



Świadectwo operatora łączności bliskiego zasięgu (GMDSS) w służbie radiokomunikacyjnej morskiej i żeglugi śródlądowej

Zestaw pytań do testów wyboru

Zaznaczona poprawna odpowiedź

OGÓLNA WIEDZA O SYSTEMIE, PODSYSTEMACH I URZĄDZENIACH RADIOSYNTESYZOWYCH GMDSS

1. Utworzony system GMDSS pozwala na:
 - A. automatyczne ustanawiania połączeń radiokomunikacyjnych
 - B. automatyczne ustanawiania połączeń za pomocą kodu sekwencyjnego
 - C. ręczne ustanawiania radiotelegraficznych połączeń statek-ląd
2. System GMDSS do alarmowania stosuje:
 - A. radiotelegrafie na kanale 16
 - B. radiotelegrafie na kanale 70
 - C. cyfrowe selektywne wywołanie
3. System GMDSS do łączności w paśmie krótkofalowym – HF stosuje częstotliwości z zakresu:
 - A. 3MHz - 6MHz
 - B. 3MHz - 30MHz
 - C. 15MHz - 30MHz
4. Koncepcja systemu GMDSS pozwala na organizację ratownictwa przez:
 - A. statki będące w okolicy katastrofy
 - B. centrum poszukiwań SAR
 - C. statki w porozumieniu z RCC i SAR
5. Definicja obszaru morza A1 to:
 - A. A1- obszar w promieniu 20 mil morskich od nadbrzeżnej stacji VHF w którym statki mają możliwość pewnej i skutecznej łączności radiowej
 - B. Obszar A1 to obszar w otoczeniu radiotelegraficznej stacji VHF pracującej na częstotliwości 156,8 MHz (kanal 16)
 - C. Poprzez obszar A1 definiowana jest powierzchnia morza, w której statek może realizować łączność alarmowania za pomocą cyfrowego selektywnego wywołania prowadzonej w kanale 70 (156, 525 MHz) morskiego pasma VHF

6. Średni zasięg łączności alarmowej za pomocą DSC w obszarze A1 wynosi:
- 10 mil morskich
 - 20 mil morskich
 - 50 mil morskich
7. Nadawanie sygnałów alarmowych w GMDSS w obszarze A1 jest możliwe za pomocą:
- NAVTEX
 - DSC
 - EGC
8. Do nadawania sygnałów alarmowych w obszarze A1 stosowane są:
- kanał 13
 - kanał 6
 - kanał 70
9. Realizacja komunikacji dla celów pilnych jest możliwa z wykorzystaniem systemów:
- DSC
 - MSI
 - EGC
10. Realizacja komunikacji dla celów bezpieczeństwa jest możliwa z wykorzystaniem systemów:
- DSC
 - WWNWS
 - MSI
11. Informacje zawarte w sygnale alarmowym to:
- długość statku i wyporność
 - rodzaj zagrożenia i położenie geograficzne
 - rodzaj przewożonego ładunku
12. Łączność koordynacyjna to łączność do:

- A. zapewnienia koordynacji działań statków i lotnictwa
- B. koordynacji ruchu statku
- C. koordynacji kolejności działań środków radiokomunikacyjnych

13. Łączność na miejscu akcji jest utrzymywana z wykorzystaniem częstotliwości:

- A. 8414 kHz
- B. 156,8 MHz
- C. 9 GHz

14. Uzyskanie namiaru na transponder radarowy SART uzyskuje się za pomocą radaru pracującego na częstotliwości:

- A. 9 GHz
- B. 3 GHz
- C. 12 GHz

15. Rozpowszechnianie morskich informacji bezpieczeństwa dotyczy:

- A. informacji komercyjnych
- B. pilnych informacji nawigacyjnych i meteorologicznych
- C. prognoz optymalnych częstotliwości propagacyjnych

16. Realizacja łączności pomiędzy dwoma mostkami statków jest możliwa za pomocą:

- A. radiotelefonii na częstotliwości 2182 kHz
- B. radiotelefonii na kanale 6 i 13
- C. radiotelefonii na kanale 70

17. W skład wyposażenia statku pływającego w obszarze A1 wchodzi:

- A. urządzenie nadawczo-odbiorcze na kanale 70
- B. urządzenie nadawczo-odbiorcze na częstotliwości 2187,5 kHz
- C. urządzenie nadawczo-odbiorcze na częstotliwości 406 MHz

18. System cyfrowego selektywnego wywołania to system:

- A. do transmisji ostrzeżeń pogodowych
- B. do transmisji ostrzeżeń nawigacyjnych
- C. do automatycznego ustanawiania połączeń radiowych i alarmowania

19. Stosowany w DSC kod to kod:

- A. binarny
- B. ósemkowy
- C. dziesiętny

20. Do transmisji radiowej sygnału DSC w paśmie VHF stosuje się częstotliwość kanału:

- A. 16-go
- B. 70-go
- C. 6-go

21. Do transmisji radiowej sygnału DSC w paśmie VHF stosuje się:

- A. modulację amplitudy dwuwstęgową DSB
- B. modulację amplitudy jednowstęgową SSB
- C. modulację częstotliwości

22. Czas trwania całkowitego pojedynczego wywołania DSC w paśmie VHF

wynosi:

- A. 6,2 s - 7,2 s
- B. 0,45 s - 0,63 s
- C. 3 s - 4 s

23. Adres numeryczny w DSC to:

- A. 9-cio cyfrowy identyfikator składający się z 9-cio cyfrowej liczby dziesiętnej. Numer ten nazywany jest identyfikatorem morskiej służby ruchomej (MMSI)
- B. 10-cio cyfrowy identyfikator składający się z 9-cio cyfrowej liczby dziesiętnej uzupełnionej zerem na dziesiątej pozycji
- C. 10-cio cyfrowy identyfikator składający się z 8-cio cyfrowej liczby dziesiętnej uzupełnionej zerem na dziewiątej pozycji. Numer ten nazywany jest identyfikatorem morskiej służby ruchomej (MMSI) który zawiera tzw. MID

24. Prawidłowe adresy to:

- A. do adresowania pojedynczej stacji statkowej 261001021, do grupy statków 026101143, do stacji nadbrzeżnej 002320018
- B. do adresowania pojedynczej stacji statkowej 261001021, do grupy statków 0026101145, do stacji nadbrzeżnej 02320018
- C. do adresowania pojedynczej stacji statkowej 261001021, do grupy statków 026101143, do stacji nadbrzeżnej 0002320015

25. Pole „kategorii” definiuje:

- A. priorytet sekwencji wywoławczej
- B. adres sekwencji wywoławczej
- C. zastosowany rodzaj adresu

26. W polu „informacja” dla wywołań w niebezpieczeństwie należy umieścić:

- A. Wiadomość pierwsza - rodzaj niebezpieczeństwa jakieagraża statkowi. Wiadomość druga - pozycja geograficzna statku, któryznajduje się w niebezpieczeństwie. Wiadomość trzecia - informacjao czasie, w którym pozycja była określana. Wiadomość czwarta - rodzaj późniejszej komunikacji (telefonia lub wydruk bezpośredni)
- B. Wiadomość pierwsza - informacje jaki rodzaj pomocy jest oczekiwany przez statek. Wiadomość druga - pozycja geograficzna statku, któryznajduje się w niebezpieczeństwie. Wiadomość trzecia - informacja o czasie, w którym pozycja była określana. Wiadomość czwarta - rodzaj późniejszej komunikacji (telefonia lub wydruk bezpośredni)
- C. Wiadomość pierwsza - opis rodzaju niebezpieczeństwa jakieagraża statkowi. Wiadomość druga - pozycja geograficzna statku, któryznajduje się w niebezpieczeństwie. Wiadomość trzecia - informacja o czasie, w którym pozycja była określana. Wiadomość czwarta - jakie środki ratunkowe posiada statek

27. Próba nadania przez statek w obszarze A1 sygnału alarmowego w paśmie

VHF może być realizowana na:

- A. jednej częstotliwości
- B. dwóch częstotliwościach

C. trzech częstotliwościami

28. Określ jakie powinny być czynności operatora przy realizacji alarmu:

A. Wprowadzenie:

- pożądanego rodzaju późniejszej komunikacji
- pozycji statku- jeżeli czas na to pozwoli
- czasu określania pozycji – o ile nie jest wprowadzony automatycznie
- rodzaju niebezpieczeństwa zagrażającego statkowi

Wybranie częstotliwości bezpieczeństwa, którą ma zamiar użyć

Zainicjowanie próby wywołania w bezpieczeństwie

B. Wprowadzenie:

- pożądanego rodzaju późniejszej komunikacji
- pozycji statku - jeżeli czas na to pozwoli
- czasu określania pozycji – o ile nie jest wprowadzony automatycznie
- rodzaju niebezpieczeństwaka zagrażającego statkowi

Wybranie rodzaju komunikacji, aparatury

Zainicjowanie próby wywołania w bezpieczeństwie

C. Wprowadzenie:

- pożądanego rodzaju późniejszej komunikacji
- pozycji statku- jeżeli czas na to pozwoli
- rodzaju niebezpieczeństwaka zagrażającego statkowi

Wybranie częstotliwości bezpieczeństwa, którą ma zamiar użyć

Zainicjowanie próby wywołania w bezpieczeństwie

29. Zasady potwierdzania odbioru wywołania w bezpieczeństwie to:

- A. potwierdzenie odbioru wywołania w bezpieczeństwie powinno być zainicjowane ręcznie- na tej samej częstotliwości na której odebrano to wywołanie z opóźnieniem co najmniej jednominutowym
- B. potwierdzenie odbioru wywołania w bezpieczeństwie powinno być zainicjowane ręcznie- na tej samej częstotliwości na której odebrano to wywołanie z opóźnieniem - nie większym jednak niż 2,75 min
- C. potwierdzenie odbioru wywołania w bezpieczeństwie powinno być zainicjowane ręcznie na częstotliwości kanału 70

30. Pośredniczenie w przekazywaniu alarmu w niebezpieczeństwie w paśmie VHF polega na:

- A. nadaniu typu pośrednictwo w niebezpieczeństwie do właściwej stacji nadbrzeżnej
- B. nadaniu typu pośrednictwo w nie bezpieczeństwie do wszystkich statków
- C. nadaniu typu pośrednictwo w nie bezpieczeństwie do wszystkich stacji nadbrzeżnych

31. Przedstaw możliwości stosowania kanałów DSC w korespondencji publicznej w paśmie VHF.

- A. w paśmie VHF kanał 70 stosowany jest zarówno do wywołań DSC w bezpieczeństwie jak i do celów zapewnienia bezpieczeństwa. Jest również stosowany do wywołań DSC w celu zrealizowania korespondencji publicznej
- B. w paśmie VHF kanał 70 nie może być stosowany w celu zrealizowania korespondencji publicznej
- C. w paśmie VHF kanał 70 nie może być stosowany do celów zapewnienia bezpieczeństwa

32. Testowanie aparatury DSC na kanale 70 może być realizowane:

- A. tak często jak to jest niezbędne
- B. jeden raz w ciągu doby
- C. testowanie kanału 70 jest zabronione

33. System NAVTEX służy do:

- A. transmisji map synoptycznych
- B. transmisji ostrzeżeń nawigacyjnych
- C. łączności z publiczną siecią telefoniczną

34. Stacje systemu NAVTEX pracują na częstotliwości:

- A. 2177 kHz
- B. 490 kHz
- C. 156,8 MHz

35. Podstawową częstotliwością transmisji w systemie NAVTEX jest:

- A. 518 kHz
- B. 4125 kHz
- C. 500 kHz

36. Zasięg stacji systemu NAVTEX wynosi:

- A. 50-100 Mm
- B. 350 – 1000 Mm
- C. 200 – 400 Mm

37. Zasięg stacji systemu NAVTEX jest największy:

- A. w dzień
- B. w nocy
- C. rano

38. W jaki sposób dokonuje się w odbiorniku NAVTEX ustawienia stacji:

- A. przez wpisanie nazwy stacji
- B. przez podanie pozycji geograficznej odbiornika
- C. przez ustawienie litery odpowiadającej nazwie stacji

39. W jaki sposób dokonuje się w odbiorniku NAVTEX ustawienia rodzaju odbieranych informacji:

- A. przez wpisanie numeru informacji
- B. przez ustawienie litery odpowiadającej typowi informacji
- C. w odbiorniku nie ma możliwości wyboru odbieranych informacji

40. „ZCZC JA23” w nagłówku komunikatu odebranego ze stacji NAVTEX oznacza
że:

- A. komunikat nadany został przez stację „A”
- B. komunikat nadany został przez stację „J”
- C. komunikat dotyczy ostrzeżenia meteorologicznego

41. „ZCZC UB66” w nagłówku komunikatu odebranego ze stacji NAVTEX oznacza że:

- A. komunikat nadany został przez stację „U”
- B. komunikat nadany został przez stację „J”
- C. komunikat dotyczy ostrzeżenia nawigacyjnego

42. Jaki komunikaty będą zawsze odbierane przez odbiornik systemu NAVTEX:

- A. ostrzeżenia meteorologiczne
- B. prognozy pogody
- C. raporty lodowe

43. Druga litera B w nagłówku komunikatu stacji NAVTEX (np. LB47) oznacza, że jest to:

- A. ostrzeżenie meteorologiczne
- B. informacja dotycząca ataku piratów
- C. prognoza pogody

44. Stacje systemu NAVTEX nadają komunikaty:

- A. dwa razy na dobę
- B. o godz. 0700 i 2300 UTC
- C. nie częściej niż co cztery godziny

45. Sekwencja „NNN” w wydruku komunikatu odbiornika NAVTEX oznacza:

- A. komunikat pilny
- B. komunikat odebrany poprawnie
- C. komunikat odebrany niepoprawnie

46. Sekwencja „NNNN” w wydruku komunikatu odbiornika NAVTEX oznacza:

- A. komunikat pilny
- B. komunikat który odebrany został ze stopą błędu mniejszą od 4%
- C. komunikat odebrany niepoprawnie

47. Komunikaty transmitowane na częstotliwości 518 kHz nadawane są w języku:

- A. angielskim

- B. angielskim i francuskim
- C. w języku państwa, z terenu którego nadaje stacja NAVTEX

48. „ZCZC BB01” w nagłówku komunikatu odebranego ze stacji NAVTEX oznacza:

- A. ostrzeżenie nawigacyjne
- B. ostrzeżenie meteorologiczne
- C. komunikat nadany został dla obszaru morza A1

49. Odbiornik systemu NAVTEX odbiera i drukuje:

- A. wszystkie komunikaty z zaprogramowanych stacji
- B. wszystkie komunikaty dotyczące ostrzeżeń nawigacyjnych, meteorologicznych i informacji o akcjach SAR z wszystkich stacji w zasięgu odbioru
- C. wszystkie komunikaty dotyczące ostrzeżeń nawigacyjnych, meteorologicznych i informacji o akcjach SAR z zaprogramowanych stacji

50. Częstotliwość 490 kHz jest stosowana w systemie NAVTEX do:

- A. transmisji komunikatów w obszarach tropikalnych
- B. transmisji komunikatów w rejonach polarnych
- C. transmisji komunikatów w językach innych niż angielski

