

L. p.	Pytanie		Odpowiedź
Kapitan żeglugi wielkiej-F1P1-nawigacja			
1.	Błąd odwzorowania pozycji obiektu lub nanoszonej przez nawigatora wynika z:		A
	a.	różnych elipsoid odniesienia (dla systemów satelitarnych i map nawigacyjnych)	
	b.	pomylenia odczytu na skali szerokości geograficznej	
	c.	pomylenia odczytu na skali długości geograficznej	
2.	Błędy instrumentalne, powodujące niedokładność wskazań przyrządów pomiarowych, zaliczamy do:		A
	a.	błędów systematycznych	
	b.	błędów przypadkowych	
	c.	błędów grubych	
3.	Błędy, które powstały podczas obserwacji nawigacyjnych jako wynik nieprawidłowego odczytu zaliczamy do:		C
	a.	błędów systematycznych	
	b.	błędów przypadkowych	
	c.	błędów grubych	
4.	Błędy przypadkowe w poszczególnych pomiarach nawigacyjnych:		B
	a.	można wyeliminować poprzez zastosowanie poprawek	
	b.	można zmniejszyć wartość błędu w końcowym wyniku poprzez zastosowanie serii pomiarów	
	c.	można wyeliminować poprzez porównanie pomiarów	
5.	By wyróżnić na ekranie wszystkie pojedyncze głębokości równe lub mniejsze od zdefiniowanej wartości, należy w systemie wprowadzić wartość:		C
	a.	izobaty bezpieczeństwa (<i>safety contour</i>)	
	b.	zapasu wody pod stępką UKC (<i>under keel clearance</i>)	
	c.	głębokości bezpiecznej (<i>safety depth</i>)	
6.	Celem prób przeprowadzanych na tzw. mili pomiarowej jest:		B
	a.	określenie prędkości statku nad dnem i wyznaczenie współczynnika korekcyjnego logu	
	b.	określenie prędkości statku po wodzie i wyznaczenie współczynnika korekcyjnego logu	
	c.	określenie prędkości statku po wodzie i wyznaczenie parametrów prądu (jego kierunku i prędkości)	
7.	Co oznacza skrót ECDIS?		B
	a.	<i>Electronic Chart Display</i>	
	b.	<i>Electronic Chart Display and Information System</i>	
	c.	<i>Electric Chart Data International Scheme</i>	
8.	Dewiacja przechyłowa zmienia się:		A
	a.	proporcjonalnie do cosinusa kursu	
	b.	proporcjonalnie do prędkości statku	
	c.	proporcjonalnie do cosinusa podwojonego kursu	
9.	Dla akwenu ograniczonego Rezolucja IMO A.529, <i>Standardy dokładności dla nawigacji</i> :		A
	a.	ustala wymagania dokładnościowe bieżącej pozycji statku	
	b.	nie ustala wymagań dokładnościowych bieżącej pozycji statku	

	c.	wymagania powinny być ustalone przez odpowiednie władze administracyjne	
10.		Dla akwenu otwartego Rezolucja IMO A.529, <i>Standardy dokładności dla nawigacji</i> , określa wymaganą dokładność bieżącej pozycji statku jako:	
	a.	4% odległości od niebezpieczeństwa, nie gorsza jednak niż 4 Mm	A
	b.	1% odległości od niebezpieczeństwa	
	c.	0,5 Mm od niebezpieczeństwa	
11.		Dokładność pozycji określonej z dwóch namiarów:	
	a.	nie zależy od kąta przecięcia się linii pozycyjnych	C
	b.	zależy wyłącznie od dokładności obu linii	
	c.	zależy między innymi od kąta przecięcia się linii pozycyjnych	
12.		Fala pływowa typu <i>bore</i> powstaje na rzekach i estuariach przy pływach:	
	a.	kwadraturowych	B
	b.	syzygijnych	
	c.	przy każdym typie pływów	
13.		Flinders Bar służy do:	
	a.	usunięcia dewiacji powstałej od stali miękkiej	A
	b.	zwiększenia czułości kompasu magnetycznego	
	c.	redukcji deklinacji magnetycznej	
14.		Informacje o systemach rozgraniczenia ruchu, trasach głębokowodnych, obszarach których należy unikać (area to be avoided), można znaleźć w publikacji:	
	a.	<i>IMO Guidelines for Voyage Planning</i>	C
	b.	<i>Ocean Passages for the World</i>	
	c.	<i>IMO Ships' Routeing</i>	
15.		Izobata wybierana przez operatora systemu ECDIS ze zbioru izobat wprowadzonych do SENC wchodząca po wyborze w skład podstawy zobrazowania (Display Base) to:	
	a.	linia brzegowa (coastline)	C
	b.	izobata płytkiej wody (shallow water contour)	
	c.	izobata bezpieczeństwa (safety contour)	
16.		Jaka jest właściwa kolejność dokonywania pomiarów odległości, jeżeli pierwszy obiekt jest na trawersie, a drugi na prawym kącie kursowym np. 20°?	
	a.	pierwsza odległość odczytana dla obiektu na trawersie	A
	b.	pierwsza odległość odczytana dla obiektu na prawym kącie kursowym 20°	
	c.	kolejność pomiaru nie ma znaczenia dla dokładności pozycji	
17.		Jaka jest właściwa kolejność namierzania, jeżeli pierwszy obiekt jest na trawersie, a drugi na prawym kącie kursowym, np. 20°?	
	a.	pierwszy namiar powinien być odczytany dla obiektu na trawersie	B
	b.	pierwszy namiar powinien być odczytany dla obiektu na prawym kącie kursowym 20°	
	c.	kolejność namiarów nie ma znaczenia dla dokładności pozycji	
18.		Jeżeli inspektor PSC zażąda okazania planu podróży w wersji papierowej, kapitan statku:	
	a.	może odmówić, zasłaniając się tajemnicą handlową armatora lub czarterującego	B
	b.	jest zobowiązany go okazać	
	c.	powinien go okazać, jeżeli zezwalają na to procedury ISPS	

