# 第一章航海学基础知识

1.航海上为了简化计算，通常将地球当作\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.圆球体B.椭圆体C.椭球体D.不规则几何体

2.航海上进行精度较高的计算时，通常将地球当作\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.圆球体B.椭圆体C.椭球体D.不规则几何体

3.航海学中，使用地球椭圆体为地球数学模型的场合是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。①描述地球形状时；②定义地理坐标时；③制作墨卡托投影海图时；④计算大圆航线时；⑤制作简易墨卡托图网时A.①②B.②③C.③④D.③⑤

4.航海学中，使用地球圆球体为地球数学模型的场合是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。①描述地球形状时；②定义地理坐标时；③制作墨卡托投影海图时；④计算大圆航线时；⑤制作简易墨卡托图网时A.①②B.②③C.③④D.④⑤

5.航海上往往将大地球体看作\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.地球自然表面围成的几何体B.不同的近似体C.地球圆球体D.地球椭圆体

6.航海学中的地球形状是指\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.地球自然表面围成的几何体B.大地水准面围成的几何体C.地球圆球体D.以上都对

7.航海学中的地球形状用\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_来描述。A.地球自然表面围成的几何体B.大地球体C.地球椭圆体D.以上都对

8.地理经度以\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_作为基准线。A.赤道B.格林经线C.测者经线D.测者子午圈

9.某地地理经度是格林子午线与该地子午线之间的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.赤道短弧B.赤道短弧所对应的球心角C.极角D.以上都对

10.地理坐标的基准线是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.经线和纬线B.赤道和经线C.格林子午圈和纬圈D.赤道和格林子午线

11.地理经度的度量方法是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.由格林子午线向东度量到该点子午线，度量范围0°-180°B.由格林子午线向西度量到该点子午线，度量范围0°-180°C.由格林子午线向东度量到该点子午线，度量范围0°-360°D.A或B

12.地理经度的度量方法是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.由该点子午线向东或向西度量到格林子午线，度量范围0°-180°B.由该点子午线向东或向西度量到格林子午线，度量范围0°-360°C.由格林子午线向东或向西度量到该点子午线，度量范围0°-180°D.由格林子午线向东或向西度量到该点子午线，度暈范围0°-360°

13.所谓“地理纬度”是指\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.地球上某点的法线与赤道面的交角B.地球上某点和地心连线与赤道面的交角C.地球椭圆子午线上某点和地心连线与赤道面的交角D.某点在地球椭圆子午线上的法线与赤道面的交角

14.地理经度和地理纬度是建立在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_基础上的。A.地球圆球体B.地球椭圆体C.地球椭球体D.球面直角坐标系

15.地理纬度是某地子午线的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_与赤道面的交角。A.半径B.切线C.法线D.铅垂线

16.某点地理纬度的度量方\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.自赤道向南或向北度量到该点等纬圈，度量范围0°-180°B.自赤道向南或向北度量到该点等纬圈，度量范围0°-90°C.自该点等纬圈向南或向北度量到赤道，度量范围0°-180°D.自该点等纬圈向南或向北度量到赤道，度量范围0°-90°

17.地理经度和地理纬度的度量范围分别是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.0°-90°和0°-90°B.0°-180°和0°-180°C.0°-90°和0°-180°D.0°-180°和0°-90°

18.纬度是以\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_作为基准线计量的。A.赤道B.等纬圈C.格林经线D.测者经线

19.经差、纬差的方向是根据\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_来确定的。A.起航点相对于到达点的方向B.到达点相对于起航点的方向C.起航点的地理坐标的名称D.到达点的地理坐标的名称

20.下列关于经差、纬差的说法中，正确的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.纬差不能大于90°B.经差不能大于180。C.到达点在南半球，纬差方向为南D.B和C

21.经差和纬差的度量范围分别是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.0°-90°和0°-90°B.0°-180°和0°-180°C.0°-90°和0°-180°D.0°-180°和0°-90°

22.经差的方向是根据\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_来确定的。A.到达点的经度与起航点的经度之差的符号B.到达点的经度与起航点的经度之差，绝对值小于180°的符号C.到达点相对于起航点的方向D.B和C

23.下列关于纬差方向的说法中，正确的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.到达点在南半球，纬差方向为南B.船舶在北半球航行，纬差方向为北C.由北半球航行至南半球，纬差方向为南D.A和C

24.下列关于经差、纬差的说法中，正确的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.经差最大为180°B.纬差最大为180°C.由东半球航行至西半球，经差一定是东D.A和B

25.下列关于经差、纬差的说法中，正确的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.经差最大为180°B.纬差最大为90。C.由东半球航行至西半球，经差一定是东D.A和B

26.下列关于经差、纬差的说法中，正确的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.船舶由东半球航行至西半球，经差一定是东B.船舶由西半球航行至东半球，经差一定是西C.船舶由南半球航行至北半球，纬差一定是北D.以上都对

27.下列关于经差、纬差的说法中，正确的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.船舶由东半球航行至西半球，经差不一定是东B.船舶由北半球航行至南半球，纬差不一定是南C.船舶由南半球航行至北半球，纬差不一定是北D.以上都错

28.某船由33°30′N，170°W起航，航行进人东半球，航程不超过1500海里，则该船经差的方向为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.东B.西C.东、西均可D.无法判断

29.某船由33°30′N，170°E起航，航行进人西半球，航程不超过1500海里，则该船经差的方向为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.东B.西C.东、西均可D.无法判断

30.某船由45°S，12°W起航，航行进人东半球，航程不超过1500海里，则该船经差的方向为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.东B.西C.东、西均可D.无法判断

31.某船由45°S，12°E起航，航行进入西半球，航程不超过1500海里，则该船经差的方向为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.东B.西C.东、西均可D.无法判断

32.甲船从179°E航行至179°W，乙船从1°E航行至1°W，下列说法正确的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.经差大小、方向都相等B.经差大小、方向都不相等C.经差大小相等，方向不等D.经差方向相等，大小不等

33.某船由30°S，60°W航行至40°S，60°E，则该船经差和纬差的方向分别为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.E经差和N纬差B.W经差和S纬差C.E经差和S纬差D.W经差和N纬差

34.某船由30°S，60°W航行至30°N，60°E，则该船经差和纬差的方向分别为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.E经差和N纬差B.W经差S纬差C.E经差和S纬差D.W经差和N纬差

35.某船由30°S，60。W航行至40°S，120°W，则该船经差和纬差的方向分别为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.E经差和N纬差B.W经差和S纬差C.E经差和S纬差D.W经差和N纬差

36.某船由30°S，60°W航行至30°N，120°W，则该船经差和纬差的方向分别为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.E经差和N纬差B.W经差和S纬差C.E经差和S纬差D.W经差和N纬差

37.某船由30°N，60°W航行至40°N，60°E，则该船经差和纬差的方向分别为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.E经差和N纬差B.W经差和S纬差C.E经差和S纬差D.W经差和N纬差

38.某船由30°N，60°W航行至30°S，60°E，则该船经差和纬差的方向分别为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.E经差和N纬差B.W经差和S纬差C.E经差和S纬差D.W经差和N纬差

39.某船由30°N，60°W航行至30°S，120°W，则该船经差和纬差的方向分别为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.E经差和N纬差B.W经差和S纬差C.E经差和S纬差D.W经差和N纬差

40.某船由30°N，60°W航行至40N，120W，则该船经差和纬差的方向分别为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.E经差和N纬差B.W经差和S纬差C.E经差和S纬差D.W经差和N纬差

41.某船由30°N，60°E航行至30°S，60°W，则该船经差和纬差的方向分别为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.E经差和N纬差B.W经差和S纬差C.E经差和S纬差D.W经差和N纬差

42.某船由30°N，60°E航行至30°S，120°E，则该船经差和纬差的方向分别为\_\_\_\_\_。A.E经差和N纬差B.W经差和S纬差C.E经差和S纬差D.W经差和N纬差

43.某船由30°N，60°E航行至40°N，60°W，则该船经差和纬差的方向分别为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.E经差和N纬差B.W经差和S纬差C.E经差和S纬差D.W经差和N纬差

44.某船由30°N，60°E航行至40°N，120°E，则该船经差和纬差的方向分别为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.E经差和N纬差B.W经差和S纬差C.E经差和S纬差D.W经差和N纬差

45.某船由30°N，60°E航行至40°S，120°E，则该船经差和纬差的方向分别为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.E经差和N纬差B.W经差和S纬差C.E经差和S纬差D.W经差和N纬差

46.某船由30°S，60°E航行至40°S，60°W，则该船经差和纬差的方向分别为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.E经差和N纬差B.W经差和S纬差C.E经差和S纬差D.W经奏和N纬差

47.某船由30°S，60°E航行至30°N，120°E，则该船经差和纬差的方向分别为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.E经差和N纬差B.W经差和S纬差C.E经差和S纬差D.W经差和N纬差

48.某船由30°S，60°E航行至30°N，60°W，则该船经差和纬差的方向分别为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.E经差和N纬差B.W经差和S纬差C.E经差和S纬差D.W经差和N纬差

49.某船由20°N，170°E航行至30°N，170°W，则该船经差和纬差的方向分别为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.E经差和N纬差B.E经差和S纬差C.W经差和N纬差D.W经差和S纬差

50.某船由20°N，170°E航行至20°S，170°W，则该船经差和纬差的方向分别为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.E经差和N纬差B.E经差和S纬差C.W经差和N纬差D.W经差和S纬差

51.某船由20°N，170°E航行至30°N，150°E，则该船经差和纬差的方向分别为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.E经差和N纬差B.E经差和S纬差C.W经差和N纬差D.W经差和S纬差

52.某船由20°N，170°E航行至20°S，150°E，则该船经差和纬差的方向分别为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.E经差和N纬差B.E经差和S纬差C.W经差和N纬差D.W经差和S纬差

53.某船由20°N，170°W航行至30°N，170°E，则该船经差和纬差的方向分别为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.E经差和N纬差B.E经差和S纬差C.W经差和N纬差D.W经差和S纬差

54.某船由20°N，170°W航行至30°N，150°W，则该船经差和纬差的方向分别为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.E经差和N纬差B.E经差和S纬差C.W经差和N纬差D.W经差和S纬差

55.某船由20°N，170°W航行至20°S，170°E，则该船经差和纬差的方向分别为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.E经差和N纬差B.E经差和S纬差C.W经差和N纬差D.W经差和S纬差

56.某船由20°N，170°W航行至20°S，150°W，则该船经差和纬差的方向分别为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.E经差和N纬差B.E经差和S纬差C.W经差和N纬差D.W经差和S纬差

57.某船由20°S，170°E航行至30°S，170°W，则该船经差和纬差的方向分别为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.E经差和N纬差B.E经差和S纬差C.W经差和N纬差D.W经差和S纬差

58.某船由20°S，170°E航行至30°S，150°E，则该船经差和纬差的方向分别为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.E经差和N纬差B.E经差和S纬差C.W经差和N纬差D.W经差和S纬差

59.某船由20°S，170°E航行至20°N，170°W，则该船经差和纬差的方向分别为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.E经差和N纬差B.E经差和S纬差C.W经差和N纬差D.W经差和S纬差

60.某船由20°S，170°E航行至20°N，150°E，则该船经差和纬差的方向分别为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.E经差和N纬差B.E经差和S纬差C.W经差和N纬差D.W经差和S纬差

61.某船由20。5，170°W航行至30°S，170°E，则该船经差和纬差的方向分别为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.E经差和N纬差B.E经差和S纬差C.W经差和N纬差D.W经差和S纬差

62.某船由20°S，170°W航行至30°S，150°W，则该船经差和纬差的方向分别为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.E经差和N纬差B.E经差和S纬差C.W经差和N纬差D.W经差和S纬差

63.某船由20°S，170°W航行至20°N，170°E，则该船经差和纬差的方向分别为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.E经差和N纬差B.E经差和S纬差C.W经差和N纬差D.W经差和S纬差

64.某船由20°S，170°W航行至20°N，150°W，则该船经差和纬差的方向分别为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.E经差和N纬差B.E经差和S纬差C.W经差和N纬差D.W经差和S纬差

65.地球上某点φ=40°N，λ=120°E，则它与赤道面的对称点是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.φ=60°S，λ=120°EB.φ=40°S，λ=120°EC.φ=40°N，λ=060°WD.φ=40°S，λ=060°W

66.地球上某点φ=40°N，A=120°E，则它与地心的对称点是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.φ=60°S，λ=120°EB.φ=40°S，λ=120°EC.φ=40°N，λ=060°WD.φ=40°S，λ=060°W

67.地球上某点φ=40°N，A=120°E，则它与地轴的对称点是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.φ=60°S，λ=120°EB.φ=40°S，λ=120°EC.φ=40°N，λ=060°WD.φ=40°S，λ=060°W

68.已知到达点经度λ2=006°18′.0E，两地间的经差Dλ=12°12′.0E，则起航点经度λ1为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.005°54′.0EB.018°30′.OEC.005°54′.0WD.O18°30′.0W

69.已知到达点经度λ2=008°35′.3W，两地间的经差Dλ=18°17′.9W，则起航点经度λ1为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.010°19′.4EB.010°19′.4WC.009°42′.6ED.026°55′.2W

70.已知到达点经度λ2=116°15′.OE，两地间的经差Dλ=15°13′.2W，则起航点经度λ1为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.101°01′.8EB.131°28′.2EC.101°01′.8WD.121°28′.2E；

71.已知到达点经度λ2=126°11′.3E，两地间的经差Dλ=22°24′.7W，则起航点经度λ1为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.103°46′.6WB.148°36′.0EC.104°13′.4WD.148°36′.0W

72.已知到达点经度λ2=128°14′.6W，两地间的经差Dλ=18°12′.3E，则起航点经度λ1为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.146°26′.9EB.146°26′.9WC.110°02′.3ED.ll0°02′.3W

73.已知到达点经度λ2=148°10′.0E，两地间的经差Dλ=23°13′.2E，则起航点经度λ1为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.124°56′.8EB.124°03′.2EC.171°23′.2ED.171°23′.2W

74.已知到达点经度人λ2=168°12′.6E，两地间的经差Dλ=24°26′.0W，则起航点经度λ1为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.012°38′.6EB.143°46′.6EC.012°38′.6WD.167°21′.4W

75.已知到达点经度λ2=168°16′.8W，两地间的经差Dλ=36°12′.4E，则起航点经度λ1为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.024°29′.2EB.132°04′.2WC.024°29′.2WD.155°30′.8E

76.已知到达点纬度φ2=06°11′.8N，两地间纬差Dφ=14°07′.8N，则起航点纬度φ1为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.20°19′.6NB.08°04′.0NC.07°56′.OSD.08°04′.0S

77.已知到达点纬度φ2=07°21′.3S，两地间纬差Dφ=2S，则起航点纬度φ1为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.04°10′.1NB.03°49′.9NC.04°10′.1SD.18°32′.5S

78.已知到达点纬度φ2=08°31′.9N，两地间纬差Dφ=17°20′.4S，则起航点纬度φ1为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.09°11′.9SB.25°52′.3NC.09°11′.5ND.08°48′.5S

79.已知到达点纬度φ2=18°12′.3S，两地间纬差Dφ=11°11′.0N，则起航点纬度φ1为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.07°01′.3NB.29°23′.3NC.07°01′.3SD.29°23′.3S

80.已知到达点纬度φ2=24°23′.7S，两地间纬差Dφ=12°37′.8S，则起航点纬度φ1为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.11°45′.9SB.12°14′.1SC.12°49′.5SD.12°14′.1N

81.已知到达点纬度φ2=26°24′.6N，两地间纬差Dφ=08°06′.2N，则起航点纬度φ1为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.18°18′.4NB.15°47′.8NC.34°30′.8ND.15°12′.2N

82.已知起航点经度λ1=006°12′.7W，到达点经度λ2=107°24′.9E，则两地间的经差Dλ为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.113°37′.6WB.113°37′.6EC.101°12′.2ED.101°12′.2W

83.已知起航点经度λ1=056°10′.2W，两地间的经差Dλ=60°00′.0E，则到达点经度λ2为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.004°49′.8EB.004°49′.8WC.003°49′.8ED.116°10′.2E

84.已知起航点经度λ1=058°48′.5E，到达点经度λ2=110°14′.0W，则两地间的经差Dλ为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.169°02′.5EB.051°36′.5EC.169°02′.5WD.051°36′.5W

85.已知起航点经度λ1=065°24′.6E，两地间的经差Dλ=106°30′.OW，则到达点经度λ2为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.171°54′.6EB.041°05′.4EC.171°54′.6WD.041°05′.4W

86.已知起航点经度λ1=104°24′.6W，两地间的经差Dλ=28°46′.8E，则到达点经度λ2为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.075°37′.8WB.133°11′.4EC.075°37′.8ED.133°11′.4W

87.已知起航点经度λ1=106°12′.4W，两地间的经差Dλ=18°10′.2W，则到达点经度λ2为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.124°22′.6EB.124°22′.6WC.088°02′.2ED.088°02′.2W

88.已知起航点经度λ1=106°23′.2E，到达点经度λ2=168°21′.0W，则两地间的经差Dλ为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.274°44′.2WB.085°15′.8EC.094°44′.2ED.061°57′.8E

89.已知起航点经度λ1=108°24′.6E，到达点经度λ2=118°04′.6E，则两地间的经差Dλ为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.009°40′.0EB.010°20′.0EC.109°40′.0ED.009°20′.0E

90.已知起航点经度λ1=110°10′.2W，到达点经度λ2=118°08′.1W，则两地间的经差Dλ为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.007°57′.9WB.008°02′.1WC.007°57′.9ED.008°57′.9E

91.已知起航点经度λ1=111°23′.5E，两地间的经差Dλ=24°11′.OE，则到达点经度λ2为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.135°34′.5EB.087°12′.5EC.135°34′.5WD.087°12′.5W

92.已知起航点经度λ1=118°24′.3E，到达点经度λ2=108°25′.8W，则两地间的经差Dλ为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.010°01′.4WB.010°58′.5EC.009°58′.5ED.009°58′.5W

93.已知起航点经度λ1=124°15′.7W，到达点经度λ2=115°36:8W，则两地间的经差Dλ为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.008°38′.9WB.009°21′.1EC.008°38′.9ED.009°21′.1W

94.已知起航点经度λ1=136°12′.7W，到达点经度λ2=114°21′.3E，则两地间的经差Dλ为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.070°34′.0EB.250°34′.0EC.070°34′.0WD.109°26′.0W

95.已知起航点经度λ1=145°27′.8E，两地间的经差Dλ=104°12′.6W，则到达点经度λ2为\_\_\_\_\_\_\_\_。A.041°15′.2EB.041°15′.2WC.110°20′.6ED.110°20′.6W

96.已知起航点经度λ1=146°24′.5W，两地间的经差Dλ=60°21′.3W，则到达点经度λ2为\_\_\_\_\_\_\_\_。A.086°03′.2WB.026°45′.8WC.026°45′.8ED.153°14′.2E

97.已知起航点经度λ1=167°15′.OE，两地间的经差Dλ=60°24′.0E，则到达点经度λ2为\_\_\_\_\_\_\_\_。A.227°39′.0EB.047°39′.0EC.132°21′.0WD.132°21′.0E

98.已知起航点纬度φ1=04°24′.8S，到达点纬度φ2=11°36′.4N，则两地间纬差Dφ为\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.07°ll′.6NB.16°01′.2NC.07°11′.6SD.15°01′.2N

99.已知起航点纬度φ1=06°28′.4N，到达点纬度φ2=12°39′.5S，则两地间纬差Dφ为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.19°07′.9NB.06°11′.1NC.19°07′.9SD.06°11′.1S

100.已知起航点纬度φ1=08°12′.4S，到达点纬度为φ2=25°04′.6S，则两地间纬差Dφ为\_\_\_\_\_\_\_。A.16°52′.2SB.17°52′.2SC.33°17′.0SD.17°07′.8S

101.已知起航点纬度φ1=08°36′.4N，两地间纬差Dφ=15°24′.OS，则到达点纬度φ2为\_\_\_\_\_。A.06°47′.6SB.07°47′.6SC.24°00′.4SD.07°12′.4S

102.已知起航点纬度φ1=12°31′.4S，两地间纬差Dφ=23°l4′.6S，则到达点纬度φ2为\_\_\_\_\_。A.11°06′.8NB.35°56′.0NC.11°53′.2ND.10°53′.2N

103.已知起航点纬度φ1=18°14′.5S，两地间纬差Dφ=13°02′.3S，则到达点纬度φ2为\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.05°12′.2NB.31°16′.8SC.05°12′.2SD.21°16′.8S

104.已知起航点纬度φ1=21°11′.3S，两地间纬差Dφ=15°13′.4N，则到达点纬度φ2为\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.36°44′.7SB.06°57′.9SC.05°57′.9SD.06°02′.1S

105.已知起航点纬度的φ1=22°48′.4S，到达点纬度φ2=11°36′.4S，则两地间纬差Dφ为\_\_\_\_\_\_\_。A.34°24′.8SB.11°12′.0SC.35°24′.8SD.ll°12′.0N

106.已知起航点纬度φ1=23°24′.2N，到达点纬度φ2=39°16′.4N，则两地间纬差Dφ为\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.15°52′.2NB.16°07′.8NC.14°52′.2ND.62°40′.6N

107.已知起航点纬度φ1=25°10′.2N，到达点纬度φ2=13°08′.3N，则两地间纬差Dφ为\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.12°01′.9SB.12°01′.9NC.12°12′.9SD.38°18′.5N

108.已知起航点纬度φ1=26°14′.6N，两地间纬差Dφ=06°08′.4S，则到达点纬度φ2为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.32°23′.0SB.20°06′.2SC.32°23′.0ND.20°06′.2N

109.已知起航点纬度φ1=36°12′.6N，两地间纬差Dφ=08°06′.2N，则到达点纬度φ2为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.34°18′.8NB.28°06′.4NC.44°18′.8ND.28°06′.4S

110.由起航点10°02′N，006°05′E至到达点02°58′S，001°57′W的纬差与经差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.13°S，008°02′WB.13°N，008°02，EC.13°S，008°02′ED.13°N，008°02′W

111.由起航点30°10′\120°08′£至到达霞10°30旧，145°05^；的纬差与经差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.44°40′N，024°57′EB.19°40′S，024°57′EC.19°40′N，024°57′WD.40°40′S，024°57′W

112.下列\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_是建立大地坐标系时应明确的问题。A.确定椭圆体的参数B.确定椭圆体中心的位置C.确定坐标轴的方向D.以上都是

113.船用GPS接收机给出的船位坐标，是在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_大地坐标系下确定的椭圆体表面上建立的。A.WGS－84B.WGS－72C.NWL－8DD.EUROPEAN(1950)

114.GPS卫星导航系统（美国）是在WGS－84大地坐标系下确定的椭圆体表面上测定船舶位置的，该大地坐标系的原点在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.地心B.地球表面C.堪萨斯州D.东京

115.\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_系统采用WGS－84地心坐标系。A.GPSB.DGPSC.ECDISD.以上都是

116.英版海图的绘制基于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_大地坐标系。A.WGS－84B.东京1918C.欧洲1950D.A或C

117.某船使用中、英版海图进行航线设计，当航行中更换海图进行定位时，发现在相邻两张不同版本的海图上定位出现了差异，则产生该误差的原因可能是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。(不考虑作图误差）。A.海图基准纬度不一致B.海图比例尺不一致C.海图坐标系不一致D.海图新旧程度不一致

118.从海图上查得GPS船位修正的说明中有“Latitude1′.10Southward，Longitude0′.4West­ward”字样。GPS的经、纬度读数为30°40′.2S，15°12′.5W。则用于海图上定位的数据应为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.30°41′.3S，15°12′.9WB.30°41′.2S，15°12′.7WC.30°39′.2S，15°12′.3WD.30°40′.0S，15°11′.5W

119.从海图上查得GPS船位修正的说明中有“Latitude1′.10Southward，Longitude0′.4Eastward”字样。GPS的经、纬度读数为30°40′.2S，15°12′.5W。则用于海图上定位的数据应为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.30°41′.3S，15°12′.9WB.30°41′.3S，15°12′.1WC.30°39′.2S，15°12′.3WD.30°40′.0S，15°11′.5W

120.从海图上查得GPS船位修正的说明中有“Latitude2′.10Northward，Longitude1′.4Westward”字样。GPS的经、纬度读数为30°40′.2S，15°12′.5W。则用于海图上定位的数据应为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.30°41′.3S，15°12′.9WB.30°39′.2S，15°12′.3WC.30°38′.1S，15°13′.9WD.30°40′.0S，15°11′.5W

121.从海图上查得GPS船位修正的说明中有“Latitude2′.10Northward，Longitude1′.4Eastward”字样。GPS的经、纬度读数为30°40′.2S，15°12′.5W。则用于海图上定位的数据应为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.30°41′.3S，15°12′.9WB.30°40′.0S，15°11′.5WC.30°39′.2S，15°12′.3WD.30°38′.1S，15°11′.1W

122.从海图上查得GPS船位修正的说明中有“Latitode1′.0Northward，Longitude0′.2Eastward”字样。GPS的经、纬度读数为33°40′.2S，10°12′.5W。则用于海图上定位的数据应为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.33°40′.2S，10°12′.5WB.33°41′.2S，10°12′.7WC.33°39′.2S，10°12′.3WD.33°40′.0S，10°11′.5W

123.从海图上查得GPS船位修正的说明中有“Latitude1′.0Northward，Longitude0′.2Eastward”字样。GPS的经、纬度读数为33°40′.2S，10°12′.5E。则用于海图上定位的数据应为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.33°39′.2S，10°12′.7EB.33°41′.2S，10°12′.7EC.33°39′.2S，10°12′.3ED.33°40′.0S，10°11′.5E

124.从海图上查得GPS船位修正的说明中有“Latitudel′.OSouthward，LongitudeO′.2Westward”字样。GPS的经、纬度读数为33°40′.2S，10°12′.5W。则用于海图上定位的数据应为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.33°40′.2N，10°12′.5WB.33°41′.2N，10°12′.7WC.33°39′.2N，10°12′.3WD.33°39′.2N，10°12′.7W

125.从海图上查得GPS船位修正的说明中有“Latitudel′.OSouthward，Longitude0′.2Westward”字样。GPS的经、纬度读数今33°40′.2N，10°12′.5E。则用于海图上定位的数据应为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.33°40′.2N，10°12′.5EB.33°39′.2N，10°12′.3EC.33°39′.2N，10°12′.3WD.33°39′.0N，10°12′.7E

126.船舶在航行中更换海图，如果两张海图是基于不同的大地坐标系绘制的，则下列做法正确的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。①若用船位的经纬度值换图，则不必进行不同的大地坐标系之间的船位修正；②若用船位的经纬度值换图，则需进行不同的大地坐标系之间的船位修正；③若以两张海图中共有的某一固定物标的方位和距离表示的船位换图，则不必进行不同的大地坐标系之间的船位修正A.②③B.①③C.③D.①

127.高度差是指\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.地球自然表面与地球椭圆体表面之差B.地球圆球体表面与大地水准面之差C.地球椭圆体表面与大地水准面之差D.大地球体表面与地球自然面之差

128.高度差是指\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。。A.大地球体表面与地球椭圆体表面之差B.地球圆球体表面与大地水准面之差C.大地水准面与地球椭圆体表面之差D.A和C

129.各国采用的大地坐标系不同，主要考虑的问题是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.建立大地坐标系是随机的B.地球椭圆体参数的精度问题C.所采用的地球椭圆体表面是否与当地的大地水准面相吻合D.主要体现自己国家的特色

130.解决航海实际问题时，将地球形状视为圆球体的有\_\_\_\_\_。①定义地理坐标；②定义海里；③绘制简易墨卡托海图；④航迹计算中的平均纬度算法；⑤航迹计算中的墨卡托算法；⑥设计大圆航线A.②③④⑥B.③④⑥C.①②③④⑥D.③④⑤⑥

131.某船由上海航行到加拿大的温哥华，则该船航程的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.经差为E，纬差为SB.经差为E，纬差为NC.经差为W，纬差为ND.经差为W，纬差为S

132.某船由位于东半球的直布罗陀海峡横渡大西洋到达位于西半球的美国东海岸的纽约港，则该船航程的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.经差为E，纬差为NB.经差为W，纬差为NC.经差为W，纬差为SD.经差为E，纬差为S

133.当制作海图所用的测地系统和GPS的测地系统不同时，GPS的经、纬度读数要经过修正后才能在海图上定出GPS船位，此修正值可在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_查得。A.GPS接收机的使用说明书B.GPS接收机的操作面板上C.海图标题栏附近D.海图图框外的右下角度

134.半圆法方向换算为圆周法方向的法则是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.在SE半圆，圆周度数等于180°减去半圆度数B.在NE半圆，圆周度数等于360°减去半圆度数C.在SW半圆，圆周度数等于180°减去半圆度数D.在NW半圆，圆周度数等于270°加上半圆度数

135.半圆法方向换算为圆周法方向的法则是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.在SE半圆，圆周度数等于180°加上半圆度数B.在NE半圆，圆周度数等于360°减去半圆度数C.在SW半圆，圆周度数等于180°加上半圆度数D.在NW半圆，圆周度数等于270°加上半圆度数

136.半圆法方向换算为圆周法方向的法则是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.在SE半圆，圆周度数等于180°加上半圆度数B.在NE半圆，圆周度数等宁360。减去半圆度数C.在SW半圆，圆周度数等于180°减去半圆度数D.在NW半圆，圆周度数等于360°减去半圆度数

137.在NE半圆，半圆方向换算为圆周方向的法则是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.圆周方向=半圆方向B.圆周方向=180°－半圆方向C.圆周方向=180°＋半圆方向D.圆周方向=360°－半圆方向

138.在SE半圆，半圆方向换算为圆周方向的法则是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.圆周方向=半圆方向B.圆周方向=180°－半圆方向C.圆周方向=180°＋半圆方向D.圆周方向=360°－半圆方向

139.在SW半圆，半圆方向换算为圆周方向的法则是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.圆周方向=半圆方向B.圆周方向=180°－半圆方向C.圆周方向=180°＋半圆方向D.圆周方向=360°－半圆方向

140.在NW半圆，半圆方向换算为圆周方向的法则是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.圆周方向=半圆方向B.圆周方向=180°－半圆方向C.圆周方向=180°＋半圆方向D.圆周方向=360°－半圆方向

141.测者东西线是由\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_确定的。A.测者卯酉圈平面与测者子午圈平面B.测者东西圈平面与测者卯酉圈平面C.测者地面真地平平面与测者子午圈平面D.测者地面真地平平面与测者卯酉圈平面

142.测者南北线是由\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_确定的。A.测者真地平平面与测者子午圈平面B.测者真地平平面与测者卯酉圈平面C.测者地面真地平平面与测者子午圈平面D.测者地面真地平平面与测者卯酉圈平面

143.航海上划分方向的方法有\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.罗经点法B.半圆周法C.圆周法D.以上都对

144.航海上划分方向的方法中最常用的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.半圆周法B.圆周法C.罗经点法D.四点方位法

145.航海上是在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_上确定方向的。A.测者真地平平面B.测者地面真地平平面C.测者子午圈平面D.测者卯酉圈平面

146.位于地理北极的测者，其真北方向为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.无真北方向B.任意方向C.向上D.向前

147.位于地理南极的测者，其真北方向为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.无真北方向B.任意方向C.向上D.向前

148.用半圆周法表示方向时，某方向通常\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.只有一种表示方法B.可有两种表疋方法C.可有三种表示方法D.至少有两种表示方法

149.用罗经点划分方向，相邻两罗经点间的夹角为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.11°30′B.22°30′C.11°15′D.45°

150.三字点是平分相邻基点和隅点的方向，它们的名称由\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_构成。A.最接近的基点名称＋隅点名称B.最接近的隅点名称＋基点名称C.相邻的两个基点名称D.相邻的两个隅点名称

151.根据方向划分定义，三字点是平分\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_的方向。A.相邻基点B.相邻隅点C.相邻基点和隅点D.相邻偏点

152.偏点名称由两部分构成，“/”前是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_，“/”后是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.最接近的基点或隅点名称；偏向（基点名称）B.最接近的基点或隅点名称；偏向（隅点名称）C.最接近的基点或隅点名称；偏向（三字点名称）D.三字点名称；偏向（基点或隅点名称）

153.半圆方向120°SE换算成圆周方向为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.030°B.060°C.120°D.150°

154.半圆方向120°SW换算成圆周方向为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.210°B.240°C.300°D.330°

155.半圆方向150°SE换算成圆周方向为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.030°B.060°C.120°D.150°

156.半圆方向150°SW换算成圆周方向为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.210°B.240°C.300°D.330°

157.半圆方向30°NE换算成圆周方向为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.300°B.150°C.330°D.030°

158.半圆方向30°NW换算成圆周方向为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.210°B.240°C.300°D.330°

159.半圆方向60°NE换算成圆周方向为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.60°B.120°C.300°D.060。

160.半圆方向60°NW换算成圆周方向\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.210°B.240°C.300°D.330°

161.罗经点方向E/N换算成圆周方向为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.011°.25B.078°.25C.078°.75D.101°.25

162.罗经点方向E/S换算成圆周方向为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.045°B.101°.25C.035°D.168°.75

163.罗经点方向ENE换算成圆周方向为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.067°.5B.079°.75C.056°.25D.033°.75

164.罗经点方向ESE换算成圆周方向为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.101°.25B.112°.5C.123°.75D.146°.25

165.罗经点方向N/E换算成圆周方向为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.11°.25B.79°.25C.011°.25D.348°.75

166.罗经点方向N/W换算成圆周方向为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.348°.75B.281°.25C.315°D.337°.5

167.罗经点方向NE/E换算成圆周方向为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.033°.75B.056°.25C.079°.75D.011°.25

168.罗经点方向NE/N换算成圆周方向为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.33°.75B.56°.25C.033°.25D.033°.75

169.罗经点方向NNE换算成圆周方向为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.11°.25B.22°.5C.011°.25D.022°.5

170.罗经点方向NNW换算成圆周方向为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.292°.5B.157°.5C.326°.25D.337°.5

171.罗经点方向NW/N换算成圆周方向为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.303°.75B.315°C.326°.25D.337°.5

172.罗经点方向NW/W换算成圆周方向为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.281°.25B.303°.75C.326°.25D.348°.75

173.罗经点方向S/E换算成圆周方向为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.101°.25B.123°.75C.146°.25D.168°.75

174.罗经点方向S/W换算成圆周方向为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.191°.25B.258°.75C.213°.75D.236°.25

175.罗经点方向SE/E换算成圆周方向为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.101°.25B.123°.75C.146°.25D.068°.75

176.罗经点方向SE/S换算成圆周方向为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.123°.75B.146°.25C.157°.5D.168°.75

177.罗经点方向SE相当于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_A.45°SEB.45°NEC.45°ESD.0450

178.罗经点方向SSE换算成圆周方向为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.168°.75B.146°.25C.123°.75D.157°.5

179.罗经点方向SSW换算成圆周方向\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.202°.5B.191°.25C.213°.75D.247°.5

180.罗经点方向SW/S换算成圆周方向为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_A.258°.75B.236°.25C.213°.75D.191°.25

181.罗经点方向SW/W换算成圆周方向为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.213°.75B.258°.75C.191°.25D.236°.25

182.罗经点方向SW相当于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.135°B.45°SEC.45°SWD.45°WS

183.罗经点方向W/N换算成圆周方向为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.348°.75B.303°.75C.281°.25D.326°.25

184.罗经点方向W/S换算成圆周方向为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.258°.75B.236°.25C.213°.75D.191°.25

185.罗经点方向WNW换算成圆周方向为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.292°.5B.337°.5C.303°.75D.326°.25

186.罗经点方向WSW换算成圆周方向为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.258°.75B.236°.25C.202°.5D.247°.5

187.罗经点方向NE相当于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.045°B.45°NEC.135°SED.以上都是

188.罗经点方向NE相当于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.45°B.45°NEC.45°SED.A＋B

189.罗经点方向SE相当于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.135°B.135°NEC.45°SED.以上都是

190.罗经点方向SE相当于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.225°B.145°SEC.45°SED.B＋C

191.罗经点方向SW相当于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.225°B.45°SWC.135°NWD.以上都是

192.罗经点方向SW相当于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.135°B.45°SEC.135°NWD.B＋C

193.罗经点方向NW相当于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.315°B.45°NWC.135°SWD.以上都是

194.罗经点方向NW相当于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.45°NWB.45°SWC.135°SWD.A＋C

195.舷角是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.船首尾线至物标方位线的夹角B.物标的方向C.真航向减去真方位D.真北至物标方位线的夹角

196.真航向是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.船舶航行的方向B.船首尾线的方向C.船首向D.船舶航行时真北至船首尾线的夹角

197.真方位是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.船首尾线至物标方位线的夹角B.物标的方向C.真航向减去真方位D.真北至船舶与物标连线的夹角

198.甲、乙两船对驶，为避让船舶甲船大幅度向右转向，乙船保向保速，此时下列说法正确的是\_\_\_\_\_\_。A.甲船位于乙船的舷角发生变化B.甲船位于乙船的舷角不发生变化C.乙船位于甲船的舷角不发生变化D.两船位于对方的舷角都不发生变化

199.甲、乙两船对遇，为避让船舶甲船大幅度向右转向，乙船保向保速，此时下列说法正确的是\_\_\_\_\_\_。A.甲船位于乙船的舷角发生变化B.乙船位于甲船的舷角不发生变化C.乙船位于甲船的舷角发生变化D.两船位于对方的舷角都发生变化

200.我船航向000°，某船位于我船左舷10°，距离5海里，若该船航向为200°，两船保向保速，则5分钟后，该船位于我船舷角（半圆法度量)\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.增大B.减小C.不变D.不确定

201.我船航向000°，某船位于我船左舷10°，距离5海里，若该船航向为200°，两船保向保速，则5分钟后，该船位于我船舷角（圆周法度量)\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.增大B.减小C.不变D.不确定

202.我船航向060°，某船位于我船右舷10°，距离8海里，若该船航向为220°，两船保向保速，则5分钟后，我船位于该船舷角（圆周法度量)\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.增大B.减小C.不变D.不确定

203.我船航向060°，某船位于我船右舷10°，距离8海里，若该船航向为220°，两船保向保速，则5分钟后，我船位于该船舷角（半圆法度量)\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.增大B.减小C.不变D.不确定

204.某船在我船左前方成交叉态势，系统观察后断定该船能安全在我船首通过，则该船通过我船首线之前时，他船位于我船的舷角（半圆法度量）变化为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.舷角变大B.舷角C.舷角不变D.无法确定

205.某船在我船左前方成交叉态势，系统观察后断定该船能安全在我船首通过，则该船通过我船首线之前时，他船位于我船的舷角（圆周法度量）变化为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.舷角变大B.舷角变小C.舷角不变D.无法确定

206.某船在我船左前方成交叉态势，系统观察后断定该船能安全在我船首通过，则该船通过我船首线之后时，他船位于我船的舷角（圆周法度量）变化为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.舷角变大B.舷角变小C.故角木变D.无法确定

207.某船在我船左前方成交叉态势，系统观察后断定该船能安全在我船首通过，则该船通过我船首线之后时，他船位于我船的舷角（半圆法度量）变化为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.舷角变大B.舷角变小C.故角木变D.无法确定

208.某船在我船右前方成交叉态势，系统观察后断定该船能安全在我船首通过，则该船通过我船首线之前时，他船位于我船的舷角（半圆法度量）变化为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.舷角变大B.舷角变小C.舷角不变D.无法确定

209.某船在我船右前方成交叉态势，系统观察后断定该船能安全在我船首通过，则该船通过我船首线之前时，他船位于我船的舷角（圆周法度量）变化为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.舷角变大B.舷角变小C.舷角不变D.无法确定

210.某船在我船右前方成交叉态势，系统观察后断定该船能安全在我船首通过，则该船通过我船首线之后时，他船位于我船的舷角（圆周法度量）变化为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.舷角变大B.舷角变小C.舷角不变D.无法确定

211.某船在我船右前方成交叉态势，系统观察后断定该船能安全在我船首通过，则该船通过我船首线之后时，他船位于我船的舷角（半周法度量）变化为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.舷角变大B.舷角变小C.舷角不变D.无法确定

212.某船真航向040°，测得某物标真方位030°，则该物标的相对方位（舷角）为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.10°B.10°左C.50°D.050°

213.某船真航向040°，测得某物标真方位050°，则该物标的相对方位（舷角）为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.10°B.10°左C.50°D.10°右

214.某船真航向040°，测得某物标真方位320°，则该物标的相对方位（舷角）为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.80°B.080°C.280°D.310°

215.某船真航向060°，该船舷角330°处某物标的真方位为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.30°B.030°C.270°D.390°

216.某船真航向060°，该船右舷30°某物标的真方位为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.30°B.90°C.030°D.090°

217.某船真航向060°，该船右正横某物标的真方位为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.150°B.330°C.090°D.060°

218.某船真航向060°，该船左舷30°某物标的真方位为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.30°B.90°C.030°D.090°

219.某船真航向060°，该船左正横某物标的真方位为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.150°B.330°C.090°D.060°

220.某船真航向120°，该船右舷160°某物标的真方位为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.40°B.040°C.320°D.280°

221.某船真航向120°，该船右舷280°某物标的真方位为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.400°B.160°C.40°D.040°

222.某船真航向120°，该船右正横某物标的直方位为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.210°B.30°C.030°D.090°

223.某船真航向120°，该船左舷160°某物标的真方位为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.40°B.040°C.320°D.280°

224.某船真航向120°该船左正横某物标的真方位为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.210°B.30°C.030°D.090°

225.某船真航向240°，测得某物标真方位030°则该物标的相对方位（舷角）为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.030°B.210°C.150°左D.150°

226.某船真航向240°，测得某物标真方位080°，则该物标的相对方位（舷角）为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.160°B.220°C.160°左D.160°右

227.某船真航向240°，测得某物标真方位210°，则该物标的相对方位（舷角）为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.30°左B.30°右C.30°D.030°

228.某船真航向240°，测得某物标真方位270°，则该物标的相对方位（舷角）为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.30°B.030°C.30°左D.150°

229.某船真航向300°，测得某物标真方位030°，则该物标的相对方位（舷角）为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.90°右B.330°C.270°D.90°左

230.某船真航向300°，测得某物标真方位230°，则该物标的相对方位（舷角）为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.70°B.070°C.70°左D.70°右

231.某船真航向300°，测得某物标真方位350°，则该物标的相对方位（舷角）为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.350°B.50°右C.50°左D.290°右

231.我船航向180°，某船位于我船右舷30°，若该船航向为350°，则我船位于该船舷角\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.40°右B.30°右C.150°右D.150°左

233.我船航向010°，某船位于我船左舷40°，若该船航向为270°，则我船位于该船舷角\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.120°左B.120°右C.30°右D.30°左

234.我船航向090°，某船位于我船舷角200°，若该船航向为110°，则我船位于该船舷角\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.0°B.40°右C.40°左D.无法确定

235.我船航向030°，某船位于我船右舷10°，该船航向为210°。为避让船舶，我船转向至070°，则此时该船位于我船舷角\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.30°左B.30°右C.40°右D.40°左

236.我船航向030°，某船位于我船右舷10°，该船航向为210°。为避让船舶，我船转向至070°，则此时我船位于该船舷角\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.30°左B.30°右C.10°右D.10°左

237.我船航向180°，某船位于我船正前方，该船航向为000°。为避让船舶，我船转向至220°，则此时我船位于该船舷角\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.40°左B.40°右C.0°D.无法确定

238.我船航向180°，某船位于我船正前方，该船航向为000°。为避让船舶，我船转向至220°，则此时该船位于我船舷角\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.40°左B.40°右C.0°右D.无法确定

239.陀罗差随\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_的变化而变化。A.航向B.方位C.时间D.航速和纬度

240.陀罗差主要随\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_的变化而变化。A.航向和时间B.方位和纬度C.航向和航速D.航速和纬度

241.真北与陀罗北之间的夹角为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.磁差B.自差C.罗经差D.陀罗差

242.陀罗航向是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.真北和陀罗北之间的夹角B.真北和航向线之间的夹角C.陀罗北和航向线之间的夹角D.陀罗北和方位线之间的夹角

243.陀罗方位是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.真北和陀罗北之间的夹角B.真北和方位线之间的夹角C.陀罗北和航向线之间的夹角D.陀罗北和方位线之间的夹角

244.真航向是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.真北和陀罗北之间的夹角B.真北和航向线之间的夹角C.陀罗北和航向线之间的夹角D.真北和方位线之间的夹角

245.真方位是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.真北和陀罗北之间的夹角B.真北和航向线之间的夹角C.陀罗北和方位线之间的夹角D.真北和方位线之间的夹角

246.真航向是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.真北和航向线之间的夹角B.真北和方位线之间的夹角C.陀罗北和航向线之间的夹角D.陀罗北和方位线之间的夹角

247.真方位是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.真北和航向线之间的夹角B.真北和方位线之间的夹角C.陀罗北和航向线之间的夹角D.陀罗北和方位线之间的夹角

248.陀罗航向是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.真北和航向线之间的夹角B.真北和方位线之间的夹角C.陀罗北和航向线之间的夹角D.陀罗北和方位线之间的夹角

249.陀罗方位是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.真北和航向线之间的夹角B.真北和方位线之间的夹角C.陀罗北和航向线之间的夹角D.陀罗北和方位线之间的夹角

250.罗航向是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.真北和航向线之间的夹角B.航向线和方位线之间的夹角C.罗北和航向线之间的夹角D.罗北和方位线之间的夹角

251.罗方位是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.真北和航向线之间的夹角B.航向线和方位线之间的夹角C.罗北和航向线之间的夹角D.罗北和方位线之间的夹角

252.舷角是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.真北和航向线之间的夹角B.航向线和方位线之间的夹角C.罗北和航向线之间的夹角D.罗北和方位线之间的夹角

253.下列关于真航向度量的说法中，正确的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.由真北逆时针度量到航向线，度量范围000°～360°B.由真北顺时针度量到航向线，度量范围000°～360°C.由陀罗北逆时针度量到航向线，度量范围000°～360°D.由陀罗北顺时针度量到航向线，度量范围000°～360°

254.下列关于陀罗航向度量的说法中，正确的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.由真北逆时针度量到航向线，度量范围000°～360°B.由真北顺时针度量到航向线，度量范围000°～360°C.由陀罗北逆时针度量到航向线，度量范围000°～360°D.由陀罗北顺时针度量到航向线，度量范围000°-360°

255.下列关于真方位度量的说法中，正确的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.由真北逆时针度量到物标方位线，度量范围000°～360°B.由真北顺时针度量到物标方位线，度量范围000°～360°C.由陀罗北逆时针度量到物标方位线，度量范围000°～360°D.由陀罗北顺时针度量到物标方位线，度量范围000°～360°

256.下列关于陀罗方位度量的说法中，正确的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.由真北逆时针度量到物标方位线，度量范围000°～360°B.由真北顺时针度量到物标方位线，度量范围000°～360°C.由陀罗北逆时针度量到物标方位线，度量范围000°～360°D.由陀罗北顺时针度量到物标方位线，度量范围000°～360°

257.下列关于舷角度量的说法中，正确的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.由航向线顺时针度量到物标方位线，度量范围000°～180°B.由航向线顺时针度量到物标方位线，度量范围000°～360°C.由航向线逆时针度量到物标方位线，度量范围000°～180°D.由航向线逆时针度量到物标方位线，度量范围000°～360°

258.下列关于舷角度量的说法中，正确的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.由物标方位线顺时针度暈到航向线，度量范围000°～180°B.由物标方位线顺时针度量到航向线，度量范围000°～360°C.由航向线顺时针度量到物标方位线，度量范围000°～180°D.由航向线顺时针度量到物标方位线，度量范围000°-360°

259.下列关于舷角度量的说法中，正确的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.由航向线顺时针度量到物标方位线，度量范围000°-360°B.由航向线向左度量到物标方位线，度量范围0°～180°C.由航向线向右度量到物标方位线，度量范围0°～180°D.以上都是

2260.下列关于舷角度量的说法中，正确的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.由航向线逆时针度量到物标方位线，度量范围000°～360°B.由航向线向左或向右度量到物标方位线，度量范围0°～180°C.A和B都对D.A和B都错

261.某船陀罗航向140°，陀罗差1°E，测得某物标真方位080°，则该物标舷角为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.61°B.060°C.299°D.300°

262.某船陀罗航向140°，陀罗差2°E，测得某物标陀罗方位350°，则该物标舷角为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.210°B.152°左C.148°左D.212°

263.某船陀罗航向230°，陀罗差2°W，测得某物标真方位170°，则该物标舷角为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.62°左B.60°左C.298°D.302°

264.某船陀罗航向232°，陀罗差2°W，测得某物标陀罗方位080°，则该物标舷角为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.150°B.152°C.154°D.208°

265.某船陀罗航向043°，陀罗差－1°，该船左舷60°处物标陀罗方位为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.102°B.103°C.343°D.342°

266.某船陀罗航向044°，陀罗差1°E，测得某物标舷角030°时，该物标真方位为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.015°B.075°C.013°D.073°

267.某船陀罗航向045°，陀罗差1°E，则当物标舷角060°时陀罗方位为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.105°B.106°C.345°D.344°

268.某船陀罗航向046°，陀罗差该船左舷30°处物标真方位为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.076°B.075°C.016°D.015°

269.某船陀罗航向140°，陀罗差1°W，测得某物标真方位170°时该物标的舷角为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.31°B.29°C.031°D.030°

270.某船陀罗航向142°，陀罗差2°E，陀罗方位200°处某物标舷角为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.58°左B.060°C.056°D.058°

271.某船陀罗航向230°，陀罗差1°W，陀罗方位289°处某物标舷角为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.59°B.060°C.059°D.058°

272.某船陀罗航向230°，陀罗差2°E，测得某物标真方位260°时该物标的舷角为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.028°B.030°C.032°D.28°左

273.某船陀罗航向310°，陀罗差－3°，则当物标舷角060°时陀罗方位为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.007°B.010°C.013°D.250°

274.某船陀罗航向314°，陀罗差＋3°，该船左舷60°处物标陀罗方位为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.251°B.254°C.257°D.011°

275.某船陀罗航向314°，陀罗差1°W，该船左舷30°处物标真方位为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.283°B.284°C.285°D.343°

276.某船陀罗航向315°，陀罗差2°W，测得某物标舷角030°时，该物标真方位为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.343°B.345°C.347°D.283°

277.某船陀罗航向030°，陀罗差2°E，则左正横处物标的陀罗方位是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.300°B.302°C.288°D.270°

278.某船陀罗航向030°，陀罗差2°E，则右正横处物标的陀罗方位是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.090°B.120°C.118°D.122°

279.某船陀罗航向030°，陀罗差2°E，则左正横处物标的真方位是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.300°B.302°C.288°D.270°

280.某船陀罗航向030°，陀罗差2°E，则右正横处物标的真方位是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.090°B.120°C.118°D.122°

281.某船陀罗航向030°，陀罗差2°W，则左正横处物标的陀罗方位是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.300°B.302°C.288°D.270°

282.某船陀罗航向030°，陀罗差2°W，则右正横处物标的陀罗方位是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.090°B.120°C.118°D.122°

283.某船陀罗航向030°，陀罗差2°W，则左正横处物标的真方位是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.300°B.302°C.298°D.270°

284.某船陀罗航向030°，陀罗差2°W，则右正横处物标的真方位是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.090°B.120°C.118°D.122°

285.某船陀罗航向120°，陀罗差2°E，则左正横处物标的陀罗方位是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.270°B.032°C.028°D.030°

286.某船陀罗航向120°，陀罗差2°E，则右正横处物标的陀罗方位是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.210°B.208°C.212°D.090°

287.某船陀罗航向120°，陀罗差2°E，则左正横处物标的真方位是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.270°B.032°C.028°D.030°

288.某船陀罗航向120°，陀罗差2°E，则右正横处物标的真方位是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.210°B.208°C.212°D.090°

289.某船陀罗航向120°，陀罗差2°W，则左正横处物标的陀罗方位是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.270°B.032°C.028°D.030°

290.某船陀罗航向120°，陀罗差2°W，则右正横处物标的陀罗方位是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.210°B.208°C.212°D.090°

291.某船陀罗航向120°，陀罗差2°W，则左正横处物标的真方位是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.270°B.032°C.028°D.030°

292.某船陀罗航向120°，陀罗差2°W，则右正横处物标的真方位是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.210°B.208°C.212°D.090°

293.某船陀罗航向210°，陀罗差2°E，则左正横处物标的陀罗方位是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.270°B.120°C.118°D.122°

294.某船陀罗航向210°，陀罗差2°E，则右正横处物标的陀罗方位是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.090°B.298°C.300°D.302°

295.某船陀罗航向210°，陀罗差2°E，则左正横处物标的真方位是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.270°B.120°C.118°D.122°

296.某船陀罗航向210°，陀罗差2°E，则右正横处物标的真方位是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.090°B.298°C.300°D.302°

297.某船陀罗航向210°，陀罗差2°W，则左正横处物标的陀罗方位是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.270°B.120°C.118°D.122°

298.某船陀罗航向210°，陀罗差2°W，则右正横处物标的陀罗方位是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.090°B.298°C.300°D.302°

299.某船陀罗航向210°，陀罗差2°W，则左正横处物标的真方位是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.270°B.120°C.118°D.122°

300.某船陀罗航向210°，陀罗差2°W，则右正横处物标的真方位是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.090°B.298°C.300°D.302°

301.某船陀罗航向300°，陀罗差2°E，则左正横处物标的陀罗方位是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.2100B.208°C.212°D.270°

302.某船陀罗航向300°，陀罗差2°E，则右正横处物标的陀罗方位是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.090°B.028°C.030°D.032°

303.某船陀罗航向300°，陀罗差2°E，则左正横处物标的真方位是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.210°B.208°C.212°D.270°

304.某船陀罗航向300°，陀罗差2°E，则右正横处物标的真方位是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.090°B.028°C.030°D.032°

305.某船陀罗航向300°，陀罗差2°W，则左正横处物标的陀罗方位是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.210°B.208°C.212°D.270°

306.某船陀罗航向300°，陀罗差2°W，则右正横处物标的陀罗方位是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.090°B.028°C.030°D.032°

307.某船陀罗航向300°，陀罗差2°W，则左正横处物标的真方位是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.210°B.208°C.212°D.270°

308.某船陀罗航向300°，陀罗差2°W，则右正横处物标的真方位是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.090°B.028°C.030°D.032°

309.某船罗航向060°，磁差3°E、自差2°W，则右正横处物标的罗方位是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.150°B.148°C.153°D.151°

310.某船罗航向060°，磁差3°E、自差2°W，则右正横处物标的磁方位是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.150°B.148°C.153°D.151°

311.某船罗航向060°，磁差3°E、自差2°W，则右正横处物标的真方位是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.150°B.148°C.153°D.151°