51. W systemie NAVTEX sygnały transmitowane są:

- A. w trybie teleksowym FEC
- B. z zastosowaniem modulacji G2B
- C. głośowo

52. W nocy zasięg odbioru sygnałów w systemie NAVTEX jest:

- A. większy niż w dzień
- B. taki sam jak w dzień
- C. mniejszy niż w dzień

53. W rejonach tropikalnych zasięg odbioru sygnałów transmitowanych na częstotliwości 518 kHz:

- A. zależy od pory doby
- B. wynosi 75 Mm
- C. nie zależy od pory doby

54. Nadanie komunikatowi NAVTEX numeru 00 (np. JD00) spowoduje:

- A. że komunikat o tym numerze zostanie zignorowany
- B. że wszystkie odbiorniki NAVTEX znajdujące się w zasięgu stacji nadającej wydrukują tak oznaczony komunikat, niezależnie od dokonanego przez użytkownika ustawienia stacji
- C. że komunikat nadany został o godz. 00:00

55. Stacje NAVTEX powtarzają w kolejnych transmisjach komunikaty:

- A. tak długo, dopóki nie ustanie powód z którego dany komunikat jest nadawany
- B. przez 7 dni
- C. dwa razy

56. Informacje o rozmieszczeniu, zasięgach i czasach nadawania stacji NAVTEX można znaleźć w:

- A. List of Radiodetermination and Special Service Station - ITU
- B. Admiralty List Of Radiosignals Vol. 1
- C. List Of Ship Stations - ITU

57. Zainstalowanie na statku odbiornika systemu NAVTEX wymaga zgody:

- A. Urzędu Komunikacji Elektronicznej
- B. Urzędu Morskiego
- C. żadnego z powyższych

58. Koordynatorem odpowiedzialnym za gromadzenie i dystrybucję morskich informacji bezpieczeństwa w obszarze polskiej strefy ekonomicznej jest:

- A. Urząd Morski w Gdyni
- B. Urząd Morski w Szczecinie

C. Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej

59. Informacje o transmisjach morskich informacji bezpieczeństwa za pomocą innych systemów niż NAVTEX znaleźć można w:

- A. List of Radiodetermination and Special Service Station - ITU
- B. Admiralty List Of Radiosignals Vol. 1
- C. Admiralty List Of Radiosignals Vol. 5

60. W systemie GMDSS stosuje się radiopławy:

- A. systemu COSPAS-SARSAT nadające sygnały na częstotliwości 406 MHz i 121,5 MHz
- B. systemu INMARSAT-E pracujące w paśmie 1,6 GHz
- C. systemu COSPAS-SARSAT nadające sygnały na częstotliwości 406 MHz i 243 MHz

61. W skład systemu COSPAS-SARSAT wchodzi blok satelitów poruszających się po orbitach polarnych. Które z poniższych stwierdzeń jest prawdziwe:

- A. wysokość orbit polarnych wynosi około 3000 km
- B. wysokość orbit polarnych wynosi 850 - 1000 km
- C. wysokość orbit polarnych wynosi około 240 km

62. W skład systemu COSPAS-SARSAT wchodzi blok satelitów poruszających się po orbitach polarnych. Czas obiegu Ziemi przez satelitę poruszającego się po orbicie polarnej wynosi:

- A. około 105 minut
- B. około 12 godzin
- C. około 24 godziny

63. W skład systemu COSPAS-SARSAT wchodzi blok satelitów poruszających się po orbitach polarnych. Przelatujący satelita „widzi” z orbity radiopławę przez:

- A. około 12-16 minut
- B. około 3 minuty
- C. około 30 minut

64. W skład systemu COSPAS-SARSAT wchodzi blok satelitów geostacjonarnych składający się z:

- A. 3 satelitów
- B. 12 satelitów
- C. 5 satelitów

65. Do określenia położenia radiopławy w systemie COSPAS-SARSAT wykorzystujemy:

- A. pomiar czasu przelotu sygnałów na trasie radiopława - satelita
- B. pomiar czasu przelotu sygnałów na trasie radiopława - satelita - stacja LUT
- C. zjawisko Dopplera

66. Bateria litowa zasilająca radiopławę powinna zapewnić:

- A. nieprzerwaną pracę radiopławy przez 96 godzin
- B. nieprzerwaną pracę radiopławy przez 48 godzin
- C. nieprzerwaną pracę radiopławy do momentu odbioru sygnałów przez satelite

67. Sygnał o częstotliwość 121,5 MHz nadawany przez radiopławę systemu COSPAS-SARSAT służy do:

- A. końcowego naprowadzania jednostek SAR na rozbitek (na radiopławę)
- B. do rozwiązywania problemu niejednoznaczności określonej pozycji
- C. do lokalizacji położenia radiopław w obszarze pokrycia satelitów geostacjonarnych

68. Dokładność lokalizacji radioławy w systemie COSPAS-SARSAT wynosi:

- A. około 5 km w przypadku wykorzystania sygnałów o częstotliwości 406 MHz
- B. około 1 km w przypadku wykorzystania sygnałów o częstotliwości 406 MHz i 121,5 MHz
- C. około 2 km w przypadku wykorzystania sygnałów o częstotliwości 121,5 MHz

69. Sygnały nadawane przez radiopławę na częstotliwości 406 MHz:

- A. nadawane są przez około 0,5 sekundy i powtarzane co 2 minuty
- B. nadawane są przez około 0,5 sekundy i powtarzane co 50 +/- 2,5 sekundy
- C. zawierają dane armatora

70. Sygnały nadawane przez radiopławę na częstotliwości 406 MHz zawierają:

- A. informacje o producencie radioławy
- B. MID (Maritime Identification Digits) kod kraju
- C. datę i czas uruchomienia radiopławu

71. Sygnały nadawane przez radiopławę na częstotliwości 406 MHz pozwalają na identyfikację statku z którego pochodzi radiopława na podstawie zakodowanego:

- A. numeru MMSI
- B. MID (Maritime Identification Digits) - kodu kraju
- C. kodu armatora

72. Radiopława systemu COSPAS-SARSAT powinna:

- A. mieć wbudowany odbiornik GPS
- B. mieć wbudowane źródło światła ciągłego
- C. mieć wbudowany nadajnik do lokalizacji końcowego miejsca katastrofy (do naprowadzania jednostek SAR)

73. Radiopławy systemu COSPAS-SARSAT mogą być uruchomione:

- A. automatycznie za pomocą zwalniaka hydrostatycznego, gdy statek tonie
- B. przez wpisanie właściwego kodu
- C. zdalnie z RCC

74. W przypadku uruchomienia radiopławy systemu COSPAS-SARSAT, czas jaki upływa od jej uruchomienia do powiadomienia RCC wynosi:

- A. około 5 minut jeżeli radiopława znajduje się w zasięgu satelitów geostacjonarnych
- B. około 15 minut jeżeli radiopława została uruchomiona w dzień
- C. około 25 minut jeżeli radiopława została uruchomiona w nocy

75. Obieg informacji o alarmowaniu w systemie COSPAS-SARSAT przebiega wg schematu:

- A. radiopława → satelita biegunowy→LUT→MCC→RCC→jednostki SAR
- B. radiopława → satelita biegunowy→LUT→RCC→jednostki SAR
- C. radiopława→ satelita geostacjonarny→LUT→MCC→RCC→jednostki SAR

76. W celu dokonania rejestracji radiopławy należy:

- A. zgłosić się do lokalnego oddziału Urzędu Komunikacji Elektronicznej
- B. zgłosić się do właściwego terytorialnie Urzędu Morskiego
- C. zgłosić się do MRCC Gdynia

77. Satelita biegunowy po odebraniu sygnałów z radiopławy 406 MHz (z GPS):

- A. określa pozycję radiopławy i przekazuje tę informację do LUT
- B. retransmituje odebrane z radiopławy sygnały do satelity geostacjonarnego
- C. retransmituje odebrane z radiopławy sygnały do stacji LUT

78. Określenie pozycji radiopławy w systemie COSPAS-SARSAT następuje w:

- A. RCC
- B. LUT
- C. na pokładzie satelity biegunowego

79. Testowanie radiopławy polega na:

- A. wykonaniu raz w miesiącu testu zgodnie z instrukcją na obudowie radiopławy

- B. ręcznym uruchomieniu radiopławy i sprawdzeniu, czy zareagowały RCC
- C. wrzuceniu radiopławy do wody i sprawdzeniu, czy zacznie działać światło błyskowe

80. Końcowa lokalizacja radiopławy VHF DSC CH 70 możliwa jest dzięki:

- A. namiarom radiowym dokonywanym przez jednostki SAR na częstotliwości kanału 70
- B. wbudowanemu w radiopławę transponderowi radarowemu (SART)
- C. nadawaniu przez radiopławę sygnałów akustycznych

81. W przypadku uruchomienia radiopławy w sytuacji „gdy nie ma zagrożenia”, należy:

- A. natychmiast wyłączyć radiopławę
- B. natychmiast wyłączyć radiopławę i powiadomić o zaistniałym fakcie najbliższe RCC
- C. natychmiast wyłączyć radiopławę i powiadomić o zaistniałym fakcie znajdujące się w pobliżu statki

82. Transponder radarowy służy do:

- A. lokalizacji rozbitek na miejscu katastrofy
- B. szybkiego powiadamiania RCC o katastrofie
- C. wykrywania jednostek znajdujących się w pobliżu

83. Transponder radarowy współpracuje z radarami:

- A. w paśmie S
- B. w paśmie X
- C. pracującymi w paśmie 3 GHz

84. Transponder radarowy nadaje swój sygnał:

- A. natychmiast po wyłączeniu
- B. po wyłączeniu i pobudzeniu przez radar pracujący w paśmie 9 GHz
- C. po zanurzeniu w wodzie morskiej

85. Zasięg transpondera radarowego zależy:

- A. wysokości umieszczenia transpondera na tratwie ratunkowej
- B. od tego czy nadaje w paśmie X czy S
- C. od temperatury otoczenia

86. Przy wysokości umieszczenia transpondera radarowego 1 m i antenie radaru statku wykrywającego na wysokości 10 m, zasięg będzie wynosił:

- A. około 12 mil
- B. poniżej 2 mil
- C. 5 do 7 mil

87. Maksymalny zasięg transpondera radarowego przy wykrywaniu z helikoptera wynosi:

- A. 15 mil
- B. 40 mil
- C. 60 mil

88. Pojemność baterii transpondera radarowego powinna zapewnić pracę:

- A. minimum 96 godz. w stanie gotowości plus 8 godz. nadawania
- B. minimum 48 godz. w stanie gotowości plus 8 godz. nadawania
- C. minimum 24 godz. w stanie gotowości plus 8 godz. nadawania

89. Sygnał z transpondera radarowego widziany jest na ekranie radaru w postaci:

- A. jasnego kółka w pozycji transpondera
- B. serii równo oddalonych od siebie kropek
- C. jasnego trójkąta w pozycji transpondera

90. Transponder radarowy nadaje po pobudzeniu sygnał:

- A. na stałej częstotliwości 9,5 GHz
 - i. B w paśmie 9,2 – 9,5 GHz
- B. w paśmie 9,0 – 9,4 GHz

91. Sygnał z transpondera radarowego widziany jest na ekranie radaru:

- A. w postaci łuków przy odległości do rozbitków poniżej 1 mili

- B. w postaci łuków przy odległości do rozbitków poniżej 3 mil
- C. w postaci koncentrycznych okręgów przy odległości do rozbitków poniżej 5 mil

92. Sygnał z transpondera radarowego widziany jest na ekranie radaru:

- A. w postaci koncentrycznych okręgów przy odległości do rozbitków poniżej 1 mili
- B. w postaci koncentrycznych okręgów przy odległości do rozbitków poniżej 0,1 mili
- C. w postaci koncentrycznych okręgów przy odległości do rozbitków poniżej 2 mil

93. Pozycję rozbitków na ekranie radaru wyznacza:

- A. najdalsza kropka
- B. najbliższy łuk
- C. najdalszy łuk

94. Pozycję rozbitków na ekranie radaru wyznacza:

- A. najdalsza kropka
- B. najdalszy łuk
- C. najbliższa kropka

95. Transponder radarowy nadaje swój sygnał w paśmie 9,2 – 9,5 GHz:

- A. aby uzyskać większą odległość wykrywania
- B. ponieważ trudno jest utrzymać stałą częstotliwość
- C. by umożliwić współpracę z wszystkimi radarami w paśmie X

96. Rozbitkowie mogą poznać, że sygnał z transpondera radarowego został wykryty:

- A. przez sygnalizację świetlną lub akustyczną na transponderze
- B. ponieważ zostaną powiadomieni przez przenośny radiotelefon VHF
- C. nie wiedzą czy zostali wykryci

97. Rozbitkowie mogą zwiększyć zasięg transpondera radarowego przez:

- A. podgrzanie transpondera własnym ciałem
- B. umieszczenie go jak najwyżej
- C. załączanie transpondera w cyklu: minuta pracy, minuta przerwy

98. Przy wykrywaniu transpondera można wyeliminować zakłócenia od opadów przez:

- A. zmianę zakresu
- B. zmianę jasności zobrazowania
- C. odstrojenie radaru

99. W sytuacji, gdy na ekranie radaru widoczne są łuki, można przywrócić kropki przez:

- A. zmianę jasności zobrazowania
- B. odstrojenie radaru
- C. zmniejszenie wzmocnienia radaru

100. W radiotelefonii używana jest fala nośna:

- A. prostokątna
- B. trójkątna
- C. sinusoidalna

101. Częstotliwość fali nośnej zależy od jej:

- A. amplitudy
- B. fazy
- C. długości

102. Fala radiowa o częstotliwości 156 MHz ma długość:

- A. około 20 metrów
- B. około 15 metrów
- C. około 2 metrów

103. Fala radiowa o długości 2 metrów ma częstotliwość:
- 150 MHz
 - 1500 MHz
 - 1500 kHz
104. Fale z zakresu VHF to inaczej fale:
- pośrednie
 - średnie
 - ultrakrótkie
105. Prędkość rozchodzenia się fal to:
- 300 000 km/sec
 - 300 000 m/sec
 - 300 000 km/godz
106. Maksymalna moc statkowych radiotelefonów VHF wynosi:
- 200 W
 - 5W
 - 25 W
107. Zmiana mocy radiotelefonu ma wpływ na:
- słyszalność dalekich stacji
 - poziom szumów
 - jego zasięg
108. Funkcja podwójnego nasłuchu w radiotelefonie VHF pozwala na:
- jednoczesny nasłuch dwóch dowolnych kanałów
 - jednoczesny nasłuch kanału 16 i 70
 - jednoczesny nasłuch kanału 16 i dowolnego roboczego
109. Przełączenie kanałów międzynarodowych na amerykańskie:
- zmienia moc nadawania we wszystkich kanałach
 - zmienia niektóre kanały z simpleksowych na dupleksowe
 - zmienia niektóre kanały z dupleksowych na simpleksowe

110. Funkcja blokady szumów odcina szумy i zakłócenia od głośnika poprzez:
- blokadę wzmacniacza wysokiej częstotliwości dla słabych sygnałów
 - blokadę wzmacniacza częstotliwości akustycznej dla słabych sygnałów
 - blokadę wzmacniacza wysokiej częstotliwości dla silnych sygnałów
111. Morskie pasmo VHF to częstotliwości w paśmie:
- 156 – 174 MHz
 - 121,5 – 156 MHz
 - 156 – 162 kHz
112. Długość anteny nadajnika jest przede wszystkim uzależniona od:
- mocy nadajnika
 - częstotliwości nadajnika
 - amplitudy napięcia
113. Regulacja głośności odbiornika VHF odbywa się przez:
- zmianę wzmacnienia wzmacniacza akustycznego
 - zastosowanie blokady szumów
 - zmianę wzmacnienia wzmacniacza pośredniej częstotliwości
114. W akumulatorach kwasowych elektrolitem jest:
- kwas siarkowy
 - wodny roztwór kwasu siarkowego
 - wodny roztwór kwasu solnego
115. W trakcie ładowania akumulatorów kwasowych wydzielane są gazy. Jest to:
- wodór
 - chlor
 - azot

