

| | |
|-------|----------|
| L. p. | |
| | |
| 1. | AIS nie |
| | a. |
| | b. |
| | c. |
| | d. |
| 2. | Czas pro |
| | a. |
| | b. |
| | c. |
| | |
| 3. | Czy syst |
| | a. |
| | b. |
| | c. |
| | d. |
| 4. | Dewiacj |
| | a. |
| | b. |
| | c. |
| | |
| 5. | Dewiacj |
| | a. |
| | b. |
| | c. |
| | |
| | DGPS b |

| | |
|-----|---------|
| 6. | a. |
| | b. |
| | c. |
| | d. |
| 7. | Do głów |
| | a. |
| | b. |
| | c. |
| | d. |
| 8. | Do pozy |
| | a. |
| | b. |
| | c. |
| | |
| 9. | Zasada |
| | a. |
| | b. |
| | c. |
| | |
| 10. | Do zada |
| | a. |
| | b. |
| | c. |
| | |
| 11. | Dobór c |
| | a. |
| | b. |
| | c. |
| | |
| | Dokładn |
| | a. |

| | |
|-----|-----------|
| 12. | b. |
| | c. |
| | d. |
| 13. | Funkcję |
| | a. |
| | b. |
| | c. |
| | d. |
| 14. | Informac |
| | a. |
| | b. |
| | c. |
| | |
| 15. | Jakie jes |
| | a. |
| | b. |
| | c. |
| | |
| 16. | Jakie sta |
| | a. |
| | b. |
| | c. |
| | d. |
| 17. | Jakie sta |
| | a. |
| | b. |
| | c. |
| | d. |
| | Kiedy sy |
| | a. |

| | |
|-----|-----------|
| 18. | b. |
| | c. |
| | d. |
| 19. | Komper |
| | a. |
| | b. |
| | c. |
| | |
| 20. | Komper |
| | a. |
| | b. |
| | c. |
| | |
| 21. | Który ob |
| | a. |
| | b. |
| | c. |
| | d. |
| 22. | Linia (pc |
| | a. |
| | b. |
| | c. |
| | |
| 23. | Log aku |
| | a. |
| | b. |
| | c. |
| | d. |
| 24. | Logi ele |
| | a. |
| | b. |

| | |
|-----|----------|
| | c. |
| | |
| 25. | Minimaln |
| | a. |
| | b. |
| | c. |
| | |
| 26. | Minimaln |
| | a. |
| | b. |
| | c. |
| | |
| 27. | Na dokł |
| | a. |
| | b. |
| | c. |
| | d. |
| 28. | Na jakie |
| | a. |
| | b. |
| | c. |
| | d. |
| 29. | Obowią |
| | a. |
| | b. |
| | c. |
| | d. |
| 30. | Obowią |
| | a. |
| | b. |

| | |
|-----|---------|
| | c. |
| | d. |
| 31. | Obowią: |
| | a. |
| | b. |
| | c. |
| | d. |
| 32. | Obowią: |
| | a. |
| | b. |
| | c. |
| | d. |
| 33. | Opóźnie |
| | a. |
| | b. |
| | c. |
| | |
| 34. | Organiz |
| | a. |
| | b. |
| | c. |
| | d. |
| 35. | Parame |
| | a. |
| | b. |
| | c. |
| | |
| 36. | Podstaw |
| | a. |
| | b. |
| | c. |

| | |
|-----|---------------------|
| | d. |
| 37. | Pomiar |
| | a. |
| | b. |
| | c. |
| | d. |
| 38. | Popraw |
| | a. |
| | b. |
| | c. |
| | |
| 39. | Prędkość |
| | a. |
| | b. |
| | c. |
| | |
| 40. | Przy ok najwięks |
| | a. |
| | b. |
| | c. |
| | |
| 41. | Regulac |
| | a. |
| | b. |
| | c. |
| | d. |
| 42. | Statek n |
| | a. |
| | b. |
| | c. |
| | |

| | |
|-----|---|
| 43. | Statek w wyświetl 275 ⁰ a je |
| | a. |
| | b. |
| | c. |
| | |
| 44. | Status s |
| | a. |
| | b. |
| | c. |
| | |
| 45. | S-VDR \ |
| | a. |
| | b. |
| | c. |
| | d. |
| 46. | System |
| | a. |
| | b. |
| | c. |
| | d. |
| 47. | System |
| | a. |
| | b. |
| | c. |
| | |
| 48. | System |
| | a. |
| | b. |
| | c. |
| | d. |

