

L. p.	
1.	Błąd od
	a.
	b.
	c.
2.	Błędy in
	a.
	b.
	c.
3.	Błędy, k
	a.
	b.
	c.
4.	Błędy pr
	a.
	b.
	c.
5.	By wyró należy v
	a.
	b.
	c.
	Celem p

6.	a.
	b.
	c.
7.	Co oznacza
	a.
	b.
	c.
8.	Dewiacja
	a.
	b.
	c.
9.	Dla akw
	a.
	b.
	c.
10.	Dla akw dokładn
	a.
	b.
	c.
11.	Dokładn
	a.
	b.
	c.
	Fala pły
	a.

12.	b.
	c.
13.	Flinders
	a.
	b.
	c.
14.	Informac (area to
	a.
	b.
	c.
15.	Izobata po wybc
	a.
	b.
	c.
16.	Jaka jes drugi na
	a.
	b.
	c.
17.	Jaka jes
	a.
	b.
	c.
	Jeżeli in
	a.

18.	b.
	c.
19.	Jeżeli z szeroko
	a.
	b.
	c.
20.	Kalkuluj
	a.
	b.
	c.
21.	Krzywą
	a.
	b.
	c.
22.	Który z p
	a.
	b.
	c.
23.	Których
	a.
	b.
	c.
24.	Maksym
	a.
	b.

	c.
25.	Międzyn
	a.
	b.
	c.
26.	Na które
	a.
	b.
	c.
27.	Na rzeka
	a.
	b.
	c.
28.	Najbard
	a.
	b.
	c.
29.	Najbliże
	a.
	b.
	c.
30.	Najwięk
	a.
	b.
	c.

31.	Obiekty
	a.
	b.
	c.
32.	Obniżen
	a.
	b.
	c.
33.	Obserwa
	a.
	b.
	c.
34.	Określaj
	a.
	b.
	c.
35.	Optyma
	a.
	b.
	c.
36.	Pływy sy
	a.
	b.
	c.

37.	Po czynn
	a.
	b.
	c.
38.	Poszcze
	a.
	b.
	c.
39.	Prowadz
	a.
	b.
	c.
40.	Przyspie
	a.
	b.
	c.
41.	Przyczyn
	a.
	b.
	c.
42.	Statek i strefowe w Greer
	a.
	b.
	c.

43.	Statek Największe wszedł r
	a.
	b.
	c.
44.	Statek p
	a.
	b.
	c.
45.	System
	a.
	b.
	c.
46.	System
	a.
	b.
	c.
47.	System
	a.
	b.
	c.
48.	System
	a.
	b.
	c.

49.	Tidal wi
	a.
	b.
	c.
50.	Uczestn
	a.
	b.
	c.
51.	Układ pl
	a.
	b.
	c.
52.	W jakiej
	a.
	b.
	c.
53.	W niekt opadani jest mia
	a.
	b.
	c.
54.	W planie
	a.
	b.
	c.
	W przy można z

55.	a.
	b.
	c.
56.	W przyp
	a.
	b.
	c.
57.	Wartość
	a.
	b.
	c.
58.	Wstępni
	a.
	b.
	c.
59.	Wymagi
	a.
	b.
	c.
60.	Zastos
	a.
	b.
	c.



## Pytanie

### Kapitan żeglugi wielkiej-F1P1-nawigacja

wzorowania pozycji obiektu lub nanoszonej przez nawigatora wynika z:

różnych elipsoid odniesienia (dla systemów satelitarnych i map nawigacyjnych)

pomylenia odczytu na skali szerokości geograficznej

pomylenia odczytu na skali długości geograficznej

strumentalne, powodujące niedokładność wskazań przyrządów pomiarowych, zaliczamy do:

błędów systematycznych

błędów przypadkowych

błędów grubych

tóre powstały podczas obserwacji nawigacyjnych jako wynik nieprawidłowego odczytu zaliczamy do:

błędów systematycznych

błędów przypadkowych

błędów grubych

zypadkowe w poszczególnych pomiarach nawigacyjnych:

można wyeliminować poprzez zastosowanie poprawek

można zmniejszyć wartość błędu w końcowym wyniku poprzez zastosowanie serii pomiarów

można wyeliminować poprzez porównanie pomiarów

ożnić na ekranie wszystkie pojedyncze głębokości równe lub mniejsze od zdefiniowanej wartości, w systemie wprowadzić wartość:

izobaty bezpieczeństwa (*safety contour*)

zapasu wody pod stępką UKC (*under keel clearance*)

głębokości bezpiecznej (*safety depth*)