116. Na zaciskach kwasowego akumulatora statkowego o napięciu znamionowym 24 V zmierzone napięcie wynosi 21 V. Oznacza to, że:

- A. akumulator jest całkowicie rozładowany
- B. akumulator jest częściowo rozładowany
- C. akumulator jest naładowany

117. Akumulatorów kwasowych nie wolno wyładowywać poniżej dopuszczalnego napięcia końcowego które wynosi:

- A. 1,75 V/ogniwo
- B. 1,95 V/ogniwo
- C. 1,6 V/ogniwo

118. Gęstość elektrolitu w akumulatorach kwasowych jest miarą naładowania akumulatora. Zmierzona gęstość elektrolitu zwykłego akumulatora kwasowego w temperaturze 20° C wynosi 1,28 g/cm³. Oznacza to, że:

- A. akumulator jest całkowicie rozładowany
- B. akumulator jest częściowo rozładowany
- C. akumulator jest całkowicie naładowany

119. Gęstość elektrolitu w akumulatorach kwasowych jest miarą naładowania akumulatora. Zmierzona gęstość elektrolitu zwykłego akumulatora kwasowego w temperaturze 20° C wynosi 1,10 g/cm³. Oznacza to, że:

- A. akumulator jest całkowicie rozładowany
- B. akumulator jest częściowo rozładowany
- C. akumulator jest całkowicie naładowany

120. Akumulatory kwasowe powinny być ładowane prądem dziesięciogodzinnym. Oznacza to że:

- A. nie wolno ładować akumulatora przez czas dłuższy niż 10 godzin
- B. akumulator powinien być ładowany prądem wynoszącym 0,1 Q przez 10 godzin (Q – pojemność znamionowa akumulatora)
- C. co 10 godzin należy robić przerwy w ładowaniu akumulatora

121. Maksymalny prąd ładowania akumulatora kwasowego nie powinien przekroczyć:

- A. 1,0 Q (Q – pojemność znamionowa akumulatora)
- B. 0,8 Q (Q – pojemność znamionowa akumulatora)
- C. 0,5 Q (Q – pojemność znamionowa akumulatora)

122. Wraz ze spadkiem temperatury pojemność akumulatorów kwasowych:

- A. nie zmienia się
- B. spada o 0,5-1,0 % na stopień C
- C. wzrasta o około 1 % na stopień C

123. Gęstość elektrolitu całkowicie naładowanego akumulatora kwasowego w tropiku jest:

- A. mniejsza niż gęstość elektrolitu w temperaturze 20^o C i wynosi 1,23 g/cm³
- B. mniejsza niż gęstość elektrolitu w temperaturze 20^o C i wynosi 1,15 g/cm³
- C. taka sama jak w strefie umiarkowanej

124. Akumulatory kwasowe w przypadku wyłączenia z eksploatacji powinny być przechowywane w stanie:

- A. naładowanym
- B. całkowicie rozładowanym
- C. naładowanym do 50 % pojemności znamionowej

125. W trakcie eksploatacji akumulatorów kwasowych zachodzi konieczność uzupełniania elektrolitu. Uzupełnianie elektrolitu polega na dolewaniu do poszczególnych cel akumulatora:

- A. kwasu siarkowego
- B. wody destylowanej
- C. wody

126. W trakcie niewłaściwej eksploatacji akumulatorów kwasowych następuje ich zasiarczenie. Które z poniższych zjawisk świadczą o zasiarczeniu akumulatora:

- A. niski poziom elektrolitu
- B. silne grzanie elektrolitu w trakcie ładowania
- C. nalot na zaciskach akumulatora

127. W używanych do zasilania urządzeń radiokomunikacyjnych na statkach zasadowych akumulatorach niklowo-kadmowych elektrolitem jest:

- A. wodny roztwór kwasu siarkowego
- B. wodny roztwór wodorotlenku potasu
- C. wodorotlenek litu

128. W używanych do zasilania urządzeń radiokomunikacyjnych na statkach zasadowych akumulatorach niklowo-kadmowych gęstość elektrolitu wynosi:

- A. 1,28-1,32 g/cm³
- B. 1,17-1,19 g/cm³
- C. 1,25-1,27 g/cm³

129. Napięcie znamionowe w używanych do zasilania urządzeń radiowych akumulatorach niklowo-kadmowych wynosi:

- A. 1,2 V/ ogniwo
- B. 1,05 V/ ogniwo
- C. 1,85 V/ ogniwo

130. Końcowe napięcie ładowania w używanych do zasilania urządzeń radiowych akumulatorach niklowo-kadmowych wynosi:

- A. 2,3 V/ ogniwo
- B. 1,8 V/ ogniwo
- C. 1,9 V / ogniwo

131. Znamionowe natężenie prądu ładowania używanych do zasilania urządzeń radiowych akumulatorów niklowo-kadmowych wynosi:

- A. 0,1 Q (Q – pojemność znamionowa akumulatora)
- B. 0,5 Q (Q – pojemność znamionowa akumulatora)
- C. 0,25 Q (Q – pojemność znamionowa akumulatora)

132. Elektrolit w używanych do zasilania urządzeń radiowych akumulatorach niklowo-kadmowych wymienia się co:

- A. sezon
- B. rok
- C. 2-3 lata

133. Akumulatory kwasowe charakteryzują się:

- A. wyższą rezystancją wewnętrzną niż akumulatory zasadowe
- B. wyższą sprawnością energetyczną niż akumulatory zasadowe
- C. są mniej wrażliwe na niewłaściwą eksploatację niż akumulatory zasadowe

134. Baterie przeznaczone do zasilania przenośnych radiotelefonów awaryjnych VHF:

- A. powinny posiadać pojemność zapewniającą co najmniej 8 godzin pracy radiotelefonu z pełną mocą w cyklu pracy 1:9 (6 sekund nadawanie, 6 sekund odbiór bez blokady szumów, 48 sekund odbiór z blokadą szumów)
- B. powinny posiadać pojemność zapewniającą co najmniej 48 godzin pracy radiotelefonu z pełną mocą w cyklu pracy 1:9 (6 sekund nadawanie, 6 sekund odbiór bez blokady szumów, 48 sekund odbiór z blokadą szumów)
- C. powinny posiadać pojemność zapewniającą co najmniej 8 godzin pracy radiotelefonu z pełną mocą

135. Baterie przeznaczone do zasilania awaryjnych transponderów radarowych (SART):

- A. powinny posiadać pojemność zapewniającą co najmniej 96 godzin pracy w stanie czuwania i następnie umożliwiać nadawanie sygnałów przez 8 godzin
- B. powinny posiadać pojemność zapewniającą co najmniej 96 godzin pracy
- C. powinny posiadać pojemność zapewniającą co najmniej 48 godzin pracy w stanie czuwania i następnie umożliwiać nadawanie sygnałów przez 8 godzin

136. Baterie przeznaczone do zasilania radiopław awaryjnych:

- A. powinny posiadać pojemność zapewniającą co najmniej 48 godzin pracy, w tym nadawania sygnałów do lokalizacji i zasilanie światła błyskowego
- B. powinny posiadać pojemność zapewniającą co najmniej 96 godzin pracy, w tym nadawania sygnałów do lokalizacji i zasilanie światła błyskowego
- C. powinny posiadać pojemność zapewniającą co najmniej 12 godzin pracy, w tym nadawania sygnałów do lokalizacji i zasilanie światła błyskowego

137. Który z wymienionych wzorów określa zależność pomiędzy prędkością propagacji fali (c [m/s]), jej częstotliwością (f [Hz]) i długością (λ [m]):

- A. $f = c \cdot \lambda$
- B. $f = \lambda / c$
- C. $f = c / \lambda$

138. Prędkość rozchodzenia się fali elektromagnetycznej w wolnej przestrzeni wynosi:

- A. 340 m/s
- B. 300 km/sek
- C. 300 000 000 m/sek

139. W czasie 5 μ s fala elektromagnetyczna przebywa dystans:

- A. 3 km
- B. 1,5 km
- C. 750 m

140. Jaka jest długość fali w wolnej przestrzeni, jeżeli jej częstotliwość wynosi 2 MHz:

- A. 150 m
- B. 1500 m
- C. 300 m

141. Od jakich czynników zależy zasięg łączności na falach VHF:

- A. od wysokości anteny nadawczej i odbiorczej
- B. od pory doby
- C. od szerokości geograficznej

142. Jeżeli antena nadajnika radiotelefonu VHF znajduje się na maszcie o wysokości 100 metrów to zasięg stacji wynosi:

- A. 10 km
- B. 40 km
- C. 100 km

143. Jeżeli antena nadajnika radiotelefonu VHF znajduje się na maszcie o wysokości 64 metrów to zasięg stacji wynosi:

- A. 16 km
- B. 32 km
- C. 64 km

144. Jeżeli antena nadajnika radiotelefonu VHF znajduje się na maszcie o wysokości 100 metrów, zaś antena odbiornika usytuowana jest na wysokości 25 m to zasięg odbioru wynosi:

- A. 30 km
- B. 60 km
- C. 90 km

145. Zbyt bliskie ustawienie anteny radiotelefonu VHF w pobliżu metalowych konstrukcji może spowodować:

- A. zmianę charakterystyki promieniowania anteny
- B. uszkodzenie anteny
- C. zmianę polaryzacji promieniowanej fali

146. Dookólną charakterystykę promieniowania (w płaszczyźnie poziomej) mają anteny:

- A. prętowe (pionowe)
- B. linkowe typu „Γ” lub „T”
- C. typu Yagi

REGULAMINY I PODSTAWOWE TERMINY ANGLOJĘZYCZNE STOSOWANE W SŁUŻBIE RADIOKOMUNIKACYJNEJ MORSKIEJ

1. Zgodnie z kolejnością pierwszeństwa łączności:
 - A. łączność ostrzegawcza ma pierwszeństwo przed łącznością pilną
 - B. łączność ostrzegawcza ma pierwszeństwo przed łącznością publiczną
 - C. łączność pilna ma pierwszeństwo przed łącznością w niebezpieczeństwstwie
2. Łączność publiczna to łączność:
 - A. dla uzyskania porady medycznej
 - B. pomiędzy stacją statkową i stacją nadbrzeżną
 - C. do przekazywania ostrzeżeń
3. Stacja nadbrzeżna to stacja prowadząca łączność:
 - A. ruchu portowego
 - B. ruchu statków
 - C. publiczną
4. Ratowniczy Ośrodek Koordynacyjny odpowiedzialny jest za:
 - A. prowadzenie łączności na miejscu akcji ratowniczej
 - B. przygotowanie służb portowych
 - C. kierowanie akcją SAR
5. Zakres VHF obejmuje częstotliwości:
 - A. $3 \div 30$ MHz
 - B. $30 \div 300$ MHz
 - C. $10 \div 100$ MHz
6. Morski zakres V obejmuje częstotliwości:
 - A. $10 \div 30$ MHz
 - B. $300 \div 3000$ kHz
 - C. $156 \div 174$ MHz
7. Emisja G3E to emisja:
 - A. z modulacją fazy
 - B. cyfrowa
 - C. z jednowstęgową modulacją amplitudy

8. Emisję G3E należy stosować w zakresie częstotliwości:

- A. LF
- B. HF
- C. VHF

9. Simpleks to sposób pracy w kanale radiowym przy którym:

- A. nadawanie jest możliwe jednocześnie w obu kierunkach łączności
- B. obie stacje pracują simpleksem wykorzystując kanał dupleksowy
- C. nadawanie jest możliwe jedynie na zmianę w każdym kierunku łączności

10. Semidupleks to sposób pracy w kanale radiowym przy którym:

- A. nadawanie jest możliwe jednocześnie w obu kierunkach łączności
- B. nadawanie jest możliwe jedynie na zmianę w każdym kierunku łączności
- C. jedna stacja pracuje simpleksem a druga dupleksem

11. Dupleks to sposób pracy w kanale radiowym przy którym:

- A. nadawanie jest możliwe jednocześnie w obu kierunkach łączności
- B. nadawanie jest możliwe jedynie na zmianę w każdym kierunku łączności
- C. jedna stacja pracuje simpleksem a druga dupleksem

12. Kanał simpleksowy to kanał w którym:

- A. nadajemy i odbieramy na tej samej częstotliwości
- B. tylko nadajemy na określonej częstotliwości
- C. tylko odbieramy na określonej częstotliwości

13. Kanał dupleksowy to kanał w którym:

- A. nadajemy i odbieramy na tej samej częstotliwości
- B. tylko nadajemy na określonej częstotliwości
- C. nadajemy i odbieramy na różnych częstotliwościach

14. Kanał 16 VHF jest kanałem:

- A. dupleksowym
- B. jednoczestotliwościowym
- C. dwuczestotliwościowym

15. Kanał 6 VHF jest kanałem:

- A. dupleksowym
- B. dwuczestotliwościowym
- C. simpleksowym

16. Kanał 15 VHF jest kanałem:

- A. dupleksowym
- B. jednczęstotliwościowym**
- C. semidupleksowym

17. Kanał 13 VHF jest kanałem:

- A. dupleksowym
- B. duosimpleksowym
- C. simpleksowym**

18. Kanał 70 VHF jest kanałem:

- A. dupleksowym
- B. jednczęstotliwościowym**
- C. semiduplksowym

19. W zakresie VHF, do wywołań ogólnych DSC można stosować kanał:

- A. 26
- B. 6
- C. 70**

20. W zakresie VHF, do wywołań międzystatkowych DSC można stosować kanał:

- A. 15
- B. 27
- C. 70**

21. Znak wywoławczy stacji statkowej to identyfikacja stosowana w łączności:

- A. jedynie publicznej
- B. radiotelefonicznej**
- C. DSC

22. MMSI to identyfikacja stosowana w łączności:

- A. międzystatkowej**
- B. radiotelefonicznej
- C. jedynie międzystatkowej

23. Znak wywoławczy stacji statkowej to identyfikacja przyznawana:

- A. przez właściciela jednostki
- B. tylko do łączności bezpieczeństwa
- C. przez administrację krajową z międzynarodowej serii znaków wywoławczych**

24. Obszar morza w którym zapewniona jest pewna łączność DSC i radiotelefoniczna, przynajmniej z jedną stacją brzegową VHF to obszar:

A. AOR

B. A3

C. A1

25. Ratowniczy Ośrodek Koordynacyjny oznacza się skrótem:

A. RSC

B. OSC

C. RCC

26. Podcentrum Ratownicze oznacza się skrótem:

A. RSC

B. OSC

C. RCC

27. Stację nadbrzeżną zaangażowaną w akcję SAR oznacza się skrótem:

A. RSC

B. OSC

C. CRS

28. Jednostkę koordynującą poszukiwanie i ratowanie oznacza się skrótem:

A. RSC

B. OSC

C. RCC

29. Zalecanymi kanałami VHF do łączności w akcjach SAR są:

A. 26

B. 16

C. 6

30. Alarmowanie w niebezpieczeństwie zawiera:

A. identyfikację i pozycję jednostki zagrożonej

B. identyfikację, pozycję jednostki zagrożonej i liczbę osób na pokładzie jednostki

C. znak wywoławczy, pozycję jednostki zagrożonej i liczbę rannych

31. Alarmowanie w niebezpieczeństwie DSC adresowane jest:

A. jedynie do najbliższej stacji nadbrzeżnej

B. do wszystkich stacji

C. jedynie do najbliższej stacji statkowej

32. Operator stacji statkowej po odbiorze pośredniego alarmowania DSC nadanego przez stację nadbrzeżną powinien:

A. potwierdzić odbiór za pomocą DSC

B. potwierdzić odbiór za pomocą radiotelefonii

C. tylko dokonać zapisu w dzienniku radiowym

33. Operator stacji statkowej może nadać pośrednie alarmowanie w niebezpieczeństwie w sytuacji gdy:

A. jednostka zagrożona sama nie jest w stanie nadać alarmowania

B. tylko na prośbę stacji zagrożonej

C. tylko na polecenie RCC

34. W zakresie VHF, operator stacji statkowej może nadać pośrednie alarmowanie DSC po odbiorze alarmowania DSC:

A. nigdy nie wolno mu tego uczynić

B. tylko na prośbę stacji zagrożonej

C. gdy osoba odpowiedzialna za jednostkę uzna, iż wymagana jest dalsza pomoc dla jednostki zagrożonej

35. W zakresie VHF, operator stacji statkowej może nadać potwierdzenie odbioru alarmowania DSC za pomocą:

A. tylko DSC

B. radiotelefonii lub DSC

C. tylko radiotelefonii

36. Operator stacji nadbrzeżnej może nadać potwierdzenie odbioru alarmowania DSC za pomocą:

A. tylko DSC

B. radiotelefonii lub DSC

C. tylko radiotelefonii

37. Przed każdym wywołaniem poprzedzającym korespondencje w niebezpieczeństwie należy użyć sygnału nie bezpieczeństwa:

A. PAN PAN

B. MAYDAY

C. MAYDAY MAYDAY MAYDAY

38. Stację zakłócającą korespondencję w niebezpieczeństwie może uciszać:

- A. tylko RCC
- B. każda stacja statkowa i nadbrzeżna
- C. OSC

39. Sygnałem uciszenia stacji zakłócającej korespondencję w niebezpieczeństwie jest sygnał:

- A. PAN PAN
- B. SEELONCE MAYDAY
- C. MAYDAY

40. Informację o zakończeniu korespondencji w niebezpieczeństwie może nadać:

- A. tylko RCC
- B. każda stacja statkowa i nadbrzeżna
- C. OSC

41. Sygnałem zakończenia korespondencji w niebezpieczeństwie jest sygnał:

- A. PAN PAN
- B. SEELONCE MAYDAY
- C. SEELONCE FEENEE

42. Korespondencją na miejscu akcji ratunkowej kieruje:

- A. RCC
- B. wyłącznie stacja nadbrzeżna
- C. OSC

43. Korespondencją koordynacyjną SAR kieruje:

- A. RCC
- B. OSC
- C. jedynie stacja nadbrzeżna

44. Łączność pilną stosuje się dla uzyskania:

- A. porady i pomocy medycznej
- B. jedynie pomocy medycznej
- C. ostrzeżeń meteorologicznych

45. W zakresie VHF, wywołanie pilne DSC można nadać na kanale:

- A. 26
- B. 13
- C. 70

46. Wywołanie pilne DSC powinno zawierać kategorię:

- A. URGENCY
- B. SAFETY
- C. DISTRESS

47. Przy braku potwierdzenia odbioru wywołania pilnego DSC do jednej stacji, może być ono powtórzone po:

- A. 3 a następnie 10 minutach
- B. 5 a następnie 10 minutach
- C. 5 a następnie 15 minutach

48. Radiotelefonicznym sygnałem pilności jest sygnał:

- A. URGENCY
- B. PAN PAN
- C. DISTRESS

49. W radiotelefonii sygnał pilności wymawia się:

- A. 1 raz
- B. 2 razy
- C. 3 razy

50. Łączność ostrzegawczą stosuje się dla:

- A. nadania porady medycznej
- B. odbioru ostrzeżeń pogodowych
- C. nadania alarmowania w bezpieczeństwie

51. W zakresie VHF, wywołanie ostrzegawcze DSC można nadać na kanale:

- A. 12
- B. 6
- C. 70

52. Wywołanie ostrzegawcze DSC powinno zawierać kategorie:

- A. URGENCY
- B. SAFETY
- C. DISTRESS

53. Radiotelefonicznym sygnałem ostrzegawczy jest sygnał:

- A. URGENCY
- B. PAN PAN
- C. SECURITE

54. W radiotelefonii sygnał ostrzegawczy wymawia się:

- A. 1 raz
- B. 2 razy
- C. 3 razy

55. Jeżeli urządzenie DSC nie jest podłączona do urządzeń nawigacyjnych, operator powinien wprowadzać do niego aktualną pozycję statku co najmniej:

- A. co 1 godzinę
- B. 2 razy na dobę
- C. co 4 godziny

56. W zakresie VHF, radiotelefoniczne wezwanie w niebezpieczeństwie powinno być nadane na kanale:

- A. 13
- B. 16
- C. 6

57. Wezwanie w niebezpieczeństwie nadane na kanale 16 VHF powinno rozpoczynać się od wywołania zawierającego sygnał nie bezpieczeństwa MAYDAY wymówiony:

- A. 1 raz
- B. 2 razy
- C. 3 razy

58. Zawiadomienie w niebezpieczeństwie nadane na kanale 16 VHF powinno rozpoczynać się od sygnału niebezpieczeństwa MAYDAY wymówionego:

- A. 1 raz
- B. 2 razy
- C. 3 razy

59. Potwierdzenie odbioru zawiadomienia w niebezpieczeństwie nadanego na kanale 16 VHF powinno być nadane na kanale:

- A. 13
- B. 26
- C. 16

60. Potwierdzenie odbioru zawiadomienia w niebezpieczeństwie nadane na kanale 16 VHF powinno rozpoczynać się od sygnału niebezpieczeństwa MAYDAY wymówionego:

- A. 1 raz
- B. 2 razy
- C. 3 razy

61. Nadanie radiotelefonicznego zawiadomienia o niebezpieczeństwie przez stację w nim nie będącą powinno być poprzedzone sygnałem:

- A. MAYDAY
- B. MAYDAY MAYDAY MAYDAY
- C. MAYDAY RELAY MAYDAY RELAY MAYDAY RELAY

62. Sygnał pilności PAN PAN należy stosować przed wywołaniem dotyczącym:

- A. wypadnięcia człowieka za burzę
- B. uzyskania porady medycznej
- C. uzyskania ostrzeżenia nawigacyjnego

63. Jeżeli stacja statkowa VHF nie posiada urządzenia DSC, wywołanie pilne (PAN PAN) powinno być nadane na kanale:

- A. 12
- B. 6
- C. 16

64. Sygnał ostrzegawczy SECURITE należy stosować przed wywołaniem dotyczącym:
- wypadnięcia człowieka za burtę
 - uzyskania porady medycznej
 - C. nadania ostrzeżenia
65. Jeżeli stacja statkowa VHF nie posiada urządzenia DSC, wywołanie ostrzegawcze (SECURITE) powinno być nadane na kanale:
- 12
 - 6
 - C. 16
66. Kanał 75 VHF jest kanałem:
- do łączności w bezpieczeństwie
 - B. zabronionym dla zwykłej łączności publicznej
 - bezpieczeństwa
67. Kanał 76 VHF jest kanałem:
- do łączności w bezpieczeństwie
 - B. zabronionym dla zwykłej łączności publicznej
 - bezpieczeństwa
68. Kanał 15 VHF w pierwszej kolejności jest kanałem:
- do łączności w bezpieczeństwie
 - B. zabronionym dla łączności publicznej
 - C. do łączności wewnętrzstatkowej z mocą zredukowaną do 1 W
69. Kanał 17 VHF w pierwszej kolejności jest kanałem:
- A. do łączności wewnętrzstatkowej z mocą zredukowaną do 1 W
 - B. zabronionym dla łączności publicznej
 - do łączności w bezpieczeństwie
70. Kanał 13 VHF w pierwszej kolejności jest kanałem:
- A. do łączności związanej z bezpieczeństwem żeglugi
 - B. zabronionym dla łączności publicznej
 - wyłącznie do łączności międzystatkowej z mocą zredukowaną do 1 W

71. Kanał 16 VHF w pierwszej kolejności jest kanałem:
- A. do łączności w niebezpieczeństwie
 - B. zabronionym dla łączności publicznej
 - C. do łączności międzystatkowej z mocą zredukowaną do 1 W
72. W zakresie VHF, testowanie urządzenia DSC polega na przeprowadzeniu testu:
- A. „wewnętrznego”
 - B. „wewnętrznego i zewnętrznego”
 - C. „wewnętrznego albo zewnętrznego”
73. Testowanie „zewnętrzne” urządzenia DSC w zakresie VHF powinno być przeprowadzane:
- A. codziennie
 - B. raz w tygodniu
 - C. zabronione jest takie testowanie
74. W zakresie VHF, odwołanie fałszywego alarmowania DSC powinno być nadane na kanale:
- A. 13
 - B. 70
 - C. 16
75. Odwołanie fałszywego alarmowania nadanego za pomocą DSC powinno być skierowane:
- A. do najbliższej stacji nadbrzeżnej
 - B. do najbliższej stacji statkowej
 - C. do wszystkich stacji
76. Odwołanie fałszywego alarmowania nadanego za pomocą EPIRB powinno być skierowane do:
- A. stacji nadbrzeżnej
 - B. najbliższej stacji statkowej
 - C. wszystkich stacji

77. Odwołując fałszywe alarmowanie należy podać następujące informacje:

- A. pozycję jednostki, rodzaj odwoływanego alarmowania, godzinę nadania i odwołania fałszywego alarmowania
- B. rodzaj odwoływanego alarmowania, godzinę nadania i ostatni port postoju jednostki
- C. tylko godzinę nadania fałszywego alarmowania i ostatni port postoju jednostki

78. Nadając wywołanie publiczne DSC należy wybrać priorytet (kategorie):

- A. DISTRESS
- B. URGENCY
- C. ROUTINE

80. Stacja statkowa VHF nadając wywołanie publiczne DSC do innej stacji statkowej powinna użyć kanału:

- A. 70
- B. 67
- C. 26

81. Stacja statkowa nadając wywołanie publiczne DSC do innej stacji statkowej:

- A. zawsze powinna podać kanał roboczy
- B. nie powinna podawać kanału roboczego
- C. może podać kanał roboczy

82. Stacja statkowa nadając wywołanie publiczne DSC do stacji nadbrzeżnej:

- A. powinna podać kanał roboczy
- B. nie powinna podawać kanału roboczego
- C. może podać kanał roboczy

83. Po przejściu na kanał roboczy, łączność publiczną inicjuje:

- A. stacja wywołująca za pomocą DSC
- B. zawsze stacja wywoływana za pomocą DSC
- C. stacja wywoywana za pomocą DSC jeżeli tak podano w wywołaniu DSC

84. Stacja statkowa VHF nadając wywołanie publiczne do innej stacji statkowej może użyć kanału:

- A. 25
- B. 70
- C. 26

85. Stacja statkowa VHF nadając wywołanie publiczne do stacji nadbrzeżnej może użyć kanału:

- A. 15
- B. 70
- C. 6

86. Radiotelefoniczne wywołanie publiczne w zakresie VHF powinno mieć formę:

- A. nazwa stacji wywoływanej /1x This is nazwa stacji wywołującej /2x
- B. nazwa stacji wywoływanej /1x This is nazwa stacji wywołującej /3x
- C. nazwa stacji wywoływanej /2x This is nazwa stacji wywołującej /2x

87. Radiotelefoniczna odpowiedź na wywołanie publiczne w zakresie VHF powinno mieć formę:

- A. nazwa stacji wywołującej /1x This is nazwa stacji wywoływanej /2x
- B. nazwa stacji wywoływanej /4x This is nazwa stacji wywołującej /4x
- C. nazwa stacji wywołującej /2x This is nazwa stacji wywoływanej /2x

88. Stacja statkowa VHF, gdy znajduje się w morzu, powinna utrzymywać ciągły nasłuch radiowy na kanałach:

- A. 26
- B. 70
- C. 6

89. W łączności stacji statkowej ze stacją nadbrzeżną, o przebiegu korespondencji decyduje:

- A. stacja statkowa
- B. RCC
- C. stacja nadbrzeżna

90. Wykaz korespondencji (*traffic list*) nadawany jest przez:

- A. stację statkową
- B. RCC
- C. stację nadbrzeżną

91. Jeżeli wywoływana stacja nie odpowiada na wywołanie publiczne DSC, kolejne

można powtórzyć po:

A. 3 minutach

B. 5 minutach

C. 8 minutach

92. Jeżeli wywoływana stacja nie odpowiada na radiotelefoniczne wywołanie

publiczne, kolejne można powtórzyć po:

A. 3 minutach

B. 5 minutach

C. 2 minutach

93. Jednostka pływająca może zrealizować radiotelefoniczną łączność publiczną z

abonentem telekomunikacyjnej sieci lądowej:

A. bezpośrednio przez telekomunikacyjną sieć lądową

B. za pośrednictwem innej, większej stacji statkowej

C. za pośrednictwem stacji nadbrzeżnej

94. Radiotelefoniczną łączność publiczną z telekomunikacyjną siecią lądową,

prowadzi się na kanale:

A. 16

B. 13

C. wskazanym przez stację nadbrzeżną

95. Prowadząc rozmowę radiotelefoniczną ze stacją nadbrzeżną, sygnałem

zakończenia wypowiedzi jest sygnał:

A. PAN PAN

B. OVER

C. STOP

96. Prowadząc rozmowę radiotelefoniczną z inną stacją statkową, sygnałem

zakończenia łączności jest sygnał:

A. OVER AND OUT

B. OVER

C. STOP

97. Po przejściu na kanał roboczy, radiotelefoniczne wywołanie publiczne powinno mieć formę:

- A. nazwa stacji wywoływanej /4x This is nazwa stacji wywołującej /4x
- B. nazwa stacji wywoływanej /1x This is nazwa stacji wywołującej /1x
- C. nazwa stacji wywoływanej /2x This is nazwa stacji wywołującej /2x

98. Stacja nadbrzeżna pytając stację statkową o przedsiębiorstwo rozliczające jej rachunki radiokomunikacyjne, może użyć skrótu:

- A. QRJ
- B. AAIC
- C. QTH

99. Stacja nadbrzeżna pytając stację statkową o jej położenie może użyć skrótu:

- A. QRJ
- B. AAIC
- C. QTH

100. Publikacja ITU „*Spis stacji statkowych*” zawiera podstawowe dane o:

- A. stacjach statkowych otwartych dla korespondencji publicznej
- B. jedynie stacjach statkowych służby SAR
- C. statkowych stacjach hydrograficznych

101. Publikacja ITU „*Spis stacji nadbrzeżnych*” zawiera podstawowe dane o:

- A. stacjach nadbrzeżnych otwartych dla korespondencji publicznej
- B. stacjach nadbrzeżnych nadających MSI
- C. stacjach nadbrzeżnych nadających prognozy pogody

102. Publikacja ITU „*Spis stacji radiookreślania i służb specjalnych*” zawiera podstawowe dane o:

- A. stacjach nadbrzeżnych otwartych dla korespondencji publicznej
- B. stacjach nadbrzeżnych nadających MSI
- C. RSC

103. Publikacja Biura Hydrograficznego Marynarki Wojennej „*Spis radiostacji nautycznych*” zawiera podstawowe dane o:

- A. stacjach nadbrzeżnych otwartych dla korespondencji publicznej
- B. portowej służbie ppoż
- C. stacjach statkowych

104. W Polsce, dokument „*Pozwolenie radiowe na stację statkową*” przyznaje:

- A. PRS
- B. ITU
- C. Urząd Komunikacji Elektronicznej (UKE)

105. Dokument „*Pozwolenie radiowe na stację statkową*” poświadczają o zgodności zainstalowanych na jednostce urządzeń radiowych z

- A. przepisami PRS
- B. postanowieniami Regulaminu Radiokomunikacyjnego
- C. prawidłami Konwencji SOLAS

106. W Polsce, dokument „*Karta bezpieczeństwa*” jest przyznawany przez

- A. PRS
- B. ITU
- C. Urząd Morski (UM)

107. „*Świadectwo operatora łączności bliskiego zasięgu (SRC)*” upoważnia do obsługi urządzeń radiowych zainstalowanych na jednostkach nie podlegających Konwencji SOLAS, pracujących w zakresie częstotliwości

- A. VHF, MF i HF
- B. tylko VHF
- C. tylko MF

108. W „*Dzienniku radiowym*” należy odnotowywać

- A. przynajmniej raz dziennie pozycję jednostki
- B. liczbę członków załogi
- C. pozycję jednostki minimum trzy razy na dobę

109. Stację statkową, która może prowadzić komercyjną łączność publiczną nazywa się

- A. komercyjną stacją statkową
- B. usługową stacją statkową
- C. stacją statkową otwartą dla korespondencji publicznej

110. Opłaty radiokomunikacyjne stacji statkowej za przeprowadzone łączności z telekomunikacyjną siecią lądową, regulowane są przez
- A. bezpośrednio właściciela jednostki
 - B. QRC**
 - C. operatora radiowego
111. Opłata za przeprowadzoną łączności radiotelefoniczną obejmuje stawkę
- A. pilotową (PC)
 - B. nadbrzeżną (CC)**
 - C. portową (SP)
112. Opłata za przeprowadzoną łączności radiotelefoniczną zależy od
- A. czasu trwania rozmowy**
 - B. QRC
 - C. rodzaju jednostki pływającej
113. Potrzebuję asysty.
- A. I require assistance.
 - B. I require escort.**
 - C. I need attention.
114. Pożar w nadbudówce.
- A. Superstructure is fireing.
 - B. I am having fire in superstructure.
 - C. Superstructure on fire.**
115. Nabieram wody.
- A. I am making water.
 - B. I am taking water**
 - C. I am on fire.
116. Czy możecie udzielić pomocy?
- A. Are you helping me?
 - B. Can you render assistance?**
 - C. Do you help me?