312.某船罗航向060°，磁差3°E、自差2°W，则左正横处物标的罗方位是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.328°B.330°C.331°D.333°

313.某船罗航向060°，磁差3°E、自差2°W，则左正横处物标的磁方位是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.328°B.330°C.331°D.333°

314.某船罗航向060°，磁差3°E、自差2°W，则左正横处物标的真方位是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.328°B.330°C.331°D.333°

315.某船罗航向060°，磁差3°E、自差4°W，则右正横处物标的罗方位是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.150°B.146°C.153°D.149°

316.某船罗航向060°，磁差3°E、自差4°W，则右正横处物标的磁方位是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.150°B.146°C.153°D.149°

317.某船罗航向060°，磁差3°E、自差4°W，则右正横处物标的真方位是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.150°B.146°C.153°D.149°

318.某船罗航向060°，磁差3°E、自差4°W，则左正横处物标的罗方位是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.326°B.329°C.330°D.331°

319.某船罗航向060°，磁差3°E、自差4°W，则左正横处物标的磁方位是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.326°B.329°C.330°D.331°

320.某船罗航向060°，磁差3°E、自差4°W，则左正横处物标的真方位是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.326°B.329°C.330°D.331°

321.某船罗航向060°，磁差3°W、自差2°E，则右正横处物标的罗方位是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.150°B.146°C.152°D.149°

322.某船罗航向060°，磁差3°W、自差2°E，则右正横处物标的磁方位是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.150°B.146°C.152°D.149°

323.某船罗航向060°，磁差3°W、自差2°E，则右正横处物标的真方位是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.150°B.146°C.152°D.149°

324.某船罗航向060°，磁差3°W、自差2°E，则左正横处物标的罗方位是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.326°B.329°C.330°D.332°

325.某船罗航向060°，磁差3°W、自差2°E，则左正横处物标的磁方位是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.326°B.329°C.330°D.332°

326.某船罗航向060°，磁差3°W、自差2°E，则左正横处物标的真方位是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.326°B.329°C.330°D.332°

327.某船罗航向060°，磁差3°W、自差4°E，则右正横处物标的罗方位是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.150°B.154°C.151°D.149°

328.某船罗航向060°，磁差3°W、自差4°E，则右正横处物标的磁方位是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.150°B.154°C.151°D.149°

329.某船罗航向060°，磁差3°W、自差4°E，则右正横处物标的真方位是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.150°B.154°C.151°D.149°

330.某船罗航向060°，磁差3°W、自差4°E，则左正横处物标的罗方位是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.334°B.329°C.330°D.331°

331.某船罗航向060°，磁差3°W、自差4°E，则左正横处物标的磁方位是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.334°B.329°C.330°D.331°

332.某船罗航向060°，磁差3°W、自差4°E，则左正横处物标的真方位是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.334°B.329°C.330°D.331°

333.某船罗航向060°，磁差3°E、自差2°E，则右正横处物标的罗方位是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.155°B.152°C.150°D.149°

334.某船罗航向060°，磁差3°E、自差2°E，则右正横处物标的磁方位\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.155°B.152°C.150°D.149°

335.某船罗航向060°，磁差3°E、自差2°E，则右正横处物标的真方位是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.155°B.152°C.150°D.149°

336.某船罗航向060°，磁差3°E、自差2°E，则左正横处物标的罗方位是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.335°B.332°C.330°D.329°

337.某船罗航向060°，磁差3°E、自差2°E，则左正横处物标的磁方位是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.335°B.332°C.330°D.329°

338.某船罗航向060°，磁差3°E、自差2°E，则左正横处物标的真方位是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.335°B.332°C.330°D.329°

339.某船罗航向060°，磁差3°W、自差2°W，则右正横处物标的罗方位是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.145°B.148°C.150°D.152°

340.某船罗航向060°，磁差3°W、自差2°W，则右正横处物标的磁方位是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.145°B.148°C.150°D.152°

341.某船罗航向060°，磁差3°W、自差2°W，则右正横处物标的真方位是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.145°B.148°C.150°D.152°

342.船舶在航行中，要求经常比对磁罗经航向和陀罗航向，其主要目的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.求罗经差B.求自差C.及时发现陀螺罗经工作的不正常D.记录航海日志

343.船舶在航行中，应经常测定罗经差和自差，应该\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.每天尽可能测定一次B.每天尽可能早晚各测定一次C.长航线改向后尽可能测定一次D.B和C都要求

344.船上磁罗经指示的0°可能是中\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.真北方向B.磁北方向C.罗北方向D.以上都可能

345.磁北与罗北之间的夹角为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.磁差B.自差C.罗经差D.陀罗差

346.真北与磁北之间的夹角为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.磁差B.自差C.多经差D.陀罗差

347.真北与罗北之间的夹角为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.磁差B.自差C.罗经差D.陀罗差

348.真北与陀罗北之间的夹角为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.磁差B.自差C.罗经差D.陀罗差

349.磁差Var等于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.GC＋∆G－DevB.GC＋∆G－MCC.CC＋Var＋MCD.CC＋Var－MC

350.磁差Var等于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.GB＋∆G－MBB.GB＋∆G－CB＋DevC.GB＋∆G－CB－DevD.A或C

351.磁差的变化主要与\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_有关。A.地区、时间和磁暴B.地区、航向和地磁异常C.纬度、船磁和磁暴D.船磁、磁暴和地磁异常

352.磁差随\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_而变化。A.地区与船磁B.地区与吃水C.地区与时间D.装载与吃水

353.磁方位MB等于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.TB＋VarB.CB－DevC.CC＋Dev＋QD.CB＋Var

354.磁航向MC等于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.TC＋VarB.CC－DevC.CC＋DevD.GC＋∆G＋Var

355.磁航向等于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.MB＋Var－QB.MB－QC.MB－DevD.MB＋Dev

356.磁罗经的自差是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.真北至罗北的夹角B.磁北至罗北的夹角C.真北至磁北的夹角D.罗北至船首线的夹角

357.磁罗经自差Dev等于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.GB＋∆G－CBB.GB＋∆G－MBC.MB－CBD.CB－MB

358.磁罗经自差是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.磁北与罗北的夹角B.罗经差减去磁差C.磁方位减去罗方位D.以上三者都对

359.磁罗经自差主要随\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_的改变而变化。A.航向B.方位C.舷角D.A或C

360.从磁罗经自差表查取自差时，查表引数为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.真航向B.陀罗航向C.罗航向D.罗方位

361.从磁罗经自差曲线或自差表查取罗经自差时，可用\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_近似代替罗航向查取。A.罗方位B.罗向位C.磁航向D.磁向位

362.当船舶改向时，随之发生变化的有\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.磁差、自差和磁方位B.舷角、陀罗方位和陀罗差C.舷角、罗方位和罗航向D.磁差、磁方位和磁航向

363.当船舶改向时，下列各项中\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_发生变化。A.磁差、自差和物标方位B.物标舷角、磁罗经差和陀罗差C.磁罗经方位、物标舷角和真航向D.磁罗经航向、磁罗经方位和磁差

364.当船舶改向时，下列各项中\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_发生变化。A.物标真方位B.磁差C.年差D.罗经差

365.当船舶转向时，下列各项中\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_不发生改变。①磁差；②自差；③年差；④罗经差；⑤真方位；⑥罗方位A.①②③B.④⑤⑥C.①③⑤D.②④⑥

366.当船舶转向时，下列各项中\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_不发生改变。①真方位；②罗方位；③磁方位；④舷角A.①②B.③④C.①③D.②④

367.当船舶转向时，下列各项中\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_随之发生改变。①磁差；②自差；③年差；④罗经差；⑤真方位；⑥罗方位A.①②③B.④⑤⑥C.①③⑤D.②④⑥

368.当船舶转向时，下列各项中\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_随之发生改变。①真方位；②罗方位；③磁方位；④舷角A.①②B.③④C.①③D.②⑤

369.罗经差为负时\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.真方位大于罗方位B.真方位大于磁方位C.罗方位大于真方位D.磁方位大于罗方位

370.下列关于磁差的说法不正确的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.磁差是由于磁极与地极不重合而产生的B.磁差最大可达180°C.在磁赤道附近磁差最小D.磁差随时间、地区和舷角的变化而变化

371.下列关于磁差的说法正确的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.真北与罗北之间的夹角B.磁北与罗北之间的夹角C.真北与磁北之间的夹角D.磁差随航向的变化而变化

372.下列因素中\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_不会引起磁差的改变。①地磁异常；②磁暴；③装卸磁性矿物；④修船A.①②B.③④C.①③D.②④

373.下列因素中\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_会引起磁差的改变①地磁异常；②磁暴；③装卸磁性矿物；④修船A.①②B.③④C.①③D.②④

374.下列因素中\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_会引起罗经差的改变。①地磁异常；②磁暴；③装卸磁性矿物；④修船A.①②B.③④C.①②③④D.②③④

375.下列因素中\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_可能引起自差的改变。①地磁异常；②磁暴；③装卸磁性矿物；④修船A.①②B.③④C.①②③④D.②③④

376.下列关于磁差随地区变化的说法中，正确的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.在赤道附近磁差变化最快B.在中纬地区磁差变化最快C.在地极附近磁差变化最快D.在磁极附近磁差变化最快

377.用船上磁罗经测得物标方位后，要经过\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_改正后才能在海图上画出方位线。A.磁差B.自差C.罗经差D.陀罗差

378.用罗经点划分方向，相邻两罗经点间的夹角为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.11°30′B.22°30′C.ll°15′D.45°

379.在大比例尺港泊图上，磁差资料通常刊印在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.向位圈（罗经花）上B.等磁差曲线上C.海图标题栏内D.B和C

380.在通常的航海图上，磁差资料一般刊印在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.向位圈（罗经花)上B.等磁差曲线上C.海图标题栏内D.A和C

381.在小比例尺大洋海图上，磁差资料通常刊印在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.向位圈（罗经花）上B.等磁差曲线上C.海图标题栏内D.B和C

382.真北与磁北之间的夹角为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.磁差B.自差C.罗经差D.陀罗差

383.真北与罗北之间的夹角为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.磁差B.自差C.罗经差D.陀罗差

384.自差Dev等于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.GC＋∆G－CC＋DevB.GC＋∆G＋MCC.GC＋∆G－MCD.MC－CC

385.当船舶改向时，下列\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_发生变化。A.真北B.磁北C.陀螺罗经北D.罗北

386.当船舶改向时，下列\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_发生变化。A.磁差B.自差C.陀罗差D.年差

387.下列叙述中\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_是错误的。A.磁差以真北为基准开始度量B.穸经差以真北为基准开始度量C.陀螺罗经差以真北为基准开始度量D.咱差以真北为基准开始度量

388.关于船舶磁罗经曲线或自差表，下列说法不正确的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.每年重新测定一次B.每两年重新测定一次C.发现实测值与表列数值相差较大时需重新测定D.修船后船磁发生较大变化时需重新测定

389.2016年6月5日，某船以TC120°在某海区航行，该地磁差资料为:磁差偏西4°20′(2006)，年差－2′，自差1°W，则测得某物标CBl30°时该物标的舷角是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.10°右B.5°右C.5°左D.10°左

390.2016年某月某日，某船罗航向330°，当地磁差资料为:0°18′W（1996)，年差－3′，自差为0°18′E，测得某物标舷角040°，则该物标的真方位为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.010°B.011°C.012°D.091°

391.某船罗航向045°，该地磁差2°W，罗经自差1°E，该船左正横物标真方位为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.314°B.316°C.135°D.134°

392.某船罗航向139°，该地磁差2°E，罗经自差1°W，测得某物标罗方位110°，则该物标的舷角为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.029°B.30°左C.30°右D.331°

393.某船罗航向233°，该地磁差2°W，罗经自差1°W，测得某物标罗方位200°，则该物标的舷角\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.033°B.30°左C.30°右D.33°左

394.某船罗航向315°，该船磁差2°E，罗经自差1°W，该船左正横物标真方位为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.226°B.225°C.224°D.046°

395.某船真航向004°，磁差10°E，自差2°W，则该船罗航向为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.012°B.12°EC.356°D.12°W

396.某船真航向045°，该船磁差2°W，自差3°E，该船左舷150°处物标磁方位为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.255°B.254°C.256°D.257°

397.某船真航向045°，该船磁差2°W，自差3°E，该船左舷150°处物标罗方位为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.255°B.254°C.256°D.195°

398.某船真航向316°，该船磁差2°W，自差1°W，该船左舷150°处物标罗方位为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.163°B.166°C.169°D.109°

399.某船真航向318°，该船磁差2°E，自差3°W，该船左舷050°处物标磁方位为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.265°B.266°C.267°D.268°

400.某地1999年磁差资料为:0°25′W，年差－3′，则该地2009年磁差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.0°.1WB.0°.9WC.0°.1ED.0°.9E

401.某地磁差资料为：Var0°40′E(1989)，2′.5Eannually，则该地2009年的磁差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.1°30′EB.1°05′EC.0°15′WD.0°10′W

402.某地磁差资料为：Var0°40′E(1989)，2′.5Wannually，则该地2009年的磁差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.1°30′EB.1°05′EC.0°15′ED.0°10′W

403.某地磁差资料为：Var0°40′E(1989)，decreaseabout2′.5annually，则该地2009年的磁差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.1°30′EB.1°05′EC.0°15′WD.0°10′W

404.某地磁差资料为：Var0°40′E(1989)，increaseabout2′.5annually，则该地2009年的磁差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.1°30′EB.1°05′EC.0°15′ED.0°10′W

405.某地磁差资料为：Var0°40′E(1999)，2′.5Eannually，则该地2009年的磁差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.0°15′EB.1°05′EC.0°15′WD.1°05′W

406.某地磁差资料为：Var0°40′E(1999)，2′.5Wannually，则该地2009年的磁差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.0°15′EB.1°05′EC.0°15′WD.1°05′W

407.某地磁差资料为：Var0°40′E(1999)，decreaseabout2′.5annually，则该地2009年的磁差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.0°15′EB.1°05′EC.0°15′WD.1°05′W

408.某地磁差资料为：Var0°40′E(1999)，increaseabout2′.5annually，则该地2009年的磁差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.0°15′EB.1°05′EC.0°15′WD.1°05′W

409.某地磁差资料为：Var0°40′W(1989)，2′.5Eannually，则该地2009年的磁差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.1°05′WB.0°15′WC.1°30′WD.0°10′E

410.某地磁差资料为：Var0°40′W(1989)，2′.5Wannually，则该地2009年的磁差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.1°05′WB.1°30′WC.1°30′ED.0°10′E

411.某地磁差资料为：Var0°40′W(1989)，decreaseabout2′.5annually，则该地2009年的磁差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.1°05′WB.1°30′WC.1°30′ED.0°10′E

412.某地磁差资料为：Var0°40′W(1989)，increaseabout2′.5annually，则该地2009年的磁差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.1°05′WB.0°15′WC.1°30′WD.0°10′E

413.某地磁差资料为：Var0°40′W(1999)，2′.5Eannually，则该地2009年的磁差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.l°05′WB.1°05′EC.0°15′ED.0°15′W

414.某地磁差资料为：Var0°40′W(1999)，2′.5Eannually，则该地2009年的磁差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.0°15′EB.0°15′WC.1°05′ED.1°05′W

415.某地磁差资料为：Var0°40′W(1999)，decreaseabout2′.5annually，则该地2009年的磁差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.0°15′EB.0°15′WC.1°05′ED.1°05′W

416.某地磁差资料为：Var0°40′W(1999)，increaseabout2′.5annually，则该地2009年的磁差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.l°05′WB.1°05′EC.0°15′ED.0°15′W

417.某地磁差资料为：磁差0°30′E(1979)，年差2′.OE，则该地1999年的磁差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.O°l0′EB.1°l0′EC.1°l0′WD.0°10′W

418.某地磁差资料为：磁差0°30′E(1979)，年差2′.OW，则该地1999年的磁差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.0°50′EB.l°l0′EC.0°10′ED.0°10′W

419.某地磁差资料为：磁差0°30′E(1989)，年差2′.0E，则该地1999年的磁差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.0°50′EB.0°10′EC.0°10′WD.0°28′E

420.某地磁差资料为：磁差0°30′E(1989)，年差2′.0W，则该地1999年的磁差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.0°50′EB.0°10′EC.0°10′WD.0°32′E

421.某地磁差资料为：磁差0°30′W(1979)，年差2′.0E，则该地1999年的磁差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.0°50′WB.1°10′WC.0°10′ED.1°10′E

422.某地磁差资料为：磁差0°30′W(1979)，年差2′.0W，则该地1999年的磁差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.0°l0′WB.l°l0′EC.l°l0′WD.0°l0′E

423.某地磁差资料为：磁差0°30′W(1989)，年差2′.0E，则该地1999年的磁差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.0°50′EB.0°50′WC.0°10′ED.0°10′W

424.某地磁差资料为：磁差0°30′W(1989)，年差2′.0W，则该地1999年的磁差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.0°10′EB.0°10′wC.0°50′WD.0°50′E

425.某地磁差资料为：磁差偏东0°30′(1979)，年差＋2′.0，则该地1999年的磁差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.0°50′EB.1°10′EC.0°10′ED.0°10′W

426.某地磁差资料为：磁差偏东0°30′(1979)，年差－2′.0，则该地1999年的磁差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.O°l0′EB.l°l0′EC.l°l0′WD.0°10′W

427.某地磁差资料为：磁差偏东0°30′(1989)，年差＋2′.0，则该地1999年的磁差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.0°50′EB.0°10′EC.0°10′WD.0°32′E

428.某地磁差资料为：磁差偏东0°30′(1989)，年差－2′.0，则该地1999年的磁差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.0°50′EB.0°10′EC.0°10′WD.0°28′E

429.某地磁差资料为：磁差偏西0°30′(1979)，年差－2′.0，则该地1999年的磁差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.0°10′WB.1°10′EC.1°10′WD.0°10′E

430.某地磁差资料为：磁差偏西0°30′(1989)，年差＋2′.0，则该地1999年的磁差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.0°50′EB.0°50′WC.0°10′ED.0°10′W

431.某地磁差资料为：磁差偏西0。30′(1989)，年差－2′.0，则该地1999年的磁差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.0°10′EB.0°10′WC.0°50′WD.0°50′E

432.某海图向位圈标明：磁差0°15′E(1979)，年差－3′.0，则该地1999年磁差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.45′EB.1°15′EC.45′WD.1°15′W

433.某船2016年3月航行于下列两个罗经花中间，罗经花A的磁差资料为：4°30′W2006(3′E)，罗经花B的磁差资料为：2°30′W2006(3′W)。则按正确算法，当时该船处的磁差Var为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.4°WB.3°WC.3°30′WD.以上都对

434.某船2016年3月航行于下列两个罗经花中间，罗经花A的磁差资料为：5°30′W2006(－3′)，罗经花B的磁差资料为:3°30′W2006(＋3′)。则按正确算法，当时该船处的磁差Var为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.5°WB.3°WC.3°30′WD.4°30′W

435.某船2016年10月航行于距罗经花A约7海里，距罗经花B约3.5海里处，罗经花A的磁差资料为:4°30′W2006(3′E)，罗经花B的磁差资料为：2°30′W2006(3′W)。则按正确算法当时该船应当采用的Var为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.3°WB.3°20′WC.3°40′WD.3°30′W

436.某船2016年3月航行于距罗经花A约8海里，距罗经花B约3海里处，罗经花A的磁差资料为：4°30′W2006(3E)，罗经花B的磁差资料为:2°30′W2006(3′W)。则按正确算法当时该船应当采用的Var为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.3°30′WB.3°20′WC.3°16′WD.3°10′W

437.某船2016年5月航行于距罗经花A约10海里，距罗经花B约4海里处，罗经花A的磁差资料为：5°30′W2006(＋3′），罗经花B的磁差资料为：3°30′W2006(－3′）。则按正确算法当时该船应当采用的为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.4°30′.2WB.3°51′.4WC.3°36′.8WD.3°20′W

438.某船2016年7月在大洋中航行，在远洋航行图上查得如下的磁差资料：\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_，数据的测量年份为2006年。该船当时的Var应为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.2°10′EB.3°50′WC.2°10′WD.3°50′E

439.某船2016年3月在大洋中航行，在远洋航行图上查得如下的磁差资料：\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_，数据的测量年份为2006年。该船当时的Var应为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.30′EB.50′WC.30′WD.50′E

440.某船2016年3月在大洋中航行，在远洋航行图上查得如下的磁差资料：\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_，数据的测量年份为2006年。该船当时的Var应为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.30′EB.50′WC.30′WD.50′E

441.某船2010年7月在大洋中航行，船舶航行于下列两曲线中间，曲线1的数据为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_，曲线2的数据为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_，查得这些数据的测量年份为2000年。则按正确的算法，该船当时的Var应为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.0°30′WB.0°30′EC.1°ED.0°

442.某船2006年7月在大洋中航行，船舶航行在两曲线之间，与曲线1的距离是曲线2的两倍，曲线1的数据为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_，曲线2的数据为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_，查得这些数据的测量年份为1996年。则按正确的算法，该船当时的Var应为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.0°30′WB.0°30′EC.0°10′ED.0°10′W

443.某船磁航向085°，自差2°W，磁差5°E，测得某物标舷角为090°，则该物标的真方位为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.180°B.176°C.000°D.354°

444.某船罗航向045°，该船磁差1°W，自差2°E，则舷角150°的物标罗方位为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.196°B.255°C.195°D.254°

445.某船罗航向046°，磁差2°E，自差3°W，则该般右正横物标的真方位为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.135°B.315°C.137°D.136°

446.某船罗航向140°，磁差l°E，自差2°W，当测得某物标真方位290°时，该物标舷角为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.151°B.150°C.149°D.147°

447.某船罗航向230°，磁差2°W，自差1°E，当测得某物标真方位020°时，该物标舷角为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.151°B.150°C.149°D.153°

448.某船罗航向311°，磁差2°E，自差1°E，则该船右正横物标的真方位为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.041°B.042°C.043°D.044°

449.某船罗航向314°，该船磁差1°W，自差2°E，则右舷150°处物标罗方位为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.103°B.104°C.105°D.165°

450.若安装磁罗经时基线偏右2°，当罗航向为032°时，罗经差为＋2°，测得某物标舷角为65°(左），则该物标真方位为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.329°B.327°C.325°D.323°

451.若安装磁罗经时基线偏右2°，当罗航向为032°时，罗经差为－2°，测得某物标舷角为65°(左），则该物标真方位为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.329°B.327°C.325°D.323°

452.若安装磁罗经时基线偏左2°，当罗航向为032°时，罗经差为＋2°，测得某物标舷角为65°(左），则该物标真方位为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.329°B.327°C.325°D.323°

453.若安装磁罗经时基线偏左2°，当罗航向为032°时，罗经差为－2°，测得某物标舷角为65°(左），则该物标真方位为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.329°B.327°C.325°D.323°

454.若已知某船罗航向CC=000°，磁差Var=2°W，罗经差∆C=1°W，则该船真航向为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.357°B.359°C.001°D.003°

455.已知磁差Var=2°W，罗经差1°W，磁航向000°，则真航向为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.357°B.358°C.359°D.003°

456.真航向358°，磁差5°E，自差11°W，则罗航向为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.004°B.351°C.352°D.014°

457.1nmile，即地球椭圆子午线上纬度1′所对应的弧长的表达式为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.1nmile=1852.25－9.31cosφB.1nmile=1852.25－9.31sinφC.1nmile=1852.25－9.31cos2φD.1nmile=1852.25－9.31sin2φ

458.1nmile的实际长度\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.在赤道附近最短B.在纬度45°附近最短C.在两极附近最短D.固定不变

459.1nmile的实际长度\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.在赤道附近最长B.在纬度45°附近最长C.在两极附近最长D.固定不变

460.地球椭圆体上不同祎度1′弧长不相等，在纬度45°处1nmile等于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.1842.9mB.1852.3mC.1852.0mD.1861.6m

461.关于海里的说法，下列各项中\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_是错。A.地球椭圆子午线上纬度1′的弧长B.1海里的实际长度随纬度的变化而变化C.我国和国际上大多数国家都将1852m定为1海里的标准长度D.将1852m定为1海里的标准长度后，在纬度45°附近产生的误差最大

462.航海上1海里的定义是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.1852mB.地球圆球体上纬度1′的子午弧长C.地球椭圆体上球心角1′所对应的子午弧长D.地球椭圆子午线上纬度1′所对应的弧长\_

463.将1nmile规定为1852m后，在航海实践中所产生的误差\_\_\_\_\_。A.在赤道附近最小B.在两极附近最小C.在纬度45°附近最小D.在纬度45°附近最大

464.某船沿赤道航行，已知计程仪改正率0.0%，无航行和推算误差，则实际船位比在海图上按计程仪航程推算的船位（不考虑风流影响）\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.超前B.落后C.一致D.不一定

465.某船沿赤道航行，已知计程仪改正率0.0%，无航行和推算误差，则在海图上按计程仪航程推算的船位比实际船位（不考虑风流影响）\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.超前B.落后C.一致D.不一定

466.某船沿极圈（66°30′N)航行，已知计程仪改正率为0.0%，无航行和推算误差，则在海图上按计程仪航程推算的推算船位比实际船位（不考虑风流影响）\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.超前B.落后C.一致D.不一定

467.某船沿极圈（66°33′N)航行，已知计程仪改正率为0.0%，无航行和推算误差，则实际船位比在海图上按计程仪航程推算的推算船位（不考虑风流影响）\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.超前B.落后C.—致D.不一定

468.某船沿中纬度纬圈（44°14′)航行，无航行和推算误差，则实际船位比推算船位（不考虑风流影响)\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.超前B.落后C.一致D.不一定

469.某船沿赤道自东向西航行，无航行误邊，计程仪改正率为0.0%，则实际船位位于在海图上按计程仪航程推算的船位的（不考虑风流影响)\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.东面B.西面C.同一点D.不一定

470.某船沿赤道自东向西航行，无航行误差，计程仪改正率为0.0%，则在海图上按计程仪航程推算的船位位于实际船位的（不考虑风流影响）\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.东面B.西面C.同一点D.不一定

471.某船沿赤道自西向东航行，无航行误差，计程仪改正率为0.0%，则实际船位位于在海图上按计程仪航程推算的船位的（不考虑风流影响)\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.东面B.西面C.同一点D.不一定

472.某船沿赤道自西向东航行，无航行误差，计程仪改正率为0.0%，则在海图上按计程仪航程推算的船位位于实际船位的（不考虑风流影响）\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.东面B.西面C.同一点D.不一定

473.某船沿极圈（66°33′)自东向西航行，无航行误差，计程仪改正率为0.0%，则实际船位位于在海图上按计程仪航程推算的船位的（不考虑风流影响)\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.东面B.西面C.同一点D.不一定

474.某船沿极圈（66°33′)自东向西航行，无航行误差，计程仪改正率为0.0%，则在海图上按计程仪航程椎笪的船位位干定际船位的（不考虑风流影响）\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.东面B.西面C.同一点D.不一定

475.某船沿极圈(66°33′)自西向东航行，无航行误差，计程仪改正率为0.0%，则实际船位位于在海图上按计程仪航程推算的船位的（不考虑风流影响）\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.东面B.西面C.同一点D.不一定

476.某船沿极圈（66。33′)自西向东航行，无航行误差，计程仪改正率为0.0%，则在海图上按计程仪航程推算的船位位于实际船位的（不考虑风流影响）\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.东面B.西面C.同一点D.不一定

477.某船由45°N纬线向北航行，无航行误差，计程仪改正率为0.0%，则1h后实际船位位于推算船位的（不考虑风流影响）\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.北面B.南面C.同一点D.不一定

478.某船由45°N纬线向北航行，无航行误差，计程仪改正率为0.0%，则1h后推算船位位于实际船位的（不考虑风流影响)\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.北面B.南面C.同一点D.不一定

479.某船由45°S纬线向南航行，无航行误差，计程仪改正率为0.0%，则1h后实际船位位于推算船位的（不考虑风流影响）\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.北面B.南面C.同一点D.不一定

480.某船由45°S纬线向南航行，无航行误差，计程仪改正率为0.0%，则1h后推算船位位于实际船位的（不考虑风流影响）\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.北面B.南面C.同一点D.不一定

481.某船由50°N纬线向南航行，无航行误差，计程仪改正率为0.0%，则1h后实际船位位于推算船位的（不考虑风流影响)\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.北面B.南面C.同一点D.不一定

482.某船由50°N纬线向南航行，无航行误差，计程仪改正率为0.0%，则1h后推算船位位于实际船位的（不考虑风流影响）\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.北面B.南面C.同一点D.不一定

483.某船由50°S纬线向北航行，无航行误差，计程仪改正率为0.0%，则1h后实际船位位于推算船位的（不考虑风流影响）\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.北面B.南面C.同一点D.不一定

484.某船由50°S纬线向北航行，无航行误差，计程仪改正率为0.0%，则1h后推算船位位于实际船位的（不考虑风流影响）\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.北面B.南面C.同一点D.不一定

485.某船由赤道向北航行，无航行误差，计程仪改正率为0.0%，则1h后实际船位位于推算船位的（不考虑风流影响）\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.北面B.南面C.同一点D.不一定

486.某船由赤道向北航行，无航行误差，计程仪改正率为0.0%，则1h后推算船位位于实际船位的（不考虑风流影响）\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.北面B.南面C.同一点D.不一定

487.某船由赤道向南航行，无航行误差，计程仪改正率为0.0%，则1h后实际船位位于推算船位的（不考虑风流影响）\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.北面B.南面C.同一点D.不一定

488.某船由赤道向南航行，无航行误差，计程仪改正率为0.0%，则1h后推算船位位于实际船位的（不考虑风流影响）\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.北面B.南面C.同一点D.不一定

489.某船计程仪改正率为0.0%，无航行误差，则在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_推算船位超前，实际船位落后（不考虑风流影响）。A.44°14′S～44°14′N之间B.0。～90°S之间C.0°～90°N之间D.44°14′N～90°N之间

490.某船计程仪改正率为0.0%，无航行误差，则在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_实际船位超前，推算船位落后（不考虑风流影响）。A.44°14′S～44°14′N之间B.0。～90°S之间C.0°～90°N之间D.44°14′N～90°N之间

491.某船计程仪改正率为0.0%，无航行误差，则在44°14′S～44°14′N范围内，无论航向是多少，实际船位永远比推算船位\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。（不考虑风流影响）。A.超前B.落后C.重合D.无法确定

492.某船计程仪改正率为0.0%，无航行误差，则在44°14′S～44°14′N范围内，无论航向是多少，推算船位永远比实际船位\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。（不考虑风流影响）。A.超前B.落后C.重合D.无法确定

493.某船计程仪改正率为0.0%，无航行误差，则在44°14′N～90°N范围内，无论航向是多少，实际船位永远比推算船位\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。（不考虑风流影响）。A.超前B.落后C.重合D.无法确定

494.某船计程仪改正率为0.0%，无航行误差，则在44°14′N～90°N范围内，无论航向是多少，推算船位永远比实际船位\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_（不考虑风流影响）。A.超前B.落后C.重合D.无法确定

495.某船计程仪改正率为0.0%，无航行误差，则在44°14′S～90°S范围内，无论航向是多少，推算船位永远比实际船位\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_（不考虑风流影响）。A.超前B.落后C.重合D.无法确定

496.某船计程仪改正率为0.0%，无航行误差，则在44°14′S～90°S范围内，无论航向是多少，实际船位永沅比椎算船位\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。(不考虑风流影响）。A.超前B.落后C.重合D.无法确定

497.某船由44°N起沿子午线向南航行，计程仪读数差为240′，∆L=0%，不考虑外界影响和航行误差等，则到达点的纬度\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.等于40°NB.大于40°NC.小于40°ND.无法确定

498.某船由赤道起沿子午线向北航行，计程仪读数差为720′，4L=0%，不考虑外界影响和航行等误差，则实际到达点的纬度\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.等于12°N.B.大于12°NC.小于12°ND.无法确定

499.某船由纬度60°S沿子午线向北航行，计程仪读数差为60(T，4L=0%，不考虑外界影响和航行误差等，则到达点的纬度\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.等于50°SB.在50°S北面C.在50°S南面D.无法确定

500.航海上，公式是用于计算\_\_\_\_\_。A.测者能见地平距离B.物标能见地平距离C.物标地理能见距离D.雷达地理能见距离

501.航海上，公式是用于计算\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.测者能见地平距离B.物标能见地平距离C.物标地理能见距离D.雷达地理能见距离

502.航海上，公式是用于计算\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.测者能见地平距离B.物标能见地平距离C.物标地理能见距离D.雷达地理能见距离

503.设物标高度为H(单位:m)，测者眼高为e(单位:m)，则理论上测者能见地平距离De(单位:nmile)为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.B.C.D.

504.设物标高度为H(单位:m)，测者眼高为e(单位:m)，则理论上物标能见地平距离DH(单位:nmile)为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.B.C.D.

505.物标高度为H(单位：m)，测者眼高e(单位：m)，则理论上物标地理能见距离DO（单位:nmile)为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.B.C.D.

506.测者眼高为9m，物标高程为16m，则测者能见地平距离为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_nmile。A.6.27B.8.36C.14.63D.6.67

507.测者眼高为9m，物标高程为16m，则物标能见地平距离为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_nmile。A.6.27B.8.36C.14.63D.6.67

508.测者眼高为9m，物标高程为16m，则物标地理能见距离为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_nmile。A.6.27B.8.36C.14.63D.6.67

509.测者眼高为9m，物标高程为25m，则测者能異地平距离为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_nmile。A.6.27B.10.45C.16.72D.17.67

510.测者眼高为9m，物标髙程为25m，则物标能见地平距离为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_nmile。A.6.27B.10.45C.16.72D.17.67

511.测者眼高为9m，物标高程为25m，则物标地理能见距离为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_nmile。A.6.27B.10.45C.16.72D.17.67

512.测者眼高为9m，物标高程为36m，则测者能见地平距离为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_nmile。A.6.27B.12.54C.18.81D.19.84

513.测者眼高为9m，物标高程为36m，则物标能见地平距离为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_nmile。A.6.27B.12.54C.18.81D.19.84

514.测者眼高为9m，物标高程为36m，则物标地理能见距离为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_nmile。A.6.27B.12.54C.18.81D.19.84

515.测者眼高为16m，物标高程为16m，则测者能见地平距离为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_nmile。A.6.27B.8.36C.14.63D.16.72

516.测者眼高为16m，物标高程为16m，则物标能见地平距离为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_nmile。A.6.27B.8.36C.14.63D.16.72

517.测者眼高为16m，物标高程为16m，则物标地理能见距离为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_nmile。A.6.27B.8.36C.14.63D.16.72

518.测者眼高为16m，物标高程为25m，则测者能见地平距离为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_nmile。A.6.27B.8.36C.10.45D.18.81

519.测者眼高为16m，物标高程为25m，则物标能见地平距离为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_nmile。A.6.27B.8.36C.10.45D.18.81

520.测者眼高为16m，物标高程为25m，则物标地理能见距离为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_nmile。A.6.27B.8.36C.10.45D.18.81

521.测者眼高为16m，物标高程为36m，则测者能见地平距离为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_nmile。A.8.36B.12.54C.10.45D.20.9

522.测者眼高为16m，物标高程为36m，则物标龜见地平距离为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_nmile。A.8.36B.12.54C.10.45D.20.9

523.测者眼高为16m，物标高程为36m，则物标地理能见距离为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_nmile。A.8.36B.12.54C.l0.45D.20.9

524.测者眼高为25m，物标高程为16m，则测者能见地平距离为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_nmile。A.8.36B.12.54C.10.45D.18.81

525.测者眼高为25m，物标高程为16m，则物标能见地平距离为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_nmile。A.8.36B.12.54C.10.45D.18.81

526.测者眼高为25m，物标高程为16m，则物标地理能见距离为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_nmile。A.8.36B.12.54C.10.45D.18.81

527.测者眼高为25m，物标高程为25m，则测者能见地平距离为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_nmile。A.8.36B.12.54C.10.45D.20.9

528.测者眼高为25m，物标高程为25m，则物标能见地平距离为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_nmile。A.8.36B.12.54C.10.45D.20.9

529.测者眼高为25m，物标高程为25m，则物标地理能见距离为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_nmile。A.8.36B.12.54C.10.45D.20.9

530.测者眼高为25m，物标高程为36m，则测者能见地平距离为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_nmile。A.10.45B.12.54C.20.9D.22.99

531.测者眼高为25m，物标高程为36m，则物标能见地平距离为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_nmile。A.10.45B.12.54C.20.9D.22.99

532.测者眼高为25m，物标高程为36m，则物标地理能见距离为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_nmile。A.10.45B.12.54C.20.9D.22.99

533.英版海图和灯标表中所标灯塔射程，通常是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.光力射程或额定光力射程B.该灯塔的地理能见距离C.A和B中较小者D.A和B中较大者

534.英版海图和灯标表中所标灯塔射程是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.光力射程B.额定光力射程C.地理射程D.A或B

535.中版海图和航标表所标灯塔射程与\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_无关。A.灯高B.灯光强度C.地面曲率D.测者实际眼高

536.中版海图和航标表所标灯塔射程与\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_有关。①实际眼高；②灯高；③地面蒙气差；④地面曲率；⑤灯光强度A.①②③④B.①②④C.②③④D.②③④⑤

537.中版海图和航标表中灯塔灯光的最大可见距离可能与\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_有关。①测者眼高；②灯高；③射程；④地面曲率；⑤地面蒙气差；⑥能见度A.①②③B.④⑤⑥C.③④⑤D.①②③④⑤⑥

538.中版海图和航标表中所标灯塔射程，通常是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.光力能见距离B.5m眼高灯塔地理能见距离C.A和B中较小者D.A和B中较大者

539.中版海图和航标表中灯标射程取值为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.光力能见距离与地理能见距离两者当中较大者B.光力能见距离与地理能见距离两者当中较小者C.光力能见距离与测者5m眼高的地理能见距离两者当中较大者D.光力能见距离与测者5m眼高的地理能见距离两者当中较小者

540.中版海图和航标表中灯标射程为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.光力能见距离B.C.D.A和B中较小者

541.通常英版海图和灯标表所标灯塔射程与\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_有关。A.测者眼高B.灯高C.灯光强度D.地面曲率

542.某船在大洋航行时发现本船前方一船的桅顶与水天线齐平但不见桅杆本身，用VHF通话得知该船桅高16m水线上，已知本船测者眼高9m，则两船相距约为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.15′.4B.7′.0C.10′.4D.14′.6

543.某船航行时发现前方有一渔船隐约能见，其桅顶与水天线齐平，得知渔船的桅高为4m水线上，已知本船测者眼高为16m，则两船相距约为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.12′.5B.10′.4C.4′.2D.6′.2

544.通常英版海图和灯标表中灯塔灯光的最大可见距离可能与下列因素中\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_有关。①测者眼高；②灯高；③射程；④地面曲率；⑤地面蒙气差；⑥能见度A.①②③B.③④⑤C.③④D.①②③④⑤

545.英版海图和灯标表中灯塔灯光的最大可见距离是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.光力射程B.灯塔地理能见距离C.A和B中较大者D.A和B中较小者

546.英版海图和灯标表中所标灯塔射程，通常是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.光力射程B.额定光力射程C.地理射程D.A或B

547.英版海图和灯标表中所标射程仅与\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_有关。A.测者眼高和灯塔灯高B.灯塔灯高和灯光强度C.灯光强度和气象能见度D.灯塔灯高、灯光强度、地面曲率和地面蒙气差

548.英版海图某灯塔灯高36m，额定光力射程17nmile，已知测者眼高为9m，则能见度良好(10nmile)时该灯塔灯光的最大可见距离是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.12.7nmileB.17.0nmileC.18.8nmileD.19.8nmile

549.英版海图某灯塔灯高49m，额定光力射程25nmile，已知测者眼高为16m，则能见度良好(10nmile)时该灯塔灯光的最大可见距离是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_A.19.3nmileB.23.0nmileC.24.2nmileD.25.0nmile

550.英版海图某灯塔灯高64m，额定光力射程20nmile，已知测者眼高为16m，如当时实际气象能见度为12nmile，则该灯塔灯光的最大可见距离是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.12.0nmileB.20.0nmileC.25.1nmileD.以上都不对

551.英版海图某灯塔灯高64m，额定光力射程24nmile，已知测者眼高为25m，如当时实际气象能见度为6nmile，则该灯塔灯光的最大可见距离是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.6.0nmileB.24.0nmileC.27.2nmileD.以上都不对

552.英版海图某灯塔灯髙64m，额定光力射程30nmile，已知测者眼高为25m，则能见度良好(10nmile)时该灯塔灯光的最大可见距离是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.21.4nmileB.27.2nmileC.28.6nmileD.25.0nmile

553.英版海图某灯塔灯高69in，该船额定光力射程18nniile，你船眼高45in，当气象能见度为10nmile时，该灯塔灯高最大可见距离为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.18.0nmileB.17.2nmileC.12.2nmileD.10.0nmile

554.英版海图某灯塔灯高81m，额定光力射程24nmile，已知测者眼高为9m，如当时实际气象能见度为8nmile，则该灯塔灯光的最大可见距离是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.8.0nmileB.24.0nmileC.25.1nmileD.以上都不对

555.英版海图某灯塔灯高81m，额定光力射程24nmile，已知测者眼高为9m，则能见度良好(10nmile)时该灯塔灯光的最大可见距离是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.26.4nmileB.25.0nmileC.24.0nmileD.23.5nmile

556.英版海图某灯塔灯质为Fl(2)6s64m20M，若测者眼高为9m，则该灯塔灯光的最大可见距离为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.25nmileB.23nmileC.24nmileD.20nmile

557.英版海图上某灯塔射程35nmile，灯高144m，眼高9m，则该灯塔灯光最大可见距离为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.26.7nmileB.31.3nmileC.22.9nmileD.35.0nmile

558.英版海图（额定光力射程)上某灯塔的灯质为Fl(2)4s49m20M，测者眼高为16m，则能见度为6nmile时，该灯塔灯光的最大可见距离为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.大于20nmileB.小于20nmileC.大于23nmileD.小于23nmile

559.英版海图（额定光力射程)上某灯塔的灯质为Fl(2)4s49m20M，测者眼高为16m，则能见度为12nmile时，该灯塔灯光的最大可见距离为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.大于20nmilB.小于20nmileC.大于23nmileD.小于23nmile

560.英版海图（额定光力射程）上某灯塔的灯质为Fl(2)4s49m20M，测者眼高为16m，则能见度为10nmile时，该灯塔灯光的最大可见距离为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.19.3nmileB.20nmileC.23nmileD.无法确定

561.英版海图（额定光力射程)上某灯塔的灯质为Fl(2)10s25ml4M，测者眼高为9m，则能见度为7nmile时，该灯塔灯光的最大可见距离胃\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.大于14nmileB.小于14nmileC.大于16.7nmileD.小于16.7nmile

562.英版海图（额定光力射程)>某灯塔的灯质为Fl(2)l0s25ml5M，测者眼高为9m，则能见度为11nmile时，该灯塔灯光的最大可见距离为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.大于15nmileB.小于15nmileC.大于16.7nmileD.小于16.7nmile.

563.英版海图（额定光力射程）上某灯塔的灯质为Fl(2)10s25ml5M，测者眼高为9m，则能见度为10nmile时，该灯塔灯光的最大可见距离为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.10.5nmileB.15nmileC.16.7nmileD.方法确定

564.英版海图（额定光力射程)上某灯塔的灯质为Fl(2)6s81m22M，测者眼高为9m，则能见度为6nmile时，该灯塔灯光的最大\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.大于22nmileB.小于22nmileC.大于25.1nmileD.小于25.1nmile

565.英版海图（额定光力射程）上某灯塔的灯质为Fl(2)6s81m22M，测者眼高为9m，则能见度为12nmile时，该灯塔灯光的最大可见距离为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.大于22nmileB.小于22nmileC.大于25.1nmileD.小于25.1nmile

566.英版海图（额定光力射程）上某灯塔的灯质为Fl(2)6s81m22M，测者眼高为9m，则能见度为10nmile时，该灯塔灯光的最大可见距离为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.23.5nmileB.22nmileC.25.1nmileD.无法确定

567.英版海图（额定光力射程）上某灯塔的灯质为Fl(2)6s36ml8M，测者眼高为16m，则能见度为6nmile时，该灯塔灯光的最大可见距离为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.大于18nmileB.小于18nmileC.大于20.9nmileD.小于20.9nmile

568.英版海图（额定光力射程）上某灯塔的灯质为Fl(2)6s36ml8M，测者眼高为16m，则能见度为12nmile时，该灯塔灯光的最大可见距离为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.大于18nmileB.小于18nmileC.大于20.9nmileD.小于20.9nmile

569.英版海图（额定光力射程）上某灯塔的灯质为Fl(2)6s36ml8M，测者眼高为16m，则能见度为10nmile时，该灯塔灯光的最大可见距离为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.17.2nmileB.18nmileC.20.9nmileD.无法确定

570.英版海图（额定光力射程）上某灯塔的灯质为Fl(2)4s49m24M，测者眼高为16m，则能见度为6nmile时，该灯塔灯光的最大可见距离为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.大于24nmileB.小于24nmileC.大于23nmileD.小于23nmile

571.英版海图（额定光力射程）上某灯塔的灯Jl为Fl(2)4s49m24M，测者眼高为16m，则能见度为12nmile时，该灯塔灯光的最大可见距离为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.大于24nmileB.小于24nmileC.等于23nmileD.大于23nmile

572.英版海图（额定光力射程)上某灯塔的灯质为Fl(2)4s49m24M，测者眼高为16m，则能见度为10nmile时，该灯塔灯光的最大可见距离为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.19.3nmileB.24nmileC.23nmileD.无法确定

573.英版海图（额定光力射程）上某灯塔的灯质为Fl(2)l0S25ml8M，测者眼高为9m，则能见度为7nmile时，该灯塔灯光的最大可见距离为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.大于18nmileB.小于18nmileC.大于16.7nmileD.小于16.7nmile

574.英版海图（额定光力射程）上某灯塔的灯质为Fl(2)l0S25ml8M，测者眼高为9m，则能见度为11nmile时，该灯塔灯光的最大可见距离为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.大于18nmileB.等于18nmileC.大于16.7nmileD.等于16.7nmile

575.英版海图（额定光力射程）上某灯塔的灯质为Fl(2)10s25ml8M，测者眼高为9m，则能见度为10nmile时，该灯塔灯光的最大可见距离为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.15.1nmileB.18nmileC.16.7nmileD.无法确定

576.英版海图（额定光力射程）上某灯塔的灯质为Fl(2)6s49m22M，测者眼高为9m，则能见度为6nmile时，该灯塔灯光的最大可见距离为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.大于22nmileB.小于22nmileC.大于20.9nmileD.小于20.9nmile

577.英版海图（额定光力射程）上某灯塔的灯质为Fl(2)6s49m22M，测者眼高为9m，则能见度为12nmile时，该灯塔灯光的最大可见距离为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.大于22nmileB.等于22nmileC.大于20.9nmileD.等于20.9nmile

578.英版海图（额定光力射程）上某灯塔的灯质为n(2)6s49m22M，测者眼高为9m，则能见度为10nmile时，该灯塔灯光的最大可见距离为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.19.3nmileB.22nmileC.20.9nmileD.无法确定

579.英版海图（额定光力射程）上某灯塔的灯质为Fl(2)6S36m20M，测者眼高为9m，则能见度为nmile时，该灯塔灯光的最大可见距离为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.大于20nmileB.小于20nmileC.大于18.8nmileD.小于18.8nmile

580.英版海图（额定光力射程）上某灯塔的灯质为Fl(2)6s36m20M，测者眼高为9m，则能见度为12nmile时，该灯塔灯光的最大可见距离为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.大于20nmileB.等于20nmileC.大于18.8nmileD.等于18.8nmile

581.英版海图（额定光力射程）上某灯塔的灯质为Fl(2)6s36m20M，测者眼高为9m，则能见度为10nmile时，该灯塔灯光的最大可见距离为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.17.2nmileB.20nmileC.18.8nmileD.无法确定

582.在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_情况下，某船船速与实际航速（对地航速)相同。A.无风流B.有风无流C.有流无风D.有风流

583.船舶驾驶台中的主机转速与船速对照表，是在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_情况下进行测定的。A.船舶满载B.船舶半载C.船舶空载D.A＋C

584.对水航程是船舶在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_情况下的对水航程。①无风流；②有风无流；③有流无风；④有风流A.①B.①②C.①②④D.①②③④

585.对水航速是船舶在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_情况下的对水航速。①无风流；②有风无流；③有流无风；④有风流A.①B.①②③④C.①②④D.①②

586.对地航程是船舶在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_况下的对地航程。①无风流；②有风无流；③有流无风；④有风流A.①B.①②C.①②③④D.①②④

587.对地航速是船舶在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_情况下的对地航速。①无风流；②有风无流；③有流无风；④有风流A.①②③④B.①②C.①②④D.①

588.相对计程仪航程是船舶在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_情况下的对水航程。①无风流；②有风无流；③有流无风；④有风流A.①②③④B.①②C.①②④D.①

589.绝对计程仪航程是船舶在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_情况下的对地航程。①无风流；②有风无流；③有流无风；④有风流A.①B.①②③④C.①②④D.①②

590.相对计程仪航速是船舶在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_情况下的对水航速。①无风流；②有风无流；③有流无风；④有风流A.①B.①②C.①②③④D.①②④

591.绝对计程仪航速是船舶在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_情况下的对地航速。①无风流；②有风无流；③有流无风；④有风流A.①B.①②C.①②④D.①②③④

592.对水航程是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.船舶在仅仅受到风的影响下的对水航程B.船舶在仅仅受到流的影响下的对水航程C.船舶在各种风流情况下的对水航程D.船舶在各种风流情况下的对地航程

593.对地航程是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.船舶在仅仅受到风的影响下的对地航程B.船舶在仅仅受到流的影响下的对地航程C.船舶在各种风流情况下的对水航程D.船舶在各种风流情况下的对地航程

594.对水航速是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.船舶在仅仅受到风的影响下的对水航速B.船舶在仅仅受到流的影响下的对水航速C.船舶在各种风流情况下的对水航速D.船舶在各种风流情况下的对地航速

595.对地航速是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.船舶在仅仅受到风的影响下的对地航速B.船舶在仅仅受到流的影响下的对地航速C.船舶在各种风流情况下的对水航速D.船舶在各种风流情况下的对地航速

596.相对计程仪显示的航程是：\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.船舶在各种风流情况下的对水航程B.船舶在各种风流情况下的对地航程C.船舶在仅仅受到风的影响下的对水航程D.船舶在仅仅受到流的影响下的对水航程

597.绝对计程仪显示的航程是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.船舶在各种风流情况下的对水航程B.船舶在各种风流情况下的对地航程C.船舶在仅仅受到风的影响下的对水航程D.船舶在仅仅受到流的影响下的对水航程

598.相对计程仪显示的航速是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.船舶在各种风流情况下的对水航速B.船舶在各种风流情况下的对地航速C.船舶在仅仅受到风的影响下的对水航速D.船舶在仅仅受到流的影响下的对水航速

599.绝对计程仪显示的航速是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.船舶在各种风流情况下的对水航速B.船舶在各种风流情况下的对地航速C.船舶在仅仅受到风的影响下的对水航速D.船舶在仅仅受到流的影响下的对水航速

600.船速是船舶在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_情况下的航行速度。A.无风流B.有风无流C.有流无风D.有风流

601.某船电磁计程仪指示的航速为12kn，计程仪改正率∆L=0%，当时流速为3kn，顶流时该船对水航速是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.15knB.12knC.9knD.3kn

602.某船船速12kn，顶风顺流航行，流速2kn，风使船减速1kn，则1h后船舶对水航程为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.11nmileB.12nmileC.13nmileD.14nmile

603.某船船速12kn，顶风顺流航行，流速2kn，风使船减速1kn，则1h后船舶实际航程为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.11nmileB.12nmileC.13nmileD.14nmile

604.某船船速12kn，顶流顺风航私，流速2kn，风使船增速1kn，则1h后船舶对水航程为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.10nmileB.11nmileC.12nmileD.13nmile

605.某船船速12kn，顶流顺风航行，流速2kn，风使船增速1kn，则1h后船舶实际航程为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.10nmileB.11nmileC.12nmileD.13nmile

606.某船船速12kn，航行2h后相对计程仪读数差为24′.0，计程仪改正率∆L=0%，已知该船实际航程为24nmile，则该船航行在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_中。A.无风流B.有风无流C.有流无风D.有风流

607.某船船速12kn，航行2h后相对计程仪读数差为27′.0，计程仪改正率∆L=0%，已知该船实际航程为30nmile，则该船航行在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_中。A.顺风顺流B.顶风顺流C.顶流顺风D.顶风顶流

608.某船船速12kn，逆风逆流航行，流速1kn，风使船减速1kn，则1h后船舶对水航程为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.9nmileB.10nmileC.11nmileD.12nmile

609.某船船速12kn，逆风逆流航行，流速2kn，风使船减速1kn，则1h后船舶实际航程为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.9nmileB.10nmileC.11nmileD.12nmile

610.某船船速12kn，顺风顺流航行，流速2kn，风使船增速1kn，则1h后船舶对水航程为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.12nmileB.13nmileC.14nmileD.15nmile

611.某船船速12kn，顺风顺流航行，流速2kn，风使船增速1kn，则1h后船舶实际航程为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.12nmileB.13nmileC.14nmileD.15nmile

612.某船船速14kn，顺风顺流航行，流速3kn，航行1h后相对计程仪读数差为15′.0，计程仪改正率为∆L=0%，则该船实际航程为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.14′.0B.15′.0C.17′.OD.18′.0

613.某船船速15kn，顶风顺流航行，流速2kn，相对计程仪改正率∆L=0%，航行2h后计程仪读数差为28′，则该船实际航程为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.32′B.34′C.24′D.30′

614.某船船速15kn，航行2h后相对计程仪读数差为28′.0，计程仪改正率∆L=0%，已知该船实际航程为26nmile，则该船航行在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_中。A.顺风顺流B.顶风顺流C.顶流顺风D.顶风顶流

615.某船船速15kn，航行2h后相对计程仪读数差为28′.0，计程仪改正率∆L=0%，已知该船实际航程为30nmile，则该船航行在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_中。A.无风无流B.顶风顺流C.顶流顺风D.顶风顶流

616.某船船速15kn，航行2h后相对计程仪读数差为30′.0，计程仪改正率∆L=0%，已知该船实际航程为30nmile，则该船航行在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_中。A.无风流B.有风无流C.有流无风D.有风流

617.某船船速15kn，航行2h后相对计程仪读数差为32′.0，计程仪改正率∆L=0%，已知该船实际航程为30nmile，则该船航行在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_中。A.无风无流B.顶风顶流C.顶流顺风D.顶风顶流

618.某船船速15kn，航行2h后相对计程仪读数差为32′.0，计程仪改正率∆L=0%，已知该船实际航程为34nmile，则该船航行在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_中。A.顺风顺流B.顶风顺流C.顶流顺风D.顶风顶流

619.某船船速16kn，航行2h后相对计程仪读数差为30′.0，计程仪改正率∆L=0%，已知该船实际航程为32nmile，则该船航行在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_中cA.无风无流B.顶风顺流C.顶流顺风D.顶风顶流

620.某船船速17kn，航行2h后相对计程仪读数差为36′.0，计程仪改正率∆L=0%，已知该船实际航程为34nmile，则该船航行在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_中。A.无风无流B.顶风顺流C.顶流顺风D.顶风顶流

621.某船船速18kn，航行2h后相对计程仪读数差为34′.0，计程仪改正率∆L=0%，已知该船实际航程为32nmile，则该船航行在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_中。A.顺风顺流B.顶风顺流C.顶流顺风D.顶风顶流

622.顺风顺流情况下航行，船舶对水航程，对地航程，船速叫，航时t，则\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.B.C.D.

