyrkulacji b) dużo mniejsze wskutek wzrostu oporów c) pozostaje praktycznie bez zmian	C
17.	O	Efekt brzegowy w kanale przejawia się w: a) zwrocie statku w kierunku osi toru wodnego b) odpychaniu statku od bliższego brzegu c) przyssaniu dziobu statku do bliższego brzegu	A
18.	O	Mijanie statków w kanale w stosunku do manewru wyprzedzania, przy tych samych odległościach między statkami oraz podobnym rzędzie prędkości jest: a) bezpieczniejsze b) jednakowo niebezpieczne c) niebezpieczniejsze	A
19.	O	Najbardziej niebezpieczną fazą wyprzedzania w kanale jest faza środkowa manewru, w której oba statki znajdują się obok siebie i kiedy dochodzi do: a) zwrotu statku wyprzedzającego w kierunku wyprzedzanego b) zwrotu statku wyprzedzającego w stronę przeciwną niż jednostka wyprzedzana c) silnego przyciągania między burtami przy niewielkim skręcaniu statków	C
20.	O	Podczas mijania statku zatrzymanego, zdecydowanie większe siły i momenty interakcji powstają: a) na statku w ruchu (posiadającym prędkość) b) na statku zatrzymanym c) jednakowe oddziaływania w myśl trzeciej zasady dynamiki Newtona	B
Lp.	O/T	Moduł 2 – Praktyka manewrowania	
1.	O	Ocena wzrokowa stanu ruchu w aspekcie odległości, kursu i prędkości podczas manewrowania na akwenie ograniczonym : a) ma same wady i należy korzystać z urządzeń technicznych (np. radar, ECDIS, odbiornik GPS i innych) b) niewystarczająco dokładna c) jest niezawodna i dość efektywna	C

2.	O	Decyzje manewrowe nawigatora zależą najbardziej od: a) odległości statku względem obiektów nawigacyjnych odniesionych do jego długości i/lub szerokości b) odległości bezwzględnych (np. metry, kable), niezależnie od wielkości statku c) czasów wykonania cyrkulacji lub zatrzymania statku	A
3.	O	Cumując statkiem, który ma podejść do nabrzeża bez holownika, w warunkach znacznego prądu należy: a) podchodzić lewą burtą b) zawsze podchodzić dziobem pod prąd c) jest obojętne czy statek będzie podchodził z prądem czy pod prąd	B
4.	O	Warunkiem uzyskania dużego zakrzywienia trajektorii na akwenu ograniczonym przy manewrze sterem jest posiadanie: a) małej prędkości postępowej, naturalnie wywołującej mniejsze promienie zwrotu b) wysokiej prędkości postępowej, dającej wysoką prędkość kątową zwrotu c) małej prędkości postępowej z jednoczesnym wyraźnym zwiększeniem nastawy napędu	C
5.	T	Minimalna długość łańcucha kotwicznego powinna wynosić: a) określona dla danego statku podczas prób stocznioowych b) trzykrotna głębokość akwenu c) czterokrotną głębokość akwenu plus wysokość kluzy kotwicznej nad powierzchnią wody	C
6.	O	W równoważeniu efektu brzegowego istotny udział bierze: a) wyłącznie ster rufowy, z ewentualną pracą napędem b) ster rufowy i kąt dryfu kadłuba c) praca napędu wstecz i boczne działanie śruby	B
7.	O	W przebiegu pętli Williamsona kąt zmiany kursu, przy którym wypada moment wydania drugiego polecenia na ster (tj. przełożenia na burtę przeciwną w stosunku do kierunku wychylenia początkowego), wynosi: a) 60° b) jest indywidualny dla statku i zależy od zdolności wstrzymania zwrotu c) 35°	B
8.	O	Odległość między pozycją początkową i pozycją powrotu w ślad torowy podczas wykonywania pętli Williamsona, jako akcji natychmiastowej: a) jest zbyt mała, aby manewr się powiodł b) wynosi około 5 kabli c) ma wartość około 5 długości statku i jest wystarczająca do zatrzymania statku płynącego początkowo z prędkością 15 węzłów	C

9.	<input type="radio"/>	Najsłabszym ogniwem w wyposażeniu kotwicznym z punktu widzenia wytrzymałości jest: a) winda kotwiczna b) kotwica c) łańcuch	A
10.	<input type="radio"/>	Podczas mocowania statku na cumach, w przypadku równoległego wydania liny włókiennej i stalowej z tej samej kluzы celem pełnienia jednakowej roli, np. brestu lub szpringu, uzyskuje się: a) optymalne zrównoważenie wad i zalet obu typów lin b) największe obciążenie i narażenie na zerwanie dla liny włókiennej c) wielokrotnie większe obciążenie i ryzyko uszkodzenia dla stalówki	C