117. Czy możesz podjąć rozbiteków?

- A. Can you receive survivors?
- B. Can you require survivors?
- C. Can you pick up survivors?

118. Widzialność jest zmniejszona z powodu mgły.

- A. Visibility is getting foggy.
- B. Visibility is reduced by fog.
- C. Visibility is reduced by snow.

119. Podaj liczbę rannych.

- A. Say injured persons.
- B. Inform injured.
- C. Report injured casualties.

120. Stan rozbiteków jest dobry.

- A. Survivors are well.
- B. Survivors are good.
- C. Survivors in bad condition.

121. Przechodzę na kanał ... UKF.

- A. I am coming to canal VHF.
- B. I am going to channel UKF.
- C. Changing to channel VHF.

122. Śruba jest uszkodzona.

- A. Propeller damaged.
- B. Bolt damaged.
- C. Propeller are damaged.

123. Zalecam ci przejść na kanał UKF

- A. I recommend to come to channel VHF.
- B. I recommend to switch on to VHF channel.
- C. Advise go to VHF channel.

124. Dryfuję z prędkością 2 węzłów.

- A. I am adrift.
- B. I am drifting at 2 knots.
- C. I am proceeding with drift.

125. Brak zasilania.

- A. No current.
- B. No feedback.
- C. No power supply.

126. Kiedy nadejdzie pomoc?

- A. When is assistance going?
- B. When help is to come?
- C. When will assistance arrive?

127. Mam kłopoty z silnikiem głównym.

- A. I do not have main engine.
- B. I have difficulty with main engine
- C. I have problems with main engine.

128. Mam niebezpieczny przechył na lewą burzę.

- A. I have dangerous list to port.
- B. I am having a heel to port.
- C. I am heel dangerously to port.

129. Mam problemy z urządzeniem sterowym.

- A. I have problems with steering gear.
- B. I have problems with rudder.
- C. I have problems with steering.

130. I read you (dość dobrze).

- A. fairly well
- B. fairly good
- C. very well

131. Nie odpowiadam za swoje ruchy.

- A. I am not responsible for my movements.
- B. I do not have responsibility for my moving.
- C. I am not under command.

132. How do you (odbierasz mnie)?

- A. listen to me
- B. read me
- C. receive me

133. I am sinking (po zalaniu).

- A. after flowing.
- B. before flooding.
- C. after flooding.

134. Odebrałem twój sygnał Mayday.

- A. I can read your Mayday message.
- B. I have copied your Mayday signal.
- C. I have received your Mayday signal.

135. Muszę opuścić statek po zderzeniu.

- A. I have to leave vessel before collision.
- B. I have to abandon ship after crash.
- C. I must abandon vessel after collision.

136. Utrzymuj kontakt radiowy na kanale.

- A. Stay in touch on radio on channel.
- B. Remain contact on radio channel.
- C. Stand by on radio channel.

137. I must abandon vessel (po ataku piratów).

- A after having attacked pirates.
- B. I am over attack of pirates.
- C. after attack of pirates.

138. Nie mogę płynąć bez pomocy.

- A. I do not have to sail without assistance.
- B. I cannot proceed without assistance.
- C. I can't proceeded without assistance.

139. Załoga opuściła statek.

- A. Crew left ship.
- B. Crew are abandoning vessel.
- C. Crew has abandoned vessel.

140. Mam poważne uszkodzenia przyrządów nawigacyjnych.

- A. I have major damage to navigational instruments.
- B. I have seriously damaged my navigational instruments.
- C. My navigational instruments have damaged seriously.

141. Utrzymuj nasłuch na kanale UKF.

- A. Stand by on channel VHF.
- B. Keep listening on channel UKF.
- C. Keep watch on channel UKF.

142. Proszę o holownik i karetkę dla ofiar wypadku

- A. Give me tug and ambulance.
- B. Send tug and ambulance for survivors.
- C. Send tug and ambulance for casualties.

143. Powiedz jeszcze raz proszę.

- A. Tell me once more please.
- B. Say again please.
- C. Repeat please.

144. Przewidywane jest pogorszenie widzialności.

- A. Visibility is getting bad.
- B. Visibility is deteriorating.
- C. Visibility is expected to decrease.

145. Stan rozbitek jest zły.

- A. Condition of castaways is not bad.
- B. Survivors in bad condition.
- C. Survivors are bad.

146. Mój radar jest uszkodzony.

- A. My radar is damaged..
- B. My radar has damaged.
- C. My radar brake down.

147. Zderzyłem się z nieznanym obiektem.

- A. I have collided with unknown vessel.
- B. I have collided with unknown object.
- C. I have collided with unknown derelict.

148. Jakie masz problemy?

- A. What problems do you have?
- B. What have you problems?
- C. What problems is been?

149. Widzialność jest zmniejszona z powodu rzadkiej mgły.

- A. Visibility is smaller by hail.
- B. Visibility is reduced by mist.**
- C. Visibility is limited by drizzle.

150. Muszę zejść z toru wodnego.

- A. I must get rid of fairway.
- B. I must leave fairway.**
- C. I have to left fairway.

151. Koniec przekazu.

- A. Finished.
- B. Over and out.**
- C. Out.

152. Mam przeciek poniżej linii wodnej.

- A. I am leaking above water line.
- B. I have a leak below water line.**
- C. I have a leak under water line..

153. Pożar opanowany.

- A. Fire been extinguished.
- B. Fire is putted out.
- C. Fire is under control.**

154. Kiedy przybędziesz na pozycję statku w niebezpieczeństwie?

- A. When will you run to position in danger?
- B. When will you go to ship in dangerous?
- C. When will you arrive at distress position?**

155. Odbieram ciebie słabo.

- A. I read you bad.
- B. I read you loud and clear.
- C. I read you poor.**

156. Osłońcie mnie od wiatru.

- A. Make a lee for me.**
- B. Shelter me.
- C. Keep wind away of me.

157. Musicie utrzymywać ciszę radiową na tym obszarze.

- A. Radio must be silent in this area.
- B. You must keep radio silence in this area..
- C. Be quiet in this area..

158. Z mego statku wypadł człowiek za burtę.

- A. I have lost person overboard.
- B. A person felt overboard.
- C. My vessel threw person overboard.

159. Manewruję z trudnością.

- A. I am steering with problem.
- B. I am manoeuvring with difficulty.
- C. I was maneuvering with difficulty.

160. Błąd, poprawka.

- A. Mistake, advice.
- B. Error, improvement.
- C. Mistake, correction.

161. Stanowicie przeszkodę dla ruchu.

- A. You are obstructing other traffic.
- B. You disturb other vessels.
- C. You hamper other ships.

162. Próbuję płynąć bez pomocy.

- A. I try proceed without help.
- B. I try to sail without attendance.
- C. I try to proceed without assistance.

163. Fala sejsmiczna jest przewidywana przed ... UTC.

- A. Tsunami waited for by ... UTC.
- B. Freak wave expected by ... UTC.
- C. Tsunami expected by .. UTC.

164. Czy możesz zejść z mielizny w czasie przypływu?

- A. Can you refloat in ebb tide?
- B. Can you aground during tide?
- C. Can you refloat when tide rises?

165. Czy jesteś w drodze?

- A. Are you in a way?
- B. Are you under way?**
- C. Have you on your way?

166. Pława świetlna nie świeci.

- A. Lightbuoy not shining.
- B. Lightbeacon unlighted.
- C. Lightbuoy unlit.**

167. Na torze wodnym znajdują się sieci rybackie.

- A. Fairway in fishing gear.
- B. Fishing nets fouled fairway.
- C. Fishing nets in fairway.**

168. Ogień rozprzestrzenia się.

- A. Fire is decreasing.
- B. Fire is increasing.
- C. Fire is spreading.**

169. Wasz sygnał zrozumiany, odbiór.

- A. Your signal understand, over.
- B. Your signal understood, over.**
- C. I get your message, over.

170. Jest odpływ.

- A. Tide falling.**
- B. Tide dropping.
- C. Tide reducing.

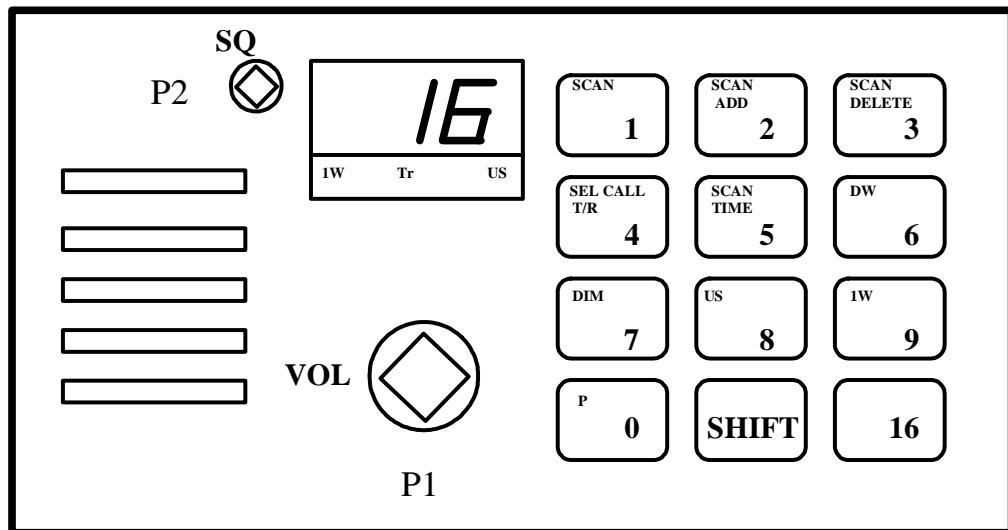
171. Proszę o potwierdzenie odbioru wiadomości.

- A. Please acknowledge message.**
- B. Message over.
- C. I got your message.

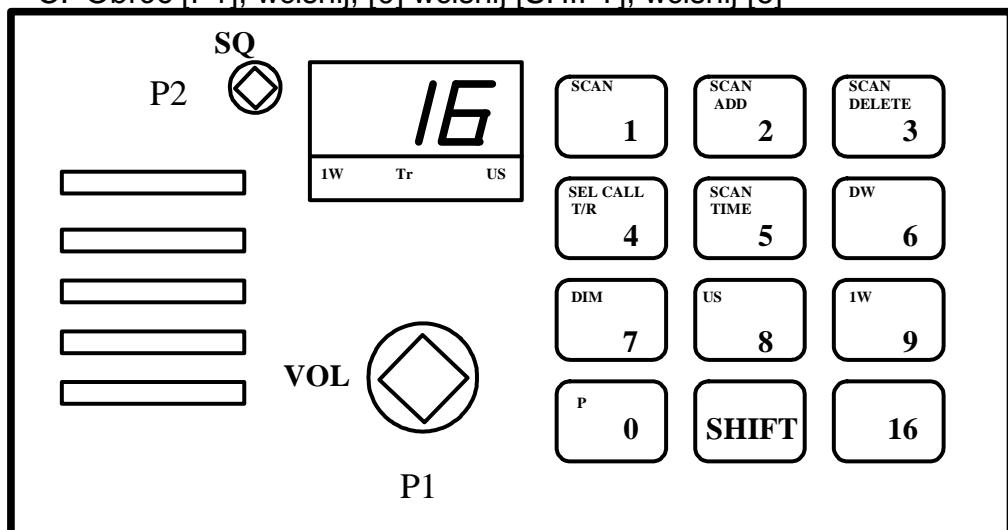
172. Mam niebezpieczny przechył na prawą burzę.