623.顺风顶流情况下航行，船舶对水航程，对地航程，船速叫，航时t，则\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.B.C.D.

624.顶风顺流情况下航行，船舶对水航程，对地航程，船速叫，航时t，则\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.B.C.D.

625.顶风顶流情况下航行，船舶对水航程，对地航程，船速叫，航时t，则\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.B.C.D.

626.顺风顺流情况下航行，船舶对水航速，对地航速，船速，航时t，则\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.B.C.D.

627.顺风顶流情况下航行，船舶对水航速，对地航速，船速，航时t，则\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.B.C.D.

628.顶风顺流情况下航行，船舶对水航速，对地航速，船速，航时t，则\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.B.C.D.

629.顶风顶流情况下航行，船舶对水航速，对地航速，船速，航时t，则\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.B.C.D.

630.船舶对水航程，对地航程，船速叫，航时t，若，则船舶航行在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_情况下。A.顺风顺流B.顶风顶流C.顺风顶流D.顶风顺流

631.船舶对水航程，对地航程，船速叫，航时t，若，则船舶航行在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_情况下。A.顺风顺流B.顶风顶流C.顺风顶流D.顶风顺流

632.船舶对水航程，对地航程，船速叫，航时t，若，则船舶航行在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_情况下。A.顺风顺流B.顶风顶流C.顺风顶流D.顶风顺流

633.船舶对水航程，对地航程，船速叫，航时t，若，则船舶航行在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_情况下。A.顺风顺流B.顶风顶流C.顺风顶流D.顶风顺流

634.船舶对水航速，对地航速，船速，如果，则船舶航行在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_情况下。A.顺风顺流B.顶风顶流C.顺风顶流D.顶风顺流

635.船舶对水航速，对地航速，船速，如果，则船舶航行在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_情况下。A.顺风顺流B.顶风顶流C.顺风顶流D.顶风顺流

636.船舶对水航速，对地航速，船速，如果，则船舶航行在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_情况下。A.顺风顺流B.顶风顶流C.顺风顶流D.顶风顺流

637.船舶对水航速，对地航速，船速，如果，则船舶航行在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_情况下。A.顺风顺流B.顶风顶流C.顺风顶流D.顶风顺流

638.某船顺流航行，船速15kn，流速2kn，2h后相对计程仪读数差为28′.0，计程仪改正率＋10%，则该船对水航程为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.30′.8B.34′.8C.26′.8D.25′.2

639.某船顶流航行，船速15kn，流速2kn，2h后相对计程仪读数差为28′.0，计程仪改正率＋10%，则该船对水航程为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.25′.2B.29′.2C.21′.2D.30′.8

640.某船顺流航行，船速15kn，流速2kn，2h后相对计程仪读数差为28′.0，计程仪改正率－10%，则该船对水航程为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.30′.8B.34′.8C.26′.8D.25′.2

641.某船顶流航行，船速15kn，流速2kn，2h后相对计程仪读数差为28′.0，计程仪改正率－10%，则该船对水航程为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.25′.2B.29′.2C.21′.2D.30′.8

642.某船顺流航行，船速15kn，流速2kn，2h后相对计程仪读数差为32′.0，计程仪改正率＋10%，则该船对水航程为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.35′.2B.39′.2C.31′.2D.28′.8

643.某船顶流航行，船速15kn，流速2kn，2h后相对计程仪读数差为32′.0，计程仪改正率＋10%，则该船对水航程为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.35′.2B.39′.2C.31′.2D.28′.8

644.某船顺流航行，船速15kn，流速2kn，2h后相对计程仪读数差为32′.0，计程仪改正率－10%，则该船对水航程为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.28′.8B.32′.8C.24′.8D.35′.2

645.某船顶流航行，船速15kn，流速2kn，2h后相对计程仪读数差为32′.0，计程仪改正率－10%，则该船对水航程为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.28′.8B.32′.8C.24′.8D.35′.2

646.某船顺流航行，船速15kn，流速2kn，2h后相对计程仪读数差为28′.0，计程仪改正率＋10%，则该船实际航程为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.30′.8B.34′.8C.26′.8D.25′.2

647.某船顶流航行，船速15kn，流速2kn，2h后相对计程仪读数差为28′.0，计程仪改正率＋10%，则该船实际航程为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.30′.8B.34′.8C.26′.8D.25′.2

648.某船顺流航行，船速15kn，流速2kn，2h后相对计程仪读数差为28′.0，计程仪改正率－10%，则该船实际航程为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.35′.2B.29′.2C.21′.2D.28′.8

649.某船顶流航行，船速15kn，流速2kn，2h后相对计程仪读数差为28′.0，计程仪改正率－10%，则该船实际航程为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.35′.2B.29′.2C.21′.2D.28′.8

650.某船顺流航行，船速15kn，流速2kn，2h后相对计程仪读数差为32′.0，计程仪改正率＋10%，则该船实际航程为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.35′.2B.39′.2C.31′.2D.28′.8

651.某船顶流航行，船速15kn，流速2kn，2h后相对计程仪读数差为32′.0，计程仪改正率＋10%，则该船实际航程为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.35′.2B.39′.2C.31′.2D.28′.8

652.某船顺流航行，船速15kn，流速2kn，2h后相对计程仪读数差为32′.0，计程仪改正率－10%，则该船实际航程为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.28′.8B.32′.8C.24′.8D.35′.2

653.某船顶流航行，船速15kn，流速2kn，2h后相对计程仪读数差为32′.0，计程仪改正率－10%，则该船实际航程为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.28′.8B.32′.8C.24′.8D.35′.2

654.某船顺风顺流航行，船速18kn，流速2kn，风对船舶航速的影响为1kn，计程仪改正率＋8%，0400计程仪读数L1=100′.0，则2h后相对计程仪读数L2为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.127′.8B.131′.5C.135′.2D.138′.9

655.某船顺风顶流航行，船速18kn，流速2kn，风对船舶航速的影响为1kn，计程仪改正率＋8%，0400计程仪读数L1=100′.0，则2h后相对计程仪读数L2为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.127′.8B.131′.5C.135′.2D.138′.9

656.某船顶风顺流航行，船速18kn，流速2kn，风使船减速1kn，计程仪改正率＋8%，0400计程仪读数L1=100′.0，则2h后相对计程仪读数L2为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.127′.8B.131′.5C.135′.2D.138′.9

657.某船顶风顶流航行，船速18kn，流速2kn，风使船减速1kn，计程仪改正率＋8%，0400计程仪读数L1=100′.0，则2h后相对计程仪读数L2为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.127′.8B.131′.5C.135′.2D.138′.9

658.某船顺风顺流航行，船速18kn，流速2kn，风对船舶航速的影响为1kn，计程仪改正率＋8%，0400计程仪读数L1=100′.0，则2h后绝对计程仪读数L2为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.127′.8B.131′.5C.135′.2D.138′.9

659.某船顺风顶流航行，船速18kn，流速2kn，风对船舶航速的影响为1kn，计程仪改正率＋8%，0400计程仪读数L1=100′.0，则2h后绝对计程仪读数L2为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.127′.8B.131′.5C.135′.2D.138′.9

660.某船顶风顺流航行，船速18kn，流速2kn，风使船减速1kn，计程仪改正率＋8%，0400计程仪读数L1=lOO′.O，则2h后绝对计程仪读数L2为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.127′.8B.131′.5C.135′.2D.138′.9

661.某船顶风顶流航行，船速18kn，流速2kn，风使船减速1kn，计程仪改正率＋8%，0400计程仪读数L1=lOO′.O，则2h后绝对计程仪读数L2为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.127′.8B.131′.5C.135′.2D.138′.9

662.某船顺风顺流航行，船速18kn，流速2kn，风对船舶航速的影响1kn，计程仪改正率－8%，0400计程仪读数L1=100′.0，则2h后相对计程仪读数L2为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.132′.6B.137′.0C.141′.3D.145′.7

663.某船顺风顶流航行，船速18kn，流速2kn，风对船舶航速的影响1kn，计程仪改正率－8%，0400计程仪读数L1=100′.0，则2h后相对计程仪读数L2为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.132′.6B.137′.0C.141′.3D.145′.7

664.某船顶风顺流航行，船速18kn，流速2kn，风使船减速1kn，计程仪改正率－8%，0400计程仪读数L1=l00′.0，则2h后相对计程仪读数12为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.132′.6B.137′.0C.141′.3D.145′.7

665.某船顶风顶流航行，船速18kn，流速2kn，风使船减速1kn，计程仪改正率－8%，0400计程仪读数L1=l00′.0，则2h后相对计程仪读数12为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.132′.6B.137′.0C.141′.3D.145′.7

666.某船顺风顺流航行，船速18kn，流速2kn，风对船舶航速的影响1kn，计程仪改正率－8%，0400计程仪读数=100′.0，则2h后绝对计程仪读数L2为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.132′.6B.137′.0C.141′.3D.145′.7

667.某船顺风顶流航行，船速18kn，流速2kn，风对船舶航速的影响1kn，计程仪改正率－8%，0400计程仪读数=100′.0，则2h后绝对计程仪读数L2为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.132′.6B.137′.0C.141′.3D.145′.7

668.某船顶风顺流航行，船速18kn，流速2kn，风使船减速1kn，计程仪改正率－8%，0400计程仪读数=100′.0，测2h后绝对计程仪读数L2为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.132′.6B.137′.0C.141′.3D.145′.7

669.某船顶风顶流航行，船速18kn，流速2kn，风使船减速1kn，计程仪改正率－8%，0400计程仪读数=100′.0，测2h后绝对计程仪读数L2为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.132′.6B.137′.0C.141′.3D.145′.7

670.某船漂航，船上相对计程仪改正率∆L=0%，海区内有流，流速2kn，lh后计程仪航程为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.0′.OB.＋2′.0C.－2′.0D.视海区内风、流方向而定

671.某船相对计程仪改正率从∆L=0%，L1=110′.5，船速16kn，顺风顺流航行，流速3kn，风使船增速1.5kn，2h后计程仪读数L2为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.145′.5B.151′.5C.148′.5D.142′.5

672.某船在狭水道内锚泊，当时水道内恒流流速1kn，该船计程仪改正率为∆L=0%，则2h后相对计程仪读数差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.0′.0B.l′.OC.2′.0D.无法确定

673.已知计程仪读数差为（L2－L1)，计程仪改正率为∆L，则相应的计程仪航程为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.B.C.D.

674.有风无流时，如计程仪改正率∆L=0%，则相对计程仪航程（)和实际航程（)之间的关系为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.B.C.D.视风的顺逆而定

675.某船0400起始计程仪读数L1=0′.0，船速10kn，计程仪改正率∆L=0%，TC=090°，当时流向090°，流速2kn，0800时心L2=40′.0，该船实际航程和相对计程仪航程分别为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.40′和48′B.36′和48′C.48′和40′D.40′和40′

676.某船顶风顶流航行，船速16kn，流速2kn，2h后相对计程仪读数差为30′.0，计程仪改正率∆L=－10%，则该船实际航程为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.23′B.25′C.27′D.30′

677.某船顶风顺流航行，船速15kn，流速2kn，2h后相对计程仪读数差为30′.0，计程仪改正率∆L=－10%，则该船实际航程为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.27′.0B.30′.0C.30′.6D.31′.0

678.某船顶流顺风航行，船速15kn，流速2kn，2h后相对计程仪读数差为32′.0，计程仪改正率∆L=＋10%，则该船实际航程为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.30′.0B.30′.8C.3l′.2D.35′.2

679.某船顺风顺流航行，船速15kn，流速2kn，2h后相对计程仪读数差为32′.0，计程仪改正率∆L=＋5%，则该船实际航程为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.33′.6B.36′.0C.37′.6D.37′.8

680.某船船速l2kn，顶风顺流航行，流速2kn，风使船减速1kn，0600计程仪读数为100′.O，计程仪改正率=＋10%，则1h后相对计程仪读数为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.110′.0B.110′.9C.111′.8D.112′.7

681.某船船速l2kn，顶流顺风航行，流速2kn，风使船增速1kn，0800计程仪读数为110′.0，计程仪改正率∆L=－10%，则1h后相对计程仪读数为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.121′.1B.122′.2C.123′.3D.124′.4

682.某船船速12kn，逆风逆流航行，流速1kn，风使船减速1kn，0600计程仪读数为120′.O，计程仪改正率∆L=＋3%，则1h后相对计程仪读数\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.128′.7B.129′.7C.l30′.7D.131′.7

683.某船船速14kn，顺风顺流航行，流速2kn，风也船增速1kn，0600计程仪读数为100′.0，计程仪改正率∆L=－5%，则2h后相对计程仪读数为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.129′.5B.131′.6C.133′.7D.135′.8

684.某船顺流航行4h，实际航程为52nmile，0800计程仪读数：L1=50′.0，计程仪改正率∆L=－7%，船速12kn，流速1kn，则1200相对计程仪读数L2为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.105′.9B.94′.8C.101′.6D.103′.2

### 参考答案

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1.A | 2.B | 3.B | 4.D | 5.B | 6.B | 7.B | 8.B | 9.D | 10.D |
| 11.D | 12.C | 13.D | 14.B | 15.C | 16.B | 17.D | 18.A | 19.B | 20.B |
| 21.B | 22.D | 23.C | 24.D | 25.A | 26.C | 27.A | 28.B | 29.A | 30.A |
| 31.B | 32.C | 33.C | 34.A | 35.B | 36.D | 37.A | 38.C | 39.B | 40.D |
| 41.B | 42.C | 43.D | 44.A | 45.C | 46.B | 47.A | 48.D | 49.A | 50.B |
| 51.C | 52.D | 53.C | 54.A | 55.D | 56.B | 57.B | 58.D | 59.A | 60.C |
| 61.D | 62.B | 63.C | 64.A | 65.B | 66.D | 67.C | 68.C | 69.C | 70.B |
| 71.A | 72.B | 73.A | 74.D | 75.D | 76.C | 77.B | 78.B | 79.D | 80.A |
| 81.A | 82.B | 83.C | 84.C | 85.D | 86.A | 87.B | 88.B | 89.A | 90.A |
| 91.A | 92.D | 93.C | 94.D | 95.A | 96.D | 97.C | 98.B | 99.C | 100.A |
| 101.A | 102.D | 103.B | 104.C | 105.D | 106.A | 107.A | 108.D | 109.C | 110.A |
| 111.B | 112.D | 113.A | 114.A | 115.D | 116.D | 117.C | 118.A | 119.B | 120.C |
| 121.D | 122.C | 123.A | 124.D | 125.B | 126.A | 127.C | 128.D | 129.C | 130.B |
| 131.B | 132.B | 133.C | 134.A | 135.C | 136.D | 137.A | 138.B | 139.C | 140.D |
| 141.D | 142.C | 143.D | 144.B | 145.B | 146.A | 147.B | 148.B | 149.C | 150.A |
| 151.C | 152.A | 153.B | 154.C | 155.A | 156.D | 157.D | 158.D | 159.D | 160.C |
| 161.C | 162.B | 163.A | 164.B | 165.C | 166.A | 167.B | 168.D | 169.D | 170.D |
| 171.C | 172.B | 173.D | 174.A | 175.B | 176.B | 177.A | 178.D | 179.A | 180.C |
| 181.D | 182.C | 183.C | 184.A | 185.A | 186.D | 187.D | 188.B | 189.D | 190.C |
| 191.D | 192.C | 193.D | 194.D | 195.A | 196.D | 197.D | 198.B | 199.C | 200.A |
| 201.B | 202.A | 203.A | 204.B | 205.A | 206.A | 207.A | 208.B | 219.B | 210.B |
| 211.A | 212.B | 213.D | 214.C | 215.B | 216.D | 217.A | 218.C | 219.B | 220.D |
| 221.D | 222.A | 223.C | 224.C | 225.D | 226.C | 227.A | 228.B | 229.A | 230.C |
| 231.B | 232.A | 233.A | 234.A | 235.A | 236.C | 237.C | 238.A | 239.D | 240.D |
| 241.D | 242.C | 243.D | 244.B | 245.D | 246.A | 247.B | 248.C | 249.D | 250.C |
| 251.D | 252.B | 253.B | 254.D | 255.B | 256.D | 257.B | 258.D | 259.D | 260.B |
| 261.C | 262.A | 263.D | 264.D | 265.C | 266.B | 267.A | 268.D | 269.B | 270.D |
| 271.C | 272.A | 273.B | 274.B | 275.A | 276.A | 277.A | 278.B | 279.B | 280.D |
| 281.A | 282.B | 283.C | 284.C | 285.D | 286.A | 287.B | 288.C | 289.D | 290.A |
| 291.C | 292.B | 293.B | 294.C | 295.D | 296.D | 297.B | 298.C | 299.C | 300.B |
| 301.A | 302.C | 303.C | 304.D | 305.A | 306.C | 307.B | 308.B | 309.A | 310.B |
| 311.D | 312.B | 313.A | 314.C | 315.A | 316.B | 317.D | 318.C | 319.A | 320.B |
| 321.A | 322.C | 323.D | 324.C | 325.D | 326.B | 327.A | 328.B | 329.C | 330.C |
| 331.A | 332.D | 333.C | 334.B | 335.A | 336.C | 337.B | 338.A | 339.C | 340.B |
| 341.A | 342.C | 343.D | 344.D | 345.B | 346.A | 347.C | 348.D | 349.B | 350.D |
| 351.A | 352.C | 353.C | 354.C | 355.B | 356.B | 357.C | 358.D | 359.A | 360.C |
| 361.C | 362.C | 363.C | 364.D | 365.C | 366.C | 367.D | 368.D | 369.C | 370.D |
| 371.C | 372.B | 373.A | 374.C | 375.C | 376.D | 377.C | 378.C | 379.C | 380.A |
| 381.D | 382.A | 383.C | 384.D | 385.D | 386.B | 387.D | 388.B | 389.B | 390.B |
| 391.A | 392.D | 393.D | 394.A | 395.C | 396.D | 397.B | 398.C | 399.B | 400.C |
| 401.A | 402.D | 403.D | 404.A | 405.B | 406.A | 407.A | 408.B | 409.D | 410.B |
| 411.D | 412.C | 413.D | 414.D | 415.B | 416.A | 417.B | 418.D | 419.A | 420.B |
| 421.C | 422.C | 423.D | 424.C | 425.B | 426.D | 427.A | 428.B | 429.D | 430.B |
| 431.B | 432.C | 433.C | 434.D | 435.B | 436.C | 437.B | 438.C | 439.C | 440.A |
| 441.D | 442.C | 443.A | 444.C | 445.A | 446.A | 447.A | 448.D | 449.B | 450.A |
| 451.C | 452.A | 453.C | 454.B | 455.B | 456.A | 457.C | 458.A | 459.C | 460.B |
| 461.D | 462.D | 463.C | 464.A | 465.B | 466.A | 467.B | 468.C | 469.B | 470.A |
| 471.A | 472.B | 473.A | 474.B | 475.B | 476.A | 477.B | 478.A | 479.A | 480.B |
| 481.A | 482.B | 483.B | 484.A | 485.A | 486.B | 487.B | 488.A | 489.D | 490.A |
| 491.A | 492.B | 493.B | 494.A | 495.A | 496.B | 497.C | 498.B | 499.C | 500.A |
| 501.B | 502.C | 503.A | 504.B | 505.C | 506.A | 507.B | 508.C | 509.A | 510.B |
| 511.C | 512.A | 513.B | 514.C | 515.B | 516.B | 517.D | 518.B | 519.C | 520.D |
| 521.A | 522.B | 523.D | 524.C | 525.A | 526.D | 527.C | 528.C | 529.D | 530.A |
| 531.B | 532.D | 533.A | 534.D | 535.D | 536.D | 537.D | 538.C | 539.D | 540.D |
| 541.C | 542.D | 543.C | 544.D | 545.D | 546.D | 547.C | 548.B | 549.B | 550.D |
| 551.D | 552.B | 553.B | 554.D | 555.C | 556.D | 557.B | 558.B | 559.A | 560.B |
| 561.B | 562.A | 563.B | 564.B | 565.A | 566.B | 567.B | 568.A | 569.B | 570.D |
| 571.C | 572.C | 573.D | 574.D | 575.C | 576.D | 577.D | 578.C | 579.D | 580.D |
| 581.C | 582.A | 583.D | 584.D | 585.B | 586.C | 587.A | 588.A | 589.B | 590.C |
| 591.D | 592.C | 593.D | 594.C | 595.D | 596.A | 597.B | 598.A | 599.B | 600.A |
| 601.B | 602.A | 603.C | 604.D | 605.B | 606.A | 607.A | 608.C | 609.A | 610.B |
| 611.D | 612.D | 613.A | 614.D | 615.B | 616.A | 617.C | 618.A | 619.B | 620.C |
| 621.D | 622.C | 623.B | 624.D | 625.A | 626.C | 627.B | 628.D | 629.A | 630.B |
| 631.C | 632.A | 633.D | 634.B | 635.C | 636.A | 637.D | 638.A | 639.D | 640.D |
| 641.A | 642.A | 643.A | 644.A | 645.A | 646.B | 647.C | 648.B | 649.C | 650.B |
| 651.C | 652.B | 653.C | 654.C | 655.C | 656.B | 657.B | 658.D | 659.B | 660.C |
| 661.A | 662.C | 663.C | 664.B | 665.B | 666.D | 667.B | 668.C | 669.A | 670.A |
| 671.A | 672.C | 673.B | 674.B | 675.C | 676.A | 677.D | 678.C | 679.C | 680.A |
| 681.D | 682.C | 683.B | 684.C |  |  |  |  |  |  |

### 答案解析

1.A。大地球体共有两种近似体:地球圆球体和地球椭圆体。为了计算简便，通常将地球当作圆球体；当进行精度较高的航垮计算时，通常将地球当作椭圆体。

2.B。同1题。

3.B。定义地理坐标与制作墨卡托投影海图时需要精度较高的计算。

4.D。计算大圆航线与制作简易墨卡托图网时只需要简化计算。

6.B。大地水准面围成的几何体即大地球体。

7.B。航海学中的地球形状是指大地水准面所包含的形状，即大地球体的形状。

8.B。地理经度简称经度，是格林经线与该点子午线在赤道上所夹的短（劣）弧长或该短(劣）弧所对应的球心角或极角，其大小为自格林子午线向东或向西度量到该点子午线的角度，度量范围0°～180°，向东度量称为东经（E)；向西度量为西经（W)。因此，经度的基准线是格林经线（格林子午线）。

9.D。同7题。

10.D。即0°经线与0°纬线。

11.D。同7题。

12.C。同7题。

13.D。选项C为地心纬度。

14.B。地理坐标是在地球椭圆体的基础上建立的。

15.C。某点的地理纬度是指地球椭圆子午线上该点的法线与赤道面的夹角，其大小是自赤道向北或向南度量到该点的角度，度量范围0°～90°，向北度量称为北纬（N)，向南度量称为南纬（S)。

16.B。同14题。

17.D。同14题。

18.A。地理纬度的基准是赤道，即赤道为纬度0°。

19.B。经差、纬差的方向是根据到达点相对于起航点的方向来确定的。

20.B。经差和纬差的范围均为0°～180°。

21.B。经差和纬差的范围均为0°～180°。

22.D。经差的方向是根据到达点相对于起航点的方向来确定的；进行计算时，经差等于到达点与起航点经度的代数差，东经取＋、西经取－，经差为正值表示东经差，负值表示西经差，经差的绝对值不应大于180°，否则，应由360°减去该绝对值，并改变符号。

23.C。因为到达点一定位于起始点以南。同理，如果船舶从南半球航行至北半球，则纬差一定为北。

24.D。同19题。

25.A。选项C的说法错误。如从东经1°(东半球）航行至西经1°(西半球），经差为－2°，为西经差。而从东经179°(东半球)航行至西绎179°(西半球），经差为＋2°，为东经差。所以不能仅从起始点和到达点位于东半球或西半球判断经差的符号。

26.C。同22题„

27.A。同25题。

28.B。航程不超过1500海里，根据海里定义，1海里约为1′，所以整个航程跨越经差约为25°，故船舶只能向西航行通过180°W/E经线进入东半球。

29.A。本题中，航程不超过1500海里是指船舶是通过180°W/E经线航行进人西半球。

30.A。本题中，航程不超过1500海里是指船舶是通过0°W/E经线航行进入东半球。

31.B。本题中，航程不超过1500海里是指船舶是通过0°W/E经线航行进入西半球。

32.C。分别为东经差和酿差

33.C。经差为正且绝对值小于180°，故经差为东经差；到达点位于起始点之南，故纬差为南纬差；

34.A。起始点位于南半球，到达点位于北半球，即到达点位于起始点之北，故纬差为北纬差。

35.B。起始点与到达点均位于西半球，经差为负，绝对值小于180°，为西经差。

36.D。由到达点和起航点的位置关系可知，该船经差和纬差的方向分别为W经差和N纬差。

37.A。由到达点和起航点的位置关系可知，该船经差和纬差的方向分别为E经差和N纬差。

38.C。由到达点和起航点的位置关系可知，该船经差和韩差的方向分别为E经差和S纬差。

39.B。由到达点和起航点的位置关系可知，该船经差和纬差的方向分别为w经差和S纬差。

40.D。由到达点和起航点的位置关系可知，该船经差和纬差的方向分别为w经差和N纬差。

41.B。由到达点和起航点柄位置关系可知，该船经差和纬差的方向分别为w经差和S纬差。

42.C。由到达点和起航点的位置关系可知，该船经差和纬差的方向分别为E经差和S纬差。

43.D。同32～41题。

44.A。同32～41题。

45.C。同32～41题。

46.B。同32～41题。

47.A。问32～41题。

48.D。同32～41题。

49.A。问32～41题。

50.B。同32～41题。

51.C。同32～41题。

52.D。同32～41题。

53.C。同32～41题。

54.A。同32～41题。

55.D。同32～41题。

56.B。同32～41题。

57.B。同32～41题。

58.D。问32-41题。

59.A。问32-41题。

60.C。问32-41题。

61.D。同32～41题。

62.B。同32～41题。

63.C。同32～41题。

64.A。同32～41题。

65.B。地球上任一点与赤道面的对称点位同一条经线上，而纬度数值相等，符号相反。

66.D。地球上任一点与地心的对称点位于该点所在子午圈的相对经线上，而纬度数值相等，符号相反。

67.C。地球上任一点与地轴的对称点位于该点所在子午圈的相对经线上，且位于同一个纬度圈上。即纬度相同，经度相差180°。

68.C。根据λ1=λ2－Dλ，计算得到λ1=－005°54′.0，且绝对值小于180°，根据东正西负λ1为005°54′.0W。

69.C。根据λ1=λ2－Dλ，计算得到λ1=＋009°42′6，且绝对值小于180°，根据东正西负，心为009°42′.6E。

70.B。同67、68题。

71.A。同67、68题。

72.B。同67、68题。

73.A。同67、68题。

74.D。根据λ1=λ2－Dλ，计算得到λ1=＋182°38′.6，由于绝对值大于180°，所以用360°减去该数值并改变符号，所以λ1为167°21′.4W。

75.D。同67、68题。

76.C。根据φ1=φ2－Dφ，计算得到φ1=－07°56′.0，根据北正南负，φ1为07°56′.0S。

77.B。根据φ1=φ2－Dφ，计算得到φ1=＋03°49′.9，根据北正南负，φ1为03°49′.9N。

78.B。同75、76题。

79.D。同75、76题。

80.A。同75、76題。

81.A。同75、76题。

82.B。根据Dλ=λ2－λ1，得到Dλ=＋113°37′.6，绝对值未超过180°，根据东正西负，Dλ=113°37′.6E。

83.C。根据λ2=λ1＋Dλ，得到λ2=＋003°49′.8，绝对值未超过180°，根据东正西负，λ2=003°49′.8E。

84.C。同82题。

85.D。同82题。

86.A。同82题

87.B。同82题。

88.B。根据Dλ=λ2－λ1，得到Dλ=－274°44′.2，绝对值超过180°，所以用360°减去274°44′.2并改变符号，得到Dλ=085°15′.8E。

89.A。同82題。

90.A。同82题。

91.A。同82题。

92.D。同82题。

93.C。同82题。

94.D。同82题。

95.A。根据λ2=λ1＋Dλ，得到λ2=＋041°15′.2，绝对值不超过180°，按照东经为＋，西经为－的原则，得λ2=041°15′.2E。

96.D。根据λ2=λ1＋Dλ，得到λ2=－206°34′8，绝对值超过180°，所以用360°减去206°34′8并改变符号，得到λ2=153°14′.2E。

97.C。同95题。

98.B。同95题。

99.C。同95题。

112.D。以上都是建立大地坐标系时应明确的问题。

114.A。WGS－84大地坐标系是一种地心坐标系。

118.A。根据说明，将GPS的经、纬度读数的纬度向南修正1′.10，经度向西修正0′.4才能用于海图定位，得：30°40′.2S(－)＋1′.10S(－)=30°41′.3S(－)，15°12′.5W(－)＋0′.4W(－)=15°12′.9W(－)。

119.B。同118题。

120.C。同118题。

121.D。根据说明，将GPS的经、纬度读数的纬度向北修正2′.10，经度向东修正1′.4才能用于海图定位，得:30°40′.2S(－)＋2′.10N(＋)=30°38′.1S(－)，15°12′.5W(－)＋1′.4W(＋)=15°11′.1W(－)。

122.C。同121题。

123.A。同121题。

124.D。同121题。

125.B。同121题。

134.A。半圆法方向换算为圆周法方向的法则是:在北东半圆，圆周法方向度数等于半圆法方向度数；在北西半圆，圆周法方向度数等于360°减去半圆法方向度数；在南东半圆，圆周法方向度数等于180°减去半圆法方向度数；在南西半圆，圆周法方向度数等于180°加上半圆法方向度数。

135.C。同1题。

136.D。同1题。

137.A。同1题。

138.B。同1题。

139.C。同1题。

140.D。同1题。

141.D。测者东西线和南北线分别为测者卯酉圈平面和测者子午圈平面与测者地面真地平平面的交线。

142.C。同8题。

143.D。航海上划分方向的方法有圆周法、半圖法和罗经点法，最常用的是圆周法。

145.B。航海上的方向是在测者地面真地平平面上确定的。

146.A。位于地理北极的测者，其任意方向都是正南方向，没有真北方向。同理，位于地理南极的测者，其任意方向都是正北方向，没有正南方尚。

147.B。同13题。

148.B。用半圆法表示方向时，任意方向都可以利用北东半圆方向和南东半圆方向表示；或利用南东半圆方向和南西半圆方向表示。

149.C。罗经点法划分方向由4个基点、4个隅点、8个3字点和16个偏点共32个罗经点组成，相邻两个罗经点的夹角为11°15′(11°.25)。

150.A。三字点是平分相邻基点和隅点的方向，它们的名称由最邻近的基点名称＋隅点名称构成。

151.C。同17题。

152.A。偏点名称由两部分构成，“/”前是最接近的基点或隅点名称，“/”后是偏向（基点名称）。

153.B。同1题。

154.C。同1题。

161.C。罗经点中偏点方向转换成圆周方向时，根据偏点的命名法则进行计算比较方便。偏点名称是由基点名称或隅点名称后加偏转的方向组成的，且偏转的角度为11°.25，因此，16个偏点的圆周方向为相应基点或隅点的方向±11°.25得到。加号或减号根据偏点相对于该基点或隅点的偏转方向而定，顺时针取正，逆时针取负。

162.B。同28题。

163.A。罗经点中三字点方向转换成圆周方向时，根据三字点的命名法则进行计算比较方便。三字点是由该方向两侧的基点名称加隅点名称组成的，因此，其圆周方向等于相应的基点方向和隅点方向的算术平均值。

164.B。同30题。

165.C。同28题。

177.A。罗经点的四个隅点的方向NE、SE、SW与NW分别对应于圆周法中的045°、090°、135°与225°四个方向。

178.D。同30题。

179.A。同30题。

180.C。同28题。

181.D。同28题。

182.C。同44题。

183.C。同28题。

184.A。同28题。

185.A。同30题。

186.D。同28题。

195.A。舷角是船首尾线至物标方位线的夹角。

196.D。真航向是船舶航行时真北至航向线（船首尾线向船首方向延伸）的夹角。

197.D。真方位是真北至船舶与物标连线的夹角。

198.B。甲船右转向，但认为位置未发生变动，由于乙船保向，船首向未发生变化，所以甲船位于乙船的舷角未发生变动。由于甲船转向，船首向发圣变化，所以乙船位于甲船的舷角发生变化。

199.C。同65题。

200.A。由于该船位于我船左舷，且该船航向为200°，所以5分钟后，由我船船首向左度量到该船的角度(半圆舷角）增大。

201.B。同67题。由于本题为圆周法顺时针度量舷角，所以圆周法度量舷角增大。

202.A。该船位于我船右舷，而且5分钟该船由我船船首向右度量到该船的舷角（半圆舷角）增大。由于圆周法度量的方向与向右的半圆舷角度量的方向一致，所以我船位于该船圆周法度量的舷角增大。

203.A。同69题。

204.B。由于该船能安全在我船首通过，所以在该船通过我船首线之前，该船所在的物标方位线与我船船首线的夹角逐渐变小，即左舷半圆法舷角变小。

205.A。同71题。左舷半圆法舷角变小，则圆周法舷角变大。

206.A。由于该船能安全在我船首通过，所以在该船通过我船首线之后，该船所在的物标方位线与我船船首线的夹角逐渐变大，右舷半圆法舷角变大，即圆周法舷角变大。

207.A。同73题。

212.B。根据Q=TB－TC，得到Q=－10°，即10°左。

213.D。同79题。由于圆周法须用三位数字表示，所以不选A。

215.B。根据TB=TC＋Q，得到TB=030°。

216.D。根据TB=TC＋Q右，得到TB=090°。

217.A。根据TB=TC＋Q右=TC＋90°，得到TB=150°。

218.C。根据TB=TC＋Q左，得到TB=030°。注意物标的圆周方位用三位数字表示。

219.B。根据TB=TC＋Q左，得到TB=TC－90°=330°。

220.D。同83题。

221.D。同83题。

222.A。同83题。

223.C。同85题。

224.C。同85题。

225.D。根据Q=TB－TC，得到Q=150°。

226.C。根据Q=TB－TC，得到Q=200°。用左舷角表示为160°左。

227.A。根据Q=TB－TC，得到Q=－30°，或表示为30°左。

228.B。根据Q=TB－TC，得到Q=030°，或表示为30°右。

232.A。首先根据我船航向和他船位于我船的舷角算出他船相对于我船的方位：7B=TC＋Q=210°，得到我船相对于他船的方位：TB′=TB±180°=030°。然后根据Q′=TB′－TC′得到我船相对于他船的舷角：Q′=TB′－TC′=030°－350°=040°，即40°右。Q′为我船相对于他船的舷角，TC′为他船的航向。此类题目用画图的方法解决比较直观。

233.A。同99题。

234.A。同99题。

235.A。首先根据我船航向和他船位于我船的舷角计算他船相对于我船的方位：TB=TC＋Q=040°，然后根据我船新的航向计算他船相对于我船的新舷角：Q1=TB－TC1=040°－070°=30°左。：TC1为我船新的航向。注意在本题中认为他船转向时位置不变，所以他船位于我船的方位没有变化，仍为040°。

236.C。同99题。我船航向的变化不影响我船位于他船的方位。

237.C。同103题。

238.A。同102题。

239.D。陀罗差的大小主要随航速和纬度的变化而变化。

241.D。陀罗差的定义。

253.B。航向、方位均采用圆周法表示，真航向、真方位由真北开始度量，陀罗航向由陀罗北开始度量，罗航向、罗方位由罗北开始度量。

257.B。舷角由航向线度量到物标方位线，有顺时针度量和向左向右度量两种方法，度量的范围分别为000°～360°和0°～180°。

259.D。同19题。

260.B。同19题。

261.C。先计算该船的真航向，然后根据Q=TB－TC得到该物标的舷角。

262.A。可首先计算该船的真航向和真方位，然后根据Q=TB－TC得到该物标的舷角。或直接根据Q=TB－TC=(GB＋∆C)－(GC＋∆G)=GB－GC计算得到。同理可以得到：Q=CB－CC=MB－MC。

263.D。同23题。

264.D。同24题。

265.C。根据GB=GC＋Q，得到GB为343°。

266.B。根据TB=TC＋Q=GC＋∆G＋Q得到。

267.A。同27题。此处Q=270°。

268.D。同27题。此处Q=90°。

269.B。同28题。此处Q=270°。

270.D。同28题。此处Q=90°。

309.A。根据CB=CC＋Q，得到CB为150°。

310.B。根据MB=MC＋Q=CC＋Dev＋Q，得到磁方位为148°。

311.D。根据TB=TC＋Q=CC＋Var＋Dev＋Q，得到物标的真方位为151°。

312.B。同71题。此处Q=270°。

313.A。同72题。

314.C。同73题。

315.A。根据CB=CC＋Q，得到物标的罗方位为150°。

316.B。同72题。

317.D。同73题。

318.C。同77题。

319.A。同72题。

320.B。同73题。

321.A。同71题。

322.C。同72题。

323.D。同73题。

342.C。对比罗航向和陀罗航向是及时发现罗经工作异常的一种方法。

343.D。船舶航行过程中，应尽可能每天早晚测定罗经差各一次（利用太阳），长航线改向后应尽可能测定一次(航行改变后，自差会发生变化）。

349.B。根据TC=GC＋∆G=CC＋∆C=CC＋Var＋Dev=MC＋Var得出。

350.D。根据TB=GB＋∆C=CB＋∆C=CB＋Var＋Dev=MB＋Var得出。

351.A。磁差的变化主要与地区、时间、地磁异常和磁暴有关。

353.C。同111、112题。

359.A。磁罗经自差主要随航向变化、装载钢铁和磁性矿物、磁罗经附近铁器与电器位置的变动、船舶倾斜和船舶所在磁纬变化很大而变动。另外，地磁异常和磁暴也可能会引起船舶自差的变化。

364.D。由于船舶改向时自差会发生变化，所以罗经差也会发生变化。

365.C。同126题。

369.C。TC=CC＋∆C。

370.D。磁差与船舶的航向无关。磁差的变化主要与船舶所处位置、时间、地磁异常和磁暴有关。

372.B。同132题。

373.A。同132题。

374.C。同121题。

375.C。同121题。

377.C。磁方位与真方位的夹角为罗经差。

378.C。在大比例尺港泊图上，磁差资料通常刊印在海图标题栏内。

380.A。在通常的航海图上，磁差资料一般刊印在罗经花上。

381.D。在小比例尺大洋海图上，给出磁差资料的年份通常刊印在海图标题栏内，其他磁差资料标注在等磁差曲线上。

385.D。船舶改向时自差发生变化，引起罗经差的变化。

389.B。Q=TB－TC=CB＋Var＋Dev－TC=5°，其中Var=－[4°20′－2′×(2016－2006)]=－4°。年差用“－”表示当地磁差的绝对值逐年减小。所求磁差=测量值－年差绝对值×(所求年份－测量年份），当磁差的变化量小于测量当年的磁差值的绝对值，磁差的符号(即东、西方向）不变。

390.B。TB=TC＋Q=CC＋Var＋Dev＋Q=011°，其中Var=－[0°18′－3′×(2016－2006)]=0°42′，即0°42′E。所求磁差=测量值－年差绝对值x(所求年份－测量年份），当磁差的变化量大于测量当年的磁差值的绝对值，磁差的符号（即东、西方向）改变。

391.A。TB=TC＋Q=CC＋Var＋Dev＋Q。

392.D。Q=TB－TC=CB－CC。

394.A。同153题。

395.C。CC=TC－Var－Dev。

396.D。MB=TB－Var。

397.B。CB=TB－Var－Dev=TC＋Q－Var－Dev。

398.C。同159题。

399.B。MB=TB－Var=TC＋Q－Var。

400.C。年差用“－”表示当地磁差的绝对值逐年减小。所求磁差=测量值—年差绝对值×(所求年份－测量年份），当磁差的变化量小于测量当年的磁差值的绝对值，磁差的符号（即东、西方向）不变。本题所求磁差=测量值－年差绝对值×(所求年份－测量年份）=－[0°25′－3′×(2009－1999)]=5′，约0°.1E。

401.A。年差用“E”表示该地的磁北逐渐向东偏移。测量当年的磁差为0°40′E，即磁北偏真北以东40′，而磁北每年向东变化2′.5，20年共变化50′，则2009年磁差为0°40′＋0°50′=1°30′E。在年差用“E”或“W”表示的这类题目中，所求磁差=测量值±年差绝对值x(所求年份－测量年份）。在加减号的确定上，磁差测量值的“E”或“W”方向与年差的变化“E”“W”方向同号时取加号，异号取减号。如计算后的结果为正，所求磁差的符号与测量值的符号相同；如进行减法运算后得到的结果为负，则所求的磁差符号改变，与测量值的符号相反。

402.D。同163题。因磁差资料为东磁差，而年差为向西变化，所以公式取加号，最终所求磁差=0°40′－2′.5×（2009－1989)=－0°10′；因结果符号为负，所求磁差与测量值相反，所以结果为0°10′W。

403.D。磁差用“＋”和“－”号表示分别与用“increase”和“decrease”表示相同。在用“＋”和“increase”表示时，所求磁差=测量值＋年差绝对值×(所求年份－测量年份），最后结果为正，所求磁差符号与测量值相同。在用“－”和“decrease”表示时，所求磁差=测量值—年差绝对值×(所求年份－测量年份），如最后结果为正，所求磁差符号与测量值相同；如最后结果为负，所求磁差符号与测量值相异。本题中，所求磁差=测量值－年差绝对值×(所求年份－测量年份）=0°40′－2′.5×(2009－1989)=－0°10′。由于结果为负，所求磁差符号与测量值东磁差相异，所以为0°10′W。

404.A。同165题。

409.D。同163题。

433.C。首先分别求取2016年两个罗经花处的磁差，然后根据船舶与两个罗经花的距离进行内插。根据163题，罗经花A处的磁差为4°30′－3′X(2016－2006)=4°00′，仍为西磁差即4°00′W。罗经花B处的磁差为2°30′＋3′×(2016－2006)=3°00′，仍为西磁差即3°00′W。船舶正好航行于两个罗经花中间，所以内插为3°30′W。

434.D。同195题。

437.B。磁差的计算同151题，然后根据船舶距两罗经花的距离进行内插。

438.C。图中曲线为等磁差曲线，3°W为2006年该等磁差曲线的磁差的大小及方向，5′E为磁差年差的大小及变化方向。磁差的计算见392题。

441.D。磁差的计算见200题，船舶所处位置的磁差根据船舶离两等磁差曲线的距离内插确定。

442.C。同203题。

443.A。TB=TC＋Q=MC＋Var＋Q=180°。

444.C。CB=CC＋Q。

445.A。TB=TC＋Q=CC＋Var＋Dev＋Q=135°。

446.A。Q=TB－TC=CC＋Var＋Dev－TC=151°。

447.A。同208题。

448.D。同207题。

449.B。CB=CC＋Q。

450.A。磁罗经的基线应与船舶首尾线重合。如基线偏离船舶的首尾线，会影响到从磁罗经读取的船舶航向（罗航向）和所测物标的方位（舷角），但两者读数的变化大小相等，方向相反。罗经差一定，而物标的的真方位等于船舶真航向和物标舷角的代数和(TB=TC＋Q)，因此基线偏差对航向和舷角的影响正好互相抵销，不影响物标的真方位。另一个解释为，物标的真方位位真北线和物标方位线之间的夹角、磁罗经基线偏差与真北线以及物标的方位线无关，因此不会影响物标的真方位。

451.C。同212题。

454.B。TC=CC＋∆C。

455.B。TC=MC＋Var。

456.A。CC=TC－∆C=TC－Var－Dev。

458.A。根据公式1nmile=1852.25－9.31cos2φ，lnmile的实际长度在赤道最短，在两极最长，在纬度45°处长度为1852.25m。

459.C。同2题。

460.B。同2题。

461.D。根据公式1nmile=1852.25－9.31cos2φ及我国和国际上大多数国家都将1852m定为1nmile的标准长度的做法，在纬度45°附近产生的误差最小。

463.C。同5题。

464.A。无论船舶位于哪个海区，计程仪都将1852m作为1nmile的标准长度值。而由海里的定义可知，在纬度低于44°14′的区域，1nmile的实际长度小于1852m；在纬度高于44°14′的区域，1nmile的实际长度大于1852m。因此，在纬度低于44°14′的区域，按照纬度图尺上海里单位截取的长度（其上1海里单位对应于实际1nmile长度）进行推算得到的船位要落后于实际船位（实际船位超前于推算船位）。

465.B。同8题。

466.A。如在纬度高于44°14′的区域，按照纬度图尺上海里单位截取的长度进行推算得到的船位要超前于实际船位（实际船位落后于推算船位）。

467.B。同10题。

468.C。在44°14′纬度上，1nmile的长度为1852m，而计程仪也以1852m作为1nmile，所以在44°14′纬度圈上航行，实际船位与推算船位一致。

469.B。同8题。

470.A。根据实际船位与推算船位的超前或落后关系，以及船舶的航向确定实际船位和推算船位的方位关系。

489.D。同8题和10题。

497.C。由于航行范围的纬度低于44°14′，实际船位超前于推算船位，所以实际航行超过240′即4°，所以到达点的纬度小于40°N。

498.B。同41题。

499.C。首先确定航行的纬度范围高于44°14′，实际船位落后于推算船位，所以实际航行少于10°，所以到达点的纬度在50°S南面。

506.A。根据公式计算。

507.B。根据公式计算。

508.C。根据公式计算。

509.A。同50题。

510.B。同51题。

511.C。同52题。

535.D。中版海图和航标表中关于灯标射程的定义是：晴天黑夜，当测者眼高为5m时，能够看到灯标灯光的最大距离。在这种定义下，灯标的射程为灯标的光力能见距离和5m眼高测者的灯标地理能见距离两者之间的较小者。由于5m眼高测者的灯标地理能见距离和灯高、地面曲率和蒙气差有关，而灯标的光力能见距离与灯光的强度有关，所以本题中只有测者的实际眼高与中版海图和航标表中灯标射程无关。

536.D。同79题。

537.D。由于灯标的最大可见距离为射程与灯标的地理能见距离中的较小者，其中射程与地面曲率、地面蒙气差有关；灯标的地理能见距离与测者眼高和灯高有关；而且灯标的最大可见距离与很多因素有关，如灯光强度、气象能见度、肉眼能够发现最弱灯光的能力以及灯标和测者附近背景的亮度等。

538.C。同79题。

539.D。同79题。

541.C。英版海图和灯标表所标灯塔射程分为光力射程和额定光力射程。光力射程指在某一气象能见度条件下灯光光力的最大可见距离，而额定光力射程特指气象能见度为10nmile条件下灯光光力的最大可见距离。所以这两种射程仅与灯光的强度和气象能见度有关，而与眼高、灯高、地面曲率及蒙气差等因素无关。

544.D。英版海图和灯标表中灯塔灯光的最大可见距离为射程与灯标地理能见距离两者中较小者，所以与眼高、好高、地面曲率及蒙气差等因素有关。同时，能见度等因素也会影响灯标的最大可见距离。

546.D。同85题。

547.C。同85题。

548.B。英版海图和灯标表中灯塔灯光的最大可见距离为射程g灯标地理能见距离两者中较小者，所以需要分别确定两者的数值。本题中，，能见度良好情况下(10nmile)的额定光力射程为17nmile，所以两者取小为17nmile。

549.B。本题中，Do=23.0nmile，而能见度良好情况下(10nmile)的额定光力射程为25nmile，所以两者取小为23.0nmile。

550.D。本题中，D。=25.1nmile，而能见度为12nmile情况下的射程要大于能见度10nmile情况下的额定光力射程20nmile，所以两者取小为大于20nmile且小于等于25.1nmile的某个距离。

551.D。本题中，Do=27.2nmile，而能见度为6nmile情况下的射程要小于能见度10nmile情况下的额定光力射程24nmile，所以两者取小为小于24nmile的某个距离。

552.B。Do=27.2nmile，而能见度良好情况下（10nmile)的额定光力射程为30nmile，所以两者取小为27.2nmile。

553.B。Do=17.2nmile，而能见度良好情况下（10nmile)的额定光力射程为18nmile，所以两者取小为17.2nmile。

554.D。Do=25.1nmile，而能见度为8nmile情况下的射程要小于能见度10nmile情况下的额定光力射程24nmile，所以两者取小为小于24nmile的某个距离。

555.C。Do=25.1nmile，而能见度良好情况下（10nmile)的额定光力射程为24nmile，所以两者取小为24nmile。

556.D。Do=23.0nmile，而额定光力射程为20nmile，所以两者取小为20nmile。

557.B。Do=31.3nmile，而额定光力射程为35nmile，所以两者取小为31.3nmile。

558.B。Do=23.0nmile，而能见度为6nmile情况下的射程要小于能见度10nmile情况下的额定光力射程20nmile，所以两者取小为小于20nmile的某个距离。

559.A。Do=23.0nmile，而能见度为12nmile情况下的射程要大于能见度10nmile情况下的额定光力射程20nmile，所以两者取小为大于20nmile且小于或等于23nmile的某个距离。

560.B。Do=23.0nmile，而能见度为10nmile情况下的额定光力射程20nmile，所以两者取小为20nmile。

561.B。Do=16.7nmile，而能见度为7nmile情况下的射程要小于能见度10nmile情况下的额定光力射程14nmile，所以两者取小为小于14nmile的某个距离。

562.A。Do=16.7nmile，而能见度为11nmile情况下的射程要大于能见度10nmile情况下的额定光力射程15nmile，所以两者取小为大于15nmile且小于或等于16.7nmile的某个距离。

601.B。计程仪航速即为对水速度。

602.A。水流大小不影响船舶对水的速度，而风影响船舶对水的速度。

603.C。船舶实际对地速度应考虑风和流的影响。

604.D。船舶对水航速等于船舶自身的速度加风对船舶速度的影响。

605.B。船舶实际对地的航速等于船舶自身的速度加风和流对船舶速度的影响。

606.A。由于船舶自身的速度和船舶对水速度相等，所以没有受到风的影响；由于船舶对水速度和对地速度相等，所以没有受到流的影响。

607.A。利用船舶对水速度和船舶本身速度来判断船舶顺风还是逆风，如果船舶对水速度大于船舶本身速度，船舶顺风，否则逆风；利用船舶对地速度和船舶对水速度判断船舶顺流还是逆流，如果船舶对地速度大于船舶对水速度，船舶顺流，否则逆流。本题中，船舶对水速度（计程仪速度）13.5kn大于船速本身速度12kn，船舶顺风；船舶对地速度（实际速度）15kn大于对水速度(计程仪速度）13.5kn，船舶顺流。

608.C。如船舶顺风，船舶对水速度大于船舶本身速度；如果船舶逆风，船舶对水速度小于船舶本身速度。如果船舶顺流，船舶对地速度大于船舶对水速度；如果船舶逆流，船舶对地速度小于船舶对水速度。本题中已知船速求船舶对水速度，所以只需考虑风对船的作用。

609.A。本题中，已知船速求船舶对地速度，首先考虑风的影响得到船舶对水速度，然后对水速度考虑流的影响得到船舶对地速度。

610.B。同28题。

611.D。同28题。

612.D。计程仪航程即船舶对水航程加（顺流）水流流程即为船舶对地航程。

613.A。同31题。

614.D。将船舶对水速度（航程）分别与船舶本身速度（航程）和船舶对地速度（航程）相比较得到风和流对船舶的影响。

638.A。根据公式计算得到。

639.D。同24题。

646.B。计算出对水航程后，需考虑水流的影响得到船舶的实际航程。

654.C。首先得到船舶的对水速度和航程，然后根据计程仪改正率的公式得到进行计算。

670.A。船舶漂航时对水没有相对运动，所以计程仪航程为零。

672.C。船舶对地速度为船舶对水速度与流速之和，而船舶锚泊时相对于地没有运动，即对地速度为零，而流速不为零，所以船舶对水速度大小与流速相等，方向相反。

674.B。船舶实际航程()为相对计程仪航程()与流程之和。

# 第二章海图

1.墨卡托海图的比例尺是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.图上各个局部比例尺的平均值B.图上某基准纬线的局部比例尺C.图外某基准纬度的局部比例尺D.B或C

2.基准比例尺是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.图上各点局部比例尺的平均值B.图上某经线的局部比例尺C.图上某纬线的局部比例尺D.A＋B＋C

3.某海图基准比例尺C=1:750000(基准纬度45°N)，若该图上30°N纬线的局部比例尺为C1，60°N纬线的局部比例尺C2，则\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.C1>C>C2B.C2>C>C1C.C1=C=C2D.C=2(C1＋C2)

4.某海图基准比例尺C=l:750000(基准纬度45°N)，若该纬线上110°E经线处局部比例尺为C1，120°E经线处局部比例尺为C2，13O°E经线处局部比例尺为C3，则\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.C1>C2>C3B.C3>C2>C1C.C1=C2=C3D.C2=2(C1＋C3)

5.某海图基准比例尺C=1:750000(基准纬度45°S)，若该图上30°S纬线的局部比例尺为C1，60°S纬线的局部比例尺为C2，则\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.C1>C>C2B.C2>C>C1C.C1=C=C2D.C=2(C1＋C2)

6.某海图基准比例尺C=1:756000(基准纬度45°S)，若该纬线上110°W经线处局部比例尺为C1，120°W经线处局部比例尺为C2，130°W经线处局部比例尺为C3，则\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.C1=C2=C3B.C3>C2>C1C.C1>C2>C3D.C2=2(C1＋C3)

7.海图比例尺的表现形式有直线比例尺和数字比例尺，其中数字比例尺用一比若干数字表示。关于数字比例尺说法正确的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.比例尺1:100000小于1:300000，相同图幅尺寸的海图前者包括范围小B.比例尺1:100000小于1:300000，相同图幅尺寸的海图前者包括范围大C.比例尺1:100000大于1:300000，相同图幅尺寸的海图前者包括范围大D.比例尺1:100000大于1:300000，相同图幅尺寸的海图前者包括范围小