| | |
|-----|----------|
| 49. | System |
| | a. |
| | b. |
| | c. |
| | d. |
| 50. | System |
| | a. |
| | b. |
| | c. |
| | |
| 51. | System |
| | a. |
| | b. |
| | c. |
| | d. |
| 52. | Tzw. Fli |
| | a. |
| | b. |
| | c. |
| | |
| 53. | Układ n |
| | a. |
| | b. |
| | c. |
| | |
| 54. | Urządze |
| | a. |
| | b. |
| | c. |
| | |
| | VDR: |

| | |
|-----|-------------------|
| 55. | a. |
| | b. |
| | c. |
| | d. |
| 56. | W AIS v |
| | a. |
| | b. |
| | c. |
| 57. | W czasie |
| | a. |
| | b. |
| | c. |
| 58. | W przy meldunk |
| | a. |
| | b. |
| | c. |
| 59. | W skład |
| | a. |
| | b. |
| | c. |
| 60. | W trakci |
| | a. |
| | b. |
| | c. |
| | Włacz |

| | |
|-----|---------|
| 61. | a. |
| | b. |
| | c. |
| | |
| 62. | Wskaza |
| | a. |
| | b. |
| | c. |
| | d. |
| 63. | Wymaga |
| | a. |
| | b. |
| | c. |
| | |
| 64. | Zestaw |
| | a. |
| | b. |
| | c. |
| | d. |
| 65. | Zgodnie |
| | a. |
| | b. |
| | c. |
| | d. |
| 66. | Zgodnie |
| | a. |
| | b. |
| | c. |
| | d. |
| | Zgodnie |
| | a. |

| | |
|-----|--------------------|
| 67. | b. |
| | c. |
| | d. |
| 68. | Zgodnie błędu w |
| | a. |
| | b. |
| | c. |
| | d. |
| 69. | Zjawisko |
| | a. |
| | b. |
| | c. |
| | |
| 70. | Zmiana |
| | a. |
| | b. |
| | c. |
| | |
| 71. | Zmiana |
| | a. |
| | b. |
| | c. |
| | |
| 72. | Zmiana |
| | a. |
| | b. |
| | c. |
| | |
| | Zmniejsz |
| | a. |

| | |
|-----|----------|
| 73. | b. |
| | c. |
| | |
| 74. | Žyrokoni |
| | a. |
| | b. |
| | c. |
| | |
| 75. | Žyrosko |
| | a. |
| | b. |
| | c. |
| | |
| 76. | Žyrosko |
| | a. |
| | b. |
| | c. |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |

| | |
|--|--|
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |

| | |
|--|--|
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |

Pytanie

Kapitan żeglugi wielkiej-F1P2-urządzenia nawigacyjne

ma zastosowania:

do wyznaczania kursu statku

do celów nawigacyjnych

do celów informacyjnych państw nadbrzeżnych o statku i jego ładunku

jako narzędzie VTS

opagacji sygnału z satelity do odbiornika GPS:

oblicza się na podstawie współrzędnych satelity i odbiornika z uwzględnieniem opóźnienia ionosferycznego

określa się na podstawie przesunięcia czasowego kodu odebranego z satelity względem kodu generowanego w naszym odbiorniku

zawarty jest w depeszy nawigacyjnej nadawanej przez satelity

tem GMDSS ma zastosowanie do statków żeglugi krajowej?

ma zastosowanie dla jednostek o pojemności brutto 3000 i powyżej

nie, chyba, że dane państwo tak zdecyduje

nie ma zastosowania

ma zastosowanie, ale z ograniczeniami wynikającymi z konwencji SOLAS

a inercyjna nie powstaje podczas:

zmiany prędkości statku

zmiany kursu statku

ruchu statku ze stałą prędkością i kursem

a prędkościowa nie zależy od:

prędkości i kursu statku

szerokości geograficznej

długości geograficznej

bazuje na:

| |
|--|
| systemie ECDIS |
| współpracy LRiT z AIS |
| odbiorniku o znanej pozycji, który wypracowuje poprawki dla poszczególnych satelitów |
| poprawkach jonosferycznych |
| nnych źródeł błędów echosond zaliczyć można: |
| zamianę sygnału akustycznego na elektryczny |
| opóźnienie jonosferyczne |
| zjawisko prądów morskich |
| różnice pomiędzy prędkością użytą do obliczeń, a rzeczywistą prędkością propagacji fali akustycznej w wodzie |
| tywnych właściwości propagacyjnych fal akustycznych zaliczyć można: |
| w przybliżeniu prostoliniową propagację w środowisku wodnym |
| brak zdolności odbijania się części emitowanej energii od spotkanych na drodze przeszkód |
| bardzo małą prędkość propagacji |
| |
| działania żyrokompasu wykorzystuje między innymi zjawisko: |
| stałej składowej pola magnetycznego Ziemi |
| ruchu obrotowego Ziemi |
| ruchu Gwiazdy Polarnej |
| |
| in przetwornika w echosondzie należy: |
| wyznaczanie czasu od chwili pobudzenia przetwornika nadawczego do chwili odebrania echa |
| zamiana sygnału z akustycznego na elektryczny |
| wzmacnianie odebranych impulsów |
| |
| zęstości powtarzania impulsów sondujących w echosondzie nawigacyjnej zależy od: |
| wartości opóźnienia jonosferycznego |
| siły Coriolisa |
| przewidywanej głębokości akwenu |
| |
| ość pozycji DGPS w stosunku do pozycji GPS jest: |
| około 100 razy większa |

| |
|--|
| około 50 razy większa |
| około 1000 razy większa |
| około 10 razy większa |
| kontroli bezpiecznej drogi statku i unikania kolizji spełnia: |
| odbiornik DGPS |
| ARPA |
| zintegrowany system nawigacyjny |
| odbiornik FURUNO |
| czynnikami niezbędnymi do wyznaczenia pozycji w systemie GPS są: |
| różnica odległości od satelitów |
| pseudoodległości od anteny odbiornika do satelitów oraz położenie satelitów na orbitach |
| sfery ze środkiem w pozycji satelity |
| |
| głównym zadaniem systemu LRIT (Long-Range Identification and Tracking) zainstalowanego na statku jest: |
| automatyczna wymiana danych nawigacyjnych (pozycja, kurs, prędkość) z innymi statkami znajdującymi się w pobliżu w celu unikania kolizji |
| zapewnienie zdalnej identyfikacji i śledzenia pozycji statku przez uprawnione podmioty (np. administracje morskie państw bandery) dla celów bezpieczeństwa i ochrony żeglugi oraz ochrony środowiska morskiego |
| natychmiastowe alarmowanie Centrum Koordynacji Ratownictwa Morskiego (MRCC) w przypadku wykrycia sytuacji zagrożenia życia na morzu (np. człowiek za burtą, pożar) |
| |
| statki muszą posiadać zapasowy kompas magnetyczny? |
| statki pasażerskie i towarowe o pojemności brutto 150 i powyżej |
| statki towarowe o pojemności brutto 300 i powyżej |
| wszystkie statki w żegludze międzynarodowej |
| nie ma obowiązku posiadania zapasowego kompasu magnetycznego |
| statki muszą posiadać żyrokompas? |
| statki pasażerskie i towarowe o pojemności brutto 150 i powyżej |
| statki towarowe o pojemności brutto 300 i powyżej |
| wszystkie statki o pojemności brutto 500 i powyżej |
| nie ma obowiązku posiadania żyrokompasu |
| system BNWAS powinien być włączony? |
| cały czas podczas eksploatacji statku |

| |
|--|
| kiedy statek przewozi ładunek |
| kiedy statek jest pod balastem |
| kiedy statek jest w drodze |
| W jakiej sytuacji dziewięć ćwierćokrężnej kompasu magnetycznego przeprowadza się, redukując: |
| działanie stali twardej na kompas |
| działanie stali miękkiej na kompas |
| działanie magnetyzmu ziemskiego na kompas |
| |
| W jakiej sytuacji półokrężnej kompasu magnetycznego przeprowadza się, redukując: |
| działanie stali twardej na kompas |
| działanie stali miękkiej na kompas |
| działanie magnetyzmu ziemskiego na kompas |
| |
| W jakiej sytuacji GMDSS ma najmniejszy zasięg? |
| A4 |
| A3 |
| A2 |
| A1 |
| W jakiej sytuacji pozycyjna w systemie GPS ma kształt: |
| hiperboli |
| sfery ze środkiem w środku Ziemi |
| sfery ze środkiem w pozycji satelity |
| |
| Co dzieje się z głębokościomierzem na dużych głębokościach: |
| przechodzi w stan czuwania |
| nie jest w stanie dokonać pomiaru prędkości |
| rozpoczyna pomiar prędkości względem wody |
| wprowadza poprawki na błąd pomiaru |
| W jakiej sytuacji korektory magnetyczne wyposażone są w korektory, które: |
| uwzględniają prądy morskie |
| uwzględniają wpływ wiatru |