- A. I am heeling to starboard.
- B. I have dangerous list to port.
- C. I have dangerous list to starboard.**

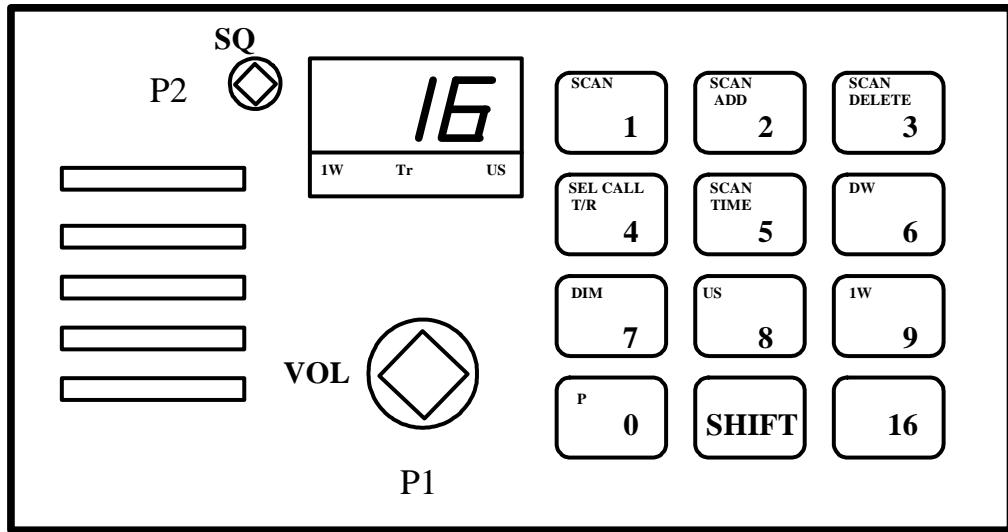
PRAKTYCZNA OBSŁUGA URZĄDZEŃ RADIOWYCH PODSYSTEMÓW GMDSS



1. Włącz i przygotuj do pracy, dla łączności pokładowej radiotelefon VHF.
 - A. Obróć i ustaw [P1], wciśnij [1], wciśnij [7], wciśnij [SHIFT], wciśnij [9], ustaw blokadę szumów.
 - B. Obróć [P1], wciśnij [2], wciśnij [SHIFT], wciśnij [7]
 - C. Obróć [P1], wciśnij, [0] wciśnij [SHIFT], wciśnij [6]

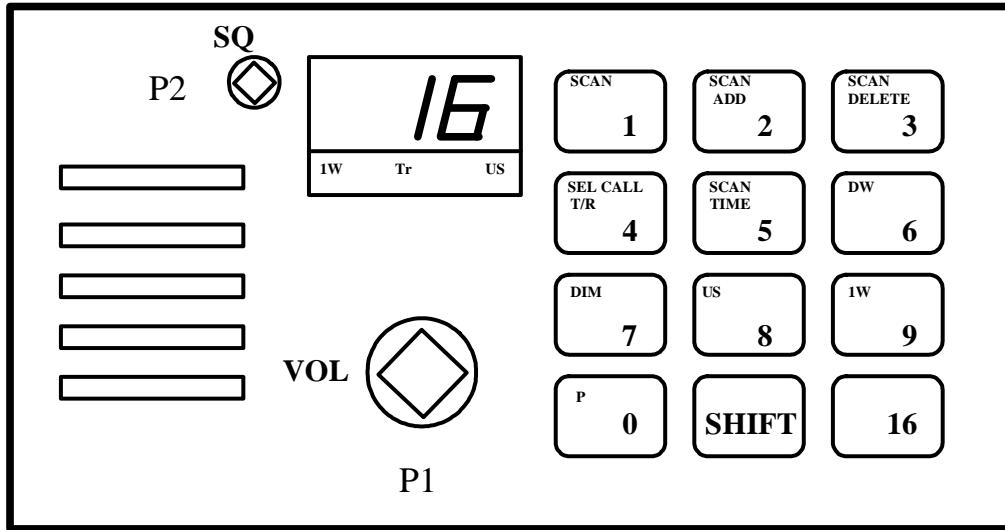


2. Włącz i przygotuj do pracy, dla łączności alarmowej radiotelefon VHF.
 - A. Obróć i ustaw [P1], wciśnij [1], wciśnij [6], ustaw [P2] maksymalnie w prawo
 - B. Obróć i ustaw [P1], wciśnij [16], ustaw [P2] maksymalnie w lewo
 - C. Obróć i ustaw [P1], wciśnij [1], wciśnij [3], ustaw [P2] maksymalnie w położeniu środkowym



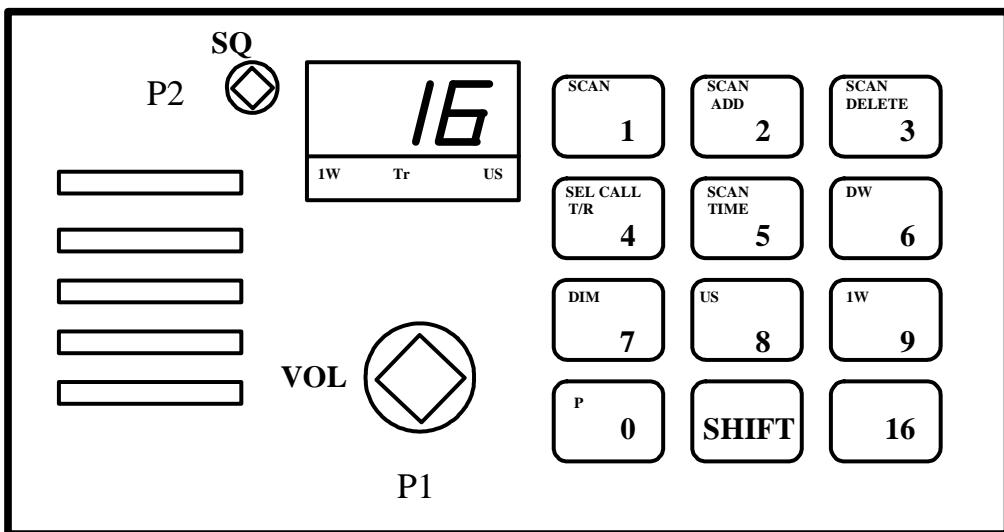
3. Dokonaj redukcji mocy radiotelefonu VHF.

- Obróć i ustaw [P1], wciśnij [SHIFT], wciśnij [9]
- Obróć i ustaw [P1], wciśnij [9]
- Obróć i ustaw [P1], wciśnij [SHIFT], wciśnij [2]

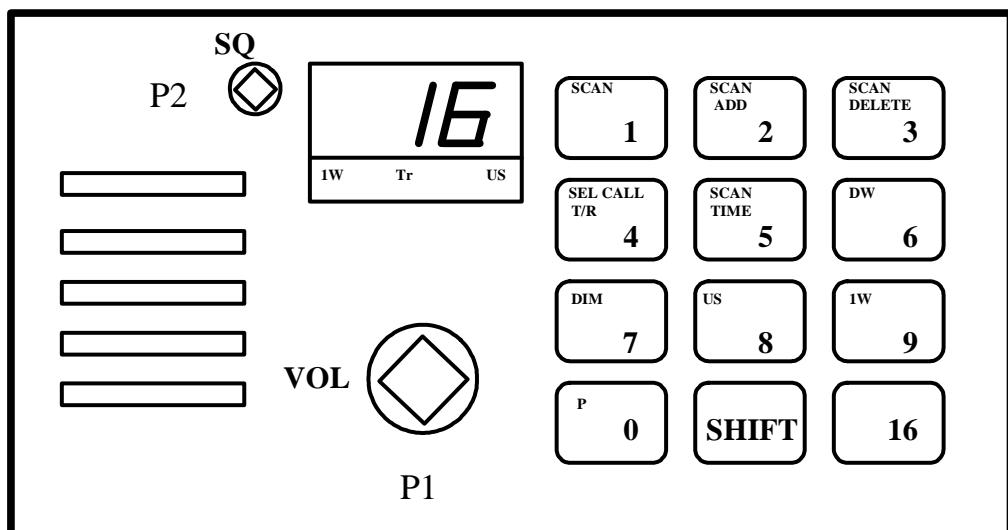


4. Ustaw podwójny nasłuch w radiotelefonie VHF na kanałach 14 i 16.

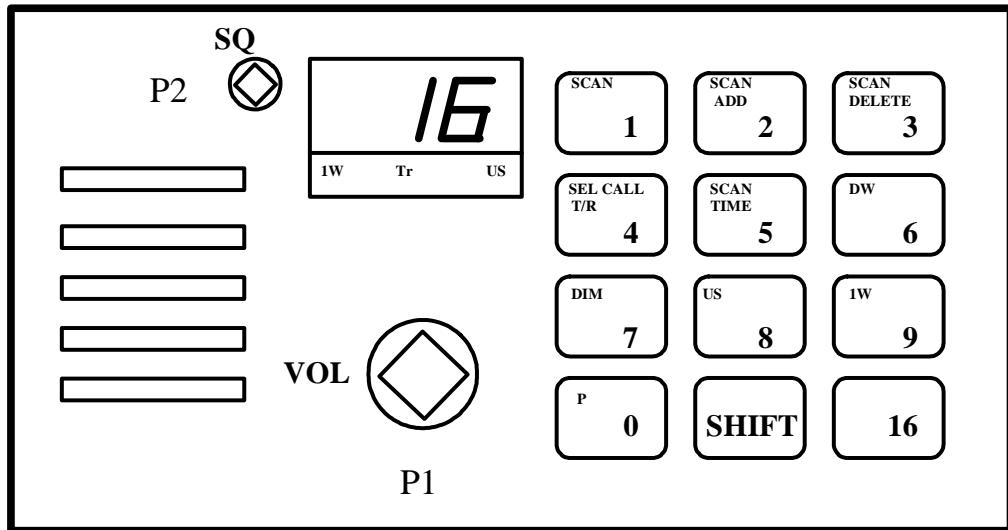
- Obróć i ustaw [P1], wciśnij [SHIFT], wciśnij [6]
- Obróć i ustaw [P1], wciśnij [1], wciśnij [4], wciśnij [SHIFT], wciśnij [6]
- Obróć i ustaw [P1], wciśnij [16], wciśnij [SHIFT], wciśnij [6]



5. Ustaw podświetlenie wskaźników w radiotelefonie VHF dla warunków dziennych i nocnych.
- Wciśnij [7], wciśnij [5]
 - Wciśnij [9], wciśnij [16]
 - Wciśnij [SHIFT], wciśnij [7]

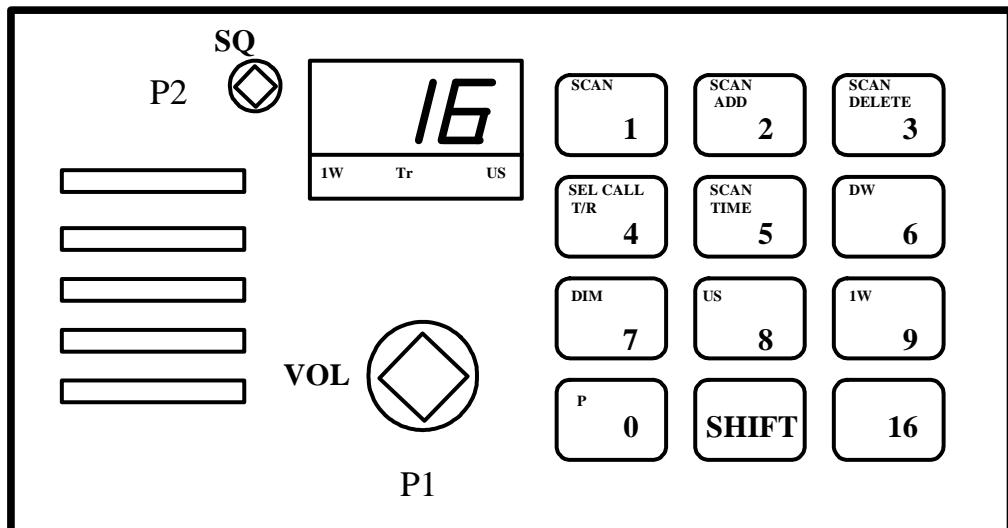


6. Sprawdź, które kanały są wpisane do pamięci skanowania radiotelefonu RT 2048
- Wciśnij [SHIFT], wciśnij [5]
 - Wciśnij [SHIFT], wciśnij [2]
 - Wciśnij [SHIFT], wciśnij [1] i przytrzymaj



7. Ustaw skanowanie kanałów 6,13 i 16 w radiotelefonie VHF.

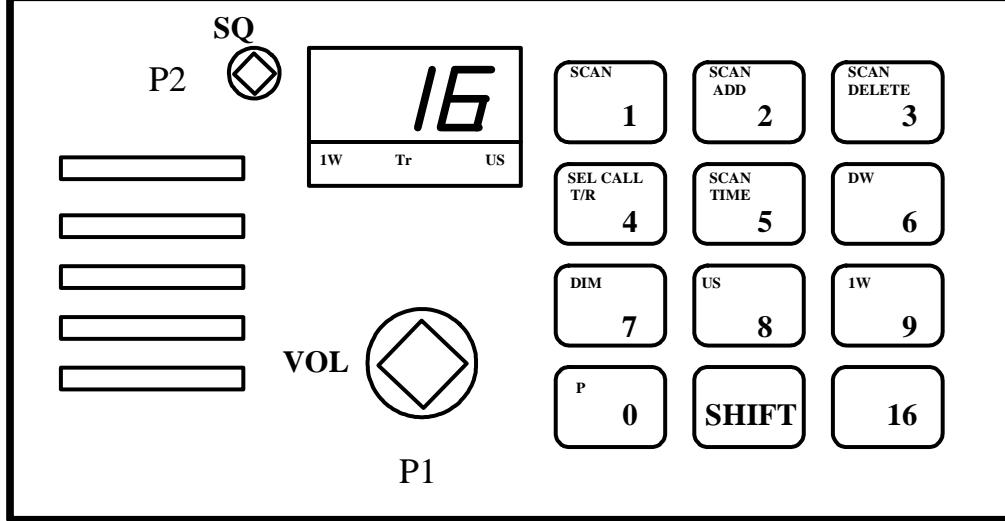
- A. Obróć [P1], wciśnij [6], wciśnij [SHIFT], wciśnij [2], wciśnij [1], wciśnij [3],
wciśnij [SHIFT], wciśnij [2]
- B. Obróć [P1], wciśnij [6], wciśnij [SHIFT], wciśnij [1], wciśnij [3],
wciśnij [SHIFT], wciśnij [16]
- C. Obróć [P1], wciśnij [6], wciśnij [SHIFT], wciśnij [1], wciśnij [1], wciśnij [3],
wciśnij [SHIFT], wciśnij [1]



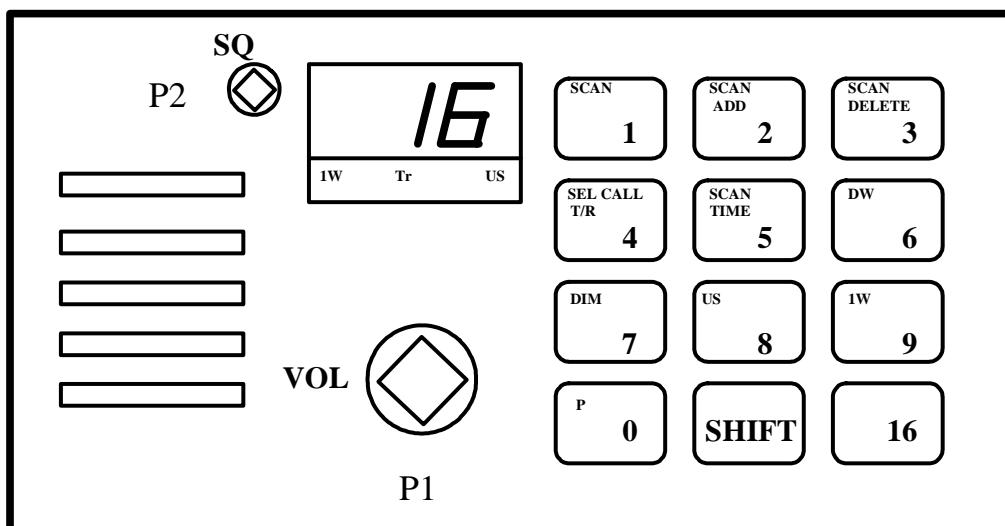
8. Nadaj ostrzeżenie nawigacyjne, przy użyciu radiotelefonu VHF.