8.某张墨卡托海图的基准纬度\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.等于该图的平均纬度B.等于该图的最高纬度C.等于该图的最低纬度D.可能不在该图内

9.设m、n分别为墨卡托海图上某点经线和纬线方向的局部比例尺，则\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.m>nB.m<nC.m=nD.以上都可能

10.同一墨卡托海图上30°N纬线上某点经线方向的局部比例尺比31°N纬线上某点纬线方向的局部比例尺\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.大B.小C.相同D.无法比较

11.下列关于墨卡托海图局部比例尺的说法中，正确的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.墨卡托海图上任意点各个方向的局部比例尺相同B.墨卡托海图内各点局部比例尺均不相同C.墨卡托海图上某点各个方向的局部比例尺可能都不相同D.B＋A

12.下列关于墨卡托海图局部比例尺的说法中，正确的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.墨卡托海图内各点局部比例尺相同B.墨卡托海图同一纬线各点的局部比例尺相同C.墨卡托海图某点各方向局部比例尺相同D.B＋C

13.在墨卡托海图上，图上某个图形与地面上对应图形相似是指\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.具有一定面积的图形B.无限小的图形C.任意大小的图形D.整个图幅覆盖范围内的图形

14.在某张小比例尺海图上，如需量取某一长航线的总航程，应选取该段航线上\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_的纬度图尺为基准尺度。A.任意纬度处B.较高纬度处C.较低纬度处D.平均纬度处

15.如果海图绘制工作中绘画误差为0.1mm，比例尺为1:100000的海图的极限精度为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.5mB.10mC.15mD.2m

16.如果海图绘制工作中绘画误差为0.1mm，比例尺为1:500000的海图的极限精度为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.50mB.100mC.150mD.200m

17.如果海图绘制工作中绘画误差为0.1mm，比例尺为1:l000000的海图的极限精度为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.50mB.100mC.150mD.200m

18.如果海图绘制工作中绘画误差为0.1mm，比例尺为1:5000000的海图的极限精度为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.100mB.300mC.500mD.700m

19.如果海图绘制工作中绘画误差为0.lmm，比例尺为1:10000000的海图的极限精度为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.1000mB.700mC.500mD.300m

20.如果海图绘制工作中绘画误差为0.lmm，比例尺为l:50000000的海图的极限精度为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.1000mB.3000mC.5000mD.7000m

21.海图的极限精度是海图存在的不可避免的误差，它相当于海图上\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_的实地水平长度。A.0.05mmB.0.1mmC.0.15mmD.0.2mm

22.海图比例尺越大，海图的极限精度\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.越高B.越低C.不变D.不一定

23.海图比例尺越小，海图的极限精度\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.越高B.越低C.不变D.不一定

24.在地图投影中，等积投影的特性之一是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.图上无限小的局部图像与地面上相应的地形保持相似B.图上任意点的各个方向上的局部比例尺相等C.地面上不同地点两个相等的微分圆，投影到地图上可能成为不同大小的两个圆D.地面上和图上相应处的面积成恒定比例

25.墨卡托海图能保持等角投影是由于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.图上任意点各个方向局部比例尺相同B.图上各点局部比例尺相同C.图上各点局部比例尺均等于基准比例尺D.图上各纬线局部比例尺相同

26.等角横圆柱投影，即高斯－克吕格投影，在航海上常被用来绘制\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.半球星图B.大圆海图C.墨卡托航用海图D.大比例尺港泊图

27.等角横圆柱投影，即高斯－克吕格投影，在航海上常被用来绘制\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.极区海图B.大圆海图C.大比例尺港泊图D.A和C

28.等角正圆柱投影在航海上常被用来绘制\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.半球星图B.大圆海图C.墨卡托航用海图D.大比例尺港泊图

29.方位投影大都是透视投影，视点在球面的方位投影称为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.心射投影B.极射投影C.外射投影D.日晷投影

30.方位投影大都是透视投影，视点在球外的方位投影称为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.心射投影B.极射投影C.外射投影D.日晷投影

31.方位投影大都是透视投影，视点在球心的方位投影称为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.心射投影B.极射投影C.日晷投影D.A和C

32.将地面上的经线和纬线直接投射到与地球面相切或相割的平面上去的投影方法称为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.平面投影B.方位投影C.圆锥投影D.A和B

33.平面投影又称方位投影，其中透视点在球面的等角方位投影在航海上常被用来绘制\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.半球星图B.大圆海图C.墨卡托航用海图D.大比例尺港泊图

34.平面投影又称方位投影，其中透视点在球心的心射投影在航海上常被用来绘制\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.大圆海图B.大比例尺港湾图C.极区海图D.以上都是

35.平面投影又称方位投影，其中透视点在球心的心射投影在航海上主要被用来绘制\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.半球星图B.大圆海图C.航路设计图D.B和C

36.下列\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_不是等角投影的特性。A.图上各点局部比例尺相等B.地面上一个微分圆，投影到地图上仍能保持是一个圆C.地面上某地的一个角度，投影到地图上后仍能保持其角度大小不变D.地面上不同地点两个相等的微分圆，投影到地图上可能成为不同大小的两个圆

37.下列\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_不是等角投影的特性。A.图上无限小的局部图像与地面上相应的地形保持相似B.图上任意点的各个方向上的局部比例尺相等C.不同点的局部比例尺随经纬度的变化而变化D.地面上和图上相应处的面积成恒定比例

38.下列投影方法中\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_可用来绘制航用海图。A.等角正圆柱投影B.等角横圆柱投影C.A和B都对D.A和B都错

39.在地图投影中，等积投影的特性之一是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.地面上一个微分圆，投影到地图上仍能保持是一个圆B.地面上不同地点两个相等的微分圆，投影到地图上可能成为不同大小的两个圆C.地面上和图上相应处的面积成恒定比例D.B和C

40.船舶在近海和沿岸航行，通常都采用恒向这是因为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.墨卡托海图上恒向线是直线，是两点间最短航程航线B.按恒向线航行，船舶操纵方便，对航程的影响也不大C.恒向线是等角航线，能保持海图的等角特性D.恒向线能保持与纬度渐长特性一致

41.航用海图的必备条件是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.图上恒向线为直线B.等角投影C.大圆弧为凸向赤道的曲线D.A＋B

42.航用海图的基本要求是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.恒向线在图上是直线和等角投影B.经线、纬线各自平行且相互垂直C.图内各点局部比例尺相等D.无投影变形

43.恒向线在地面的形状是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.子午线B.球面螺旋线C.等纬圈D.以上都可能

44.某船以固定航向050°航行，该船在球面的理想航行轨迹\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.与所有子午线相交成恒定角度B.与同一纬线仅相交一次C.与所有子午线相交无数次D.以上均是

45.某船以固定航向060°航行，该船航行的理想轨迹是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.绕地球一周，最后回到原点B.逐渐靠近地极，最终到达地极C.螺旋上升，逐渐趋近地极，但永远达不到地极D.以上都错

46.下列曲线中\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_可能不是恒向线。A.任意大圆B.赤道C.子午圈D.等纬圈

47.航向为000°时，恒向线与\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_重合。A.格林子午线圈B.子午线圈C.赤道D.等纬圈

48.航向为180°时，恒向线与\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_重合。A.格林子午线圈B.子午线圈C.赤道D.等纬圈

49.航向为090°时，恒向线与\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_重合。A.格林子午线圈B.子午线圈C.赤道D.等纬圈

50.航向为270°时，恒向线与\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_重合。A.格林子午线圈B.子午线圈C.赤道D.等纬圈

51.下列各项中\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_是恒向线的特性。A.在墨卡托海图上为直线，但并非最短航程航线B.与经线仅相交一次C.与纬线相交无数次D.以上都是

52.将地球作为圆球体时，同一张墨卡托海图上赤道上纬度1′的长度与经度1′的长度\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.—样长B.纬度1′比经度1′长C.经度1′比纬度1′长D.不一定

53.墨卡托海图的主要特点是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.图上各点比例尺相等B.同一纬线上各点比例尺相等C.同一经线上各点比例尺相等D.A＋B

54.墨卡托海图上各条纬线的纬度渐长率是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.固定不变B.随经度的变化而变化C.随局部比例尺的变化而变化D.随海图比例尺的变化而变化

55.某船由45°N纬线先向北航行600nmile，再分别向东、向南和向西各航行600nmile，则该船最终到达点位于其起始点的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.东面B.西面C.同一点D.无法确定

56.某船由45°N纬线先向北航行600nmile，再分别向西、向南和向东各航行600nmile，则该船最终到达点位于其起始点的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.东面B.西面C.同一点D.无法确定

57.某船由45°N纬线先向南航行600nmile，再分别向东、向北和向西各航行600nmile，则该船最终到达点位于其起始点的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.东面B.西面C.同一点D.无法确定

58.某船由45°N纬线先向南航行600nmile，再分别向西、向北和向东各航行600nmile，则该船最终到达点位于其起始点的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.东面B.西面C.同一点D.无法确定

59.某船由45°S纬线先向北航行600nmile，再分别向东、向南和向西各航行600nmile，则该船最终到达点位于其起始点的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.东面B.西面C.同一点D.无法确定

60.某船由45°S纬线先向北航行600nmile，再分别向西、向南和向东各航行600nmile，则该船最终到达点位于其起始点的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.东面B.西面C.同一点D.无法确定

61.某船由45°S纬线先向南航行600nmile，再分别向东、向北和向西各航行600nmile，则该船最终到达点位于其起始点的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.东面B.西面C.同一点D.无法确定

62.某船由45°S纬线先向南航行600nmile，再分别向西、向北和向东各航行600nmile，则该船最终到达点位于其起始点的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.东面B.西面C.同一点D.无法确定

63.某船由赤道先向北航行600nmile，再分别向东、向南和向西各航行600nmile，则该船最终到达点位于其起始点的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.东面B.西面C.同一点D.无法确定

64.某船由赤道先向北航行600nmile，再分别向西、向南和向东各航行600nmile，则该船最终到达点位于其起始点的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.东面B.西面C.同一点D.无法确定

65.某船由赤道先向东航行600nmile，再分别向北、向西和向南各航行600nmile，则该船最终到达点位于其起始点的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.东面B.西面C.同一点D.无法确定

66.某船由赤道先向东航行600nmile，再分别向南、向西和向北各航行600nmile，则该船最终到达点位于其起始点的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.东面B.西面C.同一点D.无法确定

67.某船由赤道先向南航行600nmile，再分别向东、向北和向西各航行600nmile，则该船最终到达点位于其起始点的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.东面B.西面C.同一点D.无法确定

68.某船由赤道先向南航行600nmile，再分别向西、向北和向东各航行600nmiie，则该船最终到达点位于其起始点的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.东面B.西面C.同一点D.无法确定

69.某船由赤道先向西航行600nmile，再分别向北、向东和向南各航行600nmile，则该船最终到达点位于其起始点的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.东面B.西面C.同一点D.无法确定

70.某船由赤道先向西航行600nmile，再分别向南、向东和向北各航行600nmile，则该船最终到达点位于其起始点的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.东面B.西面C.同一点D.无法确定

71.纬度渐长率的单位是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.海里B.赤道里C.分D.无单位

72.纬度渐长率是指墨卡托海图上\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.自赤道到某纬度线的距离B.自赤道到某纬线的距离与图上1海里的比C.自赤道到某纬线的距离与图上1赤道里的比D.任意两纬线之间的距离与图上1赤道里的比

73.下列关于墨卡托海图的说法中正确的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.局部比例尺随纬度变化而改变B.图上两点间直线为最短航程航线C.等角投影，没有投影变形D.图内各点局部比例尺相同

74.在比例尺为C2的航用海图上，某纬线的纬度渐长率为MP2，假设该纬线在比例尺为C1、C3的航用海图上的纬度渐长率分别为MP1和MP3，如C1﹥C2﹥C3，则\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.MP1﹥MP2﹥MP3B.MP1﹤MP2﹤MP3C.MP1＝MP2＝MP3D.基准纬度不定，无法确定

75.在不同的墨卡托海图上，同一纬度的纬度渐长率\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.在比例尺大的海图上高B.在比例尺小的海图上高C.相等D.不一定，取决于1赤道里的长度

76.在地图托投影中，纬度渐长率是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.将地球作为椭圆体而必然产生的B.将地球作为圆球体而必然产生的C.等角正圆柱投影必然存在的D.以上都是

77.在墨卡托海图上\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.每一分经度长度相等B.每一分纬度长度不等C.每一分纬度随纬度逐渐升高而变长D.以上都对

78.在墨卡托海图上，下列结论正确的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.同一张图上纬度1的长度不变B.同一张图上经度1的长度不变C.同一地点经线方向变形比纬线方向变形大D.B＋C

79.在墨卡托海图上，相邻纬线间的经线长度等于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.两纬线纬度渐长率之差B.两纬线纬度渐长率差与图上1海里长度之积C.两纬线纬度渐长率差与图上1赤道里长度之积D.B或C

80.墨卡托海图能够满足等角投影是因为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.经线上各点的局部比例尺不相等B.纬线上各点的局部比例尺相等C.图上各点的局部比例尺不相等D.任意点各方向上的局部比例尺相等

81.设A图的比例尺为1:750000(30°N)，B图为1:1500000(30°N)，已知某—纬度的纬度渐长率MP=904.5，若A图上该纬线到赤道的子午线图长为，则B图上该纬度线到赤道的子午线图长等于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.B.0.5C.2D.以上都错

82.在同一张墨卡托海图上，1′经差的图长\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.随着纬度的升高而渐长B.随着纬度的升高而变短C.处处相等D.以上都有可能

83.设有不同基准比例尺的两张墨卡托海图，则两图上纬度线到赤道的子午线图长的关系为(MP为该纬度的纬度渐长率)\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.两者相等B.两者不等C.均为MP×l′经差的图长D.B和C

84.有A和B二张墨卡托海图，A图上1′经差的图长为1mm，B图上1′经差的图长为2mm，则A图的基准比例尺(20°N)与B图的基准比例尺(10°N)之间的关系为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.—定是的2倍B.—定是的2倍C.与相等D.以上都错

85.有A和B二张墨卡托海图，A图上10°N纬线到赤道的子午线图长为601.5mm，B图上l0°N纬线到赤道的子午线图长为621mm，则两图的基准比例尺之间的关系为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.A图一定比B图大B.B图一定比A图大C.A图与B图相等D.视两图的基准纬度而定

86.某墨卡托海图上1，经差的图长为1mm，20°N纬线的局部比例尺为，10°N纬线的局部比例尺为，则\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.B.C.D.无法比较

87.已知A墨卡托海图上纬线到赤道的子午线图长为599.1mm，l0°N纬线上1′经差的图长为1mm，则l0°N的纬度渐长率MP为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.59.91B.599.1mmC.599.1D.无法计算

88.已知A图上30°N纬线到赤道的子午线图长为1876.9mm，15°N纬线上1′经差的图长为1mm，B图上10°N纬线上1′经差的图长为0.8mm，则B图上30°N纬线到赤道的子午线图长为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.1876.9mmB.1501.5mmC.2346.1mmD.无法计算

89.已知某墨卡托图上5°N纬线到赤道的子午线图长为596mm，l0°N纬线上1′经差的图长为2mm，则5°N的纬度渐长率为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.298mmB.298C.596D.无法计算

90.已知墨卡托海图A图上5°N纬线到赤道的子午线图长为596mm，5°N纬线上1′经差的图长为2mm，B图上5°N纬线到赤道的子午线图长为298mm，则B图的赤道上1′经差的图长为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.2mmB.2×cos5°mmC.1mmD.无法计算

91.若赤道上1′经差的墨卡托投影图长为1cm，则在同一张图上的60°纬差处的1′经差的图长最接近\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.1cmB.2cmC.1.414cmD.0.5cm

92.设某图的比例尺为1:1842940(0°N)，已知15°N的MP=904.5，若图上10°N纬线上1′经差的图长为1mm，则15°N纬线到赤道的子午线图长约为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.602.7mmB.1350.1mmC.904.5mmD.无法计算

93.在同一张墨卡托海图上，设1855m的地面长度的赤道图长为1cm，则在30°纬度线上，1855m地面长度的图长约为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.1cmB.0.866cmC.1.155cmD.0.5cm

94.在同一张墨卡托海图上，设赤道上图长1cm代表地面长度约为1855m，则在30°纬度线上图长1cm约代表地面长度\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.1855mB.1843mC.1606mD.2141cm

95.若赤道上1′纬差的墨卡托投影图长为1cm，则在\_一张图上的60°纬差处的1′纬差的图长最接近\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.1cmB.2cmC.1.414cmD.0.5cm

96.赤道上1海里的地面长度约为1843m，若投影到墨卡托海图上的图长为1cm，则在同一张图上的60°纬度线上1海里的图长最接近\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.1cmB.2cmC.1.414cmD.0.5cm

97.墨卡托海图上，赤道上1′经差图长为1cm，则在同一张图上的60°纬度线上1′经差的图长最接近\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.1cmB.2cmC.1.414cmD.0.5cm

98.1赤道里的地面长度约为1843m，若投影到墨卡托海图上的赤道图长为1cm，则在同一张图上该地面长度在60°纬度线上的图长最接近\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.1cmB.2cmC.1.414cmD.0.5cm

99.某墨卡托海图基准比例尺为1:50000，该图上某纬线的纬度渐长率为1500，则该纬线在另一张基准比例尺为1:100000的海图上的纬度渐长率是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.750B.1500C.3000D.无法确定

100.简易墨卡托图网的特点是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.将地球当作圆球体B.等纬圈弧长放大了倍C.相邻纬线间经线长度放大了倍D.A＋B＋C

101.墨卡托海图的投影方法是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.等积正圆柱投影B.等积横圆柱投影C.等角正圆柱投影D.等角横圆柱投影

102.制作简易墨卡托图网的基本原理是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.经差=东西距×sin中分纬度B.经差=东西距×sec中分纬度C.经差=东西距×sin平均纬度D.经差=东西距×sec平均纬度

103.在简易墨卡托图网上，纬度1′的长度与1赤道里的长度\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.在任何纬度都相等B.在任何纬度都不相等C.在赤道上相等D.在赤道上不相等

104.在简易墨卡托图网中，相邻两纬线间的每1′弧长\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.在任何纬度都相等B.随纬度升高变长C.随纬度升高变短D.不能确定

105.在简易墨卡托图网中，相邻两纬线间经线上任意两点的比例尺\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.相等B.随纬度升高变大C.随纬度升高变小D.不能确定

106.在简易墨卡托图网的制作中，是用相邻两纬线间\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_的放大倍数作为相邻纬线之间经线上的平均放大倍数。A.中分纬度的正割B.基准纬度的正割C.平均纬度的正割D.任意纬度的正割

107.在简易墨卡托图网的制作中，若相邻两经线间的经差为30′，则相邻两纬线间的纬差应为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.15′B.30′C.45′D.60′

108.在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_的情况下，航海员可以自己绘制墨卡托图网使用。A.缺少近海航行图B.缺少空白定位图C.绘制航行事故分析图D.B＋C

109.某墨卡托海图比例尺为1:100000(30°N)，在地球表面45°N有一东西宽1000m的小岛，该小岛投影到上述海图上后的图上宽度约为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.9mmB.10mmC.11mmD.12mm

110.某墨卡托海图比例尺为1:l00000(30°N)，在地球表面赤道某处有一东西宽1000m的小岛，该小岛投影到上述海图上后的图上宽度约为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.9mmB.10mmC.11mmD.12mm

111.某墨卡托海图比例尺为1:100000(45°N)，在地球表面15°N有一东西宽1000m的小岛，该小岛投影到上述海图上后的图上宽度约为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.7mmB.8mmC.9mmD.10mm

112.某张简易墨卡托图网的基准纬度为30°N，基准比例尺为1:100000，则该图上相邻两整度经线之间的距离约为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.89cmB.90cmC.96cmD.101cm

113.某张简易墨卡托图网的基准纬度为45°N，基准比例尺为1:100000，则该图上相邻两整度经线之间的距离约为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.78cmB.79cmC.80cmD.81cm

114.某张简易墨卡托图网的基准纬度为60°N，基准比例尺为1:100000，则该图上相邻两整度经线之间的距离约为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.54cmB.55cmC.56cmD.57cm

115.某张墨卡托海图比例尺为1:100000(45°N)，若图上北纬45°处有一东西宽1cm的小岛，则该小岛在地面上的实际宽度为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.500mB.707mC.1000mD.2000m

116.某张墨卡托海图比例尺为1:50000(30°N)，若图上北纬30°处有一东西宽2cm的小岛，则该小岛在地面上的实际宽度为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.250mB.500mC.866mD.1000m

117.某张墨卡托海图比例尺为1:50000(30°N)，若图上北纬45°处有一东西宽2cm的小岛，则该小岛在地面上的实际宽度为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.0.3nmileB.0.4nmileC.0.5nmileD.0.6nmile

118.某张墨卡托海图比例尺为1:50000(30°N)，若图上北纬60°处有一东西宽2cm的小岛，则该小岛在地面上的实际宽度约为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.0.3nmileB.0.4nmileC.0.5nmileD.0.6nmile

119.某张墨卡托海图比例尺为1:50000(60°N)，若图上北纬30°处有一东西宽2cm的小岛，则该小岛在地面上的实际宽度约为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.0.6nmileB.0.7nmileC.0.8nmileD.0.9nmile

120.某张墨卡托海图比例尺为1:50000(60°N)，若图上北纬60°处有一东西宽2cm的小岛，则该小岛在地面上的实际宽度为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.500mB.866mC.1000mD.2000m

121.同一张墨卡托海图上，赤道和纬度60°S处各有一东西方向宽度相同的小岛，则60°纬度处小岛的实际宽度比赤道处小岛的实际宽度\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.窄一倍B.宽一倍C.宽两倍D.—样宽

122.同一张墨卡托海图上，赤道和绎度60°S处各有一东西方向宽度相同的小岛，则60°纬度处小岛的实际宽度是赤道处小岛的实际宽度的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.1/2倍B.—倍C.两倍D.不可比较

123.同一张墨卡托海图上，在赤道和纬度60°N处各有一东西方向宽度相同的小岛，则赤道处小岛的实际宽度比60°纬度处小岛的实际宽度\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.窄一半B.宽一倍C.宽两倍D.—样宽

124.同一张墨卡托海图上，在赤道和纬度60°N处各有一东西方向宽度相同的小岛，则赤道处小岛的实际宽度是60°纬度处小岛的实际宽度的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.1/2倍B.—倍C.两倍D.不可比较

125.在赤道和纬度60°N各有一东西方向宽度为1海里的小岛，将它们投影到同一张墨卡托海图上后，北纬60°处的小岛比赤道上的小岛\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.窄一半B.宽一倍C.宽两倍D.—样宽

126.在赤道和纬度60°N各有一东西方向宽度为1海里的小岛，将它们投影到同一张墨卡托海图上后，赤道上的小岛的图上宽度是北纬60°处的小岛的图上宽度的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.1/2倍B.—倍C.两倍D.不可比较

127.在赤道和纬度60°N各有一东西方向宽度为1海里的小岛，将它投影到同一张墨卡托海图上后，北纬60°处的小岛的图上宽度是赤道上的小岛图上宽度的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.1/2倍B.—倍C.两倍D.不可比较

128.在赤道和纬度60°S各有一东西方向宽度为1海里的小岛，将它们投影到同一张墨卡托海图上后，南纬60。处的小岛比赤道上的小岛\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.窄一半B.宽一倍C.宽两倍D.—样宽

129.在赤道和纬度60°S各有一东西方向宽度为1海里的小岛，将它们投影到同一张墨卡托海图上后，南纬60°处的小岛的图上宽度是赤道上的小岛图上宽度的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.1/2倍B.—倍C.两倍D.不可比较

130.高斯投影，即高斯－克吕格投影，在航海上适宜用来绘制\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.经差小、纬差大的狭长区域的海图B.高纬地区海图C.大比例尺港泊图D.以上均是

131.从构制图网的方法来说，大圆海图属于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.平面投影B.圆锥投影C.圆柱投影D.条件投影

132.大圆海图投影方法属于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.心射平面投影B.极射平面投影C.外射平面投影D.等角平面投影

133.平面心射投影图上，如果纬线是以极点为圆心的同心圆弧，则投影平面与\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_相切。A.赤道B.地极C.某一子午线D.某一等纬圈

134.下列关于大圆海图的说法中，正确的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.大圆海图非等角投影般不能直接在图上量取方向或夹角B.同纬度处变形不同，一般不能在图上量取距离和某点的经纬度C.A和B都对D.A和B都错

135.下列关于大圆海图的说法中，正确的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.大圆海图非等角投影，一般不能直接在图上量取方向或夹角B.同纬度处变形不同，一般不能在图上量取距离C.A和B都对D.A和B都错

136.下列说法中，错误的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.大圆海图上，任意两点间的直线均为大圆弧B.墨卡托海图上，任意两点间直线均为恒向线C.墨卡托海图上，某两点间直线可能是大圆弧D.在墨卡托海图和大圆海图上，两点间直线均为最短航程航线

137.心射平面投影图上，经线为南北向相互平行的直线，则投影面与\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_相切。A.赤道B.地极C.某一子午线D.某一等纬圈

138.在大圆海图上，\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_不是直线。A.赤道B.任意大圆C.任意子午线D.任意等纬圈

139.在心射平面投影图上\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.所有子午线是由极点向外辐射的直线B.所有子午线是南北向平行的直线C.大圆弧为直线，恒向线均为曲线D.A和B都可能

140.大比例尺港泊图可以采用\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_投影方式。A.高斯投影B.平面图C.心射投影D.以上都可

141.在用平面图制作的大比例尺港泊图中，图上任意两点的局部比例尺\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.相等B.随纬度升高变大C.随纬度升髙变小D.不能确定

142.关于高斯投影，下列说法不正确的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.将地球当作椭圆体B.地轴与圆柱轴垂直C.投影圆柱面与某子午面相切D.赤道投影后是—条直线

143.高斯投影图上有两种图网：经纬线图网和公里线图。下列说法不正确的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.公里线图网垂直正突B.经纬线图网垂直正交C.轴子午线和赤道垂直正交D.经纬线均被投影成曲线

144.高斯投影仅适合用来描绘轴子午线\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_的狭长带。A.经差大、纬差小B.经差小、纬差大C.经差大、纬差大D.经差小、纬差小

145.高斯投影是将地球当作\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_，以圆柱面作为辅助面的一种投影手段。A.圆球体B.椭圆体C.椭球体D.任意球体

146.在大圆海图上，大圆弧为直线，恒向线则为曲线。在北半球恒向线为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_的曲线。A.凸向南极B.凸向赤道C.凸向北极D.凸向任意方向

147.在大圆海图上，大圆弧为直线，恒向线则为曲线。在南半球恒向线为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_的曲线。A.凸向南极B.凸向赤道C.凸向北极D.凸向任意方向

148.关于高斯投影图网说法不正确的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.纬线为凸向两极的曲线B.公里网格线垂直正交C.经线为凹向轴子午线的曲线D.赤道投影后是一条直线

149.下列说法中，\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_是错误的。A.墨卡托海图上，任意两点间直线均为恒向线B.墨卡托海图上，某两点间直线可能是大圆弧C.大圆海图上，任意两点间的直线均为大圆弧D.在墨卡托海图和大圆海图上，两点间直线均为最短航程航线

150.极切大圆海图的图网特点是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.纬线为由极点向外辐射的直线，而所有经线为以极点为圆心的同心圆B.经线为由极点向外辐射的直线，而所有纬线为以极点为圆心的同心圆C.所有等纬差的纬线呈等间距、相互平行的直线D.所有等经差的经线呈等间距、相互平行的直线

151.海图高程基准面通常作为海图上所标\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_髙程的起算面。A.山头B.岛屿C.明礁D.以上都是

152.海图深度基准面通常是海图所标\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_的起算面。A.水深B.干出高C.净空高D.A或B

153.英版海图通常采用\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_为深度基准。A.理论最低潮面B.天文最低潮面C.平均大潮低潮面D.平均低低潮面

154.英版海图通常采用\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_作为高程基准面。A.平均大潮高潮面B.平均高高潮面C.当地平均海面D.以上都可能

155.在中版海图中，我国沿海系统测量区域采用\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_为深度基准。A.理论最低潮面B.天文最低潮面C.平均大潮低潮面D.平均低低潮面

156.中版海图通常采用\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_作为高程基准面。A.1985国家高程基准面B.当地平均海面C.平均大潮高潮面D.A或B

157.海图标题栏通常包括\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。①图名；②图号；③图幅；④比例尺；⑤计量单位；⑥出版和发行情况A.①②③④B.①②③④⑤C.①④⑤D.②③⑥

158.海图标题栏通常包括\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。①图名；②图号；③图幅；④比例尺；⑤计量单位；⑥主要注意和警告；⑦投影原理A.除②外B.除⑥外C.除⑥⑦外D.除②③外

159.海图图幅是指\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.海图图纸的尺寸B.海图内廓界限尺寸C.海图外廓界限尺寸D.印刷海图的图版尺寸

160.海图图廓注记通常包括\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。①图名；②图号；③图幅；④小改正；⑤出版和塞行情况；⑥重要注意和警告；⑦坐标系说明A.①②③④B.②③④⑤C.③④⑤⑥D.④⑤⑥⑦

161.某张海图的深度和高程基准面可在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_中查取。A.航海图书总目录B.海图图廓注记C.海图标题栏D.航路指南中

162.下列\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_不是海图标题栏的主要内容。A.图名B.图幅位置C.比例尺与基准纬度D.本图的改版日期

163.在大洋航行时，使用了具有资料的海图，从\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_可找到这些数据的测量年份。A.海图图框外右下角B.曲线附近C.海图标题栏D.资料长年使用，不标注测量年份

164.当制作海图所用的测地系统和GPS的测地系统不同时，GPS的经纬度读数要经过修正后才能在海图上定出GPS船位，此修正值可在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_查得。A.GPS接收机的使用说明书B.GPS接收机的操作面板上C.海图标题栏附近D.海图图框外的右下角度

165.有关卫星船位经纬度的修正资料，通常刊印在海图的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.图名上方B.图廓外上方C.图廓外下方D.海图标题栏的“注意（Note)”栏中

166.当船位在不同坐标系的海图之间进行转换定位时，应进行经纬度的修正，该修正值通常刊印在海图\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.图名上方B.海图标题栏的“注意（Note)”栏中C.图廓外下方D.图廓外上方

167.下列海图中\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_不属于新图。A.新米制海图B.代替同图号的新图C.新版图D.英国复制的澳大利亚和新西兰的海图

168.灯高的起算面通常是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.平均髙高潮面B.平均大潮高潮面C.海图深度基准面D.A或B

169.海图上\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_为草绘等高线(山形线），表示地貌测绘或编绘的精度不符合规范要求。A.用虚线描绘的等高线B.用实线描绘的等高线C.无高程的等高线D.A＋C

170.海图上所标比高是指\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.海底至物标顶端的高度B.高程基准面至物标顶端的高度C.高程基准面至物标基部地面的高度D.物标基部地面至其顶端的高度

171.海图上所标干出高度县指\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.物标高出海底的高度B.海图深度基准面以上的高度C.平均海面以上的高度D.平均大潮高潮面以上的高度

172.建筑物（如塔形建筑物）符号旁所标带括号的数字通常是指建筑物的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_，即自高程基准面至建筑物\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_的高度。A.地面高程；基部地面B.顶高；顶端C.顶高；基部地面D.比高；顶端

173.建筑物（如塔形建筑物）符号旁所注高程，通常是指建筑物的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_，即自高程基准面至建筑物\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_的高度。A.地面高程；基部地面B.顶高；顶端C.顶高；基部地面D.比高；顶端

174.同一物标在中版海图上标注的高程比在英版海图上标注的髙程\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.大B.小C.一样大D.无法确定

175.通常情况下，物标的实际高度比英版海图所标注的高程\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.大B.小C.不一定D.无法确定

176.通常情况下，物标的实际髙度比中版海图所标注的高程\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.大B.小C.不一定D.无法确定

177.通常情况下，实际水深与图注水深之差\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.大于0B.小于0C.等于0D.无法确定

178.通常情况下，实际灯高与图注灯高之差\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.大于0B.小于0C.等于0D.无法确定

179.下列礁石以高程基准面作为起算面的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.干出礁B.暗礁C.明礁D.适淹礁

180.下列高度以深度基准面作为起算面的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.山高B.灯高C.桥高D.干出礁高

181.图式“”中，数字20是指该塔形物标的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_，即自\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_至\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_的高度。A.地面高程；高程基准面；基部地面B.顶高；高程基准面；物标顶端C.顶高；高程基准面；基部地面D.比高；基部地面；物标顶端

182.中版海图所标架空管道、电线等的高度是自\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_到管线下垂最低点的垂直距离。A.平均大潮高潮面B.江河高水位C.设计最高通航水位D.以上都可能

183.中版海图所标净空高度是指从\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_到桥下净空宽度中下梁的垂直距离。A.平均大潮高潮面或江河高水位；最高点B.平均高髙潮面或当地平均海面；最高点C.平均髙高潮面或当地平均海面；最低点D.平均大潮高潮面或江河高水位；最低点

184.凡危险物外加点线圈者，表示\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.对水面航行有碍的危险物B.位置未经精确测量的危险物C.危险物的位置有疑位D.危险物的存在有疑位

185.海图水面处带下划线的数字表示\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.干出髙度B.深度不准或采自旧水深资料或小比例尺图的水深C.测到一定深度尚未着底的深度D.实测水深或小比例尺海图上所标水深

186.海图水面处所标水深注记“”表示\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.干出高度B.深度不准或采自旧水深资料或小比例尺图的水深C.测到所标深度尚未着底的深度D.实测水深或小比例尺海图上所标水深

187.海图水面处斜体数字注记的水深数字表示\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.干出高度B.深度不准或采自旧水深资料或小比例尺图的水深C.测到一定深度尚未着底的深度D.实测水深或小比例尺海图上所标水深

188.海图水面处直体数字注记的水深数字表示\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.干出高度B.深度不准，采自旧水深资料或小比例尺图的水深C.测到一定深度尚未着底的深度D.实测水深或小比例尺海图上所标水深

189.海图水面空白区域，表示该区\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.不存在航海危险，没有必要测量B.经过测量，其内水深足够，无须标注C.未经详细测量，应视为不可靠区域D.航海危险区

190.英版海图通常采用\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_为海图水深的单位。A.米制海图用m，拓制海图用ftB.米制海图用m，拓制海图用fmC.米制海图用fm，拓制海图用fm和ftD.米制海图用m，拓制海图用fm和ft

191.英版海图图式中，缩写“ED”是指\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.礁石、浅滩等的存在有疑问B.深度可能小于已注明的水深注记C.对危险物的位置有怀疑D.危险物的％置未经精确测量

192.英版海图图式中.缩写“PA”县指\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.礁石、浅滩等的存在有疑问B.深度可能小于已注明的水深注记C.对危险物的位置有怀疑D.危险物的位置未经精确测量

193.英版海图图式中，缩写“PD”是指\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.礁石、浅滩等的存在有疑问B.深度可能小于已洋明的水深注记C.对危险物的位置有怀疑D.危险物的位置未经精确测量

194.英版海图图式中，缩写“SD”是指\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.礁石、浅滩等的存在有疑问B.深度可能小于已注明的水深注记C.对危险物的位置有怀疑D.危险物的位置未经精确测量

195.中版海图水深大于31m的，图上注记注至\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.0.1mB.0.5mC.整米D.1cm

196.中版海图水深浅于21m的，图上注记注至\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.O.lmB.0.5mC.整米D.1cm

197.中版海图水深在21m～31m的，图上注记注至\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.O.lmB.0.5mC.整米D.1cm

198.中版海图图式中，缩写“概位”是指\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.礁石、浅滩等的存在有疑问B.深度可能小于已注明的水深注记C.对危险物的位置有怀疑D.危险物的位置未经精确测量

199.中版海图图式中，缩写“疑存”是指\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.礁石、浅滩等的存在有疑问B.深度可能小于已注明的水深注记C.对危险物的位置有怀疑D.危险物的位置未经精确测量

200.中版海图图式中，缩写“疑深”是指\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.礁石、浅滩等的存在有疑问B.深度可能小于已注明的水深注记C.对危险物的位置有怀疑D.危险物的位置未经精确测量

201.中版海图图式中，缩写“疑位”是指\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.礁石、浅滩等的存在有疑问B.深度可能小于已注明的水深注记C.对危险物的位置有怀疑D.危险物的位置未经精确测量

202.海图底质注记中，缩写“M/S”表示\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.分层底质，上层为沙，下层为泥B.分层底质，上层为泥，下层为沙C.沙的成分多于泥的成分的混合底质D.泥的成分多于沙的成分的混合底质

203.海图底质注记中，缩写“M.S.”表示\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.分层底质，上层为沙，下层为泥B.分层底质，上层为泥，下层为沙C.沙的成分多于泥的成分的混合底质D.泥的成分多于沙的成分的混合底质

204.海图底质注记中，缩写“S.M.”表示\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.分层底质，上层为沙，下层为泥B.分层底质，上层为泥，下层为沙C.沙的成分多于泥的成分的混合底质D.泥的成分多于沙的成分的混合底质

205.海图底质注记中，缩写“S/M”表示\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.分层底质，上层为沙，下层为泥B.分层底质，上层为泥，下层为沙C.沙的成分多于泥的成分的混合底质D.泥的成分多于沙的成分的混合底质

206.英版海图图式“Co”表示\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.贝壳B.黏土C.珊瑚D.泥

207.英版海图图式“Cy”表示\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.贝壳B.黏土C.珊瑚D.泥

208.英版海图图式“Sh”表示\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.贝壳B.黏土C.珊瑚D.泥

209.海图图式“S”表示该区地质为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.沙B.泥C.淤泥D.岩石

210.海图图式“M”表示该区地质为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.沙B.泥C.淤泥D.岩石

211.海图图式“Si”表示该区地质为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.沙B.泥C.淤泥D.岩石

212.海图图式“R”表示该区地质为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.沙B.泥C.淤泥D.岩石

213.海图图式“soM”表示该区地质为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.软泥B.粗沙C.游泥D.岩石

214.海图图式“cS”表示该区地质为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.软泥B.粗沙C.游泥D.岩石

215.暗礁是指\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.平均大潮高潮时露出的孤立岩石B.平均大潮高潮面下，深度基准面以上的孤立岩石C.深度基准面适淹的樵石D.深度基准面以下的孤立岩石

216.干出礁是指\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.平均大潮高潮时露出的孤立岩石B.平均大潮高潮面下，深度基准面以上的孤立岩石C.深度基准面适淹的礁石D.深度基准面以下的孤立岩石

217.明礁是指\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.平均大潮高潮时露出的孤立岩石B.平均大潮高潮面下，深度基准面以上的孤立岩石C.深度基准面适淹的礁石D.深度基准面以下的孤立岩石

218.适淹礁是指\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.平均大潮高潮时露出的孤立岩石B.平均大潮高潮面下，深度基准面设上的孤立岩石C.深度基准面适淹的礁石D.深度基准面以下的孤立岩石

219.英版海图图式“”表示\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.仅桅杆露出深度基准面的沉船B.已知最浅深度的沉船C.经扫海（或潜水探测）的最浅深度沉船D.未经精确测量，最浅水深不明的沉船

220.英版海图图式“”表示\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.仅檐杆露出深度基准面的沉船B.已知最浅深度的沉船C.经扫海（或潜水探测）的最浅深度沉船D.未经精确测量，最浅水深不明的沉船

221.英版海图图式“”表示\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.危险沉船，水深≤20mB.危险沉船，水深≤28mC.非危险沉船，水深＞20mD.非危险沉船，水深＞28m

222.英版海图图式“”表示\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.仅桅杆露出深度基准面的沉船B.已知最浅深度的沉船C.经扫海（或潜水探测）的最浅深度沉船D.未经精确测量，最浅水深不明的沉船

223.英版海图图式“”表示\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.适淹礁B.深度不明危险暗礁C.已知深度危险暗礁D.非危险暗礁

224.英版海图图式“”表示\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.仅桅杆露出深度基准面的沉船B.已知最浅深度的沉船C.经扫海（或潜水探测）的最浅深度沉船D.未经精确测量，最浅水深不明的沉船

225.英版海图图式“”表示\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.危险沉船，水深矣20mB.危险沉船，水深矣28mC.非危险沉船，水深>20mD.非危险沉船，水深>28m

226.英版海图图式“”或“”表示\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_｡A.干出礁B.适淹礁C.危险暗礁D.非危险暗礁

227.英版海图图式“”或“”表示\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_｡A.干出礁B.适淹礁C.危险暗礁D.非危险暗礁

228.英版海图图式“”或“”表示\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_｡A.适淹礁B.深度不明危险暗礁C.已知深度危险暗礁D.非危险暗礁

229.英版海图图式“”或“”表示\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_｡(C)A.适淹礁B.深度不明危险暗礁C.已知深度危险暗礁D.非危险暗礁

230.英版海图图式中，缩写“WK”代表\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_｡A.沉船B.灯塔C.大型助航浮标D.深吃水航路

231.中版海图图式“”表示\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_｡A.仅桅杆露出深度基准面的沉船B.已知最浅深度的沉船C.经扫海(或潜水探测)的最浅深度沉船D.未经精确测量，最浅水深不明的沉船

232.中版海图图式“”表示\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_｡A.危险沉船，水深≤20mB.危险沉船，水深≤28mC.非危险沉船，水深>20mD.非危险沉船，水深>28m

233.中版海图图式“”表示\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_｡A.仅桅杆露出深度基准面的沉船B.已知最浅深度的沉船C.经扫海(或潜水探测)的最浅深度沉船D.未经精确测量，最浅水深不明的沉船

234.中版海图图式“”表示\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_｡A.仅桅杆露出深度基准面的沉船B.已知最浅深度的沉船C.经扫海(或潜水探测)测量的最浅深度沉船D.未经精确测量，最浅水深不明的沉船

235.中版海图图式“”表示\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_｡A.危险沉船，水深≤20mB.危险沉船，水深≤28mC.非危险沉船，水深>20mD.非危险沉船，水深>28m

236.中版海图图式“”表示\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_｡A.仅桅杆露出深度基准面的沉船B.已知最浅深度的沉船C.经扫海(或潜水探测)的最浅深度沉船D.未经精确测量，最浅水深不明的沉船

237.中版海图图式“”表示\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_｡A.适淹礁B.深度不明危险暗礁C.已知深度危险暗礁D.非危险暗礁

238.中版海图图式“”或“”表示\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_｡A.干出礁B.适淹礁C.危险暗礁D.非危险暗礁

239.中版海图图式“”或“”表示\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_｡A.干出礁B.适淹礁C.危险暗礁D.非危险暗礁

240.中版海图图式“”或“”表示\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_｡A.适淹礁B.深度不明危险暗礁C.已知深度危险暗礁D.非危险暗礁

241.中版海图图式“”或“”表示\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_｡A.适淹礁B.深度不明危险暗礁C.已知深度危险暗礁D.非危险暗礁

242.英版图式“”表示\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_｡A.沉船残骸及其它有碍抛锚和拖网的地区B.深度不明的障碍物C.鱼栅D.贝类养殖场

243.英版图式“”表示\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_｡A.沉船残骸及其它有碍抛锚和拖网的地区B.深度不明的障碍物C.鱼栅D.贝类养殖场

244.英版图式“”表示\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_｡A.沉船残骸及其它有碍抛锚和拖网的地区B.深度不明的障碍物C.鱼栅D.贝类养殖场

245.英版图式“”表示\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_｡A.沉船残骸及其它有碍抛锚和拖网的地区B.深度不明的障碍物C.鱼栅D.贝类养殖场

246.中版图式“”表示\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_｡A.沉船残骸及其它有碍抛锚和拖网的地区B.深度不明的障碍物C.鱼栅D.贝类养殖场

247.中版图式“”表示\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_｡A.沉船残骸及其它有碍抛锚和拖网的地区B.深度不明的障碍物C.鱼栅D.贝类养殖场

248.中版图式“”表示\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_｡A.沉船残骸及其它有碍抛锚和拖网的地区B.深度不明的障碍物C.鱼栅D.贝类养殖场

249.中版图式“”表示\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_｡A.沉船残骸及其它有碍抛锚和拖网的地区B.深度不明的障碍物C.鱼栅D.贝类养殖场

250.持续时间不少于2秒的闪光为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_｡A.明暗光B.联闪光C.混合联闪光D.长闪光

251.灯质“AlFlRW”表示\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_｡A.互光灯，一个周期内红､白交替发光，常明不灭B.闪光灯有红光弧和白光弧C.一个周期内交替闪一次红光和一次白光D.闪白光和闪红光

252.灯质“AlRW”表示\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_｡A.互光灯，一个周期内红､白交替发光，常明不灭B.闪光灯有红光弧和白光弧C.一个周期内交替闪一次红光和一次白光D.闪白光和闪红光

253.灯质“FlRW”表示\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_｡A.互光灯，一个周期内红､白交替发光，常明不灭B.闪光灯有红光弧和白光弧C.一个周期内交替闪一次红光和一次白光D.闪白光和闪红光

254.英版灯标表中某一灯标的灯质为“A1WR”，在备注栏中标有“040°～275°(235°)”，说明在该灯的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_｡A.正南方可看到红、白交替的灯光B.正北方可看到红、白交替的灯光C.正南方看到白光、北方看到红光D.正南方看到红光、北方看到白光

255.英版灯标表中某一灯标资料的备注栏中标有“W040°～175°(135°)，R175°-220°(45°)说明该灯是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_｡A.互光灯，在不同的区域看到不同颜色的灯光B.互光灯，在所标的区域内可看到红、白交替的灯光C.光弧灯，在不同的区域看到不同颜色的灯光D.光弧灯，在所标的区域内可看到红、白交替的灯光

256.英版海图上有图式“★Fl(3)10s25ml6M”，夜间航经该处的船舶可以\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_｡A.每隔10秒看到3次闪光，相邻闪光间隔约为3.3秒B.每隔10秒看到3次闪光，相邻闪光间隔约为1秒C.每隔30秒看到3次闪光，相邻闪光间隔约为10秒D.每隔30秒看到3次闪光，相邻闪光间隔约为3秒

257.英版海图上有图式“★F1(2)5sl0mllM”，表明该灯\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_｡A.每隔5秒闪光2次，射程为10nmileB.每隔5秒闪光1次，2次10秒C.灯髙11米，射程为10nmileD.灯高10米，射程为11nmile

258.英版海图上有图式“★LF1lOslOmllM”，表明该灯\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_｡A.闪光，周期10秒，眼高10米，射程为11nmileB.闪光，周期10秒，灯高11米，射程为10nmileC.长闪光，周期10秒，灯高10米，射程为11nmileD.长闪光，周期10秒，灯高11米，射程为10nmile

259.每分钟闪光160次以上的灯质为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_｡A.闪光B.快闪光C.甚快闪D.超快闪

260.每分钟闪光50-80次（我国：60次）的灯质为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_｡A.闪光B.快闪光C.甚快闪D.超快闪

261.每分钟闪光80～160次（我国：120次）的灯质为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_｡A.闪光B.快闪光C.甚快闪D.超快闪

262.颜色不变，明暗交替且时间相等的灯质为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_｡A.明暗光B.等明暗光C.联明暗光D.互光

263.颜色不变，在一个周期内明的时间长于暗的时间的灯光灯质为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_｡A.明暗光B.联闪光C.混合联闪光D.长闪光

264.英版海图和灯标表中，灯质旁括注“byday”的是指\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_｡A.仅在白天显示的灯质B.仅在雾天显示的灯质C.临时灯灯质D.航空灯标

265.英版海图和灯标表中，灯质旁括注“extingd”的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_｡A.仅在白天显示的灯质B.仅在雾天显示的灯质C.临时灯灯质D.灯光已熄灭的灯质

266.英版海图和灯标表中，灯质旁括注“infog”的是指\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_｡A.仅在白天显示的灯质B.仅在雾天显示的灯质C.临时灯灯质D.航空灯标

267.英版海图上某灯标标注的灯质为“F&F1”，表示\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_｡A.同一位置上两个分开的灯标，灯质分别为定光与闪光B.定闪光，颜色不变，每隔一定时间加发一次更亮闪光的定光灯C.单个灯标，在一定时间内先定光，后闪光D.单个灯标，一段时间显示定光，另一段时间显示闪光

268.英版海图上某灯标标注的灯质为“FF1”，表示\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_｡A.同一位置上两个分开的灯标，灯质分别为定光与闪光B.定闪光，颜色不变，每隔一定时间加发一次更亮闪光的定光灯C.单个灯标，在一定时间内先定光，后闪光D.单个灯标，一段时间显示定光，另一段时间显示闪光

269.英版海图图式“”表示\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_｡A.海岸雷达站B.雷达指向标C.雷达应答标D.雷达反射器

270.英版海图图式“”表示\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_｡A.海岸雷达站B.雷达指向标C.雷达应答标D.雷达反射器

271.英版海图图式“”表示\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_｡A.海岸雷达站B.雷达指向标C.雷达应答标D.雷达反射器

272.英版海图图式“”表示\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_｡A.海岸雷达站B.雷达指向标C.雷达应答标D.雷达反射器

273.英版海图图式中，灯质缩写“Fl(3)”表示\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_｡A.明暗光B.等明暗光C.联闪光D.混合联闪光

274.英版海图图式中，灯质缩写“Fl(3＋1)”表示\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_｡A.明暗光B.等明暗光C.联闪光D.混合联闪光

275.英版海图图式中，灯质缩写“Iso”表示\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_｡A.明暗光B.等明暗光C.联闪光D.混合联闪光

276.英版海图图式中，灯质缩写“Oc”表示\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_｡A.明暗光B.等明暗光C.联闪光D.混合联闪光

277.英版海图图式中，缩写“IUQ”表示\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_｡A.连续快闪光B.连续甚快闪光C.连续超快闪光D.间断超快闪光

278.英版海图图式中，缩写“LtHo”代表\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_｡A.沉船B.灯塔C.大型助航浮标D.深吃水航路

279.英版海图图式中，缩写“Q”表示\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_｡A.连续快闪光B.连续甚快闪光C.连续超快闪光D.间断超快闪光

280.英版海图图式中，缩写“UQ”表示\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_｡A.连续快闪光B.连续甚快闪光C.连续超快闪光D.间断超快闪光

281.英版海图图式中，缩写“VQ”表示\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_｡A.连续快闪光B.连续甚快闪光C.连续超快闪光D.间断超快闪光

282.有节奏地交替显示不同颜色的灯光，其灯质为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_｡A.明暗光B.等明暗光C.联明暗光D.互光

283.在一个周期内连续熄灭两次或两次以上，明长于暗的灯质为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_｡A.明暗光B.等明暗光C.联明暗光D.互光

284.在一个周期内相继出现几个不同闪光次数的联闪光为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_｡A.明暗光B.联闪光C.混合联闪光D.长闪光

285.在一个周期内以两次或两次以上的闪光组成一个组的灯光灯质\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_｡A.明暗光B.联闪光C.混合联闪光D.长闪光

286.中版海图图式“”表示\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_｡A.海岸雷达站B.雷达指向标C.雷达应答标D.雷达反射器

287.中版海图图式“”表示\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_｡A.海岸雷达站B.雷达指向标C.雷达应答标D.雷达反射器

288.中版海图图式“”表示\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_｡A.海岸雷达站B.雷达指向标C.雷达应答标D.雷达反射器

289.中版海图图式“”表示\_\_\_\_\_\_\_。A.海岸雷达站B.雷达指向标C.雷达应答标D.雷达反射器

290.海图图式“”表示\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_｡A.已知最大吃水深度的航道B.已知最大吃水深度的推荐航道C.已知最大水深的航道D.已知最大水深的推荐航道

291.海图图式“”表示\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_｡A.引航站B.限制区界限C.无线电报告点D.生产平台、井架

292.海图图式“”表示\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_｡A.已知最大吃水深度的航道B.已知最大吃水深度的推荐航道C.已知最大水深的航道D.已知最大水深的推荐航道

293.海图图式“”表示\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_｡A.引航站B.限制区界限C.无线电报告点D.生产平台、井架

294.海图图式“”表示\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_｡A.引航站B.限制区界限C.无线电报告点D.生产平台、井架

295.海图图式“”表示\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_｡A.引航站B.限制区界限C.无线电报告点D.生产平台、井架

296.英版海图图式“PipelineArea”的含义是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_｡A.禁航区B.检疫铺地C.水上飞机降落区D.管道区

297.英版海图图式中，缩写“DW”代表\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_｡A.沉船B.灯塔C.大型助航浮标D.深吃水航路

298.英版海图图式中，缩写“LANBY”代表\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_｡A.沉船B.灯塔C.大型助航浮标D.深吃水航路

299.英版海图上入海口附近，往往可以看到紫红色图式“”表明\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_｡A.该处是引航锚地B.该处是船位报告点C.该处有回转流D.有危险区域

300.某英版海图某处有海图图式“”，表明船舶可以在海图标题栏内查到该处的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_资料。A.潮汐资料B.地磁异常资料C.航行注意事项D.潮流资料

301.要查阅某张英版海图的新版发行情况应查阅该图的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_｡A.图廓外下边中间偏右侧位置B.海图右下角C.海图左下角D.海图标题栏

302.中版海图和灯标表里的灯高是指\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_｡A.海图高程基准面至灯标基部的垂直距离B.平均大潮高潮面至灯标基部地面的垂直距离C.平均大潮髙潮面至灯标灯芯的垂直距离D.海图高程基准面至光源中心的垂直距离

303.在英版海图上，某灯塔图式旁标注“Fl(3)20s32m20M”，则该灯塔光色是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_｡A.白色B.不能确定C.红色D.绿色

304.中版图式“**﹟**”表示:\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_｡A.沉船残骸及其他有碍抛锚和拖网的地区B.深度不明的障碍物C.鱼栅D.贝类养殖场

305.英版图式“Oc(2)”的灯质是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_｡A.明暗光B.等明暗光C.联明暗光D.互光

306.船上海图一旦受潮，应\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.尽量平放阴干B.尽快烘烤干C.尽可能晒干D.立即晒干或烤干

307.海图按作用可分为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.航用海图、参考用图B.航用海图、参考用图、专用图C.参考用图、专用图D.参考用图、专用图、位置线图

308.海图改正时，对临时性通告和预告性通告应\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.用红墨水笔改正，并在小改正处做好登记B.用铅笔改正，并在小改正处做好登记C.用红墨水笔改正，并在小改正处另起一行登记D.用铅笔改正，并在小改正处另起一行登记

309.拟定航线时，应尽可能选择\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_的航用海图。A.新版大比例尺B.新版小比例尺C.现行版大比例尺D.现行版小比例尺

310.使用海图时，应尽可能选择\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.已改正至最新的新图B.已改正至最新的新购置海图C.已改正至最新的新版图D.已改正至最新的现行版海图