| |
|--|
| umożliwiają zerowanie wskazań logu przy zerowej prędkości oraz korektę wskazań dla małych prędkości |
| |
| na liczba widocznych satelitów niezbędna do wyznaczenia pozycji 2-D to: |
| 2 |
| 3 |
| 4 |
| |
| na liczba widocznych satelitów niezbędna do wyznaczenia pozycji 3-D to: |
| 2 |
| 3 |
| 4 |
| |
| adność pozycji GPS nie ma wpływu: |
| ilość widocznych satelitów |
| opóźnienie jonosferyczne |
| położenie satelitów |
| siła Coriolisa |
| h statkach obowiązuje system LRiT? |
| na wszystkich statkach w żegludze międzynarodowej |
| w żegludze międzynarodowej: na wszystkich statkach pasażerskich, mobilnych platformach wiertniczych oraz statkach towarowych o pojemności brutto 300 i powyżej |
| w żegludze międzynarodowej: na wszystkich statkach pasażerskich oraz statkach towarowych o pojemności brutto 500 i powyżej |
| na statkach konwencyjnych (SOLAS), rybackich i żaglowych w żegludze międzynarodowej |
| zek wyposażenia statku w dwa radary działające niezależnie dotyczy: |
| zbiornikowców (niezależnie od daty ich budowy) |
| zbiornikowców wybudowanych po 01 września 1981 |
| wszystkich statków, które nie są wyposażone w urządzenie ARPA |
| statków o pojemności brutto 10000 i większej |
| zek wyposażenia w LRiT nie dotyczy statków: |
| zbudowanych przed 31 grudnia 2008 i uprawiających żeglugę w obszarach A1 i A2 |
| uprawiających żeglugę w obszarach A1 i wyposażonych w AIS |

| |
|--|
| zbudowanych przed 31 grudnia 2008 i uprawiających żeglugę w obszarach A1, A2 i A3 |
| zbudowanych przed 31 grudnia 2008 i uprawiających żeglugę w obszarach A1, A2, A3 i A4 |
| zek wyposażenia statku w magnetyczny kompas sterowy istnieje dla: |
| statków o pojemności brutto 150 i większej |
| statków o pojemności brutto 150 i większej zbudowanych przed 01.07.2002, jeżeli informacje o kursie z głównego kompasu nie są dostępne dla sterującego |
| jeżeli informacje o kursie z głównego kompasu nie są dostępne dla sterującego |
| nie ma takiego obowiązku jeżeli jest kompas główny |
| zek zainstalowania powtarzaczy żyrokompasu w miejscach takich, aby widoczność przy namierzaniu w |
| dotyczy statków o pojemności brutto 500 i większej |
| dotyczy statków zbudowanych po 01 września 1984 |
| dotyczy statków zbudowanych po 01 września 1984 i o pojemności brutto 1600 i większej |
| nie ma takiego obowiązku |
| nie jonosferyczne w odbiornikach autoryzowanych (dwuczęstotliwościowych): |
| oblicza się wykorzystując zjawisko refrakcji fali elektromagnetycznej |
| wyznacza się przy pomocy modelu opóźnienia jonosferycznego |
| jego wartość w metrach podawana jest w depeszy nawigacyjnej |
| |
| agencja odpowiedzialna za przydział pasm radiowych i orbit dla satelitów jest: |
| ITU |
| IMO |
| UN |
| EMSA |
| parametr mierzony w echosondach jest: |
| różnica częstotliwości sygnałów nadawanego i odbieranego |
| opóźnienie jonosferyczne |
| czas niezbędny do pokonania odległości przez sygnał akustyczny |
| |
| składowe składniki systemu GMDSS to: |
| NAVTEX, GPS, AIS, DSC |
| COSPAS-SARSAT, DSC, INMARSAT |
| COSPAS-SARSAT, GPS, GLONASS, VHF |