- A. Obróć [P1], wciśnij [SHIFT], wciśnij [8], nadaj komunikat

- B. Obróć [P1], wciśnij [SHIFT], wciśnij [9], sprawdź moc, wciśnij [16] nadaj zapowiedź komunikatu ostrzegawczego, wciśnij [1], wciśnij [3], nadaj komunikat
- C. Obróć [P1], wciśnij [1], wciśnij [3], nadaj komunikat

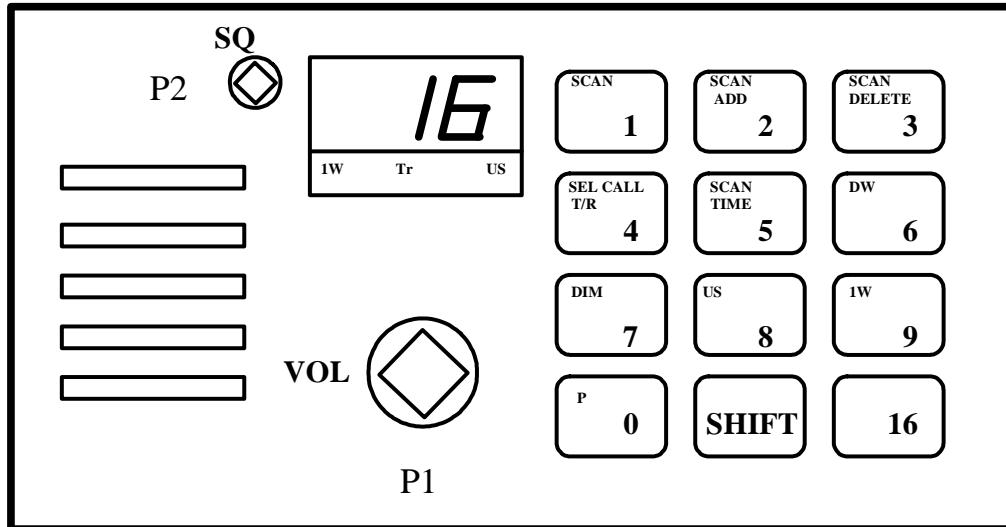


9. Nadaj komunikat alarmowy, przy użyciu radiotelefonu VHF.
- A. Obróć [P1], wciśnij [SHIFT], wciśnij [9], sprawdź moc, wciśnij [16] nadaj wywołanie alarmowe, po krótkiej przerwie nadaj komunikat alarmowy
- B. Obróć [P1], wciśnij [SHIFT], wciśnij [9], sprawdź moc, wciśnij [16] nadaj wywołanie alarmowe, wciśnij [1], wciśnij [3], nadaj komunikat alarmowy
- C. Obróć [P1], wciśnij [SHIFT], wciśnij [9], sprawdź moc, wciśnij [1], wciśnij [3], nadaj wywołanie alarmowe, i komunikat alarmowy



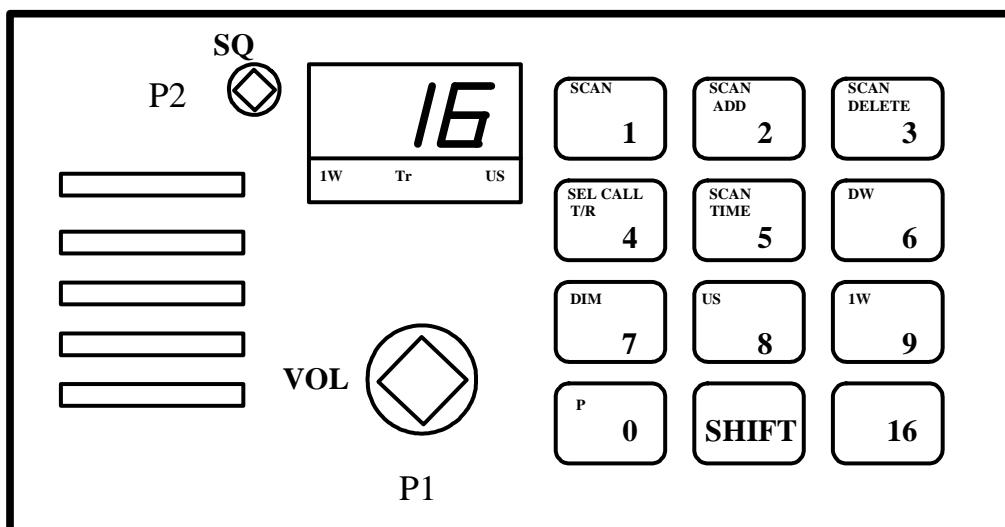
10. Potwierdź odbiór alarmu przy użyciu radiotelefonu VHF.

- A. Obróć [P1], wciśnij [1], wciśnij [3], nadaj „Mayday 3x znak stacji zagrożonej, tu 3x znak własnej stacji, RECEIVED MAYDAY”
- B. Obróć [P1], wciśnij [16], sprawdź moc, nadaj „Mayday 3x znak stacji zagrożonej, tu 3x znak własnej stacji, RECEIVED MAYDAY”
- C. Obróć [P1], wciśnij [SHIFT], wciśnij [8], nadaj „Mayday 3x znak stacji zagrożonej, tu 3x znak własnej stacji, RECEIVED MAYDAY”



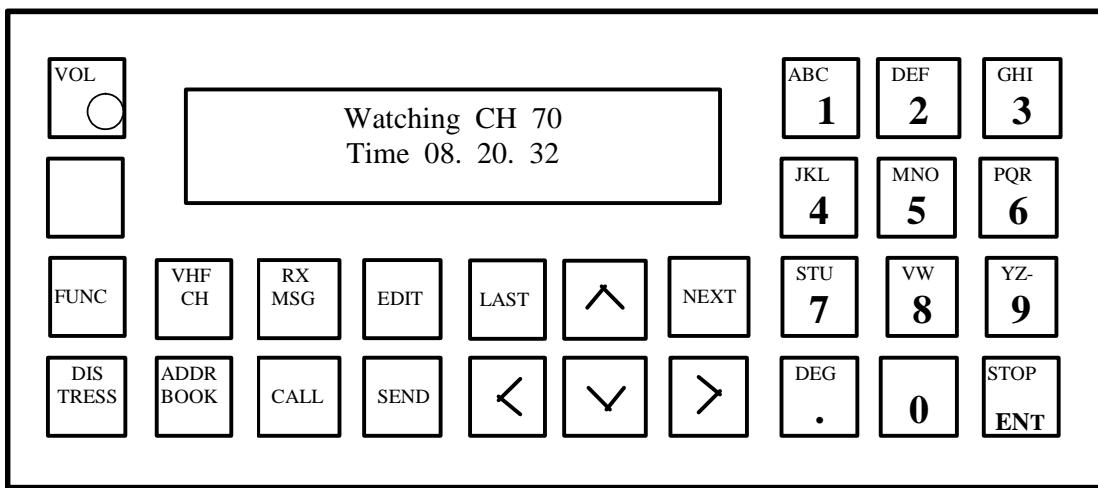
11. Wywołaj inny statek, przy użyciu radiotelefonu VHF i przeprowadź z nim rozmowę rutynową.

- A. Obróć [P1], wciśnij [16], nadaj „znak wywoływanej stacji, 3x znak własnej stacji”, po zgłoszeniu się wywoywanej stacji prowadź rozmowę
- B. Obróć [P1], wciśnij [1], wciśnij [3], nadaj „znak wywoywanej stacji, 3x znak własnej stacji”, po zgłoszeniu się wywoywanej stacji prowadź rozmowę
- C. Obróć [P1], wciśnij [16], nadaj „znak wywoywanej stacji, 3x znak własnej stacji”, po zgłoszeniu się wywoywanej stacji uzgodnij kanał roboczy, ustawi go i prowadź rozmowę



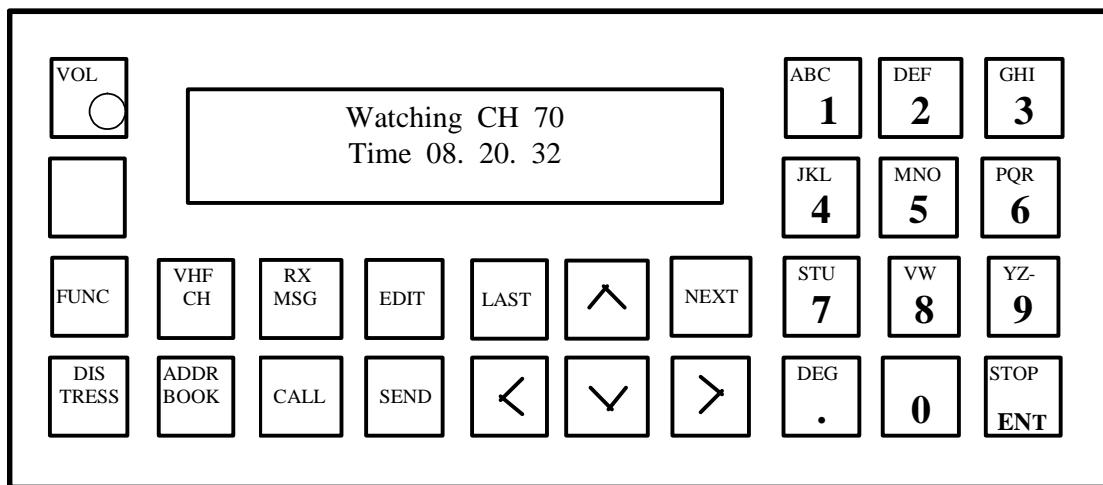
12. Nadaj wywołanie alarmowe za inny statek.

- Obróć [P1], wciśnij [1], wciśnij [3], nadaj „Mayday relay, tu 3x znak własnej stacji, treść komunikatu, Mayday”
- Obróć [P1], wciśnij [16], nadaj „Pan pan, tu 3x znak własnej stacji, treść komunikatu, pan pan”
- Obróć [P1], wciśnij [16], nadaj „Mayday relay, tu 3x znak własnej stacji, treść komunikatu, Mayday”



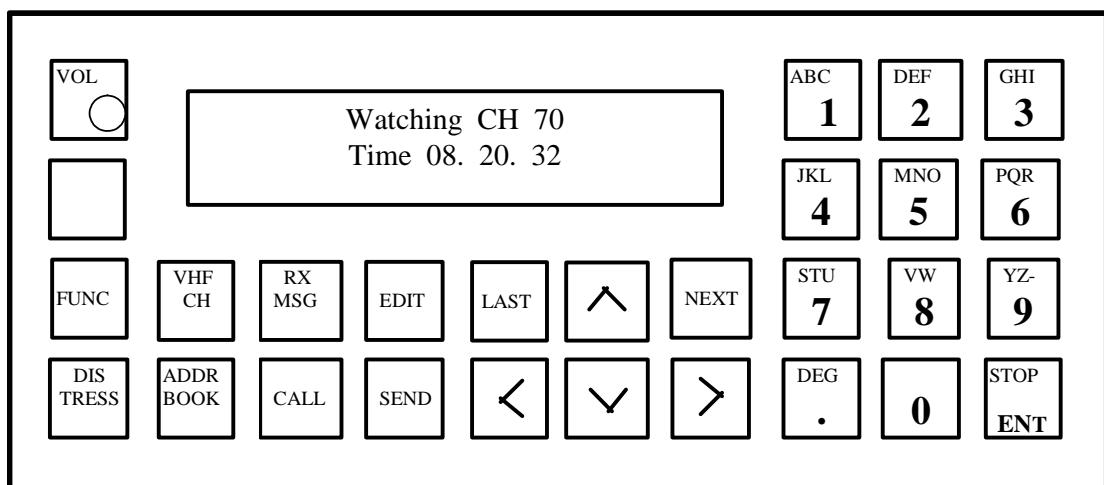
13. Wprowadź pozycję geograficzną do przystawki DSC VHF.

- Obróć [VOL], wciśnij [FUNC], wciśnij [EDIT], wprowadź pozycję
- Obróć [VOL], wciśnij [CALL], wciśnij [EDIT], wprowadź pozycję
- Obróć [VOL], wciśnij [FUNC], wciśnij [>], wciśnij [NEXT], wprowadź czas i pozycję, wciśnij [NEXT]



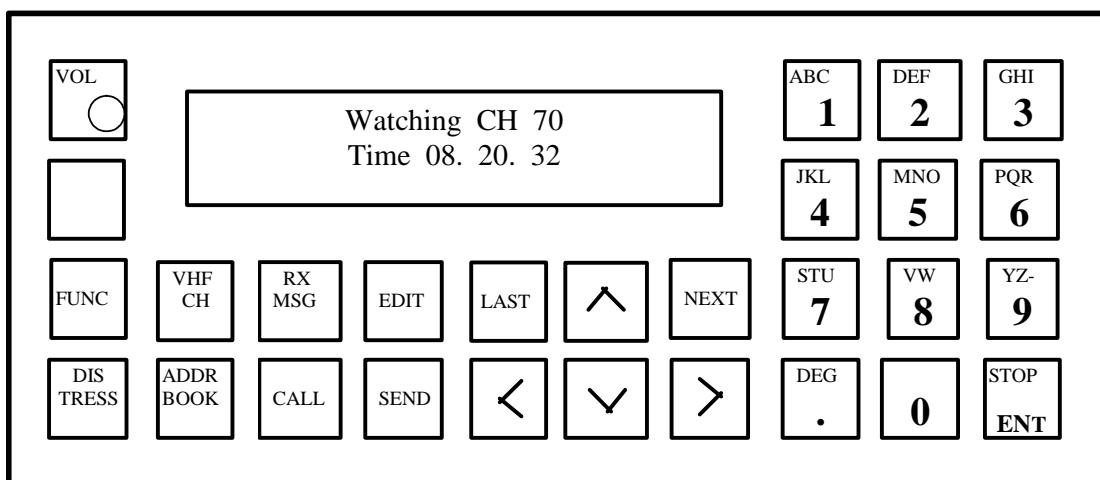
14. Ustaw aktualny czas i strefę czasową w przystawce DSC VHF.

- A. Obróć [VOL], wciśnij [FUNC], wciśnij [>] tyle razy, aż wyróżnione zostanie słowo **Time**, wciśnij [NEXT] wprowadź aktualną strefę czasową i czas UTC, wciśnij [NEXT],
- B. Obróć [VOL], wciśnij [CALL], wciśnij [>] tyle razy, aż wyróżnione zostanie słowo **Time**, wciśnij [NEXT] wprowadź aktualną strefę czasową i czas UTC, wciśnij [NEXT],
- C. Obróć [VOL], wciśnij [EDIT], wciśnij [>] tyle razy, aż wyróżnione zostanie słowo **Time**, wprowadź aktualną strefę czasową i czas UTC, wciśnij [NEXT],



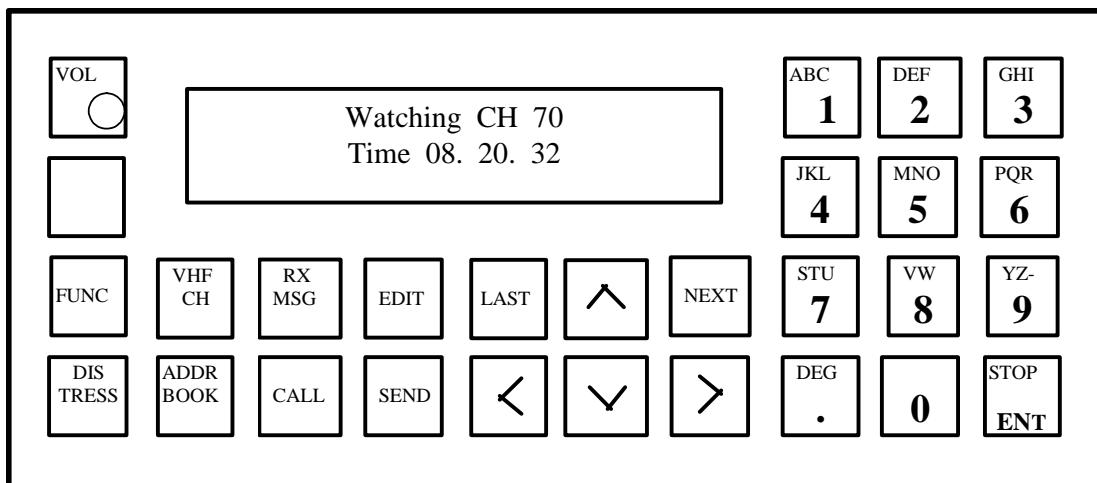
15. Wprowadź do rejestru stacji przystawki DSC VHF stację brzegową **Lyngby**.