311.使用资料陈旧、水深点稀少的海图，且航行在船舶活动较少的海区时，应\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.尽可能将航线设计在水面空白处B.尽可能将航线设计在水深点上C.尽可能将航线设计在水深点稀少处D.尽可能使航线与等深线垂直

312.英版海图、图书代销店负责其所销售\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.海图的永久性通告的改正B.海图的所有通告的改正C.所有图书资料的改正D.海图和灯标表的改正

313.英版海图图号是按\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_编排的。A.地区顺序，先本国，后国外B.地区顺序，先国外，后本国C.出版的先后顺序D.改版的先后顺序

315.中版海图图号是按\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_顺序编排的。A.地区B.新版日期C.出版日期D.改版日期

315.使用海图时，下列\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_能用于判断图上水深资料的详尽程度。A.图上测深线的间距和水深点的密集程度B.图上等深线的虚实和排列情况C.图上水面部分是否有空白D.以上都是

316.下列关于海图可靠性方面的说法中，正确的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.新版海图一定是可靠的B.新图一定是可靠的C.新购置的海图一定是可靠的D.以上都错

317.要了解某张海图的现行版日期时可查阅\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.现行版航海图书总目录B.月末版航海通告C.季末版航海通告D.A＋C

318.要了解某张海图的现行版日期时可查阅\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.英版航海通告累积表B.英版航海通告年度摘要C.季末版航海通告D.以上都是

319.要了解某张海图的现行版日期时可查阅\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。①航海图书总目录；②英版航海通告累积表；③英版航海通告年度摘要；④季末版航海通告A.①②B.②③C.③④D.以上都是

320.—张图上资料的可信赖程度较高的海图应具有\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_的特性。①新图或新版图；②新购置图；③现行版图；④比例尺尽可能大；⑤及时进行各项改正A.①②③④⑤B.②④C.③④D.③④⑤

321.下列内容中\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_应成为航海员判定海图资料是否可信的依据。①测量时间；②海图比例尺；③新购置图；④航标位置；⑤地貌精度A.①②③④⑤B.①②④⑤C.②③④D.③④⑤

322.下列内容中\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_应成为航海员判定海图资料是否可信的依据。①测深精度；②海图比例尺；③出版日期；④航标位置；⑤资料来源A.①②③④⑤B.①②④⑤C.②③④D.③④⑤

323.下列内容中\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_应成为航海员判定海图资料是否可信的依据。①新版或改版日期；②测量时间；③水深点的密集程度；④航标位置；⑤出版国家A.①②③④⑤B.①②④⑤C.②③④D.①②③④

324.下列内容中\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_应成为航海员判定海图资料是否可信的依据。①等深线的间距；②测量时间；③岸形的描绘；④小改正；⑤出版国家A.①②③④⑤B.①②④⑤C.②③④D.①②③④

325.下列内容中\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_是航海员使用海图时应注意的问题。①首先改正大比例尺海图；②航线避开海图空白处；③及时改正航行警告；④新购置的海图资料不一定最新；⑤出版国家A.①②③④⑤B.①②③④C.②③④D.①②④⑤

326.下列通告中\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_由海图代销店负责改正。A.永久性通告B.临时性通告C.预告D.航行警告

327.要了解某张海图是否改正到最新时可查阅\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.英版航海通告累积表B.英版航海通告年度摘要C.季末版航海通告D.以上都是

328.下列海图中\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_不属于航海图。A.总图B.航行图C.参考图D.港湾图

### 参考答案

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1.D | 2.C | 3.B | 4.C | 5.B | 6.A | 7.D | 8.D | 9.C | 10.B |
| 11.A | 12.D | 13.B | 14.D | 15.B | 16.A | 17.B | 18.C | 19.A | 20.C |
| 21.B | 22.A | 23.B | 24.D | 25.A | 26.D | 27.D | 28.C | 29.B | 30.C |
| 31.D | 32.D | 33.A | 34.D | 35.B | 36.A | 37.D. | 38.C | 39.C | 40.B |
| 41.D | 42.A | 43.D | 44.D | 45.C | 46.A | 47.B | 48.B | 49.D | 50.D |
| 51.A | 52.A | 53.B | 54.A | 55.A | 56.B | 57.B | 58.A | 59.B | 60.A |
| 61.A | 62.B | 63.A | 64.B | 65.B | 66.B | 67.A | 68.B | 69.A | 70.A |
| 71.B | 72.C | 73.A | 74.C | 75.C | 76.C | 77.D | 78.B | 79.C | 80.D |
| 81.B | 82.C | 83.D | 84.D | 85.D | 86.A | 87.C | 88.B | 89.B | 90.C |
| 91.A | 92.C | 93.C | 94.C | 95.B | 96.B | 97.A | 98.B | 99.B | 100.D |
| 101.C | 102.D | 103.C | 104.A | 105.A | 106.C | 107.B | 108.D | 109.D | 110.A |
| 111.A | 112.C | 113.B | 114.C | 115.C | 116.D | 117.B | 118.A | 119.D | 120.C |
| 121.A | 122.A | 123.B | 124.C | 125.B | 126.A | 127.C | 128.B | 129.C | 130.D |
| 131.A | 132.A | 133.B | 134.A | 135.C | 136.D | 137.A | 138.D | 139.D | 140.D |
| 141.A | 142.A | 143.B | 144.B | 145.A | 146.B0 | 147.B | 148.A | 149.D | 150.B |
| 151.D | 152.D | 153.B | 154.D | 155.A | 156.D | 157.C | 158.D | 159.B | 160.B |
| 161.C | 162.D | 163.C | 164.C | 165.D | 166.B | 167.C | 168.B | 169.D | 170.D |
| 171.B | 172.B | 173.A | 174.A | 175.A | 176.C | 177.A | 178.A | 179.C | 180.D |
| 181.D | 182.D | 183.D | 184.A | 185.A | 186.C | 187.D | 188.B | 189.C | 190.D |
| 191.A | 192.D | 193.C | 194.B | 195.C | 196.A | 197.B | 198.D | 199.A | 200.B |
| 201.C | 202.B | 203.D | 204.C | 205.A | 206.C | 207.B | 208.A | 209.A | 210.B |
| 211.C | 212.D | 213.A | 214.B | 215.D | 216.B | 217.A | 218.C | 219.A | 220.B |
| 221.B | 222.C | 223.D | 224.D | 225.D | 226.A | 227.B | 228.B | 229.C | 230.A |
| 231.A | 232.A | 233.B | 234.C | 235.C | 236.D | 237.D | 238.A | 239.B | 240.B |
| 241.C | 242.A | 243.B | 244.C | 245.D | 246.A | 247.B | 248.C | 249.D | 250.D |
| 251.C | 252.A | 253.B | 254.B | 255.C | 256.B | 257.D | 258.C | 259.D | 260.B |
| 261.C | 262.B | 263.A | 264.A | 265.D | 266.B | 267.A | 268.B | 269.A | 270.B |
| 271.C | 272.D | 273.ca | 274.D | 275.B | 276.A | 277.D | 278.B | 279.A | 280.C |
| 281.B | 282.D | 283.C | 284.C | 285.B | 286.A | 287.B | 288.C | 289.D | 290.A |
| 291.A | 292.B | 293.B | 294.C | 295.D | 296.D | 297.D | 298.C | 299.C | 300.D |
| 301.A | 302.C | 303.A | 304.B | 305.A | 306.A | 307.A | 308.D | 309.C | 310.D |
| 311.B | 312.A | 313.C | 314.A | 315.D | 316.D | 317.A | 318.A | 319.A | 320.D |
| 321.B | 322.A | 323.D | 324.D | 325.B | 326.A | 327.A | 328.C |  |  |

### 答案解析

1.D。基准比例尺是图上各个局部比例尺的平均值，或者是等于图上某点或某条线上的局部比例尺。有时为了方便几张海图联合使用，基准点或线也可以不在该图的图区范围内

2.C。同1题。

3.B。同一张墨卡托海图上，局部比例尺随纬度的升高而逐渐增大。

4.C。墨卡托海图同一纬线上各点的局部比例尺相等。

5.B。同3题。

6.A。同4题。

8.D。同1题。

9.C。墨卡托海图上任意一点各个方向上的局部比例尺相等，其经线和纬线方向的局部比例尺也就相等。

10.B。同3题。

13.B。等角投影（正形投影）是指图上无限小的图像与地面对应的地形保持相似的一种投影方法，就整体而言，仍然不可避免地存在着投影变形。

14.D。同一张墨卡托海图上，局部比例尺随纬度的升高而逐渐增大。为减小测量误差，应选取平均纬度处图尺作为基准尺度。

15.B。相当于海图上0.1mm的实地水平长度叫作海图的极限精度。

24.D。A和B、C选项为等角投影的特点。

26.D。等角横圆柱投影，即高斯－克吕格投影，在航海上常被用来绘制大比例尺港泊图和极区海图。

31.D。视点在球心的方位投影称为心射投影，也称日晷投影。

32.D。将地面上的经线和纬线直接投射到与地球面相切或相割的平面上去的投影方法称为平面投影，也称方位投影。

43.D。子午线和等纬圈是恒向线的特殊情况。

44.D。除子午线与等纬圈外的恒向线为球面螺旋线。

45.C。同43题。

52.A。将地球作为圆球体时，同一张墨卡托海图上赤道上纬度1′的长度与经度1′对应的半径相同。

54.A。根据纬度渐长率的公式。

55.A。由于船舶向北航行和向南航行相同的距离对应的经差大小相等，方向相反，所以船舶最终回到原来的纬线上。即船舶向北航行600′即10°到达55°N纬线，向南航行600′即10°回到45°N纬线。该船能否返回起始点，取决于在55°N纬线向东航行600nmile和在45°N纬线向西航行600nmile所对应的经差大小。由于，即该船在55°N纬线向东航行600nmile对应的东经差大于在45°N纬线向西航行600nmile对应的西经差，所以最终到达点位于起始点的东面。

56.B。该船由45°N先向北航行600nmile到达55°N，然后向西航行，再向南航行回至45°N纬线，最后向东航行600nmile。该船在该船在55°N纬线向西航行600nmile对应的西经差大于在45°N纬线向东航行600nmile对应的东经差，所以最终到达点位于起始点的东面。

71.B。从海图上看，纬度渐长率为图上任一纬线到赤道的距离与图上经度1′长度的比值。

74.C。纬度渐长率大小与海图比例尺无关。

79.C。赤道上经度1′长度为1赤道海里。

84.D。两图的基准纬度不同。

86.A。同一张墨卡托海图上，局部比例尺随纬度的升高而逐渐增大。

87.C。从海图上看，纬度渐长率为图上任一纬度线到赤道的距离与图上经度1′长度的比值。

88.B。对于确定的纬度，在任何墨卡托海图上其纬度渐长率一定。

89.B。在同一张海图上，1′经差在海图上的长度在任何纬度线上都是相同的。

91.A。同84题。

92.C。海图上一纬度线到赤道的距离等于该纬度对应的纬度渐长率与海图单位长度的乘积。

93.C。由可知，。

94.C。由可知，同时知道图上等经差等间距，即，故而有30°纬度处东西距与赤道上东西距的比值，所以30°纬度线上图长1cm约代表地面长度=1855×10.866=1606m。

95.B。由于墨卡托投影为等角投影，所以同一纬度上各点附近在经线和纬线方向上变形程度是相等的，即。

97.A。同84题。

99.B。对于确定的纬度，在任何墨卡托海图上其纬度渐长率一定。

103.C。，所以对于地球作为圆球体，只有在赤道上1′经度和1′纬度的长度相等。

104.A。在简易墨卡托图网中，用相邻两纬线间平均纬度的正割的放大倍数作为相邻纬线之间经线上的平均放大倍数，所办认为相邻两纬线间各点的比例尺相等。

105.A。同99题。

106.C。同99题。

107.B。在简易墨卡托图网的制作中，相邻两经线间的经差与相邻两纬线间的纬差相等。

109.D。本题可按照求取基准纬度和45°N对应比例尺的比例关系的方法进行，不同纬度处局部的比例尺的比值等于相等的实地长度（东西距）对应图长（经差）的比值，即，对于1:100000的比例尺，1000m的小岛对应的长度为10mm，而45°N对应比例尺为其1.2倍，所以45°N该小岛对应的图上宽度约为12mm。

110.A。同104题。

111.A。同104题。

112.C。由于，求取30°N纬线上整经度之间对应的实地距离为，而对应的比例尺为1:100000，所以对应的图长约为96cm。

113.B。见107题。

115.C。由于基准纬度即为45°N，所以可以直接利用图长除以比例尺求取实际宽度。

116.D。同104题。

117.B。不同纬度处局部的比例尺的比值为，45°处的比例尺为1.225/50000，所以北纬45°处东西宽2cm的小岛对应的地面实际长度为，约为0.4nmile。

118.A。同112题。

120.C。同104题。

121.A。同一张墨卡托海图上，不同纬度处两个小岛的图上宽度相同，表示两者对应的经差相等。要比较它们在地球表面东西方向上的实际宽度，也就是比较它们的东西距。因为东西距，可得，所以60°纬度处小岛的实际宽度为赤道处小岛的实际宽度的1/2，即比赤道处小岛的实际宽度窄一倍。

122.A。同104题。

123.B。同104题。

124.C。同104题。

125.B。不同纬度处两个小岛东西方向宽度相同，表示两者对应的东西距相等。比较两者在同一张墨卡托海图上的图上宽度，也就是比较它们各自经差的大小。因为，可得，所以60°处小岛对应海图长度为赤道处小岛对应海图长度的2倍，即比赤道处小岛对应海图长度宽1倍。

126.A。同104题。

127.C。同104题。

128.B。同104题。

129.C。同104题。

131.A。大圆海图的投影方法属于心射平面投影。

132.A。同104题。

138.D。在大圆海图上，任意大圆都是直线，赤道与子午线也为大圆。

139.D。A和B分别对应平面与地极相切和与赤道相切的情况。

142.A。高斯投影将地球当成圆球体。

143.B。高斯投影图上的公里线图网垂直正交，而经纬线中除了轴子午线和赤道为直线外，其他经线和纬线均被投影成曲线，且距离轴子午线和赤道越远，其弯曲变形越明显。

144.B。根据其等角横圆柱投影的性质。

146.B。在大圆海图上的恒向线在北半球凸向北极，在南半球凸向南极。

151.D。A和B、C选项的高程为普通高程。

152.D。海图深度基准面除了作为计量水深的起算面，还作为计算干出礁的干出高度的起算面。

153.B。英版海图通常采用天文最低潮面为深度基准，我国沿海地区一般采用理论最低潮面作为深度基准。

154.D。英版海图通常采用平均大潮高潮面（半日潮为主海区）、平均高高潮面（日潮为主海区）和当地平均海面(无潮海区）作为髙程基准面。我国沿海地区一般采用W85国家高程标准或在特殊情况下采用当地平均海面作为高程标准，港、澳、台地区采用原资料的高程标准。

155.A。同2题。

156.D。同3题。

157.C。海图标题栏通常包括出版社徽志、地理位置、图名、比例尺、投影、坐标系、深度和高程基准面以及计量单位、图示版别、基本等高距及制图资料说明等。

158.D。同3题。

160.B。图名、重要注意和警告以及坐标系说明为标题栏内容。

168.B。中版海图的灯高起算面为平均大潮高潮面；英版海图灯高的起算面为平均大潮高潮面或平均高高潮面，无潮汐海区的起算面为平均海面。

170.D。海图上所标比高是指物标本身的高度。

171.B。同1题。

177.A。深度基准面通常低于实际海平面。

178.A。灯高作为一种特殊高程，其基准面为羊均大潮髙潮面，通常高于实际海平面。

180.D。同1题。

187.D。水深注记一般以500000以及更小比例尺海图上水深全部用斜体表示。直体数字标注的水深表示深度不准或来肖旧水深资料或大比例尺海图。

191.A。ED表示ExistenceDoubtful(疑存）；SD表示SoundingDoubtful(疑深）；PD表PositionDoubtful(疑位）；PA表示PositionApproximate(概位）。

195.C。中版海图水深大于31m的，水上注记注至整米；水深在21m～31m的，注至0.5m；水深浅于21m的，注至0.1m。

196.A。同45题。

192.D。对于分层底质，先标注上层底质，后标注下层低质。

193.C。混合底质，先标注成分多的，后标注成分少的。

221.B。英版危险沉船措其上水深28m及28m以下的沉船或深度不明但有碍水面航行的沉船，非危险沉船指其上水深大于28m的沉船或深度不明但不影响水面航行的沉船。中版危险沉船指其上水深20m及20m以下的沉船或深度不明但有碍水面航行的沉船，非危险沉船指其上水深大于20m的沉船或深度不明但不影响水面航行的沉船。

254.B。“040°～275°(235°）”表示能看到该灯标红、白交替灯光的真方位范围，但应注意，此处标注的方位为观测者由海上观测灯标的真方位，顺时针方向计算。括号中235°表示能看到灯标的方位范围的大小。

256.B。该联闪光中3次闪光为一组。

307.A。航海图用于拟定航线、进行航迹推算和定位等海图作业；参考图是为了某种航海的特殊需要而专门绘制的海图。

316.D。航海人员应结合当时的实际情况，综合根据海图的测量时间和资料来源，海图的出版、新版或改版日期，海图比例尺，测深的详尽程度以及地貌精度与航标位置等各个方面来判断海图的可靠性。

317.A。要了解某张海图的现行版日期时可查阅现行版航海图书总目录或英版航海通告累积表。

320.D。同11题。

321.B。同11题。

322.A。同11题。

323.D。同11题。

324.D。同11题。

325.B。同2题。

# 第三章船舶定位

## 第一节航迹推算

1.根据我国海图规则的要求，\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_船位差，必须进行过分析，做出记录。A.开航后的第一个B.每天中午的C.接近沿岸的第一个D.每天0800的

2.海图作业标注时，计划航线上都应标注\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。①计划航迹向；②真航向；③罗航向；④罗经差A.①②③④B.①③④C.①②④D.②③④

3.海图作业规则规定，可中止航迹推算的水域和情况是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。①狭窄水道；②频繁使用车、舵时；③来往船舶较多时；④大洋航行时A.①②B.②③C.③④D.①②③④

4.海图作业规则规定，某航次的海图作业必须保留到\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_方可擦去。A.船舶抵达目的港时B.本航次结束时C.海事调查和处理结束时D.B或C

5.海图作业规则要求，船舶航行中决定风流压差值的采用或改变的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.值班驾驶员B.大副C.船长D.二副

6.海图作业试行规则规定，航行中驾驶员应对所采用的风流压差值不断进行测校，发现变化较大时，应及时\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.进行修正并报告船长B.进行修正并转告下一值班驾驶员C.查明原因并报告船长D.报告船长

7.航迹绘算法与航迹计算法比较\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.航迹绘算法简单直观，是航迹推算的主要方法B.航迹绘算法求得的船位精度比航迹计算法髙C.航迹绘算法可在任何情况下使用D.以上都对

8.航迹推算是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.天文定位和无线电航仪器定位的基础B.驾驶员在任何条件下，任何时刻求取船位的基本方法C.驾驶员了解船舶在海上运动轨迹的基本方法D.以上都是

9.航迹推算一般应在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_立即开始。A.船舶驶离码头后B.从锚地起锚航行时C.在驶离港口定速航行时D.出引航水域定速并测得船位后

10.航迹推算在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_情况下可以暂时中止。A.航经危险物附近B.航经狭水道和渔区C.遭遇大风浪D.航经雾区

11.航迹推算在航行过程中\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.在由GPS或陆标定位的水域可以中断B.在狭水道可以中断，但应将中止点和复始点在海图上画出并计人航海日志C.不得无故中断D.B和C均正确

12.航迹推算中，在推算船位附近应标注\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。①航迹向；②计程仪读数；③推算船位；④时间A.①④B.①③C.②④D.②③

13.推算船位的起始点\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.通常采用标准船位B.可根据当时定位条件确定C.必须是准确的观测船位D.以上都对

14.我国海图作业规则规定，海图作业时，应在计划航线（推算航线）上标注\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。①计划（推算）航迹向；②罗航向；③罗经差；④风流压差；⑤船位差；⑥风流资料A.①②③B.①②③④C.①②③④⑤D.①②③④⑤⑥

15.我国海图作业规则规定，航行中风流压差的采用和改变应由\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_决定。A.船长B.驾驶员C.值班驾驶员D.A或C

16.现实情况下\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.在GPS定位条件好的海域可以不进行航迹推算B.在GPS定位条件差的海域进行航迹推算C.在整个航行过程中，航迹推算应连续不断，不得无故中断D.A和B都对

17.在海图作业规则中，可以暂时中断航迹推算的水域和情况是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.通过狭水道且沿岸有陆标可供定位时B.在频繁使用车舵的情况下C.A和B都对D.A和B都不对

18.定位后应在航海日志上填写\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.观测船位的经纬度B.观测的原始数据及有关改正量C.改正误差后的观测数据D.位移差或船位差

19.海图作业规则规定，船舶远离海岸航行，正常情况下每昼夜至少应有\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_个天测船位。A.1B.2C.3D.4

20.海图作业规则规定，船舶在沿岸开阔水域航行，一般情况下只应\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_绘算一次推算船位。A.30分钟B.半小时C.1小时D.2～4小时

21.海图作业规则规定，船舶在沿岸水流影响显著的海区航行，应每隔\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_绘算一次推算船位。A.15分钟B.半小时C.1小时D.2～4小时

22.海图作业规则规定，船速15kn以下的船舶沿岸航行，至少应每隔\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_观测一次船位。A.15分钟B.0.5小时C.1小时D.2～4小时

23.海图作业规则规定，重要的观测船位记人航海日志时，应记录\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。①时间；②物标名称；③有关读数和改正量；④船位差；⑤计程仪读数A.①②③④⑤B.①②③C.①②③④D.①②③⑤

24.依《海图作业试行规则》的要求，一般情况下推算船位\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.在沿岸水流显著地区航彳了，每2小时推算一次B.在远离海岸地区航行，每2或4小时推算一次C.在能测得无线电船位时，可不推算D.在狭水道航行时，每30分钟推算一次

25.计划航线或推算航迹\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.可以认为是位置线的一种B.可以认为是船位线的一种C.是位置线也是船位线D.不是船位线也不是位置线

26.船舶航行时测得的风是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.视风B.船风C.真风D.真风加视风

27.船舶在风中航行，受风影响向下风漂移的速度\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_，方向\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.小于风速；一定与风向平行B.等于风速；不一定与风向平行C.小于风速；不一定与风向平行D.等于风速；一定与风向平行

28.船舶在航行中测到的风是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_，它的方向是指它的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.真风；来向B.视风；来向C.真风；去向D.视风；去向

29.从已知船位，根据计程仪航程在计划航线上截取的船位称为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.积算船位B.概算船位C.估算船位D.参考船位

30.从已知船位，然后根据航向、航程(计算风压差后）绘算所得的船位是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.积算船位B.推算船位C.估测船位D.实测船位

31.当风压差小于10°～15°时，风压差与风舷角\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.成正比B.成反比C.的正弦成正比D.的余弦成反比

32.风压差的大小\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.与风速有关，但与风向无关B.与风舷角有关，风舷角90°时最大C.与船舶吃水差有关，但与船舶吃水无关D.与船速有关，但与船舶干舷无关

33.下列因素能影响风压差的大小的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。①船型；②风速；③风舷角；④吃水；⑤海流A.①②③④B.①②③C.②③④D.①②③⑤

34.下列因素能影响风压差的大小的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。①潮流；②航速；③受风面积；④干舷高度；⑤吃水A.②③④⑤B.①②③C.②③④D.①②③⑤

35.风压差的大小与船速和风速有关，下列说法正确的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.风压差与航速成正比，与风速成反比B.风压差与风速成正比，与船速成反比C.风压差与航速的平方成正比，与风速的平方成反比D.风压差与航速的平方成反比，与风速的平方成正比

36.风压差可\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.根据风向、风速作图求得B.通过实测求得C.从风压差表求得D.B和C都对

37.风压差系数K是如何求得的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.理论推导得出B.多次测定风压差后反推而得C.根据船舶受风面积计算而得D.根据经验估计

38.风压差系数K值应由\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.船长确定B.经验估计C.查表得出D.测定风压差20-30次后，根据风压差公式反推出其平均值

39.风压差小于10°～15°时与船速\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.成正比B.成反比C.平方成正比D.平方成反比

40.风压差小于10。～15。时与风速\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.成正比B.成反比C.平方成正比D.平方成反比

41.风中航迹推算中，所考虑的风指的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.海陆风B.真风C.船风D.视风

42.关于水流，以下正确的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.流向是指流的来向B.流向是指流的去向C.流向等于受流影响的船舶漂移的方向D.B和C

43.航迹绘算法是根据\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_在海图上作图，画出推算航迹和定位的。A.方位、航程和气象资料B.航向、方位、距离和风流资料C.航向、航程和气象资料D.航向、航程和风流资料

44.计算风压差的公式：适用于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.α等于20°时B.α大于15°时C.15°＜α＜20°时D.α＜10°～15°时

45.计算风压差公式：适用于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.α≤10°时B.10°＜α＜15°时C.α≥15°时D.以上都对

46.某船真航佝090°，海区内NW风转N风，风力不变，则船舶风压差\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.变小B.变大C.先变小再变大D.先变大再变小

47.某船真航向090°，海区内N风转NW风，风力不变，则船舶风压差\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.变小B.变大C.先变小再变大D.先变大再变小

48.某船真航向225°，当时海区有西风，则风舷角为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.45°右B.45°左C.90°西D.315°

49.某船真航向为000°，海区内北风6级，则风舷角为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.0°B.180°C.无法确定D.以上都不对

50.偏荡可能使风压差\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.增大B.减小C.有时增大有时减小D.既不增大也不减小

51.确定风压差正负的方法是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.东风为正，西风为负B.东风为负，西风为正C.左舷受风为正，右舷受风为负D.左般受风为负，右舷受风为正

52.尾迹流法测定的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.风压差B.流压差C.风流合压差D.偏航角

53.以下各项中\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_可测定风压差。A.尾迹流法B.连续实测船位法C.雷达观测法D.以上都对

54.\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_的流向和流速最难以掌握。A.风生流B.海流C.洋流D.潮流

55.影响风压差角大小的因素，除船体形状外，还取决于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.风向、风速B.风速、风般角C.风力、风速和航向D.风速、风舷角和航速

56.在航迹推算中，风流压差小于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_时可不予考虑。A.2°.5B.1C.1°.5D.2°

57.产生推算航程误差的主要原因是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.计程仪改正率的误差B.风压差与实际不符C.水流要素估计不准D.A和C

58.产生推算航向误差的主要原因是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.罗经差的误差B.操舵不稳C.风流压差与实际不符D.以上都对

59.船舶真航向330°，航行中受NE风和NE流的影响，风流合压差应为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.零B.正值C.负值D.以上都可能

60.船舶真航向030°，航行中受SE风和SE流的影响，则风流压差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.零B.正C.负D.以上都可能

61.有流无风情况下的航迹绘算，水流三角形由以下矢量线组成\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。①计划航线或推算航迹线；②真航向线；③水流矢量；④流压差A.①②③④B.①③④C.①②③D.②③④

62.有风无流情况下的航迹推算，一般做法是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.电磁计程仪航程在风中航迹线上截取B.水压计程仪航程在风中航迹线上截取C.多普勒计程仪航程在风中航迹线上截取D.以上都对

63.风流合压差符号的确定原则是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.左舷受风、右舷受流时为正B.左舷受流、右舷受风时为正C.船偏在航向线的右面为（＋)D.右舷受风、流时为正

64.风流中航行，求推算船位（EP)，—般计程仪航程()应在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_上量取。A.航向线上B.风中航迹线上C.实际航迹线上D.在上述任何一条航迹线上

65.船舶在有流无风情况下航行，以下说法正确的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.船舶顺水漂移，方向等于流向，速度远大于流速B.船舶顺水漂移，方向等于流向，速度等于流速C.船舶顺水漂移，方向不一定等于流向，速度等于流速D.船舶顺水漂移，方向不一定等于流向，速度远大于流速

66.有流无风情况下的航迹推算，以下正确的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.通过实测流压差的方法绘算B.左舷受流流压差为负值C.通过作水流三角形绘算D.具体情况具体对待，有时作水流三角形，有时利用实测流压差的方法

67.航向正东，受北风、北流影响，则风压叁α和流压差β办为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.α＞0，β＞0B.α＜0，β＜0C.α＞0，β＜0D.α＜0，β＞0

68.航向正东，受北风、南流影响，则风压差α和流压差β为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.α＞0，β＞0B.α＜0，β＜0C.α＞0，β＜0D.α＜0，β＞0

69.航向正东，受南风、北流影响，则风压差α和流压差β为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.α＞0，β＞0B.α＜0，β＜0C.α＞0，β＜0D.α＜0，β＞0

70.航向正东，受南风、南流影响，则风压差α和流压差β为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.α＞0，β＞0B.α＜0，β＜0C.α＞0，β＜0D.α＜0，β＞0

71.绝对计程仪航程应在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_上截取。A.真航向线B.实际航迹线C.风中航迹线D.计划航线或推算航迹线.

72.某船计程仪航速10节，推算航程100海里，若在有风有流情况下航行，其推算船位的精度\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.4′～7′B.5′～8′C.3′～4′D.2′～4′

73.某船在有风流的水域航行，如图所示，灯塔L正横时的推算船位是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.AB.BC.CD.D

A

D

C

B

F

L

TC

CA

74.某船在有流无风的水域航行，流向东南，如图所示，灯塔正横时绝对计程仪航程为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.FAB.FBC.FCD.FD

B

C

D

TC

CA

A

L

F

75.某船在有流无风的水域航行，流向东南，如图所示，灯塔正横时流程为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.BCB.ADC.ABD.CD

B

C

D

TC

CA

A

L

F

76.某船在有流无风的水域航行，流向东南，如图所示，灯塔正横时相对计程仪航程为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.FAB.FBC.FCD.FD

B

C

D

TC

CA

A

L

F

77.某船在有流无风的水域航行，流向西南，如图所示，灯塔L最近时的绝对计程仪航程为\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.FAB.FBC.FCD.FD

C

L

F

CA

TC

D

B

A

78.某船在有流无风的水域航行，流向西南，如图所示，灯塔L最近时的流程为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.ABB.DCC.BCD.AD

C

L

F

CA

TC

D

B

A

79.某船在有流无风的水域航行，流向西南，如图所示，灯塔L最近时的相对计程仪航程为\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.FAB.FBC.FCD.FD

C

L

F

CA

TC

D

B

A

80.评定推算船位精度的最佳图形是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.船位误差四边形B.船位误差圆C.船位误差椭圆D.船位误差带

81.确定风流压差正负的方法是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.风中航迹线偏在航向线的右面为负B.风中航迹线偏在航向线的左面为正C.按风压差与流压差的代数和决定D.以上都不对

82.在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_最好采用绘画概率航迹区的海图作业方法。A.接近海岸、海峡、航海危险物和禁区时B.能见度不良，船舶航行在危险物附近时C.船舶在海峡内航行时D.A＋B

83.为提高推算船位的精度应\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.正确预配风流压差B.提高操舵技术C.尽量缩短推算时间D.A＋B＋C

84.无风流情况下推算船位误差圆的半径一般为推算航程的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.2%B.1%C.5%D.10%

85.无风流情况下，以下正确的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.CA=TC=GC＋∆G=CC＋∆CB.CG=TC=GC＋∆G=CC＋∆CC.A和B都对D.A和B都不对

86.研究推算船位误差的目的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.寻求提高推算船位精度的措施B.确定推算船位误差范围，做到航行时胸中有数和保证航行安全C.提高估计风流压差的精度D.A和B都对

87.—般认为推算航程100海里，在无风流中航行推算船位误差为2海里，如果推算航程为1000海里时，则推算船位均方误差应为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.20海里B.大于20海里C.小于20海里D.不能确定

88.以下说法正确的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.无风流时，相对计程仪航程应在计划航线上截取.B.无风流时，绝对计程仪航程应在计划航线上截取C.无风流时，相对计程仪航程应在真航向线上截取D.以上都对

89.因推算航向误差引起的船位误差，在无风流情况约为推算航程的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.3.7%B.1.7%C.2.7%D.0.7%

90.有风有流航行时，流压差角是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.航向线与风中航迹向的夹角B.风中航迹线与推算航迹线的夹角C.航向线与推算航迹线的夹角D.A或B

91.有流无风中航行，求取推算船位时，相对计程仪航程应在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_截取。A.航向线上B.流中航迹线上C.计划航迹线上D.A和B均可

92.在多航向航迹推算中，最终的推算船位误差圆半径M与各单航向推算船位误差圆半径：M1、M2、M3……的关系为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.B.C.D.

93.在航迹绘算中，已知计划航向、船速和风流资料求真航向时，应该采用\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_的作图方式。A.先风后流B.先流后风C.先求出风流压差D.不必考虑先后

94.在航迹推算中，已知真航向、船速和风流资料求计划航迹向时，应该采用\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_的作图方式。A.先风后流B.先流后风C.先求出风流合压差D.不需考虑风流的先后

95.已知计划航向求取船舶应驶的真航向的航迹推算中，要求已知\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。①推算船位；②计程仪航速；③计划航向；④风流要素A.①②③④B.①③④C.①②④D.②③④

96.已知真航向求取推算航迹向的航迹推算中，要求已知\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。①真航向；②计程仪航程；③推算船位；④风流要素A.①②③④B.①③④C.①②④D.②③④

97.在无风流情况下，绘画在海图上的航线航向的均方误差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。（——读取罗经航向的均方误差，——选定罗经差的均方误差，——操舵不稳产生的航向均方误差，——作图的航向均方误差。）A.B.C.D.

98.在无风流情况下船位在或然航迹区的概率为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.63.2%B.46.5%C.68.3%D.63.2%－68.3%

99.在无风流情况下，以下关于推算航程的说法正确的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.B.C.以上都对D.以上都不对

100.在无风无流情况下，关于推算航程以下正确的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.B.C.D.

101.在有风无流下推算，如风压差是由实测求得的，则可以认为船位均方误差约是推算航程的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.±1%B.±2%C.±3%D.±4%

102.船速10kn，计划航迹向060°，流向015°，流速5kn，则其真航向、推算航速为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.TC055°，v13knB.TC081°，v13knC.TC055°，v6.5knD.TC081°，v6.5kn

103.某船计划航线102°，南流流压差2°，北风风压差3°，在左前方有一小岛，则该岛的正横方位为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.017°B.007°C.013°D.011°

104.某船船速10kn，真航向030°，在流向NE，流速2kn的海区航行，当时受NW风5级（α取3°)的影响，其航迹向和推算航速为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.035°，12knB.030°，8knC.023°，8knD.030°，12kn

105.某船船速12kn，计划航迹向090°，航区内受NE风6级(α取4°)，NE流4kn的影响，考虑上述情况后应采用的真航向和推算航速是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.090°，9.4knB.100°，14.5knC.080°，13.3knD.100°，9.4kn

106.某船船速16节，计划航线005°，当时受NE风影响，α取2°，问如果∆C=＋2°，则应采用罗航向\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_才能使船舶航行在计划航线上。A.006°B.009°C.005°D.OOl°

107.某船计程仪航速10节，推算航程100海里，在有流无风的情况下航行，其推算船位的精度为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.4′.5～7′.3B.5′.2～7′.7C.3′.7～4′.7D.2′.8～4′.0

108.某船计划航迹向090°，船速10kn；流向正北，流速4kn。则该船应驶的真航向为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.112°B.068°C.114°D.066°

109.某船计划航迹向090°，船速10kn；流向正南，流速4kn。则该船应驶的真航向为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.112°B.068°C.114°D.066°

110.某船真航向080。，实测风流压差＋10。，被舶航行到离左舷物标最近时的物标舷角等于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.90°左B.90°右C.080°D.280°

111.某船真航向090°，船速10kn；流向正北，流速4kn。则该船的航迹向为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.112°B.068°C.114°D.066°

112.某船真航向090°，船速10kn；流向正南，流速4kn。则该船的航迹向为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.112°B.068°C.114°D.066°

113.某船真航向125°，海区内SW风7级，风压差取3°，则船舶航行在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_线上。A.125°B.122°C.128°D.118°

114.某船真航向125°，海区内北风7级，风压差取3°，则船舶航行在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_线上。A.125°B.122°C.128°D.132°

115.某船0600L1=0′.0，船速l0节，计程仪改正率为零，TC=090°，东风3级，东流2节，1000L2=39′.0，则该船推算航程为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.48海里B.47海里C.40海里D.39海里

116.某船1000测得A灯塔罗方位CB1=304°.0，1040测得该灯塔罗方位CB2=008°.0，1100测得该灯塔罗方位CB3=038°.0(罗经差为零），经绘算求得实际航迹向为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.262°B.082°C.051°D.231°

117.某船计划航迹向092°·，航区内N流，流压差3°，N风5级，取风压差2°，在船的左前方有—小岛，则到该岛的正横方位是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.183°B.181°C.003°D.001°

118.某船计划航迹向100°，预取风流压差－10°，则该船右正横的真方位为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.190°B.200°C.020°D.180°

119.某船计划航向005。，当地磁差13°E，自差4°W，NE风7级，风压差取5°。则应驶罗航向\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.351°B.001°C.009°D.019°

120.某船计划航向120°，船速15kn，流向060°，流速3kn。则该船应驶的真航向为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.120°B.lll°C.130°D.110°

121.某船计划航向120°，船速15kn，流向正南，流速3kn。则该船应驶的真航向为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.129。B.120°C.130°D.110°

122.某船计划航向215°，海区内S风5级，风压差取5°，该船陀螺罗经差1°W，某右舷物标正横时的陀螺罗经方位是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.301°B.299°C.311°D.309°

123.某船计划航向215°，海区内S风5级，风压差取5°，该船陀螺罗经差1°W，某左舷物标正横时的陀螺罗经方位是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.119°B.121°C.129°D.131°

124.某船计划航向215°，海区内W风5级，风压差取5°，该船陀螺罗经差1°W，某右舷物标正横时的陀螺罗经方位是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.301°B.299°C.311°D.309°

125.某船计划航向215°，海区内W风5级，风压差取5°，该船陀螺罗经差1°W，某左舷物标正横时的陀螺罗经方位是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.119°B.121°C.129°D.131°

126.某船计划航向236°，北风5级，风压差2°，磁差9°E，自差1°W，求该船的罗航向\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.230°B.226°C.242°D.246°

127.某船罗航向045°，罗经差2°E，南风7级，风压差取7°，则某左舷物标最近时的罗方位是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.310°B.308°C.322°D.324°

128.某船罗航向045°，罗经差2°E，S风7级，风压差取7°，则某右舷物标最近时的罗方位是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.142°B.144°C.128°D.130°

129.某船罗航向045°，罗经差2°E，S风7级，风压差取7°，则某右舷物标最近时的真方位是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.142°B.144°C.128°D.130°

130.某船罗航向045°，罗经差2°E，S风7级，风压差取7°，则某左舷物标最近时的真方位是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.310°B.308°C.322°D.324°

131.某船满载，船速14kn，计划航向002°，当时NE风6级，α取2°，采取罗航向\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_才能使船舶航行在计划航线上（罗经差为－1°）。A.359°B.001°C.003°D.005°

132.某船真航向120°，船速15kn，流向060°，流速3kn。则该船航迹向为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.129°B.lll°C.130°D.120°

133.某船真航向120°，船速15kn，流向正南，流速3kn。则该船航迹向为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.129°B.lll°C.130°D.120°

134.某船真航向178°，东风，风压差3°，东流，流压差5°，求该船的航迹向\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.176°B.170°C.180°D.186°

135.若航向误差为1°，当航行50海里后船位偏移量为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.0.87海里B.1.7海里C.7/2海里D.3/4海里

136.无风流影响时，推算航行100海里，则推算航程误差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.2海里B.1.7海里C.1海里D.3.2海里

137.在风流很小的情况下，航向误差是引起积算船位DR误差的主要要素之一，若航向存在2°误差，当航行100海里后，船位左右偏移量约为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.2海里B.3.5海里C.4/3海里D.8/3海里

138.航海上常用的求风流合压差的方法有\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.物标的最小距离方位与正横方位差法B.单物标三方位求航迹向法C.A和B都是D.A和B都不是

139.利用单物标三方位测定风流合压差时，通过作图可求得\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.航迹线B.计划航线平行线C.航迹线平行线D.航向线平行线

140.利用单物标三方位求风流压差时\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.必须知道物标的位置才能求风流压差B.即使物标的位置不知道也能求风流压差C.物标位置的正确度直接影响风流压差的正确度D.A和C都对

141.以下能测出风压差而不能用于测定风流合压差的方法为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.连续定位法B.单物标三方位法C.雷达观测法D.尾迹流法

142.在有风流情况下，物标最小距离方位与物标正横方位之差值，恰好是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.风压差B.流压差C.风流合压差D.以上三者都不是

143.某船TC275°，测得右舷某一小岛的最小距离CB006°，∆C＝1°E，则风流合压差γ为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.＋2°B.－2°C.＋1°D.－1°

144.某船罗航向005°，航行中测得某物标最小距离时的罗方位为280°，则风流合压差等于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.＋10°B.－10°C.－5°D.＋5°

145.把一定时间内测得的几个观测船位，用平差的方法以直线“连接”，该直线的方向与真航向之差即为风流压差，这种测定风流压差的方法为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.连续定位法B.叠标导航法C.雷达观测法D.物标最小距离方位与正横方位法

146.用叠标导航法测定风流合压差时，应操纵船舶沿着叠标线航行，此时叠标线的方\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.真航向B.实测航迹向C.船首向D.罗航向

147.某船沿某叠标线航行，图示叠标方位为358°，罗航向003°，罗经差－2°，则风、流压差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.－3°B.＋3°C.－7°D.＋7°

148.某船沿某叠标线航行，图示叠标方位为268°，陀螺罗经航向269°，陀螺罗经差－2°，则风流压差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.－2°B.＋2°C.－1°D.＋1°

149.某船沿某叠标线航行，图示叠标方位为180°，陀螺罗经航向005°，陀螺罗经差－2°，则风流压差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.－2°B.＋2°C.－3°D.＋3°

150.某船沿某叠标线航行，图示叠标方位为180°，陀螺罗经航向002°，陀螺罗经差－2°，则风流压差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.－2°B.＋2°C.0°D.＋3°

151.某船沿某叠标线航行，图示叠标方位为180°，罗经航向357°，罗经差－2°，则风流压差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.－2°B.＋2°C.－5°D.＋5°

152.某船沿某叠标线航行，图示叠标方位为030°，罗经航向030°，磁差2°E，自差1°E，则实测风流压差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.－3°B.＋3°C.0°D.无法确定

153.某船沿某叠标线航行，图示叠标方位为030°，罗经航向030°，磁差1°W，自差2°W，则实测风流压差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.－3°B.＋3°C.0°D.无法确定

154.某船沿某叠标线航行，图示叠标方位为030°，罗经航向030°，磁差2°E，自差5°W，则实测风流压差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.－3°B.＋3°C.O°D.关法确定

155.某船沿某叠标线航行，图示叠标方位为030°，罗经航向030°，磁差5°E，自差2°W，则实测风流压差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.－3°B.＋3°C.0°D.无法确定

156.某船沿某叠标线航行，图示叠标方位为030°，罗经航向210°，磁差2°E，自差1°E，则实测风流压差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.－3°B.＋3°C.0°D.无法确定

157.某船沿某叠标线航行，图示叠标方位为030°，罗经航向210°，磁差1°W，自差2°W，则实测风流压差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.－3°B.＋3°C.0°D.无法确定

158.某船沿某叠标线航行，图示叠标方位为030°，罗经航向210°，磁差2°E，自差5°W，则实测风流压差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.－3°B.＋3°C.0°D.无法确定

159.某船沿某叠标线航行，图示叠标方位为030°，罗经航向210°，磁差5°E，自差2°W，则实测风流压差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.－3°B.＋3°C.0°D.无法确定

160.某船计划航向045°，驶真航向045°，连续定位法实测航迹向050°，则该船实测风流压差和修正风流压差后应驶的真航向分别为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.＋5°，040°B.＋5°，050°C.－5°，040°D.－5°，050°

161.某船计划航向045°，驶真航向045°，连续定位法实测航迹向040°，则该船实测风流压差和修正风流压差后应驶的真航向分别为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.＋5°，040°B.＋5°，050°C.－5°，040°D.－5°，050°

162.某船计划航向135°，驶真航向135°，连续定位法实测航迹向140°，则该船实测风流压差和修正风流压差后应驶的真航向分别为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.＋5°，140°B.＋5°，130°C.－5°，140°D.－5°，130°

163.某船计划航向135°，驶真航向135°，连续定位法实测航迹向130°，则该船实测风流压差和修正风流压差后应驶的真航向分别为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.＋5°，140°B.＋5°，130°C.－5°，140°D.－5°，130°

164.某船计划航向225°，驶真航向225°，连续定位法实测航迹向220°，则该船实测风流压差和修正风流压差后应驶的真航向分别为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.＋5°，220°B.＋5°，230°C.－5°，220°D.－5°，230。

165.某船计划航向225°，驶真航向225°，连续定位法实测航迹向230°，则该船实测风流压差和修正风流压差后应驶的真航向分别为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.＋5°，220°B.＋5°，230°C.－5°，220°D.－5°，230。

166.某船计划航向315°，驶真航向315°，连续定位法实测航迹向320°，则该船实测风流压差和修正风流压差后应驶的真航向分别为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.＋5°，320°B.＋5°，310°C.－5°，320°D.－5°，310°

167.某船计划航向315°，驶真航向315°，连续定位法实测航迹向310°，则该船实测风流压差和修正风流压差后应驶的真航向分别为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.＋5°，320°B.＋5°，310°C.－5°，320°D.－5°，310°

168.用雷达观测法实测风流压差，调整电子方位线与固定孤立物标相对运动轨迹平行，如电子方位线偏在航向线右面5°，罗经差2°E，则实测风流压差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.＋5°B.－5°C.＋3°D.－3°

169.用雷达观测法实测风流压差，调整电子方位线与固定孤立物标相对运动轨迹平行，如电子方位线偏在航向线左面5°，罗经差2°E，则实测风流压差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.＋5°B.－5°C.＋3°D.－3°

170.用雷达观测法实测风流压差，调整电子方位线与固定孤立物标相对运动轨迹平行，如电子方位线偏在航向线右面3°，罗经差2°E，则实测风流压差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.＋5°B.－5°C.＋3°D.－3°

171.用雷达观测法实测风流压差，调整电子方位线与固定孤立物标相对运动轨迹平行，如电子方位线偏在航向线左面3°，罗经差2°E，则实测风流压差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.＋5°B.－5°C.＋3°D.－3°

172.用雷达观测法实测风流压差，调整电子方位线与固定孤立物标相对运动轨迹平行，如电子方位线偏在航向线右面5°，罗经差2°W，则实测风流压差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.＋5°B.－5°C.＋3°D.－3°

173.用雷达观测法实测风流压差，调整电子方位线与固定孤立物标相对运动轨迹平行，如电子方位线偏在航向线左面5°，罗经差2°W，则实测风流压差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.＋5°B.－5°C.＋3°D.－3°

174.用雷达观测法实测风流压差，调整电子方位线与固定孤立物标相对运动轨迹平行，如电子方位线偏在航向线右面3°，罗经差2°W，则实测风流压差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.＋5°B.－5°C.＋3°D.－3°

175.用雷达观测法实测风流压差，调整电子方位线与固定孤立物标相对运动轨迹平行，如电子方位线偏在航向线左面3°，罗经差2°W，则实测风流压差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.＋5°B.－5°C.＋3°D.－3°

176.用雷达观测法测定风流合压差时，风流压差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_和\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_的夹角。A.船首线；物标方位线B.物标方位线；电子方位线C.船首线；电子方位线D.电子方位线；方位标尺

177.雷达观测法求风流压时，如雷达机械方位线与物标A的连续轨迹平行，与船首的夹角为自船首向右4°，罗经差为2°E，则风流合压差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.＋2°B.＋4°C.＋6°D.－4°

178.雷达观测法求风流压时，如雷达机械方位线与物标A的连续轨迹平行，与船首的夹角为自船首向左4°，罗经差为2°E，则风流合压差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.＋2°B.＋4°C.＋6°D.－4°

179.某船用雷达导航，采用首向上显示方式，航行过程中用电子方位线测定左前方一固定物标的尾迹，其方向数值比船首向大2°，则风流合压差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.－2°B.＋2°C.－1°D.＋1°

180.某船用雷达导航，采用首向上显示方式，航行过程中用电子方位线测定左前方一固定物标的尾迹，其方向数值比船首向小2°，则风流合压差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.－2°B.＋2°C.－1°D.＋1°

181.某船用雷达导航，采用首向上显示方式，航行过程中用电子方位线测定左前方一固定物标的尾迹，其方与船首向平行，则风流合压差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.－2°B.＋2°C.0°D.＋1°

182.某船计划航向045°，修正风流压差－5°，航行接近某小岛开启雷达连续观测该岛的陀罗方位和距离，从中找出离该岛最近时的陀罗方位323°（陀罗差为2°E)，则实际的风流压差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.＋5°B.－5°C.＋15°D.－15°

183.某船罗航向286°，用雷达测右舷物标最小距离罗方位为026°，罗经差为－1°，则航迹向为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.295°B.＋10°C.－10°D.275°

184.航迹计算法是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.恒向线航法B.在已知航迹推算起始点（φ1，λ1)和航向C 航程S时，利用数学计算求推算船位（φ2，λ2)的方法。C.A和B都对D.A和B都不对

185.航迹计算法主要话用于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.海区海图比例尺小，为了提高推算精度B.渔区航行需频繁转向的场合C.现代化导航仪中的航行计算D.以上都对

186.航迹计算法主要指\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.恒向线航行计算B.大圆航行计算C.两点间最近距离航行计算D.跨赤道航行计算

187.多航向航迹计算方法适用于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.船舶受风流的航迹计算B.船舶在狭水道航行中的快速航迹计算。C.船舶长距离大洋航行的计算D.以上都对

188.航迹计算中，当在高纬度航行用平均纬度代替中分纬度时，中分纬度改正量应\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.0B.＞0C.＜0D.有的情况＞0，有的情况＜0

189.将地球作为圆球体时，中分纬度改正量\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.等于0B.大于0C.小于0D.以上均可能

190.除赤道外，两点间的东西距绝对值比两点经差绝对值\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.相等B.小C.大D.视北纬，南纬而定

191.东西距是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.恒向线航程的南北分量B.恒向线航程的东西分量C.航程中向东向西部分D.经差在东西方向的距离

192.关于低纬海区的航迹计算，以下说法正确的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.墨卡托航法不适用B.利用平均纬度求经差的算法精度高于利用中分纬度求经差的算法的精度C.利用中分纬度求经差的算法精度高于利用平均纬度求经差的算法的精度D.A和B

193.关于航迹计算中求取纬差的算法，以下说法正确的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.无论哪种算法，纬差的精度相同B.纬差求取公式是基于地球浦圆体得出，精度较高C.墨卡托航法中的纬差公式精度最高D.A和B

194.航迹计算的几种方法中，\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_的求取公式相同。A.东西距B.纬差C.经差D.航向

195.墨卡托航法最可能出现较大误差是在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.低纬度海区B.中纬度海区C.高纬度海区D.与纬度无关

196.某船跨越赤道航行，在航迹计算时求经差应采用\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.查纬差与东西距表B.中分纬度法C.墨卡托航法D.B和C

197.某船沿30°N纬线向东航行，此时不能使用\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_进行计算。A.中分纬度算法B.平均纬度算法C.墨卡托航法D.以上均不适用

198.某纬度圈上有两点，用该纬度上经度1′长度为单位量取其长度，所得数值为该两点间的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_，用该纬度处纬度1′长度为单位量取其距离，所得数值为该两点\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.经差，东西距B.东西距，经差C.经差，纬差D.东西距，实际距离

199.同一纬度上两点间的东西距是两点间的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.经差B.最短距离C.纬度圈弧长D.大圆弧长

200.—般情况下，航迹计算的几种方法精度最高的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.利用平均纬度的算法B.利用中分纬度的算法C.墨卡托航法D.以上几种方法适用的场合不同，精度没有可比性

201.在地球圆球体上，同一半球不同纬度的两点间的中分纬度\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.略大于两点的平均纬度B.略小于两点的平均纬度C.等于两点的平均纬度D.等于两点平均纬度的一半

202.在用计算法求取航向时，其方向的判断是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.起航点的纬度和经度B.到达点的纬度和经度C.两点间的纬差和经差，经差在前纬差在后D.两点间的纬差和经差；纬差在前经差在后

203.中分纬度是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.平均纬度B.东西距与经差的比值C.起航点与到达点子午线之间等纬圈等于东西距的纬度D.起航点与到达点的平均纬度

204.关于中分纬度算法的适用范围，下列说法错误的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.中分纬度算法适用于船舶在赤道一侧的航行B.中分纬度算法适用于船舶在中低绨度海区航行C.中分纬度算法适用于船舶航程不太长时D.中分纬度算法适用于船舶跨赤道航行

205.关于墨卡托算法的适用范围，下列说法错误的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.墨卡托算法适用于船舶在任何海区航行B.墨卡托算法不适用于船舶在南北方向航行C.墨卡托算法不适用于船舶在东西方向航行D.墨卡托算法适用于船舶跨赤道航行

206.船舶根据墨卡托和平均纬度两种算法求出的经差与纬差，下列说法正确的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.根据墨卡托算法求出的纬差精度高B.裉据墨卡托算法求出的经差精度高C.根据平均纬度算法求出的纬差精度高D.根据平均纬度算法求出的经差精度高

207.关于东西距，下列说法错误的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.东西距是恒向线航程的东西分量B.东西距的单位是海里C.在赤道上两点间的东西距其数值与经差相等D.在任意纬度圈上，两点间的东西距在数值上大于经差

208.A轮位于60°S，140°W，B轮位于60°S，160°W，两船同时以15节的航速向真北航行，10天后两船相距\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.1200nmileB.1500nmileC.300nmileD.600nmile

209.A轮与B轮同在一条经线上，A轮在赤道，B轮在60°S，同时向西航行300nmile后，则A轮与B轮的经差是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.5°WB.5°EC.10°WD.10°E

210.A轮与B轮同在一条经线上，A轮在赤道，B轮在60°N，同时向西航行300nmile后，则B轮与A轮的经差是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.5°WB.5°EC.10°WD.10°E

211.A轮与B轮同在一条经线上，A轮在30°S，B轮在60°N，同时向西航行300nmile后，则A轮与B轮的经差是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.5°WB.5°EC.4°.2WD.4°.2E

212.A轮与B轮同在一条经线上，A轮在赤道，速度15节，B轮在30°N，速度20节，同时向东航行一天后，则B轮与A轮的经差是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.3°.2WB.3°.2EC.4°.2WD.4°.2E

213.A轮与B轮同在一条经线上，A轮在60°N，速度15节，B轮在30°N，速度20节，同时向东航行一天后，则B轮与A轮的经差是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.3°.2WB.3°.2EC.2°.8WD.2°.8E

214.某船拟由（42°N，140°E)驶往(40°N，120°E)，则恒向线航向为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.82°.5B.97°.5C.262°.5D.277°.5

215.两船同在23°N相距420nmile，如果它们以同速向北航行1927nmile后，两船相距\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.261nmileB.250.5nmileC.312nmileD.201nmile

216.两船同在赤道上相距300nmile，如果它们以同速向南航行1800nmile后，两船相距\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.265nmileB.260nmileC.255nmileD.270nmile

217.两船同在50°S相距100nmile，如果它们以同速向北航行2100nmile后，两船相距\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.155.5nmileB.150.3nmileC.145.5nmileD.160.5nmile

218.两船同在45°N纬线上，相距312nmile，若它们同时以相同速度向南航行1200nmile后，则两船距离为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.441nmileB.400nmileC.361nmileD.378nmile

219.某船航速12节，航向060°，航行10小时后，其纬度变化为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.1°43′.9B.1°.0C.2°.0D.1°15′.0

220.某船拟由（42°N，140°E）驶往（40°N，120°E），则恒向线航程为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.910.5nmileB.915.3nmileC.917.9nmileD.913.6nmile

221.某船位于纬度38°N，该船向西航行328nmile后与出发点的经差应为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.6°56′.2WB.5°28′.2EC.6°56′.2ED.4°18′.5W

222.某船真航向230°，航程270nmile，则纬差和东西距为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.173′.55N，206′.83EB.173′.55S，206′.83WC.206′.83S，173′.55WD.206′.83N，173′.55E

223.某船真航向000°，航程255nmile，则纬差和东西距分别为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.4°.25S，155B.5°.5S，155C.4°.25N，0D.5°.5N，0

224.某船位于(05°N，140°E)，真航向180°航程400nmile，则到达点的纬度和东西距分别为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.6°.7S，400B.1°.7N，400C.1°.7N，0D.1°.7S，0

225.某船位于（30°N，40°E），真航向180°，航行到(10°N，140°E)，则航程和东西距分别为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.1200，0B.1200，1200C.600，0D.600，600

226.某船位于(42°N，140°E)，真航向270°，航程210nmile，则经差和东西距分别为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.4°.5E，145B.4°.7W，145C.4°.5E，210D.4°.7W，210

227.某船位于(00°，001°W)，真航向090°，航程260nmile，则到达点的经度和东西距分别为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.3°.3W，260B.3°.5W，260C.3°.3E，260D.3°.5E，260

228.某船位于(30°N，001°W)，真航向090°，航行到(30°N，10°E),则船舶航程和东西距分别为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.571.6，571.6B.571.6，381C.381，571.6D.381，381

229.某船1200位于(47°45′N，178°48′W），航向210°，航速15节，则航行24小时后到达点的船位为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.40°30′.2N，176°56′.8EB.45°46′.5N，174°32′.8WC.47°09′.3N，174°32′.8WD.42°33′.2N，176°56′.8E

230.某船从(00°00′，162°50′E)向北航行1800nmile，然后转向东航行910nmile，则到达点的经度为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.180°20′.8EB.178°00′.0WC.175°58′.0ED.179°39′.2W

231.某船从(00°00′，100°20′E)起航，向北航行1800nmile后，转向东航行500nmile。则到达点船位是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.30°N，109。57′.4EB.30°N，090°42′.6EC.30°N，109°30′.7ED.30°N，090°40′.6E

232.某船从(10°30′N，115°30′E)航行到(20°30′N，130°30′E)，则应驶的航程为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.168.8nmileB.163.2nmileC.158.7nmileD.154.6nmile

233.某船从(10°30′N，115°30′E)航行到(20°30′N，130°30′E)，则应驶的恒向线航向为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.124°.7B.235°.3C.304°.7D.055°.3

234.某船从(10°30′N，115°30′W)航行到(20°30′N，130°30′W)，则应驶的恒向线航向为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.124°.7B.235°.3C.304°.7D.055°.3

235.某船从(10°30′S，115°30′E)航行到(20°30′S，130°30′E)，则应驶的恒向线航向为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.124°.7B.235°.3C.304°.7D.055°.3

236.某船从(10°30′S，115°30′W)航行到(20°30′S，130°30′W)，则应驶的恒向线航向为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.124°.7B.235°.3C.304°.7D.055°.3

237.某船从(30°N，120°E)驶往(20°N，158°E)，则恒向线航向为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.73°.8B.106°.2C.163°.8D.253°.8

238.某船从(40°N，140°E)航行到(42°N，160°E)，则应驶的恒向线航程为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.925.5nmileB.913.6nmileC.908.5nmileD.903.1nmile

239.某船从(00°，120°E)航行到(20°N，130°E)，则应驶的恒向线航程为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.830.5nmileB.851.6nmileC.842.1nmileD.840.1nmile

240.某船从（10°N，160°E)航行到(20°N，140°E)，则应驶的恒向线航程为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.1180.5nmileB.1194nmileC.1190nmileD.1199nmile

241.某船从(40°N，140°E)航行到(42°N，160°E)，则应驶的恒向线航向为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.082°.5B.097°.5C.262°.5D.277°.5

242.某船从(40°N，140°E)航行到(42°N，160°E)，则应驶的恒向线航向为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.082°.5B.097°.5C.262°.5D.277°.5

243.某船从(40°N，140°E)航行到(42°N，160°E)，则应驶的恒向线航向为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.082°.5B.097°.5C.262°.5D.277°.5

244.某船从(40°N，140°E)航行到(42°N，160°E)，则应驶的恒向线航向为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.082°.5B.097°.5C.262°.5D.277°.5

245.某船起航点（30°S，140°W），先向东航行300nmile，后向北航行300nmile，又向西航行300nmile，再向南航行300nmile。则该船最后到达点\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.回到起航点B.在起航点之东C.在起航点之西D.在起航点之北\_

246.某船起航点50°N，130°E，航向150°，航程400nmile，到达点经度为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.134°13′.6NB.134°53′.9EC.125°06′.1ED.125°16′.1E

247.某船起航点50°N，130°E，航向150°，航程400nmile，到达点纬度为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.44°13′.6ND.55°46′.4NC.47°06′.8ND.48°46′.4N

248.某船位于30°S的A点，向北航行100nmile到达B点，再向西航行100nmile到达C点，再向南航行100nmile到D点，则AD与BC的东西距相比\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.B.A.B.