| |
|--|
| AIS, VHF, GPS, DSC |
| prędkości nad dnem możliwy jest za pomocą logu: |
| elektromagnetycznego |
| akustycznego |
| ciśnieniowego |
| mechanicznego |
| Δ różnicowe przesyłane są do odbiorników DGPS: |
| za pośrednictwem poczty elektronicznej |
| z wykorzystaniem standardu RTCM |
| z Notice to Mariners |
| |
| ść propagacji fali hydroakustycznej zależy od: |
| rodzaju dna |
| temperatury wody |
| prędkości statku |
| |
| reślanie namiaru w czasie przechyłów bocznych statku występuje błąd paralaksy. Osiąga on |
| sze wartości dla kątów kursowych występujących: |
| na trawersach statku własnego |
| przed dziobem i za rufą statku śledzonego |
| przed dziobem i za rufą statku własnego |
| |
| ją autopilota nie jest: |
| nastawa maksymalnego wychylenia steru |
| zmniejszenie czułości |
| nastawienie zadanego kursu |
| zwiększenie czułości |
| ia kotwicy nadaje raporty pozycyjne AIS: |
| raz na 10 sekund |
| co najmniej raz na 3 minuty |
| w zależności od liczby transponderów AIS |
| |

własny płynie kursem 095° z prędkością 20 w. Przy stabilizacji obrazu radarowego względem wody lono meldunek radarowy śledzonego obiektu stałego. Odczytany kurs rzeczywisty obiektu wynosił tego prędkość 1,8 w. Oznacza to, iż parametry całkowitego znosu statku własnego są następujące:

kierunek $K_p=095^{\circ}$, prędkość $V_p=1,8$ w

kierunek $K_p=275^{\circ}$, prędkość $V_p=2,0$ w

kierunek $K_p=095^{\circ}$, prędkość $V_p=0,2$ w

statku Navigational Status) w urządzeniu AIS:

jest wprowadzany ręcznie przez załogę i powinien być zawsze aktualny

zmieniany jest przez urządzenie automatycznie

jest wprowadzany jednorazowo przy instalacji urządzenia na statku

w stosunku do VDR:

nie rejestruje rozmów prowadzonych na mostku

nie rejestruje pozycji statku

rejestruje dane z jednej UKF i z jednego radaru

nie musi być wyposażony w zewnętrzną kapsułę gromadzącą dane

AIS pracuje na częstotliwości:

9 GHz

406 MHz

2182 KHz

162 MHz

alarmowy żyrokompasu uruchamiany jest, gdy:

wskazania żyrokompasu są lub będą obciążone błędem

wystąpi zagrożenie pożarowe

wystąpi wysoki stan morza

ECDIS:

prezentuje mapy w formie elektronicznej

prezentuje system nawigacyjny

prezentuje aktualizowaną bazę danych

prezentuje na wspólnym ekranie sytuację z radaru i mapy elektronicznej

| |
|---|
| EGNOS jest wykorzystywany: |
| na terenie Europy |
| na terenie USA |
| na całym świecie |
| na Północnym Atlantyku |
| EGNOS to system, który do przesyłania poprawek różnicowych wykorzystuje: |
| telefonię komórkową |
| satelity geostacjonarne |
| satelity systemu GLONASS |
| |
| GMDSS stosuje się do: |
| statków podlegających Konwencji SOLAS: o pojemności brutto 300 i powyżej oraz wszystkich pasażerskich, uprawiających żeglugę międzynarodową |
| wszystkich statków, uprawiających żeglugę międzynarodową |
| statków o pojemności brutto 3000 i powyżej |
| wszystkich statków, uprawiających żeglugę międzynarodową, za wyjątkiem statków żaglowych |
| nders Bar służy do: |
| usunięcia dewiacji powstałej od stali miękkiej |
| zwiększenia czułości kompasu magnetycznego |
| redukcji deklinacji magnetycznej |
| |
| naśladujący żyrokompasu: |
| umożliwia przekazywanie informacji o kursie do wszystkich odbiorników |
| zapobiega przegrzaniu żyrokompasu |
| zapobiega stykaniu się kuli naśladującej i żyroskopowej |
| |
| Anteny radarowe z automatycznym śledzeniem ech powinno kontynuować proces śledzenia w przypadku |
| obiekt pojawia się na ekranie co najmniej w 3 na 10 kolejnych obrotów anteny radarowej |
| obiekt pojawia się na ekranie co najmniej w 5 na 10 kolejnych obrotów anteny radarowej |
| obiekt pojawia się na ekranie co najmniej w 3 na 5 kolejnych obrotów anteny radarowej |
| |