19.	Jeżeli z powodu ograniczeń pogodowych lub występowania niebezpieczeństw nawigacyjnych na wyższych szerokościach geograficznych nie można podjąć żeglugi po ortodromie, należy:		B
	a.	podjąć żeglugę po loksodromie	
	b.	podjąć żeglugę mieszaną	
	c.	podjąć żeglugę po krzywej najbardziej zbliżonej do ortodromy	
20.	Kalkulując czas przejścia i wyznaczając ETA w poszczególnych punktach, system ECDIS może uwzględnić:		A
	a.	działanie prądów pływowych i powierzchniowych	
	b.	charakterystykę prędkościową/prędkość statku	
	c.	wydłużenie trasy związane z koniecznością ominięcia obszarów zakazanych	
21.	Krzywą będącą zbiorem wszystkich punktów, w których dany pomiar nawigacyjny ma stałą wartość nazywamy:		C
	a.	gradientem izolinii	
	b.	linią nawigacyjną	
	c.	izolinią	
22.	Który z przykładów będzie oznaczał statek niezdatny do żeglugi:		A
	a.	statek z uszkodzonym kompasem magnetycznym	
	b.	statek z uszkodzoną wciągarką cumowniczą	
	c.	statek z nieszczelnymi pokrywami lukowymi ładowni	
23.	Których z poniższych świateł <u>nie obejmuje</u> Morski System Oznakowania Nawigacyjnego IALA?		C
	a.	świateł znaków kardynalnych	
	b.	świateł znaków specjalnych	
	c.	świateł sektorowych	
24.	Maksymalny odstęp czasu między pozycjami obserwowanymi, określony w rezolucji IMO A. 529, <u>nie zależy</u> od:		C
	a.	minimalnej odległości do niebezpieczeństwa nawigacyjnego	
	b.	wymaganej dokładności określenia pozycji	
	c.	warunków hydrometeorologicznych	
25.	Międzynarodowe standardy dokładności określania pozycji statku podane w rezolucji IMO 529 dzielą żeglugę na:		A
	a.	dwie fazy	
	b.	trzy fazy	
	c.	cztery fazy	
26.	Na której z szerokości geograficznych obserwator widzi Słońce dwukrotnie w zenicie w ciągu roku?		B
	a.	23°27'N	
	b.	00°	
	c.	23°27'S	
27.	Na rzekach, gdzie działają prądy pływowe, najlepszym czasem na zacumowanie bez asysty holowników jest:		B
	a.	czas wystąpienia wody wysokiej	
	b.	czas martwej wody	
	c.	czas odpływu	
Najbardziej precyzyjną metodą oceny dokładności pozycji statku jest:			