órób przeprowadzanych na tzw. mili pomiarowej jest:

określenie prędkości statku nad dnem i wyznaczenie współczynnika korekcyjnego logu
określenie prędkości statku po wodzie i wyznaczenie współczynnika korekcyjnego logu
określenie prędkości statku po wodzie i wyznaczenie parametrów prądu (jego kierunku i prędkości)
czy skrót ECDIS?
<i>Electronic Chart Display</i>
<i>Electronic Chart Display and Information System</i>
<i>Electric Chart Data International Scheme</i>
a przechyłowa zmienia się:
proporcjonalnie do cosinusa kursu
proporcjonalnie do prędkości statku
proporcjonalnie do cosinusa podwojonego kursu
enu ograniczonego Rezolucja IMO A.529, <i>Standardy dokładności dla nawigacji</i> :
ustala wymagania dokładnościowe bieżącej pozycji statku
nie ustala wymagań dokładnościowych bieżącej pozycji statku
wymagania powinny być ustalone przez odpowiednie władze administracyjne
venu otwartego Rezolucja IMO A.529, <i>Standardy dokładności dla nawigacji</i> , określa wymaganą
ość bieżącej pozycji statku jako:
4% odległości od niebezpieczeństwa, nie gorsza jednak niż 4 Mm
1% odległości od niebezpieczeństwa
0,5 Mm od niebezpieczeństwa
ość pozycji określonej z dwóch namiarów:
nie zależy od kąta przecięcia się linii pozycyjnych
zależy wyłącznie od dokładności obu linii
zależy między innymi od kąta przecięcia się linii pozycyjnych
wowa typu <i>bore</i> powstaje na rzekach i estuariach przy pływach:
kwadraturowych

syzygijnych
przy każdym typie pływów
Bar służy do:
usunięcia dewiacji powstałej od stali miękkiej
zwiększenia czułości kompasu magnetycznego
redukcji deklinacji magnetycznej
cje o systemach rozgraniczenia ruchu, trasach głębokowodnych, obszarach których należy unikać (be avoided), można znaleźć w publikacji:
<i>IMO Guidelines for Voyage Planning</i>
<i>Ocean Passages for the World</i>
<i>IMO Ships' Routeing</i>
wybijana przez operatora systemu ECDIS ze zbioru izobat wprowadzonych do SENC wchodząca przede w skład podstawy zobrazowania (Display Base) to:
linia brzegowa (coastline)
izobata płytkiej wody (shallow water contour)
izobata bezpieczeństwa (safety contour)
st właściwa kolejność dokonywania pomiarów odległości, jeżeli pierwszy obiekt jest na trawersie, a drugi na prawym kącie kursowym np. 20°?
pierwsza odległość odczytana dla obiektu na trawersie
pierwsza odległość odczytana dla obiektu na prawym kącie kursowym 20°
kolejność pomiaru nie ma znaczenia dla dokładności pozycji
st właściwa kolejność namierzania, jeżeli pierwszy obiekt jest na trawersie, a drugi na prawym kącie kursowym np. 20°?
pierwszy namiar powinien być odczytany dla obiektu na trawersie
pierwszy namiar powinien być odczytany dla obiektu na prawym kącie kursowym 20°
kolejność namiarów nie ma znaczenia dla dokładności pozycji
spektor PSC zażąda okazania planu podróży w wersji papierowej, kapitan statku:
może odmówić, zasłaniając się tajemnicą handlową armatora lub czarterującego

jest zobowiązany go okazać
powinien go okazać, jeżeli zezwalają na to procedury ISPS
powodu ograniczeń pogodowych lub występowania niebezpieczeństw nawigacyjnych na wyższych ściach geograficznych nie można podjąć żeglugi po ortodromie, należy:
podjąć żeglugę po loksodromie
podjąć żeglugę mieszaną
podjąć żeglugę po krzywej najbardziej zbliżonej do ortodromy
ąc czas przejścia i wyznaczając ETA w poszczególnych punktach, system ECDIS może uwzględnić:
działanie prądów pływowych i powierzchniowych
charakterystykę prędkościową/prędkość statku
wydłużenie trasy związane z koniecznością ominięcia obszarów zakazanych
będącą zbiorem wszystkich punktów, w których dany pomiar nawigacyjny ma stałą wartość nazywaną
gradientem izolinii
linią nawigacyjną
izolinią
przykładów będzie oznaczał statek niezdatny do żeglugi:
statek z uszkodzonym kompasem magnetycznym
statek z uszkodzoną wciągarką cumowniczą
statek z nieszczelnymi pokrywami lukowymi ładowni
z poniższych świateł <u>nie obejmuje</u> Morski System Oznakowania Nawigacyjnego IALA?
świateł znaków kardynalnych
świateł znaków specjalnych
świateł sektorowych
alny odstęp czasu między pozycjami obserwowanymi, określony w rezolucji IMO A. 529, <u>nie zależy</u> o
minimalnej odległości do niebezpieczeństwa nawigacyjnego
wymaganej dokładności określenia pozycji