249.某船沿60°N向正西航行，航速15kn，航行48小时后的实际船位位于同一时刻推算船位的(无其他误差)\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.正东约3nmileB.正西约3nmileC.正东约2nmileD.同一位置

250.某船沿赤道向正东航行，航速15kn，航行两天后的实际船位位于同一时刻推算船位的（无其他误差)\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.正东约3.5nmileB.正西约3.5nmileC.正东约2nmileD.同一位置

251.某船由（20°S，100°E)出发，分别按航向北、东、南、西各航行600nmile如，将到达原出发点的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.同一位置B.东面C.西面D.南面或北面

252.某船由（50°S，170°W)起航，先向正北后向正西各航行300nmile后，到达点经度应为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.186°04′WB.006°04′WC.173°56′ED.176°E

253.某船由4点（55°N，120°E)航行到点（65°N，130°E)，则AB间的东西距为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.600nmileB.253.6nmileC.344.1nmileD.300nmile

254.某船自纬度30°N，经度120°E出发，依次在真航向090°，000°，270°，180°上各航行100nmile后，其到达点\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.经度不变，纬度改变B.回到原点C.纬度不变，经度改变D.纬度、经度都变

255.某船真航向283°，航速17.8节，1158时观测到某灯塔的真方位309°.5，在1228时又观测该灯塔的真方位为328°时该灯塔正好在该船正横\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.1228B.1258C.1243D.1246

256.若已知两船M、N同位于南半球，且N船是在M船正东300nmile处，而已知两船的经差为l0°E，则两船所在纬度是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.同在60°S的纬线上B.同在30°S的纬线上C.同在15°S的纬线上D.不在同一纬线上

257.若已知两船M、N同位于北半球，且N船是在M船正西400nmile处，而已知两船的经差为14°W，则两船所在纬度是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.同在61°33′.8N的纬线上B.同在60°33′.8N的纬线上C.同在61°N的纬线上D.不在同一纬线上

258.初到一陌生海岸，识别沿岸物标的基本方法是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.利用对景图B.利用等高线C.利用已知船位识别D.以上都是

259.利用船位识别物标的方法还可以\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.将海图上没有标绘但有导航价值的物标注在海图上B.将正在航行的他船的位置标注在海图上C.将正在锚泊的他船的位置标注在海图上D.A＋C

260.在陆标定位时，下列识别陆标的方法正确的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.根据未知物标和已知物标间的相对位置关系识别B.根据准确船位和未知物标间的相对位置关系识别C.A和B都正确D.A和B都不正确

261.利用等高线识别物标时需将等高线还原为山形图，下图中山形图（A）为观测者由\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_方向看到的。A.SEB.NWC.SWD.NE

262.利用等高线识别物标时需将等高线还原为山形图，下图中山形图（B）为观测者由\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_方向看到的。A.SB.NC.SWD.NE

263.利用对景图识别物标需要注意观测方向和距离，船舶从方向\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_、距离\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_接近KamiShima可以看到与下图相似的景象。A.350°，9.25′B.276°；18′C.350°，18′D.276°；9.25′

264.下列\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_是航海上常用的陆标识别的方法。①利用对景图；②利用等高线；③船位；④利用已知物标A.①③④B.①②③C.②③④D.①②③④

265.航海上常用下列\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_方法测定物标的方位。A.利用罗经测定方位B.利用雷达测定方位C.利用六分仪测定方位D.A＋B

266.利用磁罗经进行方位测量时，罗经读数要经过\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_修正之后才能在海图上绘画定位。A.罗经差B.舷角C.自差D.磁差

267.利用船位识别物标的关键是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.船舶的航行不受风流影响B.所用初始船位应正确无误C.船舶应航行在沿岸D.船舶应朝向物标航行

268.利用等高线识别物标时，草绘间断线\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.既不能说明高程也不反映山形，无参考价值B.既说明高程也反映山形，应加以利用C.不说明高程但反映山形，应加以利用D.视当时航行情况决定是否利用

269.利用对景图识别物标的对景图可在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_获得。A.航用海图B.航路指南C.航路设计图D.A＋B

270.利用对景图辨认山形时\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。。A.从所标的方位和距离上看去，实际山形与对景图很相似B.从不同距离上看去，实际山形与对景图基本不变，但山的大小有变化C.从不同方位上看去，实际山形与对景图可能变化很大D.以上都对

271.在海图对景图下标有“方位180°，14nmile”，表明对景图上的山形是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.从该物标的南方14海里所看到的形状B.从该物标的北方14海里所看到的形状C.从本船向南14海里所看到的形状D.从本船向北14海里所看到的形状

272.陆标定位时，有远近不等的数个物标分布在船周围，我们在选取时\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.应远近搭配选用B.应选用离船远些的物标C.应选用离船近些的物标，且夹角适当D.应考虑夹角适当，不必考虑物标的远近

273.陆标定位中，以下物标应首先选用的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.灯塔B.灯浮C.岬角D.山峰

274.陆标定位中，以下物标应首先选用的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.孤立小岛B.灯浮C.平坦小岛D.山峰

275.陆标定位中，以下物标应首先选用的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.树木茂盛的大岛B.显著岬角C.平坦小岛D.灯浮

276.某船以t旦定的航向和航速航行，利用两相同的物标连续进行定位，如果其中—个物标识别错误，则\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.观测船位沿直线分布B.观测船位沿曲线分布C.船位间距离与观测时间间隔不成正比D.B和C都对

277.识别物标所用的对景图\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.具有方向性B.有些是实物照片C.有些是绘图D.以上都对

278.利用船位识别物标的方法可以\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。①将海图上没有标绘但有导航价值的物标注在海图上；②将正在航行的他船的位置标注在海图上；③将新设置的钻井平台标注在海图上A.①②③B.①②C.②③D.①③

279.下列足以证明两标距离定位中物标的识别错误的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.连续观测船位点沿直线分布B.连续观测船位点沿曲线分布C.所测物标的距离通过或然船位区D.A＋B＋C

280.下列足以证明两标距离定位中物标的识别错误的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.连续观测船位点沿直线分布B.位置线不相交C.所测物标的距离通过或然船位区D.A＋B＋C

281.船舶定向、定速航行，利用两物标方位定位，下列情况说明观测船位可靠的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.观测船位成直线分布B.船位间距与航时成正比C.观测船位成曲线分布D.A或B

282.船舶定向、定速航行，利用两物标方位定位，下列情况说明观测船位可靠的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.观测船位成直线分布B.船位间距与航时不成正比C.观测船位成曲线分布D.A或B

283.船舶定向、定速航行，利用两物标方位定位，下列情况说明观测船位不可靠的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.观测船位成直线分布B.船位间距与航时成正比C.观测船位成曲线分布D.A或B

284.船舶定向、定速航行，利用两物标方位定位，下列情况说明观测船位不可靠的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.观测船位成直线分布B.船位间距与航时不成正比C.观测船位成曲线分布D.B或C

285.船舶定向、定速航行，利用两物标方位定位，下列情况说明观测船位不可靠的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.观测船位成双曲线分布B.船位间距与航时不成正比C.观测船位成抛物线分布D.以上都是

286.船舶定向、定速航行，利用两物标方位定位，下列情况说明观测船位不可靠的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.观测船位成双曲线分布B.船位间距与航时成正比C.观测船位成抛物线分布D.A或C

287.船舶定向、定速航行，利用两物标方位定位，下列情况说明观测船位可靠的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.观测船位成双曲线分布B.船位间距与航时成正比C.观测船位成抛物线分布D.A或C

288.船舶定向、定速航行，利用两物标距离定位，下列情况说明观测船位可靠的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.观测船位成直线分布B.船位间距与航时成正比C.观测船位成曲线分布D.A或B

289.船舶定向、定速航行，利用两物标距离定位，下列情况说明观测船位可靠的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.观测船位成直线分布B.船位间距与航时不成正比C.观测船位成曲线分布D.A或B

290.船舶定向、定速航行，利用两物标距离定位，下列情况说明观测船位不可靠的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.观测船位成直线分布B.船位间距与航时成正比C.观测船位成曲线分布D.A或B

291.船舶定向、定速航行，利用两物标距离定位，下列情况说明观测船位不可靠的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.观测船位成直线分布B.船位间距与航时不成正比C.观测船位成曲线分布D.B或C

292.船舶定向、定速航行，利用两物标距离定位，下列情况说明观测船位不可靠的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.观测船位成双曲线分布B.船位间距与航时不成正比C.观测船位成抛物线分布D.以上都是

293.船舶定向、定速航行，利用两物标距离定位，下列情况说明观测船位不可靠的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.观测船位成双曲线分布B.船位间距与航时成正比C.观测船位成抛物线分布D.A或C

294.船舶定向、定速航行，利用两物标距离定位，下列情况说明观测船位可靠的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.观测船位成双曲线分布B.船位间距与航时成正比C.观测船位成抛物线分布D.A或C

295.足以证明物标的识别错误的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.连续观测船位点沿直线分布B.连续观测船位点沿曲线分布C.所测物标的方位和距离通过或然船位区D.A＋B＋C

296.在大比例海图上山形等高线\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.愈密表示山形愈平坦B.愈疏表示山形愈陡峭C.疏密与山形的陡峭平坦无关系D.愈密表示山形愈陡峭

297.在两物标距离定位中，如果物标识别错误，则会出现\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.船位沿曲线分布B.船位分布和观测时间间隔不成比例C.位置线不相交D.以上都对

298.当用六分仪测定某物标的垂直角求距离时，采用中版海图髙程资料所求得的物标距离与采用英版海图的高程资料所求得的距离（不考虑潮汐）相比\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.一样B.前者大C.前者小D.大小视海区而定，但都存在误差

299.当用物标垂直角求距离时，使用的航海仪器是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.分罗经B.雷达C.六分仪D.方位仪

300.观测物标垂直角求距离的误差欲小于3倍眼高，则应选择\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。①距船近的物标；②船到物标距离大大超过物标高度；③比较高比较陡的物标；④物标高度与眼高接近A.①③④B.②③C.②③④D.①④

301.使用六分仪测定已知高度H(m)的物标的垂直角a(′)，求距离（nmile)公式是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.D=H×tanα/1852B.D=H÷(1852×tanα)C.D=H×sinα/1852D.D=H×cosα/1852

302.为提高利用垂直角求物标距离的精度，观测时应选择\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。①在视界范围内的物标；②垂直角较大的物标；③岸距小的物标A.①②B.①③C.①②③D.②③

303.—般情况下，在用六分仪测物标垂直角求距离时，如果高程采用英版海图资料（不考虑潮汐），所求距离值与实际值相比\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.—样B.前者大C.前者小D.大小视海区而定，但存在误差

304.一般情况下，在用六分仪测物标垂直角求距离时，如果高程采用中版海图资料（不考虑潮汐），所求距离值与实际值相比\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.—样B.前者大C.前者小D.大小视海区而定，但存在误差

305.用测定物标垂直角求水平距离时，应选择\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_才能提高精度。A.高度较高而孤立、平坦的物标B.高度较高且孤立、陡峭的物标C.高度较低且平坦的物标D.以上三者均可

306.用六分仪观测已知高度H(m)的物标垂直角a(′)，求船与物标的水平距离D(nmile)的公式为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.D=HtanαB.D=HcotαC.D=1.856H/αD.D=1.865α/H

307.在英版海图上，用六分仪观测物标的垂直角求距离时，计算所用物标高度应是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.海图上标注的物标高程B.海图高程经潮高改正后的高度C.海图高程加上一个固定的数值D.海图高程减去测者眼高

308.在用六分仪测物标垂直角求距离时，如果物标的高度（H）、测者距物标的距离、测者眼高（e)和物标垂足到岸水线的距离满足：，则测距误差\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.<3eB.<eC.<2eD.>3e

309.在用六分仪测物标垂直角求距离时，如果要得出较准确距离，物标高度应为英版海图上给出的物标高程加上\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.(平均大潮高潮高＋当时潮高）B.(平均大潮高潮高－当时潮高）C.(平均海面高度－当时潮高）D.(平均海面高度＋当时潮高）

310.在用六分仪测物标垂直角求距离时，如果要得出较准确距离，物标高度应为中版海图上给出的物标高程加上\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.0B.(当时潮高－平均海面高度）C.(平均海面高度－当时潮高）D.(平均海面高度＋当时潮高）

311.在用六分仪测物标垂直角求距离时，要求物标的高度(H)、测者距物标的距离D和测者眼高（e)应满足\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.B.C.D.

312.观测方位时的视线是一条\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.恒向线B.恒位线C.小圆弧D.大圆弧

313.某船在航行中用六分仪观测已知高度150m的物标垂直角α=30′，则船与物标的水平距离D为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.9325mB.932.5mC.5nmileD.9.3nmile

314.某船在航行中用六分仪观测已知高度500m的物标垂直角α=60′，则船与物标的水平距离D为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.15nmileB.15433mC.15.5nmileD.8.3nmile

315.某船在航行中用六分仪观测未知高度的物标垂直角α=45′，用雷达测得船与物标的水平距离是12nmile，则未知物标的高度应为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.281mB.291mC.295mD.300m

316.某船在航行中用六分仪观测未知高度的物标垂直角α=1°.5，用雷达测得船与物标的水平距离是10nmile，则未知物标的高度应为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.485mB.501mC.295mD.300m

317.在中、低纬海区，当测者与物标的距离小于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_nmile时，可用直线（恒向线）代替恒任线画在海图上进行方位定位。A.100B.80C.50D.30

### 参考答案

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1.C | 2.B | 3.A | 4.D | 5.B | 6.D | 7.A | 8.D | 9.D | 10.B |
| 11.D | 12.C | 13.C | 14.B | 15.A | 16.C | 17.C | 18.B | 19.C | 20.D |
| 21.C | 22.B | 23.A | 24.B | 25.D | *26.*A | 27.C | 28.B | 29.A | 30.B |
| 31.C | 32.B | 33.A | 34.A | 35.D | 36.D | 37.B | 38.D | 39.D | 40.C |
| 41.D | 42.D | 43.D | 44.D | 45.D | 46.B | 47.A | 48.A | 49.A | 50.C |
| 51.C | 52.A | 53.D | 54.A | 55.D | 56.B | 57.D | 58.D | 59.D | 60.D |
| 61.C | 62.D | 63.C | 64.B | 65.B | 66.C | 67.C | 68.A | 69.B | 70.D |
| 71.D | 72.B | 73.C | 74.C | 75.A | 76.B | 77.C | 78.B | 79.D | 80.C |
| 81.C | 82.D | 83.D | 84.A | 85.C | 86.D | 87.C | 88.D | 89.B | 90.B |
| 91.A | 92.C | 93.B | 94.A | 95.D | 96.C | 97.D | 98.D | 99.C | 100.A |
| 101.C | 102.B | 103.B | 104.A | 105.B | 106.C | 107.A | 108.C | 109.D | 110.D |
| 111.B | 112.A | 113.B | 114.C | 115.B | 116.A | 117.C | 118.B | 119.B | 120.C |
| 121.D | 122.A | 123.B | 124.C | 125.D | 126.A | 127.B | 128.C | 129.D | 130.A |
| 131.D | 132.B | 133.A | 134.A | 135.A | 136.C | 137.B | 138.C | 139.C | 140.B |
| 141.D | 142.C | 143.A | 144.D | 145.A | 146.B | 147.A | 148.D | 149.C | 150.C |
| 151.D | 152.A | 153.B | 154.B | 155.A | 156.A | 157.B | 158.B | 159.A | 160.A |
| 161.D | 162.B | 163.C | 164.C | 165.A | 166.B | 167.C | 168.A | 169.B | 170.C |
| 171.D | 172.A | 173.B | 174.C | 175.D | 176.C | 177.B | 178.D | 179.B | 180.A |
| 181.C | 182.A | 183.A | 184.C | 185.D | 186.A | 187.A | 188.B | 189.B | 190.B |
| 191.B | 192.C | 193.A | 194.B | 195.C | 196.C | 197.C | 198.A | 199.C | 200.C |
| 201.A | 202.D | 203.C | 204.D | 205.B | 206.B | 207.D | 208.A | 209.B | 210.A |
| 211.D | 212.B | 213.C | 214.C | 215.A | 216.B | 217.B | 218.B | 219.B | 220.D |
| 221.A | 222.B | 223.C | 224.D | 225.A | 226.D | 227.C | 228.A | 229.D | 230.D |
| 231.A | 232.D | 233.D | 234.C | 235.A | 236.B | 237.B | 238.B | 239.C | 240.B |
| 241.A | 242.D | 243.B | 244.C | 245.B | 246.B | 247.A | 248.B | 249.C | 250.A |
| 251.C | 252.C | 253.D | 254.C | 255.B | 256.A | 257.A | 258.D | 259.D | 260.C |
| 261.A | 262.A | 263.A | 264.D | 265.D | 266.A | 267.B | 268.C | 269.D | 270.D |
| 271.B | 272.C | 273.A | 274.A | 275.B | 276.D | 277.D | 278.D | 279.B | 280.B |
| 281.D | 282.A | 283.C | 284.D | 285.D | 286.D | 287.B | 288.D | 289.A | 290.C |
| 291.D | 292.D | 293.D | 294.B | 295.B | 296.D | 297.D | 298.B | 299.C | 300.B |
| 301.B | 302.C | 303.C | 304.D | 305.B | 306.C | 307.B | 308.A | 309.B | 310.C |
| 311.A | 312.D | 313.D | 314.C | 315.B | 316.A | 317.D |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

### 答案解析

3.A。海图作业规则规定，船舶驶经狭水道或渔区，可暂时中止航迹推算。

6.D。因风流压差的采用或改变由船长决定或由驾驶员根据船长的指示进行。

7.A。航迹绘算法航迹计算法求得的船位精度比航迹绘算法高；当起航点与到达点不在同一张海图上时，无法直接利用航迹绘算。

25.D。计划航线为事先在海图上拟定的、船舶将要航行的计划航迹。推算航迹为通过航迹推算所确定的航迹。两者既不是船位线，也不是位置线。

26.A。船舶航行时测得的风是视风，为真风与船风的矢量和。

27.C。由于船舶在水中运动受到的浮力很大，船舶受风影响向下风漂移的速度远远小于风速，方向也不一定与风向平行。

28.B。风的方向指风的来向。

29.A。无风流的情况下，根据计程仪航程在计划航线上截取的船位称为积算船位。

31.C。当风压差小于10°～15°时，风压差的经验公式为，任何情况下通用的风压差公式为。

32.B。风压差的大小与风速、船速、风舷角有关，且与吃水和水下船型以及船舶受风面积和船型有关。

33.A。同7题。

35.D。同6题。

36.D。由于影响风压差的因素多且复杂，因此风压差一般是通过直接观测求得的，并根据实测结果反推出风压差系数，根据经验公式计算风压差。其他没有经过测定的风压差值可以计算出来，列出风压差表供查表使用。

39.D。同6题。

40.C。同6题。

42.D。流向是指流的去向。

44.D。同6题。

45.D。同6题。

46.B。根据风压差的经验公式，风舷角为90°时风压差最大。

48.A。风舷角为风向与船首尾线的交角。

50.C。偏荡引起风舷角的变化。

54.A。风生流与风速、所在纬度、地形、海底地貌等有关，比较复杂，难以掌握。

55.D。同6题。

57.D。计程仪测算的航程已包含风的影响。

59.D。风向指风的来向，流向指流的去向。

64.B。计程仪测算的航程已包含风的影响。

67.C。风压差和流压差均按照“左正右负”来判定，即左般受风，风压差为正，右舷受风，风压差为负；即左舷受流，流压差为正，右舷受流，流压差为负。

68.A。同42题。

71.D。绝对计程仪航程已包含风和流的影响。

72.B。有风流情况下推船船位误差圆的半径为推算航程的5%～8%。

73.C。正横的定义为航向线与物标方位线的夹角为90°，所以灯塔正横时船舶位于LDC线上，而船舶的位置在计划航线上，所以船位应为C。

74.C。同73题，灯塔正横时船位位于C点，所以绝对计程仪航程对应的实际航程为FC段。

75.A。灯塔正横时船位位于C点，流向东南，根据矢量三角形，流程为BC段，船舶对水航程为FB段。

77.C。灯塔L最近时船舶位于C点，绝对计程仪航程即为FC。

78.B。灯塔L最近时船舶位于C点，而流向西南。根据矢量三角形，对应的船舶对水航程为段，流程为DC段。

81.C。确定风流压差正负的方法是根据风流合作用下的航迹线偏在航向线的左侧还是右侧，或按风压差与流压差的代数和决定。

84.A。无风流情况下推算船位误差圆的半径一般为推算航程的2%。

85.C。无风流情况下，计划航向C4、推算航迹向CG和真航向一般认为是一致的。

87.C。长航程航行中，由于误差的方向不卑，埂W会出现抵消的情况，所以总的误差并非各小部分误差绝对值的和，萌暴小得多。

89.B。在无风流情况下，因推算航向误差.引起的船位误差约为推算航程的1.7%，推算航程的标准差一般认为1%，综合考虑得到推算船位误差圆半径为推算航程的2%。

93.B。在航迹绘算中，已知计划航向、船速和风流资料，求真航向时应该采用先流后风的作图方式；已知惪航向、船速和风流资料，求风流合作孭下的航埯藝與采用先风后流的作财式。

94.A。同042题。

95.D。同042题。

96.C。同042题。

101.C。在有风无流下推算，如风压差是由实测求得的，则可以认为船位均方误差约是推麵程的±3%。

102.B。可画矢量三角形进行判断。

103.B。首先求取船舶航行于计划航线上应采取的真航向TC=CA—γ=CA—(α＋β）=102°－(2°＋3°)=97°，所以该船左正横的方位TB=TV－90°=007°。风压差和流压差的正负根据风向和流向与船舶航向的关系，按照左正右负来确定。

104.A。可画矢量三角形进行判断。

105.B。可画矢量三角形按三角函数关系进行计算。

106.C。CC=TC－∆C=CA－α－∆C=005°－(－2°)－2°=005°。注意此处给出的风压差仅为大小，正负符号需根据航向与风向的关系，按照左正右负的原则来判定。

108.C。，β的方向根据左正右负来判断。

109.D。，β的方向根据左正右负来判断。

110.D。离左舷物标最近时该物标的真方位为，所以此时物标的舷角为左=280°。

111.B。。

112.A。。

113.B。CC＝TC＋α＝125°－3°＝122°，α的符号根据左正右负来判断。

114.C。CG＝TC＋α＝125°＋3°＝128°，α的符号根据左正右负来判断。

115.B。该船顺流，推算航程为计程仪航程与流程之和。

117.C。

118.B。

119.B。

120.C。可画矢量三角形进行近似判断。

121.D。可画矢量三角形进行近似判断。

122.A。。α的符号根据风向与船舶航向的关系，根据左正右负的原则判定。

126.A。

127.B。

128.C。同102题。

129.D。

130.A。同104题。

131.D。。

132.B。可画矢量三角形进行近似判断。

133.A。可画矢量三角形进行近似判断。

134.A。。

135.A。船位偏移量为。

136.C。无风流影响时，则推算航程误差为1%。

137.B。船位偏移量为

139.C。利用单物标三方位测定风流合压差时，通过作图只能求得航迹线的角度，即航迹线的平行线。

143.A。。

144.D。，物标为左正横。

148.D。

151.D。。本题中船舶为背离叠标航行。

177.B。连续轨迹为航迹，机械方位线的方向为航迹向，其与船首向的夹角为风流合压差，航迹偏在航向线的右侧为正，航迹偏在航向线的左侧为负。

179.B。电子方位线的方向为航迹向，其数值比船首向大时风流合压差为正，比船首向小时为负。

194.B。

193.A。关于航迹计算中求取纬差的算法中，求取纬度的方法相同。

199.C。同一纬度上两点间的东西距除了在赤道为大圆弧外都是小圆弧。

208.A。

209.B。，,；为两轮原来所在的经线。

214.C。。

215.A。。

216.B。

219.B。。

220.D。。

221.A。

222.B。,D

223.C。见37题。

229.D。

230.D。向北航行1800nmile，对应的纬差为30°，所以到达的纬度为30°，在该纬度上航行910nmile对应的经差为，所以到达点的经度为139′.2W。

245.B。从起航点向东航行300nmile对应的经差为；向北航行300nmile对应的纬差为5°N，所以航行到达的纬度为25°S；在此纬度上向西航行300nmile对应的经差为；再向南航行300nmile对应的纬差为5°S，回到起航点的纬度。所以该船最后到达点位于起航点以东。此类题目的解题关键在于判断不同纬度上相同的航程对应的经差的大小。由于，所以在30°纬线上向东航行一段距离产生的东经差大于在25°纬线上航行相同距离产生的西经差。据此即可进行判断。

248.B。，且BC所在的纬度小于AD所在的纬度，所以,。

249.C。由于北纬60°线上1nmile的长度为1852.25－9.31cos(2×60°)=1856.91m，而计程仪显示的1nmile代表1852m，所以利用北纬60°线处海里图尺进行推算的推算船位超前于实际船位，航行48×15=720nmile的超前量为720×(1856.91－1852)=2nmile。

251.C。由于向东航行所在的纬度低于向西航行所在的纬度，根据，得到向东航行对应的经差小于向西航行所经过的经差，所以到达点位于出发点的西面。

271.B。物标所标方位为海上观测该物标的方位。

273.A。灯塔、灯桩等航标以及孤立小岛、显著山峰和岬角等陆标可以直接根据它们的形状、颜色、相对位置关系和顶标、灯质等特点加以识别，所以这些物标是陆标定位中的首选。

279.B。如果采用两距离定位船位分布成曲线状，且各船位之间的距离与相应的航程不成比例，或者出现两圆弧位置线无法相交的情况，都表明物标识别有错误。

295.B。在两方位定位时，如果错误识别了物标，连续观测定位得到的船位点不是沿直线分布，而是沿曲线分布，船位之间的距离也不与观测时间间隔或航程成比例。

300.B。要使观测物标垂直角求距离的误差小于3倍眼高，则要求船到物标距离大大超过物标高度，物标高度大于测者眼高，且物标高度要大于物标顶点垂足到岸水线的距离。

303.C。英版海图资料的高程基准面一般为平均大潮高潮面。

304.D。中版海图资料的高程基准面一般采用1985国家高程基准面或当地平均海面。

313.D。D=1.856H/α。

315.B。H=Dα/1.856。

316.A。同295题。

## 第二节方位定位

1.从两方位定位的船位均方误差公式中知道\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.两方位船位线交角愈小愈好B.两物标离船的距离愈近愈好C.先测正横物标后测首尾物标D.测两方位之间的时间长短，公式中无要求，因此可不用考虑

2.从两物标方位定位的系统误差公式来分析\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.两条位置线的交角愈小愈好B.σ与θ成正比C.应尽量观测离船较近的物标D.以上三个都不对

3.方位定位时，应先测\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.接近首尾线的物标B.正横附近的物标C.孤立、平坦的物标D.远处、显著的物标

4.关于二方位定位，以下说法正确的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.定位简单、直观，且易判定船位的B.定位复杂、烦琐，但易判定船位的正确性。C.定位简单、直观，但不易判定船位的正确性。D.定位复杂、烦琐，且不易判定船位的正确性。

5.航行中两方位定位时，从船位均方误差公式中知道\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.位置线交角愈大愈好B.船离物标距离愈近愈好C.先测船首尾方向物标D.以上都对

6.利用A和B两物标方位定位，如果罗经差中存在系统误差，为使船位误差最小，则应\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.船离物标的距离B.愈小愈好 C.船离物标连线的距离愈小愈好D.船离仙连线中点的距离等于仙/2

7.两方位定位时，仅考虑偶然误差的影响，位置线交角θ最佳值为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.任意角度B.90。C.D.

8.两方位定位时，两方位线的交角应\_\_\_\_\_\_\_。A.不小于20°，不大于120°B.不小于20°，不大于150°C.不小于60°，不大于120°D.不小于60°，不大于150°

9.两陆标方位定位时，应先测方位变化慢的物标，后测方位变化快的物标，它是建立在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.观测的难、易程度B.定位时间是以第一次观测时刻为准C.定位时间是以第二次观测时刻为准D.与观测方位时刻无关^

10.某船夜间航行，航向002°，海图上在航线左正横附近及左前方有标注灯塔的两个小岛，查灯标表得左正横A岛的灯塔为F1(2)6s10M，备注栏：W060°～150°（090°），左前方B灯塔为Fl(2)5sl3M，则该船驾驶员用罗经\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.可先测B后测A灯塔定位B.可测B灯塔，无法测A灯塔C.可测A灯塔，无法测B灯塔D.可按任意顺序观测A和B灯塔定位

11.某船夜间航行，航向002°，海图上在航线右正横附近距本船约7′.0处有一灯塔标注，查灯标表得该灯塔的备注栏:W220°～320°(100°)，该船驾驶员欲用右舷罗经观测该灯塔却未能找到该灯塔，是因为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.灯塔已不发光B.灯塔距船太远C.灯塔是弱光灯D.本船不在该灯塔的光弧范围内

12.某船夜间航行，海图上在航线右正横附近距本船约7′.0处有一灯塔标注，查灯标表得该灯塔的备注栏:W120°～220°(100°)，关于该光弧下列说法不正确的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.从海上看灯塔的方位B.以船为基准光弧范围是120°～220°C.以灯塔为基准光弧范围是120°～220°D.以灯塔为基准光弧范围是300°-040°

13.陆标定位中，观测简单迅速，海图作业容易的方法是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.距离定位B.水平角定位C.雷达定位D.方位定位

14.陆标方位定位时，有远近不等的数个物标分布在船的周围，在选取物标时应尽量选取\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_才能提高定位精度。A.离船近些的物标B.离船远些的物标C.离船既不近也不远的物标D.任何物标均可

15.某船在沿岸航行中，只有一舷有物标可供定位，这种情况下利用三方位定位，应选择物标的夹角最好\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.30°B.60°C.90°D.120°

16.三方位定位时，位置线交角最佳值为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.30°B.60°C.90°D.120°

17.夜间利用灯塔灯光进行方夜定位时先测\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.闪光周期短，正横附近的灯塔B.闪光周期长，正横附近的灯塔C.闪光周期短，首尾线附近的灯塔D.闪光周期长，首尾线附近的灯塔

18.夜间用灯塔进行方位定位时，应先测\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.灯光强的灯塔B.距离近的灯塔C.闪光周期短的灯塔.D.闪光周期长的灯塔

19.抛锚时用两标方位定位，为提高描位精度，应在锚落地时\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.先测船首尾方向附近的物标B.先测船正横方向附近的物标C.先测任意物标均可D.先测方位变化慢的物标

20.船舶抛锚时用两方位定位，为提高定位精度义先测正横附近的物标，是因为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.正横附近物标方位变化快B.正横附近物标方位变化慢C.正横附近物标离船近D.正横附近物标容易测

21.两方位定位时，为了提高定位精度，应缩短两次观测的时间间隔，两物标的观测顺序应为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.先测方位变化快的物标，后测方位变化慢的物标B.先测方位变化慢的物标，后测方位变化快的物标C.先测离船近的物标，后测离船远的物标D.先测离船远的物标，后测离船近的物标

22.夜间利用两方位进行定位时，应先测\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.强光灯B.弱光灯C.距离较近的灯D.距离较远的灯

23.夜间利用两方位进行定位时，应先测\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.闪光灯B.定光灯C.红光灯D.绿光灯

24.方位定位时，下列\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_不是物标选择时应考虑的因素。A.物标离船的远近B.物标是否孤立、显著C.物标的位置是否准确D.物标附近有物危险物

25.陆标定位时，在有多个物标可供选择的情况下，应尽量避免选择\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_位置的物标进行定位。A.正横前B.正横后C.左正横D.右正横

26.两方位定位时，关于物标的观测顺序，下列说法不正确的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.先测首尾方向的物标，后测正横方向的物标B.先测周期长的灯光，后测周期短的灯光C.先测弱光强光灯，后测强光灯D.先测定光灯，后测闪光灯

27.利用雷达进行方位定位时，若采用首向上显示方式，则用机械方位线量取得物标方位是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.真方位B.相对方位C.罗方位D.点罗经方位，

28.利用雷达进行方位定位时，若采用首向上显示方式，则物标方位等于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.观测数值与航向之和B.观测数值与舷角之和C.观测数值与罗经差之和D.观测数值与方位之和

29.两方位定位时，需要将罗方位换算成真方位之后才能在海图上进行定位，关于方位线的绘画下列说法正确的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.以船位为基准，按TB±180°的方向画出B.以船位为基准，按TB的方向画出C.以物标为基准，按TB±180°的方向画出D.以物标为基准，按TB的方向画出

30.二方位定位时，为便于船位的确定，一般要求三物标分布范围大于180°，下列情况满足此要求的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.三物标位于正横前两舷B.三物标位于正横后C.三物标位于正横一舷D.三物标既位于正横前后又位于两舷

31.利用罗经进行两方位定位后，应在航海日志中记录的内容为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.观测时间、船位经、纬度B.观测时间、两物标的真方位C.观测时间、两物标的罗方位、罗经差D.观测时间、两物标的名称、罗方位、罗经差

32.三方位定位时出现较大船位误差三角形，短时间内重复观测定位，三角形变化无规律，则船位误差三角形是由\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_引起的。A.粗差B.系统误差C.随机误差D.观测不“同时”

33.在两条船位线定位时，用船位均方误差四边形来评定定位精度，最好诜择\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。①船位线交角比较大时；②船位线交角比较小时；③位置线误差接近相等时；④位置线误差相差较大时A.①③B.②④C.①④D.②③

34.三条同一时刻的船位线相交在一点，你应认为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.三条船位线中都不存在任何误差B.其交点是观测时的实际船位C.三条船位线中仅存在偶然误差D.其交点是最或是船位

35.如下图所示，三陆标方位定位时，实际船位是在系统误差三角形的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.a区B.b区C.c区D.d区

36.三标方位定位时出现较大的船位误差三角形时，利用改变罗经差求船位的方法是建立在\_\_\_\_\_\_\_的基础上。A.存在系统误差B.存在随机误差C.观测中出现粗差D.以上三者都可能

37.用罗经和方位仪进行三方位定位时，罗经差不准确产生的误差属于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.系统误差B.偶然误差C.粗差D.均方误差

38.在大比例尺航用海图上所得的船位误差三角形每边都不超过\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_可以认为存在合理的随机误差。A.2mmB.3mmC.5mmD.10mm

39.当由于偶然误差造成一个呈狭长形状的误差三角形时，这时的最或然船位位于三角形\_\_\_\_\_\_\_处。A.顶点B.中心C.旁心D.内最短的一边

40.在误差三角形较大时，经反复观测方位定位，始终存在大小和形状变化不定的船位误差三角形，则存在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.较大的偶然误差B.较大的系统误差C.绘画误差D.观测时刻不一致引起的误差

41.在误差三角形较大时，经反复观测，其大小和形状基本相同，则存在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.较大的偶然误差B.观测时刻不一致引起的误差C.较大的系统误差D.粗差

42.三方位定位中误差三角形如由偶然误差引起，且三边近似相等，则最或然船位在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.三角形内任意一点B.三角形的任一顶点C.三角形的中心D.三角形任意一边的中点

43.在三方位定位时出现大三角形，经重复观测定位后三角形明显减小，则说明初次定位时存在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.粗差B.视差C.随机误差D.系统误差

44.在三物标方位定位时，若存穿偶然烤差，则应将观测船位确定在误差三角形内的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.中心点B.任意一点C.短边附近处D.对航行安全最不利的一点

45.形成船位误差三角形的主要原因有\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。①观测误差；②绘图误差；③位置线交角太接近120。；④观测仪器的误差A.①②③④B.①②③C.①②④D.②③④

46.形成误差三角形的主要原因是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。①观测误差；②绘画误差；③看错物标引起的误差；④罗经差不准确引起的误差A.①②④B.①②③C.①②③④D.②③④

47.造成船位误差三角形的系统误差和偶然误差的影响程度都不能确定时，最或是船位应在三角形的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.旁心B.内心C.外心D.系统与偶然误差船位连线的中点

48.对于偶然误差三角形，最或然船位应是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.三角形角平分线交点B.三角形三边中垂线的交点C.三角形反中线交点D.三角形三条中线的交点

49.最或是船位在随机船位误差三角形之内\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.三条反中线的交点上B.靠近短边，大角C.距各边的距离与各边的长度成正比D.以上均对

50.由罗经差的误差形成的三标方位船位的误差三角形，当三标位于同一舷时实际船位在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.三角形的中心B.三角形短边的中心C.三角形之外D.三角形的一个顶点

51.某船拟由CA1转人CA2航线，转向前用三标方位测得大误差三角形（如下图），经分析不能确定大误差三角形的原因，而新航线右侧有一危险区，为此，应将船位定在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.Ⅰ位B.Ⅱ位C.Ⅲ位D.Ⅳ位

52.在中、低纬海区，当测者与物标的距离小于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_nmile时，可用直线（恒向线）代替恒位线画在海图上进行方位定位。A.30B.50C.80D.100

53.在三方位定位中，船位误差三角形主要是由罗经差的误差引起的,消除了该误差后的观测船位位于误差三角形的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.内心B.外心C.旁心D.A或C

54.如测得二条位置线均为各有等量同符号的系统误差时，其船位可能在误差三角形的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.内心B.外心C.A或BD.除A或B外的任意点

55.在等精度的条件下，过船位误差三角形的三个顶点所作的三条平均方位线的交点是消除了\_\_\_\_\_\_\_的观测船位。A.随机误差B.系统误差C.粗差D.凑整误差

56.在等精度的条件下，过船位误差三角形的三个顶点所做的三条反中线的交点是消除了\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_的观测船位。A.随机误差B.系统误差C.粗差D.凑整误差

57.在等精度观测条件下，观测船位在船位随机误差三角形\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.之内B.之外C.无法确定D.以上均错

58.将每条方位线变化相应角度再作图，并将新误差三角形和原误差三角形对应顶点连接求船位，这种做法是基于原误差三角形是由\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_造成的。A.粗差B.偶然误差C.系统误差D.读数错误

59.在已判定误差三角形是由系统误差造成之后，采用每条方位变化相应角度重新作图，并将新、老三角形对应顶点相连，如果三连线交于一点，则交点是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.去除了系统误差的真实船位B.去除了粗差的真实船位C.最或是船位D.以上三者都可能

60.在已判定误差三角形是由系统误差造成之后，采用每条方位变化相应角度重新作图如果新三角形变小了，则说明所变角度\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.缩小了方位系统误差B.增加了方位系统误差C.正好消除了方位系统误差D.角度太大使系统误差变成了反向值

61.在已判定误差三角形是由系统误差造成之后，采用每条方位变化相应角度重新作网加里^；三角形变大了，则说明所变角度\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.缩小了方位系统误差B.增加了方位系统误差C.正好消除了方位系统误差D.角度太大使系统误差变成了反向值

62.在已判定误差三角形是由系统误差造成之后，采用每条方位变化相应角度重新作图如三角形倒置了，则说明所变角度\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.缩小了方位系统误差B.增加了方位系统误差C.正好消除了方位系统误差D.角度太大使系统误差变成了反向值

63.在已判定误差三角形是由系统误差造成之后，采用每条方位变化相应角度重新作图，并将新、老三角形对应顶点相连，如果三连线相交成一小三角形，则该三角形是由于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_造成。A.系统误差未彻底消除B.系统误差消除太大而变为反向C.较小的随机误差D.以上三者都可能

64.同一时刻的推算船位和观测船位之间的差异称为船位差，其\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.无方向性B.有方向，是两船位连线的垂直方向C.有方向，是同一时刻的观测船位到推算船位的方向D.有方向，是同一时刻的推算船位到观测船位的方向

65.船位差是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.观测船位误差B.推算船位误差C.A和B都对D.A和B都不对

66.船位差是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.推算船位到观测船位的方向和距离B.观测船位到推算船位的方向和距离C.推算船位到观测船位的方向和时间D.观测船位到推算船位的时间和方向

67.当发现船位差较大时，应该\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.认为航迹推算中存在较大误差B.认为观测定位中有粗差C.认为观测与推算都有较大误差D.报告船长查明原因

68.当发现船位差较大时，以下做法正确的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.将继续推算的起始点转移至观测船位B.分析查明原因后，按原推算船位继续进行推算C.报经船长同意后，将继续推算的起始点转移至观测船位D.以上做法均对，怎样做视航区而定

69.某船航行中发现观测船位与推算船位相差甚大，在海图上的船位转移如图所示，则应将\_\_\_\_\_\_\_记入航海日志。A.∆P：135°～10′B.∆P：315°～10′C.∆B：135°～10′D.∆B：315°～10′

70.在两方位定位中，若其他条件都一样，仅两物标的距离大一倍，则船位的均方误差\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.大一倍B.小一半C.一样大小D.大0.7倍

71.若船位与物标的距离为15′，而在观测方位时有±1°的均方误差，则方位位置线的均方误差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.±0′.26B.±0′.5C.±1′D.±1′.5

72.在两方位定位中，仅考虑偶然误差的影响，若其他条件都一样，则位置线交角为30°的船位误差是交角为90°的船位误差的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.2倍B.4倍C.l/2倍D.1倍

73.在两方位定位中，仅考虑偶然误差影响，若其他条件都一样，则位置线交角为60°的船位误差是交角为90°的船位误差的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.2倍B.4倍C.l/2倍D.1倍

74.三角形虽未能显著缩小，但其大小、形状变化却无规律，当确认不存在粗差时，可以认为误差三角形主要是由于观测中存在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_造成的。A.较大的偶然误差B.较大的随机误差C.绘画误差D.观测时刻不一致引起的误差

75.同一时刻\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_的方向和距离，叫作船位差（positiondifference)或位差。A.观测船位误差B.推算船位误差C.观测船位误差和推算船位误差D.计算船位误差

### 参考答案

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1.B | 2.C | 3.A | 4.C | 5.B | 6.D | 7.B | 8.B | 9.C | 10.B |
| 11.D | 12.C | 13.D | 14.A | 15.B | 16.D | 17.D | 18.D | 19.B | 20.A |
| 21.B | 22.B | 23.A | 24.D | 25.B | 26.D | 27.B | 28.A | 29.C | 30.D |
| 31.D | 32.C | 33.B | 34.D | 35.D | 36.A | 37.A | 38.C | 39.D | 40.A |
| 41.C | 42.C | 43.A | 44.D | 45.C | 46.A | 47.D | 48.C | 49.D | 50.C |
| 51.B | 52.A | 53.D | 54.A | 55.B | 56.A | 57.A | 58.C | 59.C | 60.A |
| 61.B | 62.D | 63.C | 64.D | 65.D | 66.A | 67.D | 68.C | 69.A | 70.A |
| 71.A | 72.A | 73.D | 74.B | 75.C |  |  |  |  |  |

### 答案解析

1.B。。

2.C。根据两物标方位定位的系统误差公式判断,由公式可以看出，两物标间的距离越小误差越小。但是d的减少往往使θ相应变小，而使误差增大。为了在减少d的同时使θ不变甚至增大，要求选取的目标距离较近。

3.A。方位定位时，应先测方位变化慢（接近首尾线）的物标，后测方位变化快（正横附近）的物标。

5.B。同1题。

6.D。根据两物标方位定位的系统误差公式，船离AB连线中点的距离等于AB/2时，sinθ=l。

10.B。备注栏指示的方位为海上观测灯标的真方位。

15.B。，物标两两夹角120°时该值最小。

17.D。应遵循“先难后易”的原则。

19.B。此时要求的是第一次观测时的船位。

21.B。应遵循“先慢后快”的原则。

34.D。任何观测都存在误差。三条船位线交于一点，只能认为是最或是船位。

35.D。若三个物标的分布范围小于180°，消除系统误差后的船位应在误差三角形外的图示d区，若三条方位位置线的系统误差相等时，消除了系统误差后的观测船位位于误差三角形的旁心。

44.D。若船位误差三角形附近有危险物存在，应将船位取在最接近危险物或对以后航行安全最不利的一点上。

51.B。转向后误差三角形的Ⅱ位距离危险区最近。

53.D。三条方位位置线的系统误差相等时，消除了系统误差后的观测船位位于误差三角形的旁心（三物标的分布范围小于180°)或内心（三物标的分布范围大于180°)。

57.A。在等精度观测条件下，观测船位为船位随机误差三角形反中线的交点。

65.D。船位差是同一时刻推算船位与观测船位之间的位置差，并非船位误差。

70.A。根据公式，在两方位定位中，若其他条件都一样，仅两物标的距离大一倍，则船位的均方误差将大一倍。

71.A。当α趋近0时，其sinα、tanα和α等价无穷小的关系，此时α必须用弧度表示。因而有E=15′/57.3=0.26′。

73.D。同71题。

## 第三节距离定位

1.观测二物标进行距离定位，二物标的方位夹角应\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.＜30°B.＞30°C.＜150°D.B＋C

2.距离定位时，应先测\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.正横附近的物标B.接近首尾的物标C.较远的物标D.任意一个物标

3.两物标距离定位时，应避免\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.两物标的方位交角很小B.在左、右正横附近各有一个物标C.在首、尾方向上各有一个物标D.以上都是

4.两物标距离定位时，两圆弧位置线交于两点，其中\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_是观测船位。A.离物标较近的一点B.离物标较近的一点C.靠近推算船位的一点D.离危险物较近的一点

5.两物标距离定位时，观测顺序与两方位定位时相反，先测正横附近的物标，后测首尾方向的物标，是因为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.正横附近方位变化快B.正横附近方位变化慢C.正横附近距离变化快D.正横附近距离变化慢

6.两物标距离定位时，观测顺序与两方位定位时相反，先测正横附近的物标，后测首尾方向的物标，是因为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.首尾附近方位变化快B.首尾附近方位变化慢C.首尾附近距离变化快D.首尾附近距离变化慢

7.两物标距离定位时，在其他条件相同的情况下，两圆弧位置线的夹角为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_时，定位精度最局。A.30°B.60°C.90°D.120°

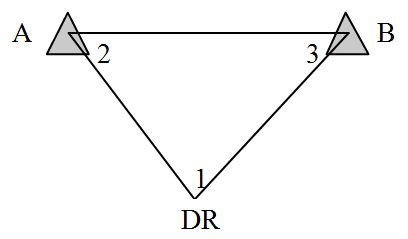
8.在下列定位方法中，一般最准确的方法是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.两物标方位定位B.单物标方位距离定位C.三物标方位定位D.两物标距离定位

9.两距离定位时，两圆弧位置线通常交于两点，其中只有一个是正确的观测船位，下列判定观测船位的方法中\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_是错误的。A.靠近推算船位的一个交点是正确的观测船位B.根据所测物标与船位间的相对位置关系来确定哪个是观测船位C.连续多次定位，根据船舶的航迹分布情况来确定观测船位D.根据船舶的航向来确定观测船位

10.用雷达进行三距离定位时，在雷达屏幕上选取三个物标时，\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_能确保船位在船位误差三角形之内。A.物标位于正横之前B.三物标位于正横之后C.本船回波在三物标构成的三角形之内D.本船回波在三物标构成的三角形之外

11.在陆标定位中，为了减少“异时”观测所造成的船位误差，无论是方位定位还是距离定位，在观测顺序上都应遵循\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_的原则。A.先快后慢B.先慢后快C.先远后近D.先近后远

12.某船通过某水道时，利用左岸仅有的两个方位夹角较小的物标，以两标距离定位，而不用两标方位定位，这是因为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.测距离比方位快B.船位均方误差橢圆的短轴分布在水道轴线的垂直方向上C.船位均方误差椭圆的长轴分布在水道轴线的垂直方向上D.两船位线夹角较小，均方误差圆也较小

13.用两距离定位时，为提高距离定位的精度，应使位置线交角θ接近90°，实际工作中判断θ角的大小是用（如图）\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.∠1B.∠2＋∠3C.∠1＋∠2D.∠l＋∠3

14.在下列定位方法中，一般最准确的方法是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.两物标方位定位B.两对物标串视定位C.三物标方位定位D.两物标距离定位

### 参考答案

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1.D | 2.A | 3.D | 4.C | 5.D | 6.C | 7.C | 8.D | 9.D | 10.C |
| 11.B | 12.B | 13.A | 14.B |  |  |  |  |  |  |

### 答案解析

2.A。应遵循“先慢后快”的原则，即先测正横附近、距离变化慢的物标，后测首尾线附近、距离变化快的物标。

5.D。同样遵循“先慢后快”的原则，但方位定位指的是方位变化快慢，距离定位指的是距离变化快慢。

7.C。位置线夹角90°可使系统误差和随机误差最小。

10.C。即物标分布大于180。范围。

## 第四节方位距离定位

1.单物标方位距离定位，为了提高定位精度，在物标选取上应注意\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.选取正横附近物标进行观测B.选取首尾线附近物标进行观测C.选取较近物标进行观测D.选取孤立物标进行观测