- A. Obróć [VOL], wciśnij [FUNC], wciśnij 2x [>], wciśnij [NEXT], wprowadź z klawiatury słowo **Lyngby**, wciśnij [ENT], wprowadź z klawiatury **002191000**, wciśnij [NEXT],
- B. Obróć [VOL], wciśnij [EDIT], z klawiatury słowo **Lyngby**, wciśnij [ENT], wprowadź z klawiatury **002191000**, wciśnij [NEXT],
- C. Obróć [VOL], wciśnij [NEXT], wprowadź z klawiatury słowo **Lyngby**, wciśnij [ENT], wprowadź z klawiatury **002191000**, wciśnij [NEXT]



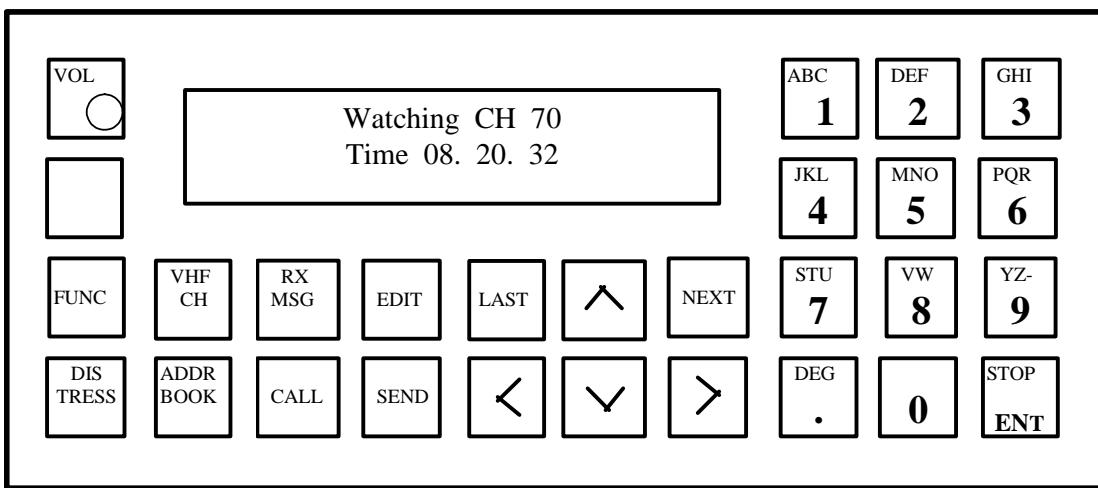
16. Przetestuj przystawkę DSC VHF.

- A. Obróć [VOL], wciśnij [FUNC], wciśnij [NEXT]
- B. Obróć [VOL], wciśnij [FUNC], wciśnij [>] tyle razy, aż wybrane zostanie słowo Test, wciśnij [NEXT]
- C. Obróć [VOL], wciśnij [FUNC], wciśnij [CALL], wciśnij [NEXT]



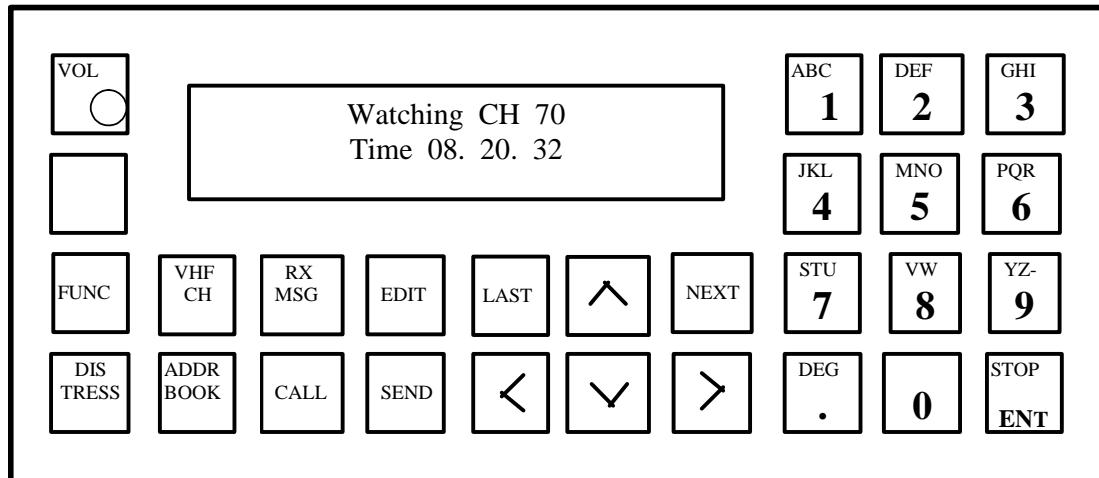
17. Nadaj za pomocą przystawki DSC VHF zapowiedź ostrzeżenia.

- A. Obróć [VOL], wciśnij [CALL], wciśnij [EDIT], wybierz klawiszem [>] słowa **All ships**, wciśnij [NEXT], wybierz klawiszem [>] słowo **Safety**, wciśnij [NEXT] wciśnij [SENT]
- B. Obróć [VOL], wciśnij [CALL], wciśnij, wybierz klawiszem [>] słowa **All ships**, wciśnij [NEXT], wybierz klawiszem [>] słowo **Safety**, wciśnij [NEXT] tyle rzy, aż pojawi się na ekranie **Work channel**, wprowadź numer kanału, wciśnij [NEXT] wciśnij [SENT]
- C. Obróć [VOL], wciśnij [CALL], wciśnij [EDIT], wybierz klawiszem [>] słowa **All ships**, wciśnij [NEXT], wybierz klawiszem [>] słowo **Safety**, wciśnij [NEXT] tyle rzy, aż pojawi się na ekranie **Work channel**, wprowadź numer kanału, wciśnij [NEXT] wciśnij [SENT]



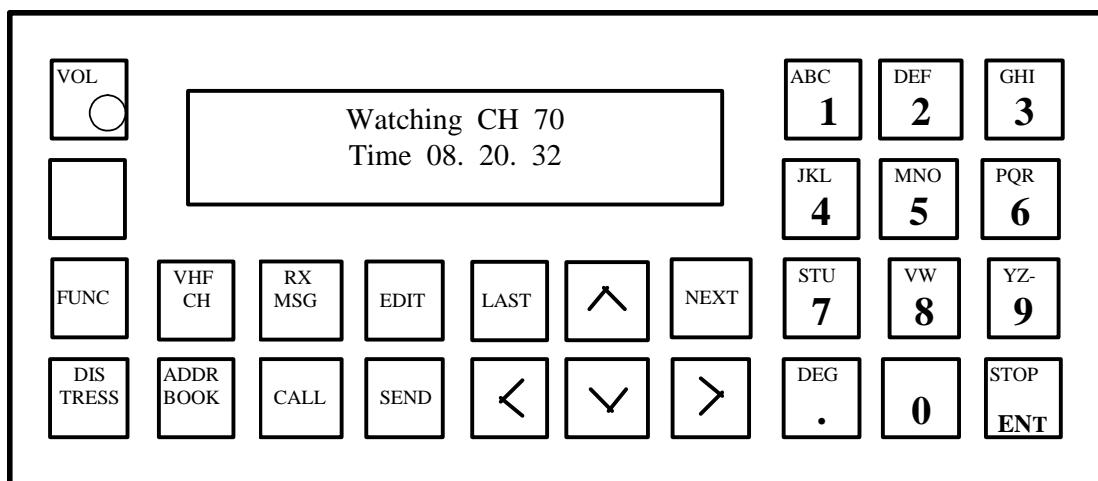
18. Nadaj za pomocą przystawki DSC VHF wywołanie alarmowe za inny statek.

- Obróć [VOL], wciśnij [CALL], wciśnij [EDIT], wybierz klawiszem [>] słowo **Distress**, wciśnij [NEXT], wybierz klawiszem [>] słowa **Distress relay**, wciśnij [NEXT], wybierz klawiszem [>] adres, wciśnij [NEXT], wprowadź pozycję statku zagrożonego oraz rodzaj zagrożenia, wciśnij [NEXT], wciśnij [SENT]
- Obróć [VOL], wciśnij [CALL], wciśnij [EDIT], wybierz klawiszem [>] słowo **Distress**, wciśnij [NEXT], wybierz klawiszem [>] słowa **Distress relay**, wciśnij [NEXT], wybierz klawiszem [>] adres, wciśnij [NEXT], wprowadź pozycję statku zagrożonego oraz rodzaj zagrożenia, wciśnij [NEXT], wciśnij jednocześnie [DISTRESS] i [SENT]
- Obróć [VOL], wciśnij [FUNC], wybierz klawiszem [>] słowo **Distress**, wciśnij [NEXT], wybierz klawiszem [>] słowa **Distress relay**, wciśnij [NEXT], wybierz klawiszem [>] adres, wciśnij [NEXT], wprowadź pozycję statku zagrożonego oraz rodzaj zagrożenia, wciśnij [NEXT], wciśnij jednocześnie [DISTRESS] i [SENT]



19. Nadaj za pomocą przystawki DSC VHF zapowiedź prośby o pomoc medyczną do innych statków.

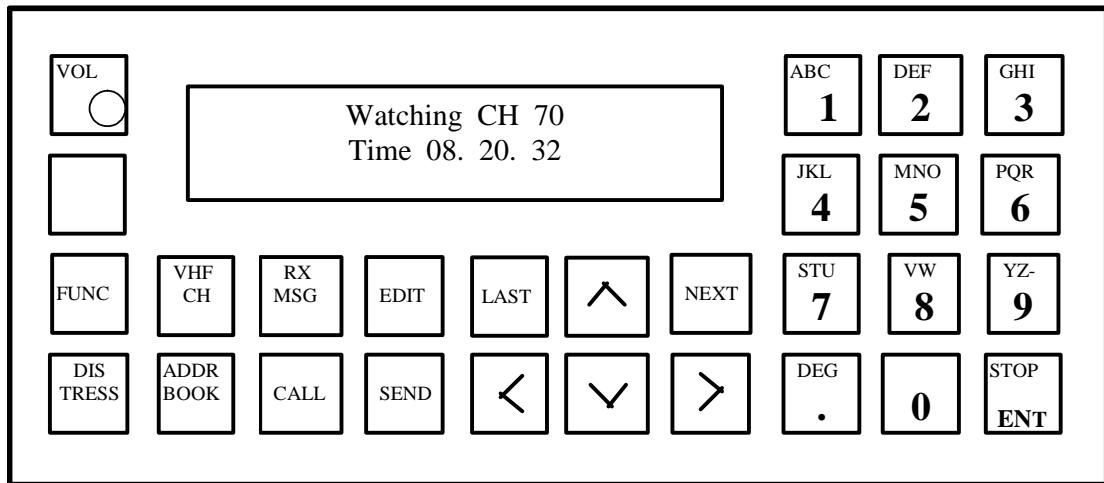
- A. Obróć [VOL], wciśnij [CALL], wybierz klawiszem [>] słowa **All ships**, wciśnij [NEXT], wybierz klawiszem [>] słowo **Urgency**, wciśnij [NEXT] tyle razy, aż pojawi się na ekranie **Work chanel**, wprowadź numer kanału, wciśnij [NEXT] wciśnij [SENT]
- B. Obróć [VOL], wciśnij [CALL], wciśnij [EDIT], wybierz klawiszem [>] słowa **All ships**, wciśnij [NEXT], wybierz klawiszem [>] słowo **Urgency**, wciśnij [NEXT] tyle razy, aż pojawi się na ekranie **Work chanel**, wprowadź numer kanału, wciśnij [NEXT] wciśnij [SENT]
- C. Obróć [VOL], wciśnij [FUNC], wciśnij [EDIT], wybierz klawiszem [>] słowa **All ships**, wciśnij [NEXT], wybierz klawiszem [>] słowo **Urgency**, wciśnij [NEXT] tyle razy, aż pojawi się na ekranie **Work chanel**, wprowadź numer kanału, wciśnij [SENT]



20. Nadaj za pomocą przystawki DSC VHF wywołanie rutynowe do innego statku.

- A. Obróć [VOL], wciśnij [FUNC], wprowadź z klawiatury numer DSC żądanej stacji, wciśnij [NEXT] tyle razy, aż pojawi się na ekranie **Work chanel**, wprowadź numer kanału, wciśnij [SENT]
- B. Obróć [VOL], wciśnij [EDIT], wprowadź z klawiatury numer DSC żądanej stacji, wciśnij [NEXT] tyle razy, aż pojawi się na ekranie **Work chanel**, wprowadź numer kanału, wciśnij [SENT]

- C. Obróć [VOL], wciśnij [CALL], wciśnij [^], wprowadź z klawiatury numer DSC żądanej stacji, wciśnij [NEXT] tyle razy, aż pojawi się na ekranie **Work channel**, wprowadź numer kanału, wciśnij [NEXT] wciśnij [SENT]



21. Nadaj za pomocą przystawki DSC VHF wywołanie do stacji brzegowej w celu przeprowadzenia rozmowy z operatorem.

- A. Obróć [VOL], wciśnij [CALL], wciśnij [^], wprowadź z klawiatury numer DSC żądanej stacji, wciśnij [NEXT] tyle razy, aż pojawią się na ekranie słowa **Position Omit**, wybierz klawiszem [<] **Position**, wciśnij [NEXT] wciśnij [SENT]
- B. Obróć [VOL], wciśnij [EDIT], wciśnij [^], wprowadź z klawiatury numer DSC żądanej stacji, wciśnij [NEXT] tyle razy, aż pojawi się na ekranie **Work channel**, wprowadź numer kanału, wciśnij [SENT]
- C. Obróć [VOL], wciśnij [FUNC], wciśnij [^], wprowadź z klawiatury numer DSC żądanej stacji, wciśnij [NEXT] tyle razy, aż pojawi się na ekranie **Work channel**, wprowadź numer kanału, wciśnij [NEXT] wciśnij [SENT]

22. Przetestuj radiopławę EPIRB 406 MHz.

- A. Połącz wystające metalowe bolce na bokach radiopławy przewodem o długości około 20 cm, obserwuj jej zachowanie, powinno być zgodne z opisem na obudowie,
- B. Zdejmij radiopławę z obudowy i umieść ją w naczyniu z wodą morską, obserwuj jej zachowanie, powinno być zgodne z opisem na obudowie,

C. Zdejmij radiopławę z obudowy, przesuń dźwignię w położenie TEST, obserwuj jej zachowanie, powinno być zgodne z opisem na obudowie,

23. Uruchom transponder radarowy, będąc na tratwie ratunkowej.

A. Przywiąż zabrany ze statku transponder radarowy do szalupy i wrzuć go do wody,

B. Przywiąż zabrany ze statku transponder radarowy do szalupy, wcisnij przycisk uruchomienia i umieść go możliwie wysoko na tratwie,

C. Zabrany ze statku transponder radarowy uruchom za pomocą odpowiedniego przycisku i połóż go na podłodze tratwy.

24. Przetestuj transponder radarowy.

A. Wcisnij na 5 sekund przycisk uruchomienia i obserwuj jego zachowanie powinno być zgodne z opisem na transponderze, wyłącz transponder,

B. Zbliż transponder do radaru pracującego w paśmie X i obserwuj jego zachowanie powinno być zgodne z opisem na transponderze,

C. Zbliż transponder do radiopławny EPIRB 406, uruchom go i sprawdź czy spowoduje to uruchomienie automatyczne radiopławny.