warunków hydrometeorologicznych
narodowe standardy dokładności określania pozycji statku podane w rezolucji IMO 529 dzielą żeglugę
dwie fazy
trzy fazy
cztery fazy
iej z szerokości geograficznych obserwator widzi Słońce dwukrotnie w zenicie w ciągu roku?
23°27'N
00°
23°27'S
ach, gdzie działają prądy pływowe, najlepszym czasem na zacumowanie bez asysty holowników jest:
czas wystąpienia wody wysokiej
czas martwej wody
czas odpływu
ziej precyzyjną metodą oceny dokładności pozycji statku jest:
błąd kołowy – błąd średni pozycji statku
elipsa błędów
równoległobok błędów
j pozycji zliczonej leży zawsze:
punkt wyznaczny metody wysokościowej
punkt wyznaczny metody szerokościowej
punkt wyznaczny metody długościowej
szy zysk w żegludze po ortodromie osiąga się, gdy:
punkt wyjścia i docelowy leżą na zbliżonej szerokości geograficznej
punkt wyjścia i docelowy leżą na jednym kole wielkim
punkt wyjścia i docelowy leżą na zbliżonej, dużej szerokości geograficznej

naniesione przez użytkownika w systemie ECDIS będą generowały alarm „niebezpieczeństwo nawigacji”
obiekt leży na głębokości mniejszej od izobaty bezpieczeństwa
obiekt leży na głębokości większej od izobaty bezpieczeństwa
użytkownik nadał obiektowi atrybut „ <i>Danger</i> ”
nie widnokregu powoduje:
zaniżenie pomiaru zmierzonej wysokości ciała niebieskiego
nie wpływa na wartość zmierzonej wysokości ciała niebieskiego
zawyżenie pomiaru zmierzonej wysokości ciała niebieskiego
ator będący na biegunie południowym w dniu 23 grudnia widzi Słońce w azymucie:
północnym
południowym
nie widzi Słońca
jąc wymaganą głębokość akwenu dla bezpiecznego postoju statku na kotwicy należy uwzględnić:
średni poziom morza
poziom najniższej wody niskiej
poziom najwyższej wody wysokiej
lizację pogodową planowanej podróży z uwzględnieniem kryterium bezpieczeństwa ładunku może przejąć:
kapitan statku korzystając z prognoz pogody, serwisów pogodowego prowadzenia/doradztwa lub programów do optymalizacji trasy
tylko ośrodek lądowy
tylko czarterujący statek we współpracy z ośrodkiem pogodowego prowadzenia/doradztwa
rzygijne są pływami, które:
pojawiają się dwa razy do roku
mają wody niskie niższe niż średnie wody niskie i wody wysokie wyższe niż średnie wody wysokie
mają wody niskie wyższe niż średnie wody niskie i wody wysokie niższe niż średnie wody wysokie

ności kompensacji dewiacji kompasu magnetycznego należy:
pozostawić poprzednią tabelę dewiacji
ponownie określić tabelę dewiacji
nie należy określać tabeli dewiacji
gólne współczynniki dewiacji kompensujemy:
na kursach, gdzie przyjmują one największe wartości
na kursach, gdzie przyjmują one najmniejsze wartości
nie jest istotny dobór kursów podczas kompensacji
zając statek kapitan obowiązany jest korzystać z usług pilota, gdy:
wymagają tego przepisy lub bezpieczeństwo statku
uzna to za wskazane
obie odpowiedzi są właściwe
zwiększenie pływu występuje:
w czasie, gdy Księżyc jest w nowiu lub pełni
gdy Ziemia, Księżyc i Słońce znajdują się w przybliżeniu na jednej linii
gdy Księżyc znajduje się pomiędzy nowiem a pierwszą kwadrą lub pomiędzy pełnią a trzecią kwadrą
główną nierówności dobowych pływów jest:
zmiana faz Księżyca
zmiana odległości Księżyca od Ziemi
zmiana deklinacji Księżyca
5 czerwca znajduje się na półkuli wschodniej; płynąc kursem wschodnim, o godz. 0900 czasu tego przekracza Międzynarodową Linie Zmiany Daty (IDL). Proszę wskazać datę i godzinę, która jest właściwa, w momencie gdy statek mija granicę IDL:
0900, 6 czerwca
2100, 5 czerwca
2100, 4 czerwca

osiadł na mieliznie, rodzaj dna pozwala na próbę samodzielnego uwolnienia się z mielizny. szansa na uwolnienie się z mielizny przy następnym pływie wystąpi w przypadku, gdy statek ja mieliznę podczas:

niskiej wody kwadraturowej

niskiej wody syzygijnej

wysokiej wody kwadraturowej

owinien być wyposażony obligatoryjnie w kompas magnetyczny, gdy:

jego długość przekracza 12 m

jego pojemność brutto przekracza 500

niezależnie od wielkości

ECDIS dokonując wstępnej weryfikacji planowanej trasy analizuje:

obszary o głębokościach większych od ustawionej wartości izobaty bezpieczeństwa

tor ruchu statku wyznaczony limitem poprzecznego zejścia z trasy na poszczególnych odcinkach

planowaną trasę jako zestaw odcinków między punktami zwrotów

ECDIS dokonuje kontroli planu podróży statku w zakresie naruszenia przez planowaną trasę:

domyślnych parametrów bezpieczeństwa specyficznych dla systemu

parametrów bezpieczeństwa takich, jak: skala bezpieczeństwa, izobata bezpieczeństwa, głębokość bezpieczna, limit zejścia z trasy, określonych przez operatora

parametrów bezpieczeństwa zakodowanych w poszczególnych komórkach map ENC

ECDIS musi ostrzegać w przypadku:

zbliżenia się do lądu

zbliżenia się do izobaty bezpiecznej

zbliżenia się do innego statku

ECDIS posiada możliwość:

wyznaczenia trasy alternatywnej

automatycznego ominięcia lądu i obszarów płytkowodnych

automatycznej korekty limitu zejścia z trasy, jeżeli planowana trasa przebiega zbyt blisko niebezpiecz

ndow oznacza:

prześwit pod/nad przeszkodami nawigacyjnymi

przedział czasu, w którym wystąpi założona wysokość pływu

diagram z krzywą pływów w granicy 5-7 godzin

ictwo w systemach zgłaszania na trasie podróży jest:

zawsze obowiązkowe

dowolne, według uznania kapitana statku i zaleceń armatora

zależy od systemu, należy sprawdzić w odpowiednich wydawnictwach (np. ALRS)

tywowy, który ukształtowuje się w danym akwenie w wyniku oddziaływania siły Coriolisa, nazywa się:

barycentrum

amfidroma

fala typu *bore*

publikacji podane są wskazówki dotyczące treści „*Master's standing orders*”?

The Mariner's Handbook

SOLAS, Ch V, Regulation 14 – Ships' Manning

Bridge Procedures Guide

orych portach świata podczas wody wysokiej, w połowie czasu jej trwania, występuje nieznaczne e pływu. Efekt ten powoduje dłuższy bezruch pływu podczas wody wysokiej. Zjawisko to określane nem:

podwójnej wody wysokiej

pływu typu *bore*

pływu mieszanego

e podróży nie ma obowiązku uwzględniania:

niezbędnej zmiany prędkości na trasie związanej z występowaniem prądów pływowych, wzrostem za

punktów zgłaszania do „*Weather Routing Service*”

wymagań dotyczących ochrony środowiska morskiego

padku awarii urządzeń elektronicznych współrzędne punktów zwrotu w żegludze po ortodromie zawsze uzyskać z:

publikacji „Ocean Passages For the World”
publikacji „Routeing Chart”
mapy gnomonicznej
radku wystąpienia zlodzenia akwenów:
niektóre pławy oznakowania nawigacyjnego mogą być czasowo zdejmowane z pozycji
niektóre SRR (Systemy Rozgraniczenia Ruchu) mogą być okresowo unieważniane
obie odpowiedzi są właściwe
światła magnetycznej można wyznaczyć:
na podstawie informacji z róży magnetycznej na mapie
przez porównanie wskazań kompasu magnetycznego oraz kąta drogi nad dnem
na podstawie pomiarów na nabieżniku
kontrola planu podróży przez system ECDIS nie uwzględnia:
zmiany dostępnej głębokości spowodowanej pływami
obszarów specjalnych
przecięcia izobaty bezpieczeństwa
zapisy w zakresie prowadzenia zapisów dotyczących nawigacji wprowadza:
konwencja SOLAS 74, rozdział V/28
konwencja STCW, Kodeks A/II.1
konwencja MLC 2006, rozdział III
użycie techniki „parallel indexing” w żegludze na wodach ograniczonych pozwala:
utrzymać wymaganą minimalną odległość od niebezpieczeństw nawigacyjnych
wyznaczyć kolejny kurs po zwrocie
oznaczyć miejsce wyłożenia steru przy zwrocie w kolejnym punkcie trasy (WP)

[illegible]







Odpowiedź	Rysunek/grafika lub uwagi
-----------	---------------------------

A	
A	
C	
B	
C	

B	
B	
A	
A	
A	
C	

<b>B</b>	
<b>A</b>	
<b>C</b>	
<b>C</b>	
<b>A</b>	
<b>B</b>	

B	
B	
A	
C	
A	
C	
C	

C	
A	
B	
B	
B	
A	
C	

C	
C	
A	
B	
A	
B	

B	
A	
C	
C	
C	
C	

B	
C	
B	
B	
B	
A	

B	
C	
B	
C	
A	
B	

C	
C	
C	
A	
A	
A	

[illegible]