2.单物标方位距离定位的优点是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.两条位置线的交角为90°B.作图简单C.只需一个物标D.A＋B＋C

3.单一物标方位距离定位中，精度最高的方法是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.利用雷达测定距离和方位定位B.利用初显距离和罗经方位定位C.利用六分仪测距和罗经方位定位D.利用测深确定距物标距离和罗经方位定位

4.利用物标的初显距离和方位定位，观测船位精度差的主要原因是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.初显距离测定困难造成方位测定出现异时观测误差加大B.初显距离测定困难，同时误差大C.初显方位观测误差大D.位置线夹角不好

5.以下定位精度最差的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.三方位定位B.距离定位C.雷达距离方位定位D.初隐（显）方位距离定位

6.用灯塔灯光初显或初隐定位属于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.方位定位B.方位距离定位C.距离定位D.移线定位

7.在单物标方位距离定位中，如果观测偶然误差不变，物标距离增加一倍，船位偶然误差将\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.增加一倍B.减少一半C.增加0.5倍D.不变

8.在单物标方位距离定位中，如果观测系统误差不变，物标距离增加一倍，船位系统误差将\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.增加一倍B.减少一半C.增加0.5倍D.不变

9.船舶右正横附近有一陆标，利用该标方位、距离定位，关于观测顺序说法正确的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.由观测者的习惯决定先后顺序B.先测方位、后测距离C.先测距离，后测方位D.观测顺序不影响定位精度

10.“倍角法”和“四点方位法”是用来\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.测定船位误差B.船舶避险C.求实际航迹向D.测定船位

11.某船TC356°，1025测得某灯塔TB022°.5，无风流影响，若采用特殊移线定位欲使灯塔正横距离等于两次观测之间的航程，则第二次观测方位应为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.086°B.045°C.041°D.056°

12.某船TC356°，1025测得某灯塔TB329°.5，无风流影响，若采用特殊移线定位欲使灯塔正横距离等于两次观测之间的航程，则第二次观测方位应为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.303°B.045°C.311°D.056°

13.设某船首次观测甲物标的舷角是右舷37°.5，第二次对同一物标进行观测得右舷角75°，两次观测间的航程是S，则第二次观测物标时该船距物标的距离是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.4SB.3SC.2SD.S

14.设某船首次观测甲物标的舷角是左舷26°.5，第二次对同一物标进行观测得右舷角53°，两次观测间的航程是S，则第二次观测物标时该船距物标的距离是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.4SB.3SC.2SD.S

15.设某船首次观测甲物标左舷角26°.5，第二次观测甲物标左舷角45°，两次观测间的航程是S，那么该船第二次观测时到物标正横的航程应是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.2SB.C.3SD.S

16.设某船首次观测甲物标左舷角26°.5，第二次观测甲物标左舷角45°，两次观测间的航程是S那么该船到达甲物标的正横距离约是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.2SB.C.3SD.S

17.特殊方位移线定位包括\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.单物标三方位求航迹向法B.四点方位法C.罗经点法D.B＋C

18.特殊方位移线定位的四点方位法是利用\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_三角形的特殊性质定位的。A.等腰B.直角C.等边D.等腰直角

19.特殊方位移线定位主要适用于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.狭水道航行B.风流影响可忽略不计C.岛礁区航行D.以上都是

20.特殊方位移线定位属于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.方位定位B.距离定位C.方位距离定位D.A和B都对

21.无风流条件下移线定位时，若第一衣观测物标的舷角为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_第二次观测物标的舷角为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_，则两次观测之间的航程即&该物标由正横距离。①26°.5，45°；②45°，90°；③22°.5，45°A.①②B.①③C.②③D.①②③

22.以下特殊方位移线定位法中\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_两次观测间的航程等于第二次观测时物标至船舶的距离。A.四点方位法B.倍角法C.特殊角法D.A＋B

23.以下特殊方位移线定位法中\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_能够方便地预测第二次观测时刻到正横之间的航程。A.四点方位法B.倍角法C.特殊角法D.A＋B

24.以下特殊方位移线定位法中\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_能够方便地预测正横距离。A.四点方位法B.倍角法C.特殊角法D.A＋B

25.以下特殊方位移线定位法中\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_有两次方便地测定物标正横距离的机会。A.四点方位法B.倍角法C.特殊角法D.A＋B

26.用单物标方位移线测定的船位，其准确性\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.好，可作为航行的主要依据B.较差，但可供参考C.较好，可作为航行的依据D.差，参考价值极小

27.用四点方位法求正横船位，适用于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.有风流影响，物标距船较近的情况B.仅有流影响，物标距船较近的情况C.无风流影响，物标距船较近的情况D.有风无流影响，物标距船较近的情况

28.单一船位线与计划航线的交点应是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.观测船位B.实际船位C.最或是船位D.以上三者都不是

29.某船7057°，测灯塔A的TB330°.5，半小时后又测得A的TB312°，若船速为16kn，则该船与A的正横距离为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.8′B.7′C.5′.6D.6′

30.某船TC357°，测灯塔A的TB023°.5，半小时后又测得A的TB042°，若船速为14kn，则该船与A的正横距离为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.8′B.7′C.5′.6D.6′

31.某船∆L＝－6%，0800L1＝100′，TC＝352°，测得某灯塔真方位014°.5，0830L2＝108′.0，再测得该灯塔TB＝037°，风流很小，忽略不计，该灯塔正横距离等于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.8′.5B.5′.3C.7′.5D.6′.0

32.某船∆L＝－6%，0800L1＝100′，TC＝352°，测得某灯塔真方位014°.5，0830L2＝108′.0，再测得该灯塔TB＝352°，风流很小，忽略不计，该灯塔正横距离等于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.8′.5B.5′.3C.7′.5D.6′.0

33.某船船速16.5节，在0253时，观测A灯塔真方位254°，0315时船速减到10节，0339时正横A灯塔，其真方位为299°，则其正横距离为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。（不计风流影响）A.7.7海里B.10.1海里C.11.2海里D.12.6海里

34.某船TC220°，船速12节，0800测得某物标TB190°,0820又测得同一物标TB160°，则该物标的正横距离为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.3′.0B.3′.5C.4′.0D.4′.5

35.某船TC160°，船速12节，0800测得某物标TB190°,0830又测得同一物标TB220°，则该物标的正横距离为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.4′.5B.4′.8C.5′.2D.5′.5

36.某船TC265°，测得某灯塔TB291°.5，航行12nmile后，又测得该灯塔TB310°，试问船与该灯塔正横时距离为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.10nmileB.12nmileC.15nmileD.13.2nmile

37.某船TB310°，测得某灯塔TB283°.5，航行l0nmile后，又测得该灯塔TB265°，试问船与该灯塔正横时距离为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.10nmileB.12nmileC.15nmileD.13.2nmile

38.某船7T265°，测得某灯塔CB237°，罗经差1°.5，航行10nmile后，又测得该灯塔TB220°，试问船与该灯塔正横时距离为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.10nmileB.12nmileC.15nmileD.13.2nmile

39.某船TC325°，船速15节，1200测得某物标TB351°.5，1220又测得该物标TB010°，则预计正横该物标的时间和距离为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.1230，5nmileB.1230，4nmileC.1240，5nmileD.1240，4nmile

40.某船TC325°，船速12节，1200测得某物标TB298°.5，1230又测得该物标TB280°，则预计正横该物标的时间和距离为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.1240，6nmileB.1250，5nmileC.1300，5nmileD.1300，6nmile

41.某船罗航向CC=184°，测得4灯塔罗方位CB＝229°(∆C＝－1°），如欲使在第二次观测该灯标时，能正好使两次观测之间的航程等于船与该灯塔的正横距离，则第二次观测的罗方位应为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.274°B.238°C.094°D.058°

42.某船罗航向CC=184°，测得4灯塔罗方位CB＝139°(∆C＝－1°），如欲使在第二次观测该灯标时，能正好使两次观测之间的航程等于船与该灯塔的正横距离，则第二次观测的罗方位应为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.274°B.238°C.094°D.058°

43.某船眼高9m，某灯塔高25m，射程14nmile，罗航向045°，该灯塔初见时的罗方位035°，风流很小，忽略不计，则该灯塔的正横距离为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.2′.4B.2′.7C.2′.9D.无法计算

44.已知第一次观测物标M所得方位位置线P1与航向线交成15°，第二次观测物标M所得方位位置线P2与航向线交成30°，且两次观测之间的航程为14nmile，则船与物标M正横时的距离为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.7nmileB.12nmileC.14nmileD.28nmile

45.已知第一次观测物标M所得方位位置线P1与航向线交成30°，第二次观测物标M所得方位位置线P2与航向线交成60°，且两次观测之间的航程为10nmile，则船与物标M正横时的距离为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.7.8nmileB.8.7nmileC.7nmileD.8nmile

46.已知第一次观测物标M所得方位位置线P1，与航向线交成15°，第二次观测物标M所得方位位置线P2与航向线交成30°，且两次观测之间的航程为14nmile，则第二次观测时船与物标M的距离为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.7nmileB.12nmileC.14nmileD.28nmile

47.某船航速12节，已知第一次观测物标M所得方位位置线P1与航向线交成15°，第二次观测物标M所得方位位置线P2与航向线交成30°，且两次观测之间的航程为14海里，则从第二次观测到船舶与物标M正横的时间为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.40分钟B.50分钟C.60分钟D.70分钟

48.某船眼高16m，罗航向060°，罗经差－2°，航速15kn，风流很小，忽略不计，某灯塔高50m，第一次观测灯塔的罗方位105°，20分钟后刚好右正横灯塔，则该灯塔的正横距离为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.2.5nmileB.5nmileC.10nmileD.15nmile

49.某船眼高18m，罗航向040°，罗经差＋2航速20kn，风流很小，忽略不计，某灯塔高80m，第一次观测灯塔的罗方位355°，15分钟后刚好左正横灯塔，则该灯塔的正横距离为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.2.5nmileB.5nmileC.10nmileD.15nmile

50.某船真航向356°，罗经差＋2°，航速18kn，风流很小，忽略不计，第一次观测某灯塔的罗方位039°，15分钟后刚好左正横灯塔，则该灯塔的正横距离为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.2.5nmileB.5nmileC.4.5nmileD.9nmile

51.某船陀罗航向256°，陀罗差－2°，航速16kn，风流很小，忽略不计，第一次观测某灯塔的陀罗方位301°，15分钟后刚好左正横灯塔，则该灯塔的正横距离为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.2.5nmileB.5nmileC.4.5nmileD.4nmile

52.某船计划航向280°，航速18kn，在无风流中航行，0800观测右前方航线附近某物标的陀罗方位324°，陀罗差＋1°，在海图上量得该物标与航线的最近距离为6nmile，则船舶右正横该物标的时间预计是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.0810B.0820C.0830D.0840

53.某船计划航向180°，航速20kn，在无风流中航行，0900观测右前方航线附近某物标的罗方位137°，罗经差－2°，在海图上量得该物标与航线的最近距离为5nmile，则船舶左正横该物标的时间预计是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.0915B.0820C.0825D.0830

54.某船计划航向220°，航速20kn，在无风流中航行，船舶左前方航线附近有一物标距离11nmile，第一次观测该物标的陀罗方位195°.5，陀罗差－2°，15分钟后第二次测得该物标的陀罗方位177°，则船舶正横该物标的距离是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.3nmileB.5nmileC.6nmileD.8nmile

55.某船计划航向339°，航速20kn，在无风流中航行，船舶右前方航线附近有一物标，第一次观测该物标的罗方位004°，罗经差＋1°.5，20分钟后第二次测得该物标的陀罗方位022°.5，则船舶正横该物标的距离是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.4.8nmileB.5.5nmileC.6.7nmileD.7.8nmile

56.某船计划航向080°，无风流中航行，预计利用航线右前方正横距离为6nmile的物标转向，采用物标正横方位转向，如果用特殊角法来确定转向时机，则应在物标真方位为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_时记录第一次观测时间，物标真方位为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_时记录第二次观测时间。A.106°.5；125°B.106°.5；125°.5C.105°.5；125°D.108°.5；125°

57.某船计划航向080°，无风流中航行，预计利用航线右前方正横距离为6海里的物标转向，采用正横方位转向，如果用特殊角法来确定转向时机，则应在物标真方位为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_时记录第一次观测时间，航行\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_海里后进行第二次观测。A.106°.5；5B.106°.5；6C.105°.5；5D.108°.5；6

58.某船计划航向210°，罗经差＋1°.5，无风流中航行，预计利用航线左前方正横距离为5海里的物标转向，采用正横方位转向，如果用特殊角法来确定转向时机，则应在物标罗方位为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_时记录第一次观测时间，物标罗方位为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_时记录第二次观测时间。A.182°；163°.5B.180°.5；163°.5C.180°.5；165°D.182°；165°

59.某船计划航向210°，罗经差＋1°.5，无风流中航行，预计利用航线左前方正横距离为5海里的物标转向，采用正横方位转向，如果用特殊角法来确定转向时机，则应在物标罗方位为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_时记录第一次观测时间，航行\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_海里后进行第二次观测。A.182°；6B.180°.5；5C.180°.5；6D.182°；5

60.某船计划航向020°，航速15节，无风流中航行，预计利用航线前方正横距离为5海里的物标转向，采用正横方位转向，如果用四点方位法来确定转向时机，则应在物标真方位为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_时记录第一次观测时间，第一次观测后\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_转向。A.335°；15分钟B.335°；20分钟C.353°.5；15分钟D.353°.5；20分钟

61.某船计划航向160°，航速20节，无风流中航行，预计利用航线右前方正横距离为8海里的物标转向，采用正横方位转向，如果用四点方位法来确定转向时机，则应在物标真方位为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_时记录第一次观测时间，第一次观测后\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_转A.195°；20分钟B.205°；24分钟C.215°；20分钟D.225°；24分钟

62.某船计划航向260°，陀罗差＋2°，航速M节，无风流中航行，预计利用航线右前方正横距离为4海里的物标转向，采用正横方位转向，如果用四点方位法来确定转向时机，则应在物标真方位为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_时记录第一次观测时间，第一次观测后\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_转向。A.305°；17分钟B.305°；9分钟C.307°；17分钟D.307°；19分钟

63.某船计划航向233°，陀罗差＋2°.5，航速16节，无风流中航行，预计利用航线左前方正横距离为7海里的物标转向，采用正横方位转向，如果用四点方位法来确定转向时机，则应在物标陀罗方位为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_时记录第一次观测时间，第一次观测后再航行\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_海里然后转向。A.185°.5；7B.186°.5；3.5C.185°.5；3.5D.186°.5；7

### 参考答案

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1.C | 2.D | 3.C | 4.B | 5.D | 6.B | 7.A | 8.A | 9.C | 10.D |
| 11.C | 12.C | 13.D | 14.D | 15.D | 16.D | 17.B | 18.D | 19.B | 20.C |
| 21.A | 22.D | 23.C | 24.C | 25.C | 26.B | 27.C | 28.D | 29.A | 30.B |
| 31.B | 32.B | 33.B | 34.B | 35.C | 36.B | 37.A | 38.A | 39.C | 40.D |
| 41.A | 42.C | 43.A | 44.A | 45.B | 46.C | 47.C | 48.B | 49.B | 50.C |
| 51.D | 52.B | 53.A | 54.B | 55.C | 56.A | 57.B | 58.A | 59.A | 60.B |
| 61.B | 62.A | 63.A |  |  |  |  |  |  |  |

### 答案解析

1.C。根据单物标方位距离定位的随机误差哥系统误差公式：，，应选取较近的物标进行观测。

7.A。同1题。

8.A。同1题。

11.C。根据特殊方位移线定位的特殊角法，即根据26°.5和45°的正切值分别为0.5和1，且正横距离等于两次观测点之间的航程和第二次观测到正横时船位之间的距离。

12.C。同11题。

13.D。根据倍角法，第二次观测物标的舷角为第一次观测物标舷角的2倍，则第二次观测物标时该船距物标的距离为两次观测点之间的航程。

14.D。同1题。

15.D。同13题。

16.D。同13题。

21.A。见13题。

23.C。同13题。

24.C。同13题。

29.A。利用特殊角法。

30.B。利用特殊角法。

31.B。利用倍角法。

32.B。利用倍角法。

33.B。利用四点方位法。

34.B。利用倍角法。

35.C。利用倍角法D

36.B。利用特殊角法。

37.A。利用特殊角法。

38.A。利用特殊角法。

39.C。利用特殊角法。

40.D。利用特殊角法。

41.A。利用四点方位法。

42.C。利用四点方位法。

43.A。灯塔初见时距离为14nmile，舷角为10°，则正横距离为14′xSinlO°=2′.4。

44.A。利用倍角法。

45.B。利用倍角法。

46.C。利用倍角法。

47.C。利用倍角法。

48.B。利用四点方位法。

49.B。利用四点方位法。

50.C。利用四点方位法。

51.D。利用四点方位法。

52.B。利用四点方位法。

53.A。利用四点方位法。

54.B。利用特殊角法。

55.C。利用特殊角法。

# 第四章天球坐标系与时间系统

## 第一节天体视运动

1.天球上的天赤道与地球上的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_对应。A.经线B.赤道C.纬线D.东西距

2.以两天极为起止点且通过测者天顶的半个大圆称为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.测者子圈B.测者午圈C.测者子午圈D.东西圈

3.以两天极为起止点且通过格林天底的半个大圆称为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.测者子圈B.测者午圈C.格林子圈D.格林午圈

4.天球上的南点或北点是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_的交点。A.测者子午圈和天赤道B.天赤道和测者真地平圈C.测者子午圈和测者真地平圈D.天体周日平行圈和测者真地平圈

5.天文三角形的三个顶点分别是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.天体、仰极和天顶B.天极、东点和天体C.天体、天极和天顶D.天体、俯极和天体

6.天文三角形的三边分别是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.高度、赤纬和时角B.极距、顶距和余纬C.高度、方位和位置角D.天赤道、垂直时圈和时圈

7.天文三角形的三条边是由\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.天体时圈，天体垂直圈和测者午圈B.天体时圈、天体赤绎圈和测者子午圈C.天体垂直圈，天体高度平行圈，测者子午圈D.天体赤纬圈，天体高度圈和天体时圈

8.天文三角形的三个角分别是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.天体方位角、天体时角和天体赤纬B.天体顶距、天体时角和天体方位角C.天体时角、天体方位角和天体极距D.天体半圆时角、天体半圆方位角和天体位置角

9.地球赤道面无限向四外扩展与天球截得的大圆称为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.真地平圈B.天赤道C.测者子午圈D.天体垂直圈

10.过两天极且通过天体位置的半个大圆称为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.天体时圈B.天体垂直圈C.天体赤纬圈D.测者子午圈

11.以两极为起止点，过天体的半个大圆称为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.测者午圈B.天体垂直圈C.天体赤纬圈D.天体时圈

12.以两天极为起止点且通过天体的半个大圆称为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.东西圈B.天体垂直圈C.天体时圈D.测者子午圈

13.过天体且平行于天赤道的小圆称为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.天体垂直圈B.天体时圈C.周日平行圈D.高度平行圈

14.平行于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_的小圆称为天体周日平行圚。A.真地平圈B.天赤道C.高度圈D.黄道

15.过两天极且通过\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_的半个大圆称为测者午圈。A.天体B.侧者地理位置C.天底D.天顶

16.以两天极为起止点且通过测者天底的半个大圆称为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.测者子圈B.测者午圈C.测者子午圈D.东西圈

17.过测者天底和两天极的半个大圆称为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.测者真地平圈B.天体时圈C.测者子圈D.测者午圈

18.\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_将测者子午圈分成测者牛圈和测者子圈A.天顶和天底B.E点和C.N点和S点D.天极

19.测者子午圈将天球分为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.上天半球和下天半球B.南天半球和北天半球C.东天半球和西天半球D.左天半球和右天半球

20.以两天极为起止点且通过格林天顶的半个大圆称为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.测者子圈B.测者午圈C.格林子圈D.格林午圈

21.通过地心且垂直于测者铅垂线的平面与天球截得的大圆称为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.测者子午圈B.天赤道C.东西圈D.测者真地平圈

22.垂直于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_的连线且通过地心的平面与天球相交的大圆称为测者真地平圈。A.天顶和天底B.天北极和天南极C.天赤道D.格林子午圈

23.测者在海上看到的天空是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.上天半球B.北天半球C.南天半球D.视测者位置而定

24.天球上的四个方位基点（E、S、W、N)是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_的交点。A.测者子午圈分别与天赤道和真地平圈B.测者子午圈分别与天体垂直圈和真地平圈C.真地平圈分别与测者子午圈和天赤道D.天赤道分别与真地平圈和测者子午圈

25.天球上\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_与真地平圈相交的两点称为N、S点。A.天赤道B.测者子午圈C.格林子午圈D.测者真地平圈

26.测者真地平圈与测者子午圈的两交点分别称为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.E点和W点B.S点和N点C.E点和S点D.N点和W点

27.测者真地平圈与天赤道的两交点分别称为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.E点和W点B.S点和N点C.E点和S点D.N点和W点

28.天球上的E点和W点是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_的两交点。A.真地平圈与天赤道B.真地平圈与测者子午圈C.天赤道与天体垂直圈D.真地平圈与天体垂直圈

29.天球上的仰极是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.天北极B.与测同名的天极C.天南极D.与测者纬度异名的天极

30.天球上的俯极是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.天南极B.与测者纬度同名的天极C.天北极D.与测者纬度异名的天极

31.与测者纬度同名的天极称为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.天北极B.仰极C.天南极D.俯极

32.与测者纬度异名的天极称为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.天北极B.仰极C.天南极D.俯极

33.在真地平以上的天极称为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.天北极B.天南极C.俯极D.仰极

34.以天顶、天底为起止点且通过天体的半个大圆是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.测者午圈B.天体垂直圈C.天体时圈D.天体赤纬圈

35.以天顶、天底为起止点且通过天体的半个大圆称为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.天体垂直圈B.天体时圈C.东西圈D.测者子午圈

36.以天顶、天底为起止点且经过天体位置的半个大圆是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.测者午圈B.天体垂直圈C.天体时圈D.天体赤纬圈

37.通过\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_的半个大圆称为天体垂直圈。A.天顶、天体和天底B.天北极、天体和天南极C.天顶、测者地理位置和天底D.仰极、天体和俯极

38.天体垂直圈是指通过\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_和任一天体的半个大圆。A.两天极B.测者地理位置C.天顶、天底D.东点、西点

39.过东、西两点的垂首圈称为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。①子午圈；②卯酉圈；③东西圈A.②③B.①②C.①③D.①②③

40.过天顶、天底和东、西两点的大圆称为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.天体时圈B.天体垂直圈C.东西圈D.测者子午圈

41.以天顶、天底为起止点且通过东点的半个大圆称为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.天体时圈B.天体垂直圈C.东圈D.西圈

42.以天顶、天底为起止点且通过西点的半个大圆称为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.天体时圈B.天体垂直圈C.东圈D.西圈

43.\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_将东西圈分成东圈和西圈。A.天极B.天顶和天底C.N点和S点D.E点和W点

44.\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_将卯酉圈分成卯圈和酉圈。A.格林午圈B.测者子午圈C.测者铅垂线D.天轴

45.通过天体，并且平行于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。的小圆，称为高度平行圈。A.天赤道B.测者真地平圈C.格林子午圈D.测者子午圈

46.过天体且平行于真地平圈的小圆称为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.天体垂直圈B.天体时圈C.周日平行圈D.高度平行圈

47.当测者移动时，天球上的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_也随测者移动。A.天体时圈B.天体垂直圈C.春分点时圈D.天体赤纬圈

48.当测者移动时，天球上\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_不随测者移动。A.天体垂直圈B.天体时圈C.测者子圈D.测者午圈

49.第一赤道坐标系的原点是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_的交点。A.测者（格林)午圈与天赤道B.天赤道与真地平圈C.天体垂直圈与真地平圈D.测者午圈与真地平圈

50.第一赤道坐标系的基准圈是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.测者子午圈、测者真地平圈和天赤道B.测者子午圈和天体时圈C.测者子午圈和春分点时圈D.测者（格林)午圈和天赤道

51.\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_是第一赤道坐标系的辅助圈。A.测者午圈B.天体垂直圈C.天体赤纬圈D.^分点

52.在天球上，天赤道和天体在天体时圈夹的弧距称为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.天体高度B.天体极距C.天体赤纬D.天体顶距

53.从天赤道起，沿天体时圈量至天体中心的弧距称为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.天体高度B.天体方位C.天体赤纬D.天体时角

54.天体赤纬的另一种表示方法称为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.天体顶距B.天体极距C.天体高度D.天体方位

55.天体中心与仰极在天体时圈上所夹的一段弧距称为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.天体高度B.天体方位C.天体时角D.天体极距

56.天体的极距是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.天极与天体中心在天体时圈上所夹的一段弧距B.仰极与天体中心在天体时圈上所夹的一段弧距C.俯极与天体中心在天体时圈上所夹的一段弧距D.天顶与天体中心在天体时圈上所夹的一段弧距

57.天体的极距是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.仰极与天体中心在天体时圈上所夹的一段弧距，0°～180°计算B.仰极与天体中心在天体时圈上所夹的一段弧距，0°～90°计算C.俯极与天体中心在天体时圈上所夹的一段弧距，0°～180°计算D.天顶与天体中心在天体时圈上所夹的一段弧距，0°～90°计算

58.极距是从\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_起沿天体时圈量至天体中心。A.天北极B.天南极C.仰极D.俯极

59.天体极距是指\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_与天体之间在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_上的一段弧距。A.天顶；天体时圈B.仰极；天体时圈C.天顶；天体垂直圈D.仰极；天体垂直圈

60.天体中心到仰极的最短球面距离称为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.极距B.顶距C.余纬D.高度

61.天体中心与仰极在天体时圈上所夹的一段弧距称为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.极距B.顶距C.余纬D.高度

62.当某颗恒星恰在测者头顶上时，其极距等\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。①90°－测者纬度；②90°－体赤炜；③90°－天体高度A.②③B.①②C.①③D.①②③

63.天体地方时角是由\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_起算的。A.测者子圈B.格林午圈C.格林子圈D.测者午圈

64.由测者午圈起，沿天赤道向西度量到天体时圈，从0°～360°计算，称为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.天体半圆方位角B.天体圆周地方时角C.天体半圆地方时角D.天体圆周方位角

65.由测者午圈起，沿天赤道向东或向西度量到天体时圈，从0°～180°计算，称为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.天体半圆方位角B.天体圆周地方时角C.天体半圆地方时角D.天体圆周方位角

66.测者午圈与天体时圈在仰极处所夹的小于180。的球面角称为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.半圆方位角B.圆周方位角C.半圆地方时角D.圆周地方时角

67.天体时圈和测者午圈在仰极处所交成的小于180°的球面角称为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.格林时角B.半圆地方时角C.方位角D.位置角

68.测者午圈与天体时圈在天赤道上所夹的小于180°的弧距称为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.半圆方位角B.圆周方位角C.半圆地方时角D.圆周地方时角

69.以测者午圈为起点，沿天赤道向东量到天体时圈为止的量法称为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.天体方位的圆周法B.天体方位的半圆周法C.天体地方时角的圆周法D.天体地方时角的半圆周法

70.当天体地方时角为0°时，天体时圈与\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_相重合。A.测者子圈B.测者午圈C.格林午圈D.东西圈

71.当天体时圈与测者午圈重合时，天体地方时角为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.0°B.90°C.180°D.270°

72.由测者午圈起，\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_度量到\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_的弧距，称为天体圆周地方时角。A.沿真地平圈向西；天体垂直圈B.沿天赤道向西；天体时圈C.沿天赤道向东；天体时圈D.沿真地平圈向东；天体垂直圈

73.由格林午圈起，\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_度量到\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_的弧距，称为天体格林时角。A.沿真地平圈向西；天体垂直圈B.沿天赤道向东；天体时圈C.沿真地平圈向东；天体垂直圈D.沿天赤道向西；天体时圈

74.某测者经度为100°E，晚上恰有一颗星体在其头顶上方，此时该星的格林时角约为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.260°B.l00°C.000。D.060°

75.已知地方时角LHA=120°E说明该时角县\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.半圆西时角B.圆周时角C.半圆东时角D.圆周东时角

76.已知测者经度λ=160°W，天体地方时角LHA=200°E，天体格林时角GHA=\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.160°B.0°C.60°D.200°

77.已知测者经度λ=100°E，天体格林时角GHA=260°，天体地方时角LHA=\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.0°B.100°C.60°D.260°

78.已知天体格林时角GHA=320°，测者经度λ=l00°E，则天体的半圆地方时角LHA=\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.120°B.120°EC.60°D.60°E

79.已知天体格林时角GHA=40°，测者经度λ=120°W，则天体的半圆地方时角LHA=\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.100°WB.100°EC.80°WD.80°E

80.某测者经度为l20°E，晚上恰有一颗星体在头顶上方，此时该星的格林时角等于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.260°B.120°C.100°D.240°

81.测者纬度等于40°N，晚上恰有一颗星体在头顶上方，此时该星的极距等于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.35°B.125°C.0°D.50°

82.已知测者经度等于100°E，某星的格林时角等于200。，则该星的半圆地方时角为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.060°EB.060°WC.300°ED.300°W

83.第二赤道坐标系的原点是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.测者午圈与天赤道的交点B.测者子圈与天赤道的交点C.春分点D.秋分点

84.第二赤道坐标系的基准圈是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.测者午圈和天赤道B.测者子圈和天赤道C.春分点时圈和天赤道D.测者子午圈和测者真地平圈

85.第二赤道坐标系的辅助圈是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.天体高度圈和方位圈B.天体时圈和天体赤纬圈C.天体赤经圈和赤纬圈D.测者子午圈和卯酉圈

86.天体时圈和天体赤纬圈是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.黄道坐标系的辅助圈B.第二赤道坐标系的辅助圈C.地平坐标系的辅助圈D.地平坐标系的基准大圆

87.天体的赤经和赤纬是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_中表示天体位置的两个坐标值。A.地平坐标系B.黄道坐标系C.第一赤道坐标系D.二赤道坐标系

88.以春分点为起点，沿天赤道度量的坐标为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.天体共轭赤经和赤纬B.天体地方时角和天体赤经C.天体赤经和赤纬D.天体赤经和共轭赤经

89.由\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_起，沿\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_量到的弧距，称为天体赤经。A.测者午圈；天赤道向东；春分点时圈B.春分点；天赤道向东；春分点时圈C.春分点；天赤道向东；天体时圈D.测者午圈；天赤道向西；天体时圈

90.由\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_起，沿\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_度量到\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_的弧距，称为天体共轭赤经。A.测者午圈；天赤道向东；春分点时圈B.测者午圈；天赤道向西；春分点时圈C.春分点；天赤道向西；天体时圈D.春分点；天赤道向东；天体时圈

91.天体赤经是指从春分点起，沿天赤道\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_的一段弧距。A.向东量到天体时圈B.向西量到天体时圈C.向东量到测者午圈D.向西量到测者午圈

92.天体共轭赤经是指从春分点起，沿天赤道\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_的一段弧距。A.向东量到天体时圈B.向西量到天体时圈C.向东量到测者午圈D.向西量到测者午圈

93.天体赤经RA与其共轭赤经SHA之间的关系为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.RA＋SHA=360°B.RA＋SHA=180°C.RA＋SHA=90°D.RA－SHA=180°

94.已知春分点格林时角等于315°，某星的格林时角等于150°，则该星的共扼赤经为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.195°B.165°C.115°D.45°

95.已知春分点格林时角为30°，天体赤经为30°，测者经度为30°E时，天体地方时角为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.30°EB.30°WC.90°ED.90°W

96.已知春分点格林时角等于40°，天狼星赤经等于40°，测者经度等于40°W，则天狼星的半圆地方时角为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.40°EB.40°WC.320°ED.320°

97.已知测者经度λ=30°W，春分点格林时角GHA=30°，天体赤经RA=30°，天体地方时角LHA=\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。①30°E；②330°W；③90°EA.②③B.①②C.①③D.①②③

98.同一天体的共扼赤经SHA与其赤经RA的关系为SHA=\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.360°－RA－B.360°＋RAC.180°＋RAD.180°－RA

99.已知测者经度λ=60°W，春分点格林时角GHAγ=40°，天体赤经RA=300°，天体半圆地方时角LHA=\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.40°EB.40°WC.60°ED.60°W

100.地平坐标系的原点是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.东点（或西点）B.北点（或南点）C.春分点D.秋分点

101.天球地平坐标系的原点是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.格林午圈和天赤道的交点B.天体垂直圈和天赤道的交点C.测者子午圈和测者真地平圈的交点D.黄道和天赤道的交点

102.地平坐标系的基准圈是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.测者午圈和天赤道B.测者子圈和天赤道C.春分点时圈和天赤道D.测者子午圈和测者真地平圈

103.以测者真地平圈为基准圈、北点或南点为原点的天球坐标系称为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.第一赤道坐标系B.第二赤道坐标系C.地平坐标系D.黄道坐标系

104.天球地平坐标系是以测者真地平圈为基准圈，\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_为原点的天球坐标系。A.天顶或天底B.天北极或天南极C.东点或西点D.北点或南点

105.天体高度和天体方位是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_的坐标值。A.第一赤道坐标系B.第二赤道坐标系C.地平坐标系D.黄道坐标系

106.地平坐标系的坐标值有:天体高度或\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_和天体方位。A.天体时角B.天体极距C.天体赤纬D.天体顶距

107.天体高度是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_在天体垂直圈所夹的一段弧长。A.测者真地平圈和春分点B.格林午圈和天体中心C.测者真地平圈和测者天顶D.测者真地平圈和天体中心

108.\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_与天体中心在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_上所夹的一段弧距称为天体高度。A.天赤道；天体时圈B.真地平圈；天体时圈C.真地平圈；天体垂直圈D.天赤道；天体垂直圈

109.测者真地平圈与天体在该天体垂直圈上所夹的弧距称为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.天体方位B.天体高度C.天体时圈D.天体赤纬圈

110.天体高度的另一种表示方法称为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.天体顶距B.天体极距C.天体赤纬D.天体方位

111.天顶到天体中心的最短球面距离称为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.极距B.顶距C.余纬D.赤纬

112.天顶与天体中心在天体垂直圈上所夹的一段弧距称为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.极距B.高度C.余纬D.顶距

113.测者子午圈与天体垂直圈在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_所夹的一段弧距称为天体方位。A.天赤道B.体时圈C.黄道D.真地平圈

114.天体圆周方位是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.从北点起沿真地平圈顺时针度量到天体垂直圈B.从北点起沿真地平圈向西度量到天体垂直圈C.从南点起沿真地平圈向东度量到天体垂直圈D.从南点起沿真地平圈向西度量到天体垂直圈

115.天体半圆方位是从\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_起算。①北点；②南点；③东点A.②③B.①②C.①③D.①②③

116.测者纬度《P#0°，天体半圆方位从\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_的方向点起算。A.与测者纬度同名B.与天体赤纬同名C.天体D.正北

117.测者纬度天体半圆方位从\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_的方向点起算。A.天体B.与测者纬度同名C.与天体赤纬同名D.正北

118.在北半球航行，昏影时在西方测得某星体，求得其半圆方位为95°，则圆周方位等于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.095°B.075°C.185°D.265°

119.天体圆周方位等于300°，测者纬度等于10°N，化为半圆方位应为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.60°NEB.120°SWC.60°NWD.120°SE

120.天体圆周方位等于300°，测者纬度等于20°S，化为半圆方位应为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.120°SWB.140°SWC.060°NWD.080°NW

121.天体方位等于90°NW，换算成圆周方位等于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.090°B.050°C.100°D.270°

122.如果南纬测者测得某天体的半圆方位角是50°SE，则其圆周方位角为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.130°B.230°C.050°D.310°

123.测者纬度φ=l0°N，6月22日太阳上中天时，其方位应为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.正北B.正南C.正东D.正西

124.测者纬度等于10°30′S，测得某天体方位等于225°，其半圆方位为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.135°NWB.45°NWC.135°SED.45°SW

125.天体圆周方位等于132°，测者纬度等于10°S，化为半圆方位应为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.132°NEB.048°SEC.048°SWD.018°SE

126.测者纬度等于30°N，天体圆周方位等于312°，化为半圆方位应为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.048°NEB.132°SWC.048°NWD.132°SE

127.测者纬度为30°S，测得某天体的半圆方位等于050°SE，则其圆周方位等于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.130°B.230°C.050°D.310°

128.如果南纬某测者测得天体的圆周方位角为060°，则用半圆周法表示时应为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.120°NEB.060°NWC.120°SED.60°SW

129.南纬测者上午观测太阳，则太阳半圆方位命名为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.NEB.NWC.SED.SW

130.5月10日某船位于赤道上，上午观测太阳，太阳的半圆方位的名称为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.NWB.NEC.SWD.SE

131.10月20日位于赤道的测者下午观测太阳，则太阳半圆方位命名为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.NEB.NWC.SED.SW

132.由\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_起，沿\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_度量到\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_的弧距，称为春分点格林时角。A.格林午圈；天赤道向西；春分点时圈B.格林午圈；天赤道向东；春分点时圈C.测者午圈；天赤道向东；春分点时圈D.测者午圈；天赤道向西；春分点时圈

133.已知某船推算船位φc20°30′.0N，λC120°20′.0E，测得某一天体的格林时角GHA205°40′.0，天体半圆地方时角为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.32°EB.32°WC.328°WD.30°E

134.不受地球自转影响的天球坐标是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.高度和方位B.时角和赤纬C.赤经和赤纬D.时角和方位

135.与地球自转有关的天球坐标系是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。①第一赤道坐标系；②第二赤道坐标系；③地平坐标系A.②③B.①②C.①③D.①②③

136.下列天体坐标受地球自转影响的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.赤经B.赤纬C.共轭赤经D.时角

137.天文三角形的六要素（三边、三角）均应\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。①大于0°；②小于180°；③小于360°A.②③B.①②C.①③D.①②③

138.天文三角形的三个角分别是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.时角、方位角和位置角B.半圆时角、半圆方位角和位置角C.经差、纬差和视差角D.高度、方位和时角

139.天文三角形中的极距等于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.90°－纬度B.90°－赤纬C.90°－高度D.90°－方位

140.在天文三角形PNZB中，PN为仰极，Z为天顶，B为天体，则该三角形的ZB弧称为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.极距B.余纬C.顶距D.天体高度

141.在天文二角形中，PN为仰极，Z为天顶，B为天体，则该三角形的BPNZ角称为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.天体地方时角B.天体方位角C.天体位置角D.距角

142.在天文三角形PNZB中PN为仰极，Z为天顶为天体，则该三角形的PNB弧称为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.极距B.余纬C.顶距D.矢体高度

143.已知测者纬度35°10′.0N，天体赤纬10°30′0N，天体地方时角21°23′.5E，天体的计算高度等于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_，半圆计算方位等于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.58°34′.9；136°.5NEB.58°34′.9；136°.5NWC.40°03′.0；152°.1NED.40°03′.0；152°.1NW

144.已知测者纬度30°30′.0N，天体赤炜5°20′.0S，天体地方时角18°23′.5E，天体的计算高度等于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_，半圆计算方位等于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.58°34′.9；136°.5NEB.50°04′.6；150°.7NEC.59°27′.5；141°.8NED.40°03′.0；l52°.1NW

145.已知测者纬度20°35′.0S，天体赤纬15°10′.55，天体地方时角290°10′.0，天体的计算高度等于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_，半圆计算方等于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.23°47′.9；82°.0SEB.23°47′.9；82°.0SWC.12°40′.0；111°.8NED.12°40′.0；111°.8NW

146.已知测者纬度30°30′.0S的，天体赤纬10°20′.0N，天体地方时角23°23′.5E，天体的计算高度等于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_，半圆计算方位等于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.43°23′.3；147°.5SEB.60°20′.7；127°.9SEC.59°27′.5；141°.8NED.59°27′.5；141°.8SE

147.已知测者炜度23°10′0S，天体赤纬15°40′.0N，天体地方时角20°23′.5，天体的计算高度等于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_，圆周计算方位等于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.69°23′.1；l07°.7B.69°23′.1；287°.7C.46°20′.6；330°.9D.46°20′.6；150°.9

148.已知测者纬度35°49′.05，天体赤纬20°15′.03，天体地方时角298°44′.5，天体的计算高度等于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_，圆周计算方位等于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.9°23′.8；123°.5B.9°23′.8；303°，5C.34°38′.2；88°.8D.34°38′.2；91°.2

149.已知测者纬度30°15′.0N，天体赤纬8°15′.0S，天体地方时角22°10′.5，天体的计算高度等于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_，圆周计算方位等于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.59°45′.8；132°.1B.59°45′.8；227°.9C.46°00′.2；147°.5D.46°00′.2；212°.5

150.利用\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_说明时间比较直观。A.赤道面平面图B.子午面投影图C.子午面天球图D.真地平平面图

151.在航海天文中为说明时间通常采用\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.测者真地平平面图B.测者子午面天球图C.测者东西面天球图D.赤道面平面图

152.度量方位较准确的天球图为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.子午面天球图B.真地平平面图C.东西面平面图D.天赤道面平面图

153.利用\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_说明方位比较直观。A.测者子午面天球图B.测者子午面投影图C.天赤道面平面图D.测者真地平平面興

154.利用\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_标绘方位的精度较高。A.测者真地平平面图B.测者子午面天球图C.测者东西面天球图D.赤道面平面图

155.利用\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_说明高度比较直观。A.测者子午面天球图B.天赤道面平面图C.测者真地平平面图D.A＋C

156.在下述三种天球图形中，能直观反映天体高度的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。①天赤道面平面图；②测者子午面天球图；③测者真地平平面图A.①②B.①③C.②③D.①②③

157.仰极的高度等于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.天体高度B.天体赤纬C.测者纬度D.天体顶距

158.仰极的高度hp与测者纬度φ的关系是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.hp=90°－φB.hp=φC.hp<90°－φC.hp<φ

159.某天体赤纬Dec35°S，GHA220°，则该天体地理位置为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.φ35°N/λ220°WB.φ35°S/λ140°WC.φ35°S/λ140°ED.φ35°N/λ140°E

160.已知天体格林时角GHA=200°，天体赤纬Dec=20°N，则天体地理位置为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.20°N/160°WB.20°N/160°EC.20°N/10°WD.20°N/200°W

161.天体赤纬Dec=10°N，春分点格林时角GHAϒ=50°，天体赤经RA=3l0°，则天体地理位置为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.10°N/100°WB.50°S/100°EC.10°N/100°ED.50°S/100°W

162.当天体格林时角GHA>180°时，360°－GHA=\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.天体地理位置的东经B.天体地理位置的南韩C.天体地理位置的西经D.天体地理位置的北纬

163.当天体格林时角GHA>180°时，其地理位置的经度等于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.GHA(西经）B.360°＋GHA(西经）C.360°－GHA(东经）D.GHA(东经）

164.天体赤纬等于其地理位置的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.纬度B.经度C.方位D.纬差

165.天文定位所需用的天体高度应是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.天体视方向与视地平之间的垂直夹角B.天体真方向与视地平之间的垂直夹角.C.天体中心与测者地心真地平之间在天体垂直圈上所夹的弧距D.天体上、下边沿与测者地面真地平之间在天体垂直圈上所夹的弧距

166.天体周日视运动的原因是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.地球自转而产生的天体相对运动的现象B.天体绕太阳公转的结果C.地球绕太阳公转的结果D.天体绕地球运动的结果

167.天体周日视运动是由于地球每日\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_自转一周，而引起天球带着所有天体\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_现象。A.自西向东；自西向东相对运动B.自东向西；自西向东相对运动C.自西向东；自西向东真运动D.自西向东；自东向西相对运动

168.在天体周日视运动中，天体赤纬大时与赤纬小时运动周期\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.相同B.赤纬高时周期短C.赤纬低时周期短D.北赤纬的周期长

169.在周日视运动中，当天体赤纬等于0°时，天体将出于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_没于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.正东；正西B.东南；西南C.东北；西北D.正南；正北

170.当测者纬度一定，天体\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_时，高度变化最慢。A.真出B.真没C.方位大于90°D.方位等于180°

171.当天体通过\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_时，其高度变化最慢。A.天赤道B.真地平圈C.测者子午圈D.东西圈

172.当天体\_\_\_\_\_\_\_，其高度变化最慢。A.中天时B.距角时C.真出时D.真没时

173.当天体通过\_\_\_\_\_\_\_时，其高度变化最快。A.天赤道B.真地平圈C.测者子午圈D.东西圈

174.天体周日视运动的原因是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.地球自转B.地球公转C.天体自行D.太阳自行

175.天体周日视运动的原因是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.地球自转而产生的天体相对运动的现象B.天体绕太阳公转的结果C.地球绕太阳公转的结果D.天体绕地球运动的结果

176.天体周日视运动方向是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.自西向东B.自东向西C.自南向北D.自北向南.

177.天体周日视运动中，不同赤纬的天体其周日视运动的周期\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.相同B.赤纬低的天体周期短C.赤纬高的天体周期短D.不同

178.恒星周日视运动的轨迹是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.高度平行圈B.赤纬圈C.天体时圈D.连续的球面螺旋线

179.在周日视运动中，恒星在天球上周日视运动的轨迹\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.各自的赤纬圈B.各自的等高度圈C.各自的方位圈D.各自的时圈

180.日、月和行星的周日视运动的轨迹严格地讲应是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.周日平行圈B.赤纬圈C.连续的球面螺旋线D.高度平行圈

181.在周日视运动中，下列天体赤纬不变的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.太阳B.月亮C.恒星D.行星

182.有出没的天体其赤纬Dec应满足\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.Dec>90°－φB.Dec<90°－φC.Dec=90°－φD.Dec≥90°－φ

183.不没的天体其赤纬Dec应满足\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.Dec>90°－φ且异名B.Dec=90°－φ且异名C.Dec<90°－φ且同名D.Dec≥90°－φ且同名

184.不出的天体其赤纬Dec应满足\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.Dec>90°－φ且同名B.Dec<90°－φ且异名C.Dec≥90°－φ且异名D.Dec<90°－φ且同名

185.天体在周日视运动中，永不升出的条件是(Dec为天体赤纬,φ为测者纬度\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.Dec<90°－φ，且Dece与φ同名B.Dec≥90°－φ，且Dece与φ同名C.Dec<90°－φ，且Dece与φ异名D.Dec≥90°－φ，且Dece与φ异名

186.在周日视运动中，当天体赤纬Dec>90°－φ，且Dece与φ异名，则该天体\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.永不升出B.永不降没C.升出时间大于降没时间D.降没时间大于升出时间

187.在周日视运动中，当天体的赤纬Dec≥90°－φ，且Dece与φ同名，则天体\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.永不升出B.永不降没C.升出时间大于降没时间D.降没时间大于升出时间

188.已知测者纬度等于60°N，天体赤纬等于45°N，该天体在周日视运动中\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.永不升出B.永不降没C.升出时间大于降没时间.D.降没时间大于升出时间

189.已知测者纬度等于60°N，天体赤纬等于40°N，该天体在周日视运动中\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.在地平上的时间大于在地平下的时间B.有出没C.永不升出D.永不降没

190.已知天体赤纬等于40°N，测者纬度等于60°N，该天体在周日视运动中\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.永不升出B.永不降没C.升出时间大于降没时间D.有出没

191.6月22日测者位于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_的地区可见极昼现象。.A.南纬66°33′以上B.南纬23°27′以上C.北纬66°33′以上D.北绨66°33′以下

192.12月22日测者位于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_的地区可见极昼现象。A.南纬66°33′以上B.南纬66°33′以下C.北纬66°33′以上D.北绨23°27′以下

193.12月22日，测者在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_处可见极昼现象。A.65°S；130°WB.24°S；066°WC.67°S；015°WD.56°S；033°W

194.已知测者纬度等于60°N，天体赤纬等于25°S，该天体在周日视运动中\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.永不升出B.降没时间大于升出时间C.升出时间大于降没时间D.永不降没

195.天体通过\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_的瞬间称为上中天。A.测者午圈B.测者子圈C.西圈D.东圈

196.天体通过\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_的瞬间称为格林上中天。A.测者午圈B.测者子圈C.格林午圈D.格林子圈

197.天体通过\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_的瞬间称为格林下中天。A.测者午圈B.测者子圈C.格林午圈D.格林子圈

198.天体上中天时，天体地方时角等于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.180°B.0°C.90°D.270°

199.天体下中天时，天体地方时角等于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.180。B.0°C.90°D.270°

200.测者纬度不等于0°，天体上中天时，如果天体半圆方位角等于0°，其赤纬Dec应\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.小于测者纬度且同名B.大于测者纬度且异名C.大于北半球的测者纬度且同名D.小于南半球的测者纬度且异名

201.测者纬度不等于0°，天体上中天时，如果天体半圆方位角等于180°，其赤纬Dec可能\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。①小于测者纬度且同名；②与测者纬度异名；③等于0°；④大于测者纬度且同名A.①②③④B.①②④C.②③④D.①②③

202.某天体上中天时，其地方时角等于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_，半圆方位等于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_，位置角等于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.180°；0°；180°B.0°；180°；180°C.0°；0°；0°D.0°；0°；180°

203.天体上中天时，其地方时角等于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_，半圆方位等于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_，位置角等于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.180°；0°；180°B.0°；180°；180°C.0°；180°；0°D.0°；0°；0°

204.当天体的方位为正北或正南时，\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.天体过东西圈B.天体距角C.天体中天D.天体真出没

205.当某天体地方时角等于0°时，说明该天体位于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.真出B.真没C.上中天D.下中天

206.已知测者纬度等于20°N，天体赤纬等于25°S，该天体上中天的方位为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.000°B.090°C.180°D.270°

207.当测者纬度一定时(φ≠0°）,太阳位于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_，其中天高度相等„A.春分点和夏至点B.春分点和秋分点C.秋分点和冬至点D.冬至点和春分点

208.当两个天体同时上中天时，它们\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.赤纬相同B.赤经相同C.高度相同D.方位相同

209.测者纬度φ=0°，天体赤纬Dec=30°N，向\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_观测该天体的中天高度为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.N；30°B.S；90°C.N；60°D.S；30°

210.已知测者纬度等于30°N，天体赤纬等于25°N，该天体在周日视运动中\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.永不升出B.永不降没C.在地平上的时间大于地平下的时间D.在地平下的时间大于地平上的时间

211.测者纬度一定，对有出没的天体来讲，\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.均出NE象限，没于NW象限B.均出SE象限，没于SW象限C.出没象限的第一名称与天体赤纬同名，第二名称出为E没为WD.出没象限的第一名称与测者纬度同名，第二名称与赤纬同名

212.在上天半球，天体在周日视运动中只经过与测者纬度同名的两个象限的条件是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.天体赤纬小于测者纬度，且同名B.天体赤韩大于测者纬度，且同名C.天体赤纬小于测者纬度，且异名D.天体赤纬大于测者纬度，且异名

213.已知测者纬度30°S，天体赤纬10°N.则该天体降没于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.NW象限B.正西C.SW象限D.降没象限不能确定

214.当天体的位置角等于90°时\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.天体过天顶B.天体中天C.天体距角D.天体过东西圈

215.已知测者纬度等于35°N，天体赤纬等于20°S；该天体在周日视运动中\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.永不升出B.永不降没C.在地平上的时间大于地平下的时间D.在地平下的时间大于地平上的时间

216.已知测者纬度等于30°S，天体赤纬等于5°N，则该天体降没于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.NW象限B.正西C.SW象限D.降没象限不能确定

217.天赤道平面与真地平平面之间的夹角\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_，可供观测的天体就\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.越小；越多B.越小；越少C.越大；越少D.为零；最多

218.测者纬度p=0°，天体赤纬Dec=30°S，该天体真出时的圆周方位等于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_，半圆方位等于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.120°；60°SEB.210°；30°SWC.240°；120°NWD.240°；60°SW

219.测者纬度φ=0°，天体赤纬Dec=30°S，该天体真没时的圆周方位等于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_，半圆方位等于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.120°；60°SEB.210°；30°SWC.240°；120°SWD.240°；60°SW

220.测者纬度φ=0°，天体赤纬Dec=l0°S，该天体真出时的圆周方位等于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_，真没时的圆周方位等于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.10°；10°B.80°；280°C.100°；260°D.100°；100°

221.4月3日，位于赤道上的测者上午观测太阳，则太阳的半圆方位命名为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.SEB.SWC.NED.NW

222.11月10日，位于赤道上的测者下午观测太阳，则太阳的半圆方位命名为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.SEB.SWC.NED.NW

223.位于赤道上的测者观测赤纬等于0°的天体，上午观测该天体的方位等于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.000°B.090°C.180°D.270°

224.位于赤道上的测者观测赤纬等于0°的天体，下午观测该天体的方位等于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.000°B.090°C.180°D.270°

225.当测者位于两极时，\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.所有的天体都不B.天体高度的增量等于赤纬的增量C.天体方位必须用公式计算才能得到D.天体高度随周日视运动不断变化

226.当测者位于两极，下列叙述正确的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.时角变化与赤纬变化相等B.方位变化与高度变化相等C.赤纬变化与高度变化相等D.时角变化与高度变化相等

227.位于两极的测者所见赤缔一定的天体\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.均有出没B.均出于东点没于西点C.其方位均在四个象限变化D.均无出没

228.当天体\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_，其高度变化最快。A.中天时B.距角时C.真出时D.真没时

229.当天体\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_，其方位变化最快。A.中天时B.距角时C.真出时D.真没时

230.当天体通过\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_时，其方位变化最快。A.天赤道B.真地平圈C.测者子午圈D.东西圈

231.天体\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_，其方位变化最慢。A.中天时B.距角时C.真出时D.真没时

232.测者纬度一定，当天体中天时，其赤纬越\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_，高度越\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_，方位变化越快。A.接近测者纬度；高B.大；高C.小；低D.大；低

233.测者纬度φ=30°N，天体中天时下列\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_的天体方位变化最快。A.Dec=20°SB.Dec=10°SC.Dec=0°D.Dec=10°N

234.当天体方位变化率等于零时，此天体的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.方位角等于90°B.地方时角等于90°C.位置角等于90°D.地方时角等于0°或180°

235.天体中天高度\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_，其方位变化\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.越低；越快B.越高；越慢C.越高；基本不变D.越高；越快

236.测者纬度等于30°N，中天时下列\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_的天体方位变化最快。A.赤纬等于20°SB.赤纬等于10°SC.赤纬等于0°D.赤纬等于10°N

237.在周日视运动中，天体有出没，且通过四个象限，天体方位变化最慢的时候是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.出没时B.过东西圈时C.上中天时D.介于出没与东西圈之间时

238.天体坐标值不受周日视运动影响的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.时角和赤纬B.赤经和赤纬C.方位和高度D.极距和顶距