| |
|--|
| rejestruje kurs i prędkość |
| rejestruje datę, czas, pozycję, kurs, rozmowy przez UKF, sygnały akustyczne na mostku oraz dane z radaru lub obu radarów, gdy są zainstalowane |
| rejestruje prędkości kątowe podczas wykonywania zmian kursu |
| rejestruje różnice prędkości nad wodą i nad dnem |
| wykorzystuje się następującą technikę przydziału do pasma radiowego: |
| SOTDMA |
| FDMA |
| CDMA |
| |
| e przechyłów bocznych statku błąd namiaru radarowego wywołany paralaksą jest największy: |
| przy kątach kursowych zbliżonych do 90° L i P |
| przy namiarach dziobowych i rufowych |
| przy namiarach dziobowych |
| przy namiarach rufowych |
| padku stałego błędu logu (zła informacja o prędkości statku własnego) następujące elementy u radarowego zostaną błędnie wyliczone: |
| kurs i prędkość rzeczywista obiektu |
| namiar i odległość |
| CPA |
| TCPA |
| segmentu kontrolnego systemu GPS wchodzą stacje kontrolne, rozmieszczone: |
| na obszarze całego globu |
| tylko na obszarze Ameryki Północnej |
| tylko na obszarze Europy |
| |
| ie korzystania z funkcji manewru próbnego śledzenie obiektów poddanych akwizycji jest: |
| zawieszone na czas testowania manewru |
| kontynuowane, a wszelkie zmiany parametrów ruchu śledzonych jednostek będą prezentowane dopiero po wyłączeniu funkcji manewru próbnego |
| kontynuowane, a wszelkie zmiany parametrów ruchu śledzonych jednostek są prezentowane na bieżąco |
| |
| nie opcji <i>Auto Range</i> : |

| |
|---|
| spowoduje włączenie automatycznego doboru częstotliwości pracy echosondy |
| spowoduje włączenie automatycznego doboru zakresu pracy echosondy |
| spowoduje automatyczne uwzględnienie zanurzenia statku |
| |
| nia żyrokompasu muszą być poprawione przez nawigatora o: |
| dewiację prędkościową |
| błędy wywołane kołysaniem statku |
| błędy wywołane przegłębieniem statku |
| błędy inercyjne |
| ania dotyczące minimalnego wyposażenia statku w urządzenia nawigacyjne ujęte zostały w konwencji |
| STCW |
| SOLAS |
| FAL |
| |
| odbiorczy DGPS składa się z: |
| odbiornika poprawek różnicowych z anteną |
| odbiornika GPS z anteną procesora danych oraz odbiornika poprawek różnicowych z anteną |
| odbiornika GPS z anteną oraz procesora danych |
| odbiornika GPS z anteną, procesora danych oraz nadajnika z anteną |
| z przepisami Konwencji SOLAS w logi powinny być wyposażone: |
| wszystkie statki |
| statki o pojemności 300 GT i powyżej oraz pasażerskie bez względu na GT |
| statki powyżej 10000 GT |
| statki zbudowane po 01.09.1984 |
| z przepisami Konwencji SOLAS żyrokompasy powinny być instalowane na: |
| wszystkich statkach |
| statkach powyżej 10000 GT |
| statkach powyżej 300 GT |
| statkach o pojemności brutto 500 i większej |
| z rezolucją IMO A.824(19) dla logów instalowanych na statkach po 01 stycznia 1997 błąd pomiaru pr |
| 5% lub 0,5 węzła (w zależności od tego, która wartość prędkości jest większa) |