28.	a.	błąd kołowy – błąd średni pozycji statku	B
	b.	elipsa błędów	
	c.	równoległobok błędów	
29.	Najbliżej pozycji zliczonej leży zawsze:		A
	a.	punkt wyliczeniowy metody wysokościowej	
	b.	punkt wyliczeniowy metody szerokościowej	
	c.	punkt wyliczeniowy metody długościowej	
30.	Największy zysk w żegludze po ortodromie osiąga się, gdy:		C
	a.	punkt wyjścia i docelowy leżą na zbliżonej szerokości geograficznej	
	b.	punkt wyjścia i docelowy leżą na jednym kole wielkim	
	c.	punkt wyjścia i docelowy leżą na zbliżonej, dużej szerokości geograficznej	
31.	Obiekty naniesione przez użytkownika w systemie ECDIS będą generowały alarm „niebezpieczeństwo nawigacyjne”, jeżeli:		C
	a.	obiekt leży na głębokości mniejszej od izobaty bezpieczeństwa	
	b.	obiekt leży na głębokości większej od izobaty bezpieczeństwa	
	c.	użytkownik nadał obiektowi atrybut „Danger”	
32.	Obniżenie widnokreśłu powoduje:		C
	a.	zaniżenie pomiaru zmierzonej wysokości ciała niebieskiego	
	b.	nie wpływa na wartość zmierzonej wysokości ciała niebieskiego	
	c.	zawyżenie pomiaru zmierzonej wysokości ciała niebieskiego	
33.	Obserwator będący na biegunie południowym w dniu 23 grudnia widzi Słońce w azymucie:		A
	a.	południowym	
	b.	południowym	
	c.	nie widzi Słońca	
34.	Określając wymaganą głębokość akwenu dla bezpiecznego postoju statku na kotwicy należy uwzględnić:		B
	a.	średni poziom morza	
	b.	poziom najniższej wody niskiej	
	c.	poziom najwyższej wody wysokiej	
35.	Optymalizację pogodową planowanej podróży z uwzględnieniem kryterium bezpieczeństwa ładunku może przeprowadzić:		A
	a.	kapitan statku korzystając z prognoz pogody, serwisów pogodowego prowadzenia/doradztwa lub programów do optymalizacji trasy	
	b.	tylko ośrodek lądowy	
	c.	tylko czarterujący statek we współpracy z ośrodkiem pogodowego prowadzenia/doradztwa	
36.	Pływy syzygijne są pływami, które:		B
	a.	pojawiają się dwa razy do roku	
	b.	mają wody niskie niższe niż średnie wody niskie i wody wysokie wyższe niż średnie wody wysokie	
	c.	mają wody niskie wyższe niż średnie wody niskie i wody wysokie niższe niż średnie wody wysokie	
37.	Po czynności kompensacji dewiacji kompasu magnetycznego należy:		R
	a.	pozostawić poprzednią tabelę dewiacji	
	b.	ponownie określić tabelę dewiacji	

	c.	nie należy określać tabeli dewiacji	
	Poszczególne współczynniki dewiacji kompensujemy:		
38.	a.	na kursach, gdzie przyjmują one największe wartości	A
	b.	na kursach, gdzie przyjmują one najmniejsze wartości	
	c.	nie jest istotny dobór kursów podczas kompensacji	
	Prowadząc statek kapitan obowiązany jest korzystać z usług pilota, gdy:		
39.	a.	wymagają tego przepisy lub bezpieczeństwo statku	C
	b.	uzna to za wskazane	
	c.	obie odpowiedzi są właściwe	
	Przyspieszenie pływu występuje:		
40.	a.	w czasie, gdy Księżyc jest w nowiu lub pełni	C
	b.	gdy Ziemia, Księżyc i Słońce znajdują się w przybliżeniu na jednej linii	
	c.	gdy Księżyc znajduje się pomiędzy nowiem a pierwszą kwadrą lub pomiędzy pełnią a trzecią kwadrą	
	Przyczyną nierówności dobowych pływów jest:		
41.	a.	zmiana faz Księżyca	C
	b.	zmiana odległości Księżyca od Ziemi	
	c.	zmiana deklinacji Księżyca	
	Statek 5 czerwca znajduje się na półkuli wschodniej; płynąc kursem wschodnim, o godz. 0900 czasu strefowego przekracza Międzynarodową Linie Zmiany Daty (IDL). Proszę wskazać datę i godzinę, która jest w Greenwich, w momencie gdy statek mija granicę IDL:		
42.	a.	0900, 6 czerwca	C
	b.	2100, 5 czerwca	
	c.	2100, 4 czerwca	
	Statek osiadł na mieliznie, rodzaj dna pozwala na próbę samodzielnego uwolnienia się z mielizny. Największa szansa na uwolnienie się z mielizny przy następnym płynie wystąpi w przypadku, gdy statek wszedł na mieliznę podczas:		
43.	a.	niskiej wody kwadraturowej	B
	b.	niskiej wody syzygijnej	
	c.	wysokiej wody kwadraturowej	
	Statek powinien być wyposażony obligatoryjnie w kompas magnetyczny, gdy:		
44.	a.	jego długość przekracza 12 m	C
	b.	jego pojemność brutto przekracza 500	
	c.	niezależnie od wielkości	
	System ECDIS dokonując wstępnej weryfikacji planowanej trasy analizuje:		
45.	a.	obszary o głębokościach większych od ustawionej wartości izobaty bezpieczeństwa	B
	b.	tor ruchu statku wyznaczony limitem poprzecznego zejścia z trasy na poszczególnych odcinkach	
	c.	planowaną trasę jako zestaw odcinków między punktami zwrotów	
	System ECDIS dokonuje kontroli planu podróży statku w zakresie naruszenia przez planowaną trasę:		
46.	a.	domyślnych parametrów bezpieczeństwa specyficznych dla systemu	B
	b.	parametrów bezpieczeństwa takich, jak: skala bezpieczeństwa, izobata bezpieczeństwa, głębokość bezpieczna, limit zejścia z trasy, określonych przez operatora	
	c.	parametrów bezpieczeństwa zakodowanych w poszczególnych komórkach map ENC	

47.	System ECDIS musi ostrzegać w przypadku:		B
	a.	zbliżenia się do lądu	
	b.	zbliżenia się do izobaty bezpiecznej	
	c.	zbliżenia się do innego statku	
48.	System ECDIS posiada możliwość:		A
	a.	wyznaczenia trasy alternatywnej	
	b.	automatycznego omińnięcia lądu i obszarów płytkowodnych	
	c.	automatycznej korekty limitu zajścia z trasy, jeżeli planowana trasa przebiega zbyt blisko niebezpieczeństw	
49.	Tidal window oznacza:		B
	a.	prześwit pod/nad przeszkodami nawigacyjnymi	
	b.	przedział czasu, w którym wystąpi założona wysokość pływu	
	c.	diagram z krzywą pływów w granicy 5-7 godzin	
50.	Uczestnictwo w systemach zgłaszania na trasie podróży jest:		C
	a.	zawsze obowiązkowe	
	b.	dowolne, według uznania kapitana statku i zaleceń armatora	
	c.	zależy od systemu, należy sprawdzić w odpowiednich wydawnictwach (np. ALRS)	
51.	Układ pływowy, który ukształtował się w danym akwenie w wyniku oddziaływania siły Coriolisa, nazywa się:		B
	a.	barycentrum	
	b.	amfidroma	
	c.	fala typu bore	
52.	W jakiej publikacji podane są wskazówki dotyczące treści „Master's standing orders”?		C
	a.	The Mariner's Handbook	
	b.	SOLAS, Ch V, Regulation 14 – Ships' Manning	
	c.	Bridge Procedures Guide	
53.	W niektórych portach świata podczas wody wysokiej, w połowie czasu jej trwania, występuje nieznaczne opadanie pływu. Efekt ten powoduje dłuższy bezruch pływu podczas wody wysokiej. Zjawisko to określane jest mianem:		A
	a.	podwójnej wody wysokiej	
	b.	pływu typu bore	
	c.	pływu mieszanego	
54.	W planie podróży nie ma obowiązku uwzględniania:		B
	a.	niezbędnej zmiany prędkości na trasie związanej z występowaniem prądów pływowych, wzrostem zanurzenia przy osiadaniu rufy	
	b.	punktów zgłaszania do „Weather Routing Service”	
	c.	wymagań dotyczących ochrony środowiska morskiego	
55.	W przypadku awarii urządzeń elektronicznych współrzędne punktów zwrotu w żegludze po ortodromie można zawsze uzyskać z:		C
	a.	publikacji „Ocean Passages For the World”	
	b.	publikacji „Routeing Chart”	
	c.	mapy gnomonicznej	
W przypadku wystąpienia złodzenia akwenów:			

56.	a.	niektóre pławy oznakowania nawigacyjnego mogą być czasowo zdejmowane z pozycji	C
	b.	niektóre SRR (Systemy Rozgraniczenia Ruchu) mogą być okresowo unieważniane	
	c.	obie odpowiedzi są właściwe	
57.	Wartość dewiacji magnetycznej można wyznaczyć:		C
	a.	na podstawie informacji z róży magnetycznej na mapie	
	b.	przez porównanie wskazań kompasu magnetycznego oraz kąta drogi nad dnem	
	c.	na podstawie pomiarów na nabeżniku	
58.	Wstępna kontrola planu podróży przez system ECDIS nie uwzględnia:		A
	a.	zmiany dostępnej głębokości spowodowanej pływami	
	b.	obszarów specjalnych	
	c.	przecięcia izobaty bezpieczeństwa	
59.	Wymagania w zakresie prowadzenia zapisów dotyczących nawigacji wprowadza:		A
	a.	konwencja SOLAS 74, rozdział V/28	
	b.	konwencja STCW, Kodeks A/II.1	
	c.	konwencja MLC 2006, rozdział III	
60.	Zastosowanie techniki „parallel indexing” w żegludze na wodach ograniczonych pozwala:		A
	a.	utrzymać wymaganą minimalną odległość od niebezpieczeństw nawigacyjnych	
	b.	wyznaczyć kolejny kurs po zwrocie	
	c.	oznaczyć miejsce wyłożenia steru przy zwrocie w kolejnym punkcie trasy (WP)	