| |
|--|
| 2% lub 0,2 węzła (w zależności od tego, która wartość prędkości jest większa) |
| 10% lub 1 węzeł (w zależności od tego, która wartość prędkości jest większa) |
| 1% lub 0,1 węzła (w zależności od tego, która wartość prędkości jest większa) |
| z wymaganiami techniczno – eksploatacyjnymi zawartymi w rezolucji IMO dopuszczalna wartość yliczenia CPA wynosi: |
| 0,1 Mm |
| 0,05 Mm |
| 0,3 Mm |
| 0,5 Mm |
| o zamiany śledzonych obiektów polega na: |
| przeniesieniu bramki śledzącej z jednego echa na drugie w momencie gdy oba echa znajdują się w jej obrebie |
| zamiany wektora ruchu rzeczywistego na wektor ruchu względnego po wydaniu przez operatora komendy <i>VECTOR MODE</i> |
| uaktywnieniu obiektu AIS przez operatora radaru |
| |
| nastawy czułości (yaw): |
| wpływa na wartość maksymalnego wychylenia płetwy sterowej |
| wpływa na zakres stałego, automatycznego wychylenia płetwy sterowej |
| powoduje zmianę zakresu strefy martwej regulatora, związanej z myśkowaniem statku |
| |
| nastawy współczynnika całkowania (trim) wpływa na: |
| wartość kąta wychylenia steru oraz czas pozostawania płetwy sterowej w wychyleniu skrajnym |
| wartość maksymalnego wychylenia płetwy sterowej |
| zakres stałego, automatycznego wychylenia płetwy sterowej |
| |
| nastawy współczynnika wzmocnienia (rudder) wpływa na: |
| wartość kąta wychylenia steru proporcjonalnie do kąta zejścia z kursu |
| wartość maksymalnego wychylenia płetwy sterowej |
| zakres stałego, automatycznego wychylenia płetwy sterowej |
| |
| zenie siły ustawiającej kompasu magnetycznego powoduje: |
| znaczną niestabilność tarczy kompasu nawet po niewielkich zmianach kursu |

efekt zastoju, brak reakcji kompasu na zmianę kursu statku

obie odpowiedzi są właściwe

rapas po zakończeniu procedury uruchomienia powinien wykazywać:

stałą zmianę kursu

stałą odchyłkę kursową

stały kurs

p swobodny to:

żyroskop posiadający trzy stopnie swobody

żyroskop w stanie spoczynku

żyroskop pod działaniem momentu siły

p umieszczony wewnątrz pływającej kuli:

wykazuje niestabilną równowagę

wykazuje stałe położenie względem Ziemi

uzyskuje trzy stopnie swobody

| |
|--|
| |
| |
| |
| |

| |
|--|
| |
| |
| |
| |

| | |
|--|--|
| | |
| | |

[illegible]

[illegible]

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

Wyniki

| | |
|---|--|
| | |
| A | |
| | |
| B | |
| | |
| B | |
| | |
| C | |
| | |
| C | |
| | |

| | |
|---|--|
| C | |
| | |
| D | |
| | |
| A | |
| | |
| B | |
| | |
| B | |
| | |
| C | |
| | |
| | |

| | |
|---|--|
| D | |
| | |
| C | |
| | |
| B | |
| | |
| B | |
| | |
| A | |
| | |
| C | |
| | |
| | |

| | |
|---|--|
| D | |
| | |
| B | |
| | |
| A | |
| | |
| D | |
| | |
| C | |
| | |
| C | |
| | |
| C | |

| | |
|---|--|
| C | |
| | |
| B | |
| | |
| C | |
| | |
| D | |
| | |
| B | |
| | |
| D | |
| | |
| R | |

| | |
|---|--|
| B | |
| | |
| B | |
| | |
| D | |
| | |
| A | |
| | |
| A | |
| | |
| C | |
| | |
| B | |

| | |
|---|--|
| | |
| | |
| B | |
| | |
| B | |
| | |
| B | |
| | |
| C | |
| | |
| C | |
| | |
| B | |

| | |
|---|--|
| | |
| A | |
| | |
| A | |
| | |
| C | |
| | |
| D | |
| | |
| A | |
| | |
| D | |

| | |
|---|--|
| | |
| A | |
| | |
| B | |
| | |
| A | |
| | |
| A | |
| | |
| A | |
| | |
| B | |
| | |

| | |
|---|--|
| B | |
| | |
| A | |
| | |
| B | |
| | |
| A | |
| | |
| A | |
| | |
| C | |
| | |

| | |
|---|--|
| B | |
| | |
| A | |
| | |
| B | |
| | |
| B | |
| | |
| B | |
| | |
| C | |
| | |
| | |

| | |
|---|--|
| B | |
| | |
| C | |
| | |
| A | |
| | |
| C | |
| | |
| C | |
| | |
| A | |
| | |
| | |

| | |
|---|--|
| C | |
| | |
| C | |
| | |
| A | |
| | |
| C | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |

[illegible]

[illegible]