239.太阳视运动是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.太阳周日视运动和周年视运动的合运动B.太阳周日视运动C.太阳周年视运动D.太阳真运动

240.太阳周年视运动的方向\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_，太阳周日视运动的方向\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.自西向东；自西向东B.自东向西；自东向西C.自东向西；自西向东D.自西向东；自东向西

241.黄道与天赤道的两交点是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.春分点和秋分点B.夏至点和冬至点C.南点和北点D.东点和西点

242.6月22日，测者纬度等于20°N，向\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_测得太阳中天高度等于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.南；86°.5B.北；86°.5C.北；46°.5D.南；46°.5

243.—年中某地测者所见四季星空不同的原因是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.太阳周年视运动B.太阳周日视运动C.天体自转D.地球自转

244.下述说法正确的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.每一季节内测者所见的全部星空称为该季星空B.经度不同的测者所见的“四季星空”也不相同C.“四季星空”是指测者在同一季节每天22点左右所见的星空D.“四季星空”是指测者在同一季节每天4点左右所见的星空

245.“春季星空”是以赤经等于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_为中心线展开的星空。A.0°B.90°C.180°D.270°

246.“夏季星空”是以赤经等于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_为中心线展开的星空。A.0°B.90°C.180°D.270°

247.太阳周年视运动的方向是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.自东向西B.自西向东C.自北向南D.自南向北

248.太阳周年视运动是由\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_引起的。A.太阳绕地球公转B.地球绕太阳公转C.地球自转D.月球绕地球旋转

249.太阳周年视运动的轨迹是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.天赤道B.赤道平行圈C.白道D.黄道

250.黄道是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_与天球截得的大圆。A.月球绕地球运转的轨道平面B.地球公转轨道平面C.太阳绕地球运转的轨道平面D.地球赤道平面

251.地球自转轴与黄道平面的交角为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.66°33′B.66°33′＋5°08′C.23°27′D.66°33′－5°08′

252.黄赤交角等于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.27°23′B.23°27′C.66°33′D.62°27′

253.黄道平面与天赤道平面的夹角约为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.23°.5B.66°.5C.90°.0D.45°.5

254.地球自转轴与其公转轨道平面的夹角约为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.23°.5B.66°.5C.90°.0D.45°.5

255.地球自转轴始终与黄道平面成约\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_的夹角。A.23°.5B.66°.5C.90°.0D.45°.5

256.春分点和秋分点是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.天赤道与真地平圈的两交点B.天赤道与测者子午圈的两交点C.黄道与白道的两交点D.黄道与天赤道的两交点

257.黄道与天赤道的两交点是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.春分点和秋分点B.夏至点和冬至点C.南点和北点D.东点和西点

258.太阳由天赤道北运动到天赤道南所经过的黄道与天赤道的交点称为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.春分点B.冬至点C.秋分点D.夏至点

259.太阳由天赤道南运动到天赤道北所经过的黄道与天赤道的交点称为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.春分点B.冬至点C.秋分点D.夏至点

260.太阳在周年视运动中，当其赤经等于000°时，在黄道上的一点为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.春分点B.秋分点C.夏至点D.冬至点

261.太阳在周年视运动中，当其赤经等于90°时，在黄道上的一点为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.春分点B.秋分点C.夏至点D.冬至点

262.太阳周年视运动中，赤经等于180°在黄道上的一点为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.春分点B.夏至点C.秋分点D.冬至点

263.太阳在周年视运动中，当其赤经等f270°时，在黄道上的一点为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.春分点B.秋分点C.夏至点D.冬至点

264.当太阳位于春分点时，\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.赤纬与赤经均等于0°B.赤纬等于23°.5N，赤经等于90°C.赤纬等于23°.5S，赤经等于270°D.赤纬等于0°N，赤经等于180°

265.当太阳位于夏至点时，\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.赤纬与赤经均等于0°B.赤纬等于23°.5N，赤经等于90°C.赤纬等于23°.5S，赤经等于270°D.赤纬等于0°N，赤经等于180°

266.当太阳位于秋分点时，\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.赤经与赤纬均等于0°B.赤经等于90°，赤纬等于23°.5NC.赤经等于180°，赤纬等于0°D.赤经等于270°，赤纬等于23°.5S

267.当太阳位于冬至点时，\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.赤经与赤纬均等于0°B.赤经等于90°，赤纬等于23°.5NC.赤经等于180°，赤纬等于0°D.赤经等于270°，赤纬等于23°.5S

268.已知测者纬度φ=23°.5N，太阳过天顶的日期约为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.3月21日B.6月22日C.9月23日D.12月22日

269.已知测者纬度φ=23°.5S，太阳过天顶的日期约为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.3月21日B.6月22日C.9月23日D.12月22日

270.每年9月23日太阳赤纬约为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_，赤经约为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.0°；0°B.23°.5N；90°C.0°；180°D.23°.5S；270°

271.每年3月21日太阳赤纬约为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_，赤经约为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.0°；0°B.23°.5N；90°C.0°；180°D.23°.5S；270°

272.每年6月22日太阳赤纬约为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_，赤经约为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.0°；0°B.23°.5N；90°C.0°；180°D.23°.5S；270°

273.每年12月22日太阳赤纬约为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_，赤经约为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.0°；0°B.23°.5N；90°C.0°；180°D.23°.5S；270°

274.在太阳周年视运动中，太阳由春分点运行到秋分点的时间和太阳从秋分点到春分点的时间相比两者\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.相等B.相差7天C.相差5天D.相差10天

275.3月21日到6月22日，太阳赤纬为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_，并且逐渐\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.南；增大B.北；增大C.北；减少D.南；减小

276.6月22日到9月23日，太阳赤纬为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_，并且逐渐\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.南；增大B.北；增大C.北；减少D.南；减小

277.9月23日到12月22日，太阳赤纬为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_，并且逐渐\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.南；增大B.北；增大C.北；减少D.南；减小

278.12月22日到3月21日，太阳赤纬为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_，并且逐渐\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.南；增大B.北；增大C.北；减少D.南；减小

279.每年4月1日前后，太阳赤纬变化的特点是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.南赤纬逐渐减小B.南赤纬逐渐增大C.北赤纬逐渐减小D.北赤纬逐渐增大

280.地球一年四季周期性的变化是由于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_引起的。A.地球的自转B.日地间距离的变化C.太阳赤纬的周期性变化D.太阳赤经的周期性变化

281.12月22日，测者纬度等于20°S，向测得太阳中天高度等于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.南；86°.5B.北；86°.5C.北；46°.5D.南；46°.5

282.3月21日，测者纬度φ=30°N，太阳的中天高度等于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.30°B.60°C.83°27′D.36°33′

283.6月22日，测者纬度φ=30°N，太阳的中天高度等于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.30°B.60°C.83°27′D.36°33′

284.9月23日，测者纬度φ=30°N，太阳的中天髙度等于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.30°B.60°C.83°27′D.36°33′

285.12月22日，测者纬度φ=30°N，太阳的中天高度胃\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.30°B.60°C.83°27′D.36°33′

286.—年中太阳赤经在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_时变化大，\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_变化小。A.分点；至点B.至点；分点C.分点；分点D.至点；至点

287.在太阳周年视运动中，其赤经变化最慢时是在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.近日点B.远日点C.春分点D.秋分点

288.—年中\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_太阳赤经′笼A.3月21日B.6月22日C.9月23日D.12月22日

289.在周年视运动中，太阳在秋分点前后，每日赤经变化量等于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.66′.6B.59′.2C.53′.8D.54′.3

290.—年中太阳赤经日变化量最大约为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.54′.3B.53′.8C.62′.3D.66′.6

291.每年6月22日，对于纬度30°N的测者来说，太阳中天高度和方位各为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.高度等于60°.5，方位等于180°B.高度等于23°.5，方位等于000°C.高度等于83°.5，方位等于000°D.高度等于83°.5，方位等于180°

292.每年12月22日，对于纬度等于10°N的测者来说，太阳中天高度和方位各为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.高度等于76°.5，方位等于000°B.高度等于56°.5，方位等于000°C.高度等于56°.5，方位等于180°D.高度等于76°.5，方位等于180°

293.测者纬度等于21°，在春分这一天，太阳上中天高度约为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.23°.5B.42°C.69°D.44°.5

294.测者纬度等于21°N，在夏至这一天，太阳上中天高度大约是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.87°.5NB.23°.5SC.87°.5SD.69°S

295.测者纬度φ=40°N，夏至时太阳中天高度为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_，中天方位为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.50°；0°B.73°.5；0°C.50°；180°D.73°.5；180°

296.已知太阳中天高度H=65°38′S，太阳赤纬Dec=10°23′N，则测者纬度应为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.13°59′NB.34°45′SC.13°59′SD.34°45′N

297.春分时，甲地（φ=40°N)的日照时间与乙地（φ=20°N)相比，\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.甲地日照时间短B.乙地日照时间长C.甲地日照时间长D.相等

298.夏至时，甲地（φ=40°N)的日照时间与乙地（φ=20°N)相比，\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.甲地日照时间短B.乙地日照时间长C.甲地日照时间长D.相等

299.秋分时，甲地（φ=40°N)的日照时间与乙地（φ=20°N)相比，\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.甲地日照时间短B.乙地日照时间短C.甲地日照时间长D.相等

300.冬至时，甲地（φ=40°N)的日照时间与乙地（φ=20°N)相比，\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.甲地日照时间短B.乙地日照时间短C.甲地日照时间长D.相等

301.夏至时，北纬30°的地方与南纬30°的地方相比，日照时间\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.长B.短C.相等D.长短不一

302.冬至时，北纬30。的地方与南纬30°的地方相比，日照时间\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.长B.短C.相等D.长短不一

303.夏至时，北纬测者的纬度越\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_，日照时间越\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.高；短B.高；长C.低；长D.低；不定

304.冬至时，北纬测者的纬度越\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。，日照时间越\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.高；短B.高；长C.低；短D.低；不定

305.夏至时，至少应在纬度\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_可见极昼现象。A.23°.5NB.23°.5SC.66°.5ND.66°.5S

306.冬至时，至少应在纬度\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_可见极昼现象。A.23°.5NB.23°.5SC.66°.5ND.66°.5S

307.6月22日在地球上能见到太阳不落的最低纬度为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.23°.5NB.80°.0SC.66°.5ND.66°.5S

308.毎年3月21日～9月23日对北纬测者来说，太阳将出于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_象限，没于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_象限。A.东南；西南B.东南；西北C.东北；西南D.东北；西北

309.每年9月23日～3月21日对北缂测者来说，太阳将出于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_象限，没于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_象限。A.东南；西南B.东南；西北C.东北；西南D.东北；西北

310.太阳中天前后，其高度越\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_，赤纬越\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_，方位变化越快。A.大；接近测者纬度B.大；大C.小；小D.小；大

311.当太阳的周日平行圈与测者真地平圈重合时，测者位于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_，并且是在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.赤道上；春分日或秋分日B.两极；夏至日或冬至日C.赤道上；夏至日或冬至日D.两极；春分日或秋分日

312.“秋季星空”是以赤经等于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_为中心线展开的星空。A.0。B.90°C.180°D.270°

313.“冬季星空”是以赤经等于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_为中心线展开的星弯。A.0。B.90°C.180°D.270°

314.恒星每日升出时间与太阳相比要\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.提早约4minB.提早约8minC.晚约4minD.晚约8min

315.每天恒星中天时间要比太阳中天时间平均\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_约4min，而月亮中天时间每天要比太阳中天时间平均\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_约49min。A.提前；推迟B.推迟；提前C.提前；提前D.推迟；推迟

316.下列行星中，离地球最远且可供航海定位的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.金星B.土星C.火星D.木星

317.离地球最远的航用行星是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.金星B.土星C.火星D.木星

318.总在太阳附近的航用行星是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.金星B.土星C.火星D.木星

319.当金星位于东大距时，\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.曰出前见于东方为晨星B.日没后见于西方为昏星C.日出前见于西方为晨星D.日没后见于东方为昏星

320.当金星位于西大距时，\_\_\_\_\_\_\_。A.日出前见于东方为晨星B.日没后见于西方为昏星C.曰出前见于西方为晨星D.日没后见于东方为昏星

321.金星的动态日期可以从\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_查得。A.天体高度方位表B.太阳方位表C.航海表D.航海天文历

322.当金星位于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_时，日出前可以看到，故称晨星。A.东大距B.上合C.西大距D.下合

323.当金星位于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_时，日没后可以看到，故称昏星。A.东大距B.上合C.西大距D.下合

324.在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_能够在白天同时观测到太阳和月亮。A.上弦月附近的上午，下弦月附近的下午B.新月的早晨C.上弦月附近的下午，下弦月附近的上午D.满月的早晨

325.测者纬度等于20°N，在一4中发牛太阳过天顶的情况是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.不会发生过天顶B.有一次过天顶C.有两次过天顶D.有四次过天顶

326.是平行于测者真地平的小圆的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_，又称地平纬圈。A.测者真地平圈B.、垂直圈C.高度圈D.平纬圈

### 参考答案

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1.B | 2.B | | 3.C | | 4.C | | 5.A | | 6.B | | 7.A | | 8.D | | 9.B | | 10.A | |
| 11.D | 12.C | | 13.C | | 14.B | | 15.D | | 16.A | | 17.C | | 18.D | | 19.C | | 20.D | |
| 21.D | 22.A | | 23.A | | 24.C | | 25.B | | 26.B | | 27.A | | 28.A | | 29.B | | 30.D | |
| 31.B | 32.D | | 33.D | | 34.B | | 35.A | | 36.B | | 37.A | | 38.C | | 39.A | | 40.C | |
| 41.C | 42.D | | 43.B | | 44.B | | 45.B | | 46.D | | 47.B | | 48.B | | 49.A | | 50.D | |
| 51.C | 52.C | | 53.C | | 54.B | | 55.D | | 56.B | | 57.A | | 58.C | | 59.B | | 60.A | |
| 61.A | 62.B | | 63.D | | 64.B | | 65.C | | 66.C | | 67.B | | 68.C | | 69.D | | 70.B | |
| 71.A | 72.B | | 73.D | | 74.A | | 75.C | | 76.B | | 77.A | | 78.C | | 79.D | | 80.D | |
| 81.D | 82.A | | 83.C | | 84.C | | 85.B | | 86.B | | 87.D | | 88.D | | 89.C | | 90.C | |
| 91.A | 92.B | | 93.A | | 94.A | | 95.B | | 96.A | | 97.B | | 98.A | | 99.B | | 100.B | |
| 101.C | 102.D | | 103.C | | 104.D | | 105.C | | 106.D | | 107.D | | 108.C | | 109.B | | 110.A | |
| 111.B | 112.D | | 113.D | | 114.A | | 115.B | | 116.A | | 117.C | | 118.D | | 119.C | | 120.A | |
| 121.D | 122.A | | 123.A | | 124.D | | 125.B | | 126.C | | 127.A | | 128.C | | 129.C | | 130.B | |
| 131.D | | 132.A | | 133.A | | 134.C | | 135.C | | 136.D | | 137.B | | 138.B | | 139.B | | 140.C |
| 141.A | | 142.A | | 143.A | | 144.B | | 145.A | | 146.A | | 147.C | | 148.D | | 149.D | | 150.A |
| 151.D | | 152.B | | 153.D | | 154.A | | 155.D | | 156.C | | 157.C | | 158.B | | 159.C | | 160.B |
| 161.A | | 162.A | | 163.C | | 164.A | | 165.C | | 166.A | | 167.D | | 168.A | | 169.A | | 170.D |
| 171.C | | 172.A | | 173.D | | 174.A | | 175.A | | 176.B | | 177.A | | 178.B | | 179.A | | 180.C |
| 181.C | | 182.B | | 183.D | | 184.C | | 185.D | | 186.A | | 187.B | | 188.B | | 189.D | | 190.B |
| 191.C | | 192.A | | 193.C | | 194.B | | 195.A | | 196.C | | 197.D | | 198.B | | 199.A | | 200.C |
| 201.D | | 202.D | | 203.C | | 204.C | | 205.C | | 206.C | | 207.B | | 208.B | | 209.A | | 210.C |
| 211.C | | 212.B | | 213.A | | 214.C | | 215.D | | 216.A | | 217.B | | 218.A | | 219.D | | 220.C |
| 221.C | | 222.B | | 223.B | | 224.D | | 225.B | | 226.C | | 227.D | | 228.B | | 229.A | | 230.C |
| 231.B | | 232.A | | 233.D | | 234.C | | 235.D | | 236.D | | 237.D | | 238.B | | 239.A | | 240.D |
| 241.A | | 242.B | | 243.A | | 244.C | | 245.C | | 246.D | | 247.B | | 248.B | | 249.D | | 250.B |
| 251.A | | 252.B | | 253.A | | 254.B | | 255.B | | 256.D | | 257.A | | 258.C | | 259.A | | 260.A |
| 261.C | | 262.C | | 263.D | | 264.A | | 265.B | | 266.C | | 267.D | | 268.B | | 269.D | | 270.C |
| 271.A | | 272.B | | 273.D | | 274.B | | 275.B | | 276.C | | 277.A | | 278.D | | 279.D | | 280.C |
| 281.A | | 282.B | | 283.C | | 284.B | | 285.D | | 286.B | | 287.D | | 288.D | | 289.C | | 290.D |
| 291.D | | 292.C | | 293.C | | 294.A | | 295.D | | 296.D | | 297.D | | 298.C | | 299.D | | 300.A |
| 301.A | | 302.B | | 303.B | | 304.A | | 305.C | | 306.D | | 307.C | | 308.D | | 309.A | | 310.A |
| 311.D | | 312.A | | 313.B | | 314.A | | 315.A | | 316.B | | 317.B | | 318.A | | 319.B | | 320.A |
| 321.D | | 322.C | | 323.A | | 324.C | | 325.C | | 326.C | |  | |  | |  | |  |

### 答案解析

1.B。天赤道是地球赤道平面无限向四周扩展与天球球面相截所得的大圆，因此天球上的天赤道和地球上的赤道相对应。

2.B。两天极之间包含测者天顶的半个大圆称为测者午圈；两天极之间包含测者天底的半个大圆称为测者子圈。

3.C。两天极之间包含格林天底的半个大圆称为格林子圈；两天极之间包含格林天顶的半个大圆称为格林午圈。

4.C。天球上的南点或北点是测者地心真地平圈与测者子午圈的交点，靠近天北极的一点称北点（N)，与其相对的点称南点（S)。

5.A。由测者午圈、天体时圈和天体垂直圈构成的球面三角形称为天文三角形。天文三角形的三个顶点为天顶、仰极、天体。天文三角形的三条边和三个角称为天文三角形的六要素，三条边为余纬=90°－φ，顶距Z=90°－h，极距p=90°－Dec；三个角为半圆方位角A，半圆地方时角LHA，位置角X。任意一要素的取值范围为0°～180°.

6.B。同5题。

7.A。同5题。

8.D。同5题。

9.B。同1题。

10.A。过两天极和天体的半个大圆称天体时圈。

11.D。同10题。

12.C。同10题。

13.C。过天体且平行于天赤道的小圆称为天体赤纬圈，又称周日平行圈。

14.B。同13题。

15.D。同2题。

16.A。同2题。

17.C。同2题。

18.D。测者午圈和测者子圈的起止点为两个天极，因此两个天极将测者子午圈分成测者午圈和测者子圈。

19.C。测者子午圈将天球分为东夭半球和西天半#

20.D。同3题。

21.D。通过地心且垂直于测者铅垂线的平面与天球截得的大圆称测者真地平圈或地心真地平圈。

22.A。测者真地平圈是通过地心且垂直于测者铅垂线的平面与天球截得的大圆，而测者铅垂线向上、向下无限延伸与天球的交点是天顶和天底。

23.A。测者真地平圈将天球分为上天半球和下天半球，测者在海上看到的天空是以测者天顶为中心的上天半球。

24.C。真地平圈与测者子午圈交于两点，靠近天北极的一点称北点（N)，与其相对的点称南点（S)；真地平圈与天赤道交于两点，测者面向北，右侧为东点（E)，左侧为西点（W)。

25.B。同23题。

26.B。同24题。

27.A。同24题。

28.A。同24题。

29.B。真地平以上的天极称为仰极，仰极是与测者纬度同名的天极；真地平以下的天极称俯极，俯极是与测者纬度异名的天极。

30.D。同29题。

31.B。同29题。

32.D。同29题。

33.D。同29题。

34.B。过天顶Z、天体S和天底Z，的半个大圆称为天体垂直圈。

35.A。同34题。

36.B。同34题。

37.A。同34题。

38.C。同34题。

39.A。过东、西点的垂直圈称为卯酉圈，又称东西圈。它与测者子午圈垂直。

40.C。同39题。

41.C。过东、西点的垂直圈称为卯酉圈，又称东西圈。天顶和天底将东西圈分成东圈和西圈，包含东点（E)的为东圈，包含西点（W)的为西圈。

42.D。同41题。

43.B。同41题。

44.B。测者子午圈与卯酉圈（东西圈）相互垂直，两圈的交点天顶和天底将卯酉圈（东西圈）分成卯圈（东圈）和酉圈（西圈）。

45.B。高度平行圈是通过天体并且平行于测者真地平圈的小圆。

46.D。同45题。

47.B。当测者的位置发生变化时，测者的天顶、天底随之变化3天体垂直圈是以天顶、天底为起止点，通过天体的半个大圆，因此测者位置改变，天球上的天体垂直圈随之改变。而天体时圈和天体赤纬圈、春分点时圈与测者位置的改变没有关系。

48.B。天体时圈是以两天极为起止点通过天体的半个大圆，与测者位置无关。而天体垂直圈、测者子圈和测者午圈都与测者的天顶或/和天底有关，当测者的位置发生变化时，测者的天顶、天底随之变化，因此天体垂直圈、测者子圈和测者午圈都会随之改变。

49.A。第一赤道坐标系的原点是格林午圈（或测者午圈）与天赤道的交点。

50.D。第一赤道坐标系的基准圈是天赤道和测者午圈（或格林午圈）。

51.C。第一赤道坐标系的辅助圈是天体赤纬圈和天体时圈上

52.C。从天赤道起，沿天体时圈量到天体中心的弧距称赤纬，由0°～90°计算。向天北极度量为北赤纬（N)，向天南极度量为南赤纬（S)。

53.C。同52题。

54.B。天体赤纬的另一种表示方法称极距(p)，其定义为从仰极起沿天体时圈量至天偏护心的弧距，由0°～180°计算。p＋Dec=90。，赤纬与纬度同名取“＋”，异名取“－”

55.D。同54题。

56.B。同54题。

57.A。同54题。

58.C。间54题。

59.B。同54题。

60.A。天体中心到仰极的最短球面距离为沿着天体时圈（大圆弧）的弧距，称为极距。

61.A。同54题。

62.B。极距；)=90°－Dec。当某颗恒星恰在测者头顶上，即恒星的天体位置与天顶重合时，天体的赤纬与测者的纬度相等，这种情况下，p=90°－φ。

63.D。测者午圈和天体时圈在天赤道上所夹的弧距称天体地方时角，天体的地方时角是从测者午圈起算的。

64.B。由测者午圈起，沿天赤道向西度量到天体时圈，0°～360°计算，称为天体圆周地方时角。

65.C。由测者午圈起，沿天赤道向东或向西度量到天体时圈，0°～180°计算，称为天体半圆地方时角。

66.C。测者午圈和天体时圈在天赤道上所夹的弧距称为天体地方时角，也可定义为天体时圈和测者午圈在仰极处相交构成的球面角。如果天体地方时角由0°～180°计算，称为天体半圆地方时角。

67.B。同66题。

68.C。同66题。

69.D。由测者午圈起，沿天赤道向西度量到天体时圈，0°～360°计算，称为天体圆周地方时角。由测者午圈起，沿天赤道向东或向西度量到天体时圈，0°～180°计算，称为天体半圆地方时角。

70.B。测者午圈和天体时圈在天赤道上所夹的弧距称为天体地方时角。当天体地方时角为0°时，则天体时圈与测者午圈相重合。

71.A。同70题。

72.B。同64题。

73.D。从格林午圈起沿天赤道向西量到天体时圈的弧距，由0°～360°计算，称为天体格林时角。

74.A。天体圆周地方时角与格林时角的换算关系为：。当星体恰好在测者头顶上方时，则天体时圈和测者午圈重合，LHA=0°，测者经度为100°E，则该星的格林时角约为260°。

75.C。半圆地方时角是由测者午圈开始沿天赤道向东或向西量至天体时圈的弧距，由0°～180°计算。半圆地方时角必需命名，由测者午圈开始沿天赤道向东量至天体时圈为东向时角，标注E；由测者午圈开始沿天赤道向西量至天体时圈为西向时角，标注W。凡是未命名的地方时角均应视为西向时角。

76.B。天体圆周地方时角与格林时角的换算关系为：，所得LHA为圆周地方时角。其中测者经度为E，取“＋”，测者经度为W，取“－”。

77.A。同76题。

78.C。天体圆周地方时角与格林时角的换算关系为,所得LHA为圆周地方时角。圆周地方时角LHA与半圆地方时角的换算关系为:①当LHA<180°时，；②当180°<LHA<360°时；③当LHA>360°时，。

79.D。同78题。

80.D。同74题。

81.D。极距p与赤纬Dec的关系为:p＋Dec=90，其中赤纬与纬度同名取正号，异名取负号。当星体恰在测者头顶上方，即恒星的天体位置与天顶重合时，天体的赤纬与测者的纬度相等，因此p=90°－Dec=90°－φ。

82.A。同78题。

83.C。第二赤道坐标系的原点是春分点，基准圈是天赤道和春分点时圈，坐标值是赤经和赤纬。

84.C。同83题。

85.B。第二赤道坐标系的辅助圈是天体时圈和天体赤纬圈。

86.B。同85题。

87.D。同83题。

88.D。从春分点起，沿天赤道向东量到天体时圈的弧距，由0°～360°计算，称为天体赤经(RA)；赤经的另一种表示方式称为天体共轭赤经（SHA):从春分点起，沿天赤道向西量到天体时圈的弧距，由0°～360°计算。对于同一天体有:RA＋SHA=360°。

89.C。同88题。

90.C。同88题。

91.A。同88题。

92.B。同88题。

93.A。同88题。

94.A。春分点格林时角是从格林午圈起，沿天赤道向西度量到春分点时圈的弧距，由0°～360°计算。春分点格林时角GHAϒ、天体的格林时角GHA和天体共轭赤经SHA的关系为GHA=GHAϒ＋SHA。

95.B。天体地方时角LHA、春分点格林时角GHAϒ、天体的格林时角GHA和天体共轭赤经SHA的关系为:，所求结果为圆周地方时角。对于同一天体，其赤经RA与共轭赤经SHA的关系为:RA＋SHA=360°。

96.A。同95题。

97.B。同95题。

98.A。同88题。

99.B。同95题。

100.B。地平坐标系的原点是北点N(或南点S)，即测者子午圈和测者真地平圈的交点，基准圈是测者子午圈和测者真地平圈，坐标值为天体高度和天体方位。

101.C。同100题。

102.D。同100题。

103.C。同100题。

104.D。同100题。

105.C。同100题。

106.D。地平坐标系的坐标为天体高度和天体方位，天体高度的另一种表示方法为天体顶距。

107.D。地平坐标系中，天体高度是从真地平圈起沿天体垂直圈量至天体中心的弧距，由0°～90°计算。从真地平向上高度为正（＋)，向下为负（－)。天体高度的另—种表示方法为天体顶距，是从天顶起沿天体垂直圈量至天体中心的弧距，由0°～180°计算。天体高度h和天体顶距Z的关系为h＋Z=90°。

108.C。同107题。

109.B。同107题。

110.A。同107题。

111.B。天顶到天体中心的最短球面距离为沿着天体垂直圈（大圆弧）的弧距，称为顶距。

112.D。同107题0

113.D。地平坐标系中，天体方位是测者子午圈和天体垂直圈在真地平圈上所夹的一段弧距，也等于该弧距所对的球面角。

114.A。天体方位有二种算法，其中圆周法为:无论北纬还是南纬测者，均从北点N起算，按－顺时针方向沿真地平圈量至天体垂直圈，由0°～360°计算；②半圆法:北纬测者，从北点N起算，沿真地平圈向东或向西量至天体垂直圈0°～180°计算；南纬测者，从南点S起算，沿真地平圈向东或向西量至天体垂直圈0°～180°计算。

115.B。天体方位有二种算法，其中半圆法为:北纬测者，从北点N起算，沿真地平圈向东或向西量至天体垂直圈0。～180。计算；南轉测者，从南点S起算，沿真地平圈向东或向西量至天体垂直圈奶-180。计算。半圈方位附有两个名称，第一名称表示起算点，与测者纬度同名；第二名称表示方位度量的方向，与半圆地方时角同名。

116.A。同115题。

117.C。同115题。

118.D。圆周方位与半圆方位换算关系为:北纬测者:圆周方位A＝半圆方位NE＝360°－半圆方位；南纬测者:圆周方位A＝180°－半圆方位SE＝180°＋半圆方位SW。测者位于北半球，天体位于西方，则天体的半圆方位为95°NW，换算为圆周方位为：A＝360°－95°NW＝265°。

119.C。由于测者位于北半球，因此半圆方位必须以北点N为起算点，即第一名称为N；半圆方位由0°～180°计算，因此天体圆周方位300°换算成半圆方位只能以北点为起算点向西度量，结果为60°NW。

120.A。同119题。

121.D0同118题。

122.A。同118题。

123.A。太阳上中天时测者午圈和天体时圈重合，LHA=0°。当Dec＞φ，且同名时，天体半圆方位角4=0°、位置角X=180°；当Dec与φ异名或Dec＜φ且同名时，天体半圆方位角A=180°、位置角X=0°。6月22日太阳赤纬为23°27′N,Dec＞φ且同名，半圆方位A=0°，测者位于北纬，因此换算成圆周方位为为000°，为正北方位。

124.D。同119题。

125.B。同119题。

126.C。同119题。

127.A。同118题。

128.C。同119题。

129.C。太阳半圆方位第一名称与测者纬度同名，第二名称上午观测为E，下午观测为W。

130.B。观测者位于赤道上，=0。，太阳半圆方位第一名称与太阳赤纬同名，第二名称上午观测为E，下午观测为W。5月10日太阳赤纬为N，因此位于赤道上的观测者上午观测太阳，太阳半圆方位的名称为NE。

131.D。同130题。

132.A。春分点格林时角是从格林午圈起，沿天赤道向西度量到春分点时圈的弧距，由0°～360°计算。

133.A。天体圆周地方时角与格林时角的换算关系为,所得LHA为圆周地方时角。圆周地方时角LHA与半圆地方时角的换算关系为:①当LHA<180°时，；②当180°<LHA<360°时；③当LHA>360°时，。

134.C。由于地球自转，天体时角是时时刻刻地变化着的，因此利用第一赤道坐标系确定的天体坐标，只能定出对于某一观测者，在某一时刻的天体位置，也就是瞬时位置。而天体的高度和方位也随着地球的自转而时刻发生变化。用第二赤道坐标系的坐标赤经(共轭赤经）和赤纬表示天体的位置与地球的自转无关。

135.C。同134题。

136.D。同134题。

137.B。天文三角形六要素为：三条边:余纬=90°－φ、顶距90°－h、极距P=90°－Dec；三个角：半圆方位角A、半圆地方时角LHA、位置角X；天文三角形六要素的取值范围为:0°～180°。

138.B。同137题。

139.B。同137题。

140.C。在天文三角形PNZB中，PN为仰极，Z为天顶，B为天体，则该三角形的ZB弧称为顶距，PNB弧称为极距，PNZ弧为余纬。I

141.A。同140题。

142.A。同140题。

143.A。已知φ，Dec，LHA，求hC，AC的计算公式为：和；使用上述公式时应注意:①纬度（恒为正值（无论北纬还是南纬）；②赤纬Dec与纬度（同名，赤纬取正值，异名取负值）；③时角LHA为半圆时角，取正值；④计算所得方位AC为半圆方位，取值范围为0°～180°，第一名称与绎度同名，第二名称与半圆地方时角同名。

144.B。同143题。

145.A。同143题。

146.A。同143题。

147.C。同143题。

148.D。同143题。

149.D。同143题。

150.A。利用赤道面平面图说明时间比较直观。

151.D。同150题。

152.B。度量方位较准确的天球图为真地平平面图。.

153.D。利用测者真地平平面图说明方位比较直观。

154.A。同153题。

155.D。测者子午面天球图和测者真地平平面图均可以较为直观的说明天体高度。

156.C。同155题。

157.C。仰极的高度等于测者纬度。

158.B。同157题。

159.C。天体在天球上的位置B和地心O的连线，与地球表面的交点称为天体地理位置，其中:地理位置纬度φ=天体赤纬Dec，地理位置经度；GHA220°＞180°，因此，。

160.B。同159题。

161.A。天体地理位置纬度φ=天体赤纬Dec，地理位置经度；。春分点格林时角GHAϒ、天体的格林时角GHA和天体共轭赤经SHA的关系为:GHA＝GHAϒ＋SHA。

162.A。同159题。

163.C。同159题。

164.A。同159题。

165.C。天文定位所需用的天体高度应是天体中心与测者地心真地平之间在天体垂直圈上所夹的弧距。

166.A。天体周日视运动的成因是地球每日绕地轴自西向东自转一周，引起天球带着所有天体每日相对于地球自东向西运动一周

167.D。地球每日绕地轴自西向东自转一周，引起天球带着所有天体每日相对于地球自东向西运动一周的现象称为天体周日视运动。

168.A。在天体周日视运动中，天体视运动周期为地球自转周期，与天体赤纬无关。

169.A。天体赤纬Dec=0°，天体出自E点，即正东方向，没于W点，即正西方向，经过SE、SW两个象限。在地平上的时间等于地平下的时间。

170.D。当测者纬度一定，天体赤纬一定时，天体中天，即天体通过测者子午圈时，其高度变化最慢，在中天附近其高度变化缓慢；对于过东西圈的天体，当天体过东西圈时，其高度变化最快，且与测者纬度有关；对于发生距角的天体，当天体距角时，其高度变化最快，且与天体赤纬有关。

171.C。同170题。

172.A。同170题。

173.D。同170题。

174.A。同166题。

175.A。同166题。

176.B。天体周日视运动方向与地球自转的方向相反，为自东向西。

177.A。同168题。

178.B。恒星的赤纬基本不变，周日视运动轨迹是平行于天赤道的小圆即赤纬平行圈，又称周日平行圈。

179.A。同178题。

180.C。太阳、月亮和行星的赤纬在不断地变化，虽然变化不大，但是严格地说其周日视运动的轨迹应是连续的球面螺旋线。

181.C。在天体周日视运动中，恒星的赤纬基本不变。

182.B。当测者的纬度一定时，有出没天体的赤纬Dec应满足:Dec＜90°－φ。

183.D。如果天体没有出没现象，其赤纬Dec应满足:Dec≥90°－φ。当Dec与φ同名时，天体不没；当Dec与φ异名，天体不出。

184.C。同183题。

185.D。同183题。

186.A。同183题。

187.B。同183题。

188.B。Dec=45°N，φ=60°N，天体赤纬Dec≥90°－φ，且Dec与φ同名，均为N，因此天体不没。

189.D。同188题。

190.B。同188题。

191.C。极昼时太阳不没，需满足太阳赤纬Dec≥90°－φ，且Dec与φ同名，6月22日太阳赤纬为23°27′N，计算可得北纬66°33′以上的地区可见极昼现象。

192.A。极昼时太阳不没，需满足太阳赤纬Dec≥90°－φ，且Dec与φ同名，12月22日太阳赤纬为23°27′S，计算可得南纬66°33′以上的地区可见极昼现象。

193.C。同192题。

194.B。天体赤纬Dec＜90°－φ时，天体有出没现象，当Dec与φ同名，天体在地平上的时间大于在地平下的时间；当Dec与φ异名，天体在地平上的时间小于在地平下的时间。天体赤纬Dec（25°）＜90°－φ（60°），因此天体有出没现象，因为Dec与φ异名，天体在地平上的时间小于在地平下的时间，即天体降没时间大于升出时间。

195.A。在周日视运动中，当天体中心经过测者子午圈时，称天体中天。天体中心经过测者午圈时称天体上中天；天体中心通过测者子圈时称下中天。

196.C。天体中心经过格林午圈时称格林上中天；天体中心经过格林子圈时称格林下中天。

197.D。同196题。

198.B。天体上中天时，天体时圈与测者午圈重合，天体的地方时角=0°。

199.A。天体下中天时，天体时圈与测者子圈重合，天体的地方时角LHA=180°。

200.C。天体上中天时，天体地方时角LHA=0°。测者纬度不等于0°，当Dec＞φ且同名时，半圆方位A=0°、位置角X=180°；当Dec与φ异名或Dec＜φ且同名时，天体半圆方位角A=180°、位置角X=0°。

201.D。同200题。

202.D。同200题。

203.C。同200题。

204.C。当天体的方位为正北或正南时，天体方位A=0°或A=180°，天体中心经过测者午圈，天体上中天。

205.C。同198题。

206.C。天体赤纬DecS与测者纬度φN，异名，因此天体中天时，半圆方位A=180°，测者纬度为北纬，因此换算成圆周方位为A=180°。

207.B。天体中天时的高度称中天高度H，如果测者纬度和天体赤纬Dec不变，这时天体的高度最高:H=(90°－φ)±Dec，其中：Dec与φ同名取“＋”，Dec与φ史异名取“－”；太阳位于春分点和秋分点时，Dec=0°，中天高度H=(90°－φ）。

208.B。当两个天体同时上中天时，其天体时圈重合，两天体的赤经(共轭赤经）相同。

209.A。测者纬度=0°，天体赤纬Dec=30°N，则天体中天时的圆周方位为000°，即正北方向，中天高度H=(90°－φ)±Dec=90°－Dec。

210.C。天体赤纬Dec＜90°－φ。时，天体有出没现象，当Dec与φ同名，天体在地平上的时间大于地平下的时间；当Dec与φ异名，天体在地平上的时间小于地平下的时间。天体赤纬Dec（25°）＜90°－φ（30°），因此天体有出没现象，因为Dec与φ同名，天体在地平上的时间大于在地平下的时间。

211.C。测者纬度一定(φ=0°)时，对有出没的天体来讲，出没象限的第一名称与天体赤纬同名，第二名称出为出为E没为W。

212.B。在上天半球，天体在周日视运动中只经过与测者纬度同名的两个象限的条件是天体赤纬大于测者纬度，且同名。

213.A。天体赤纬Dec=10°N，则该天体降没于NW象限。

214.C。当Dec＞φ，且同名时，夫体只经过与测者纬度同名的两个象限。当天体运行到其垂直圈（平面）与其赤纬圈相切的切点时，该天体的方位角达到最大值，这时天体的位置称距角，天体距角时，其位置角X=90°。

215.D。同210题。

216.A。同213题。

217.B。天赤道平面与真地平平面之间的夹角等于90°－φ，因此夹角越小，说明测者纬度越高。测者纬度愈高，不出没的天体愈多，能见天体愈少。

218.A。测者位于赤道上(φ=0°)时，天体真出没半圆方位A=90°－Dec，第一名称与赤纬同名，第二名称真出为E，真没为W。天体赤纬Dec=30°S，则天体真出时的半圆方位为ASE=90°－30°=60°SE，换算成圆周方位为A=120°。

219.D。同218题。

220.C。测者位于赤道上(φ=0°)时，天体真出没半圆方位A=90°－Dec，第一名称与赤纬同名，第二名称真出为E，真没为W。天体赤纬Dec=l0°S，则真出时半圆方位ASE=90°－10°，真没时半圆方位ASW=90°－10°，换算成圆周方位分别为100°和260°。

221.C.4月3日，太阳赤纬为DecN，上午太阳的半圆地方时角为因此位于赤道上的测者观测太阳，太阳的半圆方位命名为NE。

222.B。11月10日，太阳赤纬为DecS，下午太阳的半圆地方时角为，因此位于赤道上的测者观测太阳，太阳的半圆方位命名为SW。

223.B。位于赤道上的测者观测赤纬等于0°的天体，上午观测该天体的方位为正东方向090°。

224.D。位于赤道上的测者观测赤纬等于0°的天体，下午观测该天体的方位为正西方向270°。

225.B。当测者位于两极时，天顶与仰极重合，天赤道与真地平圈重合，天体时圈与天体垂直圈重合，天体赤玮等于天体高度，天体高度的增量等于赤纬的增量。

226.C。同225题。

227.D。测者位于两极（φ=90°N或S)时，所有天体均无出没现象，Dec与φ同名的天体不没，Dec与φ异名的天体不出。这时测者能见半个天球上的天体。而且所有天体的高度均等于其赤纬。

228.B。当测者纬度一定，天体赤纬一定时，天体中天，即天体通过测者子午圈时，其高度变化最慢，在中天附近其高度变化缓慢；对于过东西圈的天体，当天体过东西圈时，其高度变化最快，且与测者纬度有关；对于发生距角的天体，当天体距角时，其高度变化最快，且与天体赤纬有关。

229.A。当天体中天，即天体经过测者子午圈时，其方变化最快，且与Dec与h有关，当Dec一定，中天高度越高（即纬度越低），方位变化越快。

230.C。见229题。

231.B。对于Dec＞φ，且同名的天体，当天体距角时，其方位变化最慢；对于Dec＜φ，且同名的天体，当天体介于出没与东西圈之间时，其方位变化缓慢。

232.A。同229题。

233.D。同229题。

234.C。天体距角时，位置角X=90°，天体方位变化最慢，变化率等于零。

235.D。同229题。

236.D。同229题。

237.D。在周日视运动中，天体有出没，且通过四个象限，说明天体经过东西圈。天体介于出与东圈之间（或西圈与没之间）时，存在使方位变化率取得最小值的一点，天体位于该点时其方位变化最慢。

238.B。不受周日视运动影响的天球坐标系为第二赤道坐标系，其坐标值为赤经和赤纬。

239.A。由于太阳周日视运动和周年视运动是同时存在的，因此，我们所见太阳视运动是这两种运动的合运动。太阳视运动的轨迹是连续的球面螺旋线，其变化范围不超过23°27′N和23°7′S的赤纬平行圈。因此，两赤纬平行圈分别称为北回归线（或夏至线）和南回归线（或冬至线）。

240.D。地球每年（约365.2422日）绕太阳自西向东公转一周，由此而引起太阳每年相对地球自西向东运动一周的现象称为太阳周年视运动，其运动方向为自西向东；而太阳周日视运动的方向与地球自转方向相反，为自东向西。

241.A。黄道与天赤道交于两个点，称两分点。太阳赤纬由S变为N所经过的一点称春分点，另一点为秋分点。

242.B。6月22日，太阳赤纬Dec=23°27′N，Dec＞φ，且同名，太阳中天方位为000°。太阳中天高度H=(90°－φ)±Dec，其中：Dec与φ同名取“＋”，Dec与φ异名取“－”；当(90°－φ)±Dec＞90°时，H=180°－[(90°－φ)±Dec]。

243.A。恒星在天球上的位置基本不变，天阳沿黄道作周年视运动，使得一年中某地测者所见四季星空不同。

244.C。“四季星空”是指测者在同一季节每天22点左右所见的星空。不同的时间，不同的纬度，所看到的星空是不同的。

245.C。当太阳位于春分点（太阳赤经RA=0°）时，测者所见的星空为春季星空，它是以赤经RA=180°为中心线展开的星空；当太阳位于夏至点（太阳赤经RA=90°）时，测者所见的星空为夏季星空，它是以赤经RA=270°为中心线展开的星空；同理，秋季星空、冬季星空分别是以赤经0°、90°为中心线展开的星空。

246.D。同245题。

247.B0同240题。

248.B。同240题。

249.D。地球公转轨道面与天球截得的大圆，亦即太阳周年视运动的轨迹称为黄道。黄道平面与天赤道平面的夹角ε=23°27′，称为黄赤交角。

250.B。同249题。

251.A。黄赤交角ε=23°27′，地球自转轴与黄道平面的交角为:90°－23°27′＝66°33′。

252.B。同249题„

253.A。同249题。

254.B。同251题。

255.B。同251题。

256.D。同241题。\_

257.A。同241题。

258.C。同241题。

259.A。同241题。

260.A。3月21日，太阳位于春分点，RA=0°，Dec=0°；6月22日，太阳位于夏至点，似RA=90°，Dec=23°27′N；9月21日，太阳位于秋分点，RA=180°，Dec=0°。；12月22日，太阳位于冬至点RA=270°，Dec=23°27′S。

261.C。同260题。

262.C。同260题。

263.D。同260题。

264.A。同260题。

265.B。同260题。

266.C。同260题。

267.D。同260题。

268.B。太阳过天顶，则测者纬度与太阳赤纬相等。6月22日太阳赤纬约为23°.5N。

269.D。太阳过天顶，则测者纬度与太阳赤纬相等。12月22日太阳赤纬约为23°.5S。

270.C。同260题。

271.A。同260题。

272.B。同260题。

273.D。同260题。

274.B。太阳从春分点运行到秋分点（180°）需要约186天，而由秋分点运行到春分点(180°)则需要约179天，两者相差7天。所以，太阳在周年视运动的全过程中为不等速运动。

275.B。3月21日，太阳位于春分点，赤纬0ec=0°，北半球天文春季开始；3月21日～6月22日，太阳北赤纬开始逐渐增大；6月22日，太阳位于夏至点，赤纬Dec=23°27′N，太阳北赤纬达到最大；6月22日～9月21日，太阳北赤纬逐渐减小；9月21日，太阳位于秋分点，赤纬Dec=0°，北半球天文秋季开始；9月21日～12月22日，太阳南赤纬逐渐增大；12月22日，太阳位于冬至点，赤纬Dec=23°27′S，太阳南赤纬达到最大，12月22日～3月21日，太阳南赤纬逐渐减小。

276.C。同275题。

277.A。同275题。

278.D。同275题。

279.D。同275题。

280.C。太阳赤纬周期性的变化，使地球产生了四季，即地球上的冷暖主要取决阳光的直射和斜射（与太阳赤纬有关），而不是地球距太阳的远近。每年6月22日前后（地球接近远日点），阳光直射，日照时间长，北半球夏季。每年12月22日前后（地球接近近日点），阳光斜射，日照时间短，北半球冬季。

281.A。12月22日，太阳赤纬Dec=23°27′S，DeC＞φ，且同名，太阳中天方位为180°。太阳中天高度H=(90°－φ)±Dec，其中：Dec与φ同名取“＋”，Dec与φ异名取“－”；当(90°－φ)±Dec＞90°时，H=180°－[(90°－φ)±Dec]。

282.B。3月21日和9月21日，太阳赤纬Dec=0°，太阳中天高度H=90°－φ。

283.C。同281题。

284.B。同282题。

285.D。同281题。

286.B。由于太阳在黄道上做不等速的周年视运动，而且黄道与天赤道又有一个23°27′的夹角，所以在太阳周年视运动中其赤经、赤纬的日变化量是不相等的。春分点前后；夏至点前后；秋分点前后；冬至点前后。赤经日变化量，至点附近变化大，分点附近变化小。在近似计算时，太阳平均赤经日变化量可取1°。

287.D。同286题。

288.D。同286题。

289.C。同286题。

290.D。同286题。

291.D。6月22日，太阳赤纬Dec=3°27′N，DeC＜φ，且同名，太阳中天方位为180°。太阳中天高度H=(90°－φ)±Dec，其中：Dec与φ同名取“＋”，Dec与φ异名取“－”；当(90°－φ)±Dec＞90°时，H=180°－[(90°－φ)±Dec]。

292.C。同281题。

293.C。同282题。

294.A。同282题。

295.D。同281题。

296.D。同281题。

297.D。测者位于任意纬度(0°＜φ＜90°）时，测者纬度愈高，不出没的天体愈多，能见天体愈少。对于有出没的天体，其在地平上的时间随着测者纬度和天体赤纬的不同而变化，当天体赤纬等于0°时，各地所见该天体在地平上、下的时间均相等；当测者纬度与天体赤纬同名时，纬度越高，天体在地平上的时间越长；当测者纬度与天体赤纬异名时，纬度越高，天体在地平上的时间越短。春分时，太阳赤纬为0°，各地所见太阳在地平上、下的时间均相等，即各地昼夜均相等。

298.C。同297题。

299.D。同297题。

300.A。同297题。

301.A。同297题。

302.B。同297题。

303.B。同297题。

304.A。同297题。

305.C。极昼时太阳不没，需满足太阳赤纬Dec≥90°－φ，且Dec与φ同名，夏至太阳赤纬为23°27′N，计算可得北纬66°33′以北的地区可见极昼现象。

306.D。极昼时太阳不没，需满足太阳赤纬Dec≥90°－φ，且Dec与φ同名，12月22日太阳赤纬为23°27′S，计算可得南纬66°33′以南的地区可见极昼刼象。

307.C。同306题。

308.D。每年3月21日-9月23日太阳赤纬为北，因此太阳将出于NE象限，没于NW象限。

309.A。每年9月23日～3月21日太阳赤纬为南，因此太阳将出于SE象限，没于SW象限。

310.A。当天体中天，即天体经过测者子午圈时，其方位变化最快，且与Dec和φ有关，当Dec—定，中天高度越高（即纬度越低），方位变化越快。

311.D。太阳的周日平行圈为太阳赤纬圈，太阳赤纬圈与测者真地平圈重合，则天顶和仰极重合，且太阳赤纬为0°，因此，测者位于两极，并且是在春分日或秋分日。

312.A。同245题。

313.B。同245题。

314.A。由于地球在自西向东自转的同时，还在绕太阳自西向东公转，太阳赤经日变量约为1°，因此恒星每日升出时间与太阳相比要提早约4min。

315.A。由于地球在自西向东自转的同时，还在绕太阳自西向东公转，太阳赤经日变量约为1°，因此恒星每日升出时间与太阳相比要提早约4min。而月亮在绕地球自西向东公转，每日的赤经日变量约为13°.2，因此月亮中天时间每天要比太阳中天时间平均推迟约49min。

316.B。按照距离太阳远近顺序，能用于测天定位的行星有金星、火星、木星和土星，其中距离地球最远的是土星。

317.B。同316题。

318.A。同316题0

319.B。从地球上看地内行星偏离太阳的距角达最大时称为大距，行星位于太阳东边称为东大距，日没后见于西天为昏星。行星位于太阳西边称为西大距，日出前见于东天为晨星。当金星运行在东大距与下合前最亮日和下合后最亮日与西大距之间时，白昼有可能观测到金星而用于天文定位。金星的动态日期可从《航海天文历》的“天象纪要”中查到。

320.A。同318题。

321.D。同318题。

322.C。同318题。

323.A。同318题。

324.C。能够在白天同时观测到太阳和月亮的日期为:农历初七、八（上弦月）时，中午月亮升起，下午月亮位于东天；农历二十二、二十三，日出时分，月亮位于中天附近，上午月亮位于西天。

325.C。因为一年中太阳赤纬在23°27′S～23°27′N之间变化，因此纬度等于20°N的测者，一年中发生太阳过天顶的情况会出现两次。

## 第二节时间系统

1.在周日视运动中，春分点连续两次经讨某地\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_所经历的时间间隔称为1恒星日。A.子圈B.午圈C.子午圈D.东西圈

2.—个恒星日等于天球旋转\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_所经历的时间间隔。A.360°B.360°＋53°.8C.360°＋66′.6D.360°＋59′.14

3.在周日视运动中，太阳连续两次经过某地\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_所经历的时间间隔称为1太阳日。A.子圈B.午圈C.子午圈D.东西圈

4.太阳日逐日长短不等的原因是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.地球自转速度不均匀B.太阳周年视运动速度不均匀C.太阳高度变化不均匀D.太阳方位变化不均匀

5.以春分点的周日视运动的周期作为时间的计量单位得到\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.恒星时B.视时C.平时D.协调世界时

6.以太阳的周日视运动的周期作为时间的计量单位得到\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.恒星时B.视时C.平时D.协调世界时

7.以平太阳的周日视运动的周期作为时间的计量单位得到\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.恒星时B.视时C.平时D.协调世界时

8.将世界时时刻分成UT0、UT1和UT2是考虑了\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_的因素。A.地球自转B.地球自转的速度不均匀C.地球公转D.地球公转的速度不均勻

9.在周日视运动中，春分点连续两次在某地\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_所经历的时间间隔称为1恒星日。A.上中天B.下中天C.视出D.视没

10.在周日视运动中，\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_连续两次经过某地午圈所经历的时间间隔称为1恒星曰。A.春分点B.秋分点C.夏至点D.冬至点

11.每天春分点中天的时间比太阳中天的时间\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.推迟约4分钟B.推迟约4秒钟C.提前约4分钟D.提前约4秒钟

12.恒星每天降没的时间比前一日要\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.晚4分钟B.晚8分钟C.提早4分钟D.提早8分钟

13.在日常生活中不使用恒星时的主要原因是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.春分点周日视运动不均与B.时间的起算点不同C.春分点在天球上的位置不固定D.恒塵日开始的时间与昼夜不固定

14.日常生活和工作不用恒星时作为时间的计量单位的原因是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.恒星时与地球的自转无关B.恒星时的周期不固定C.恒星时与地球的公转有关D.恒星时与昼夜的关系不固定

15.下列计时与昼夜关系不固定的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.恒星时B.视时C.平太阳时D.区时

16.在周日视运动中，太阳连续两次在某地\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_所经历的时间间隔称为1太阳日。A.上中天B.下中天C.视出D.视没

17.—个视太阳日等于天球旋转\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_所经历的时间间隔。A.360°B.360°＋53°.8C.360°＋66′.6D.介于B和C之间

18.—年中视太阳日的长短逐日不一致的主要原因是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.地球自转B.地球自转的速度不均匀C.地球公转D.地球公转的速度不均匀

19.一个恒星日与一个太阳日的长短不一致的主要原因是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.地球自转B.地球自转的速度不均匀C.地球公转D.地球公转的速度不均勻

20.一年中最长的太阳日与最短的太阳日相差约\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.4分钟B.4秒钟C.13分钟D.51秒钟

21.—个恒星日与一个太阳日最大相差约\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.53′.8B.66′.6C.59′.14D.0′.0

22.在周日视运动中，太阳由测者\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_起，向\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_所经历的时间间隔称为视时。A.子圈；西B.午圈；西C.子圈；东D.午圈；东

23.视时与太阳的圆周地方时角在数值上相差\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.6小时B.12小时C.18小时D.24小时

24.已知太阳圆周地方时角等于120°，此时视时等于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.8hB.l0hC.20D.00h

25.平太阳是一个假想的太阳，它在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_做周年视运动。A.天赤道上向西B.天赤道上C.黄道上向西D.黄道上向东

26.平太阳是－个假想的天体，它在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_上\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_做周年视运动。A.黄道；自西向东B.黄邀；自东向西C.天赤道；自西向东D.天赤道；自东向西

27.太阳赤经变化比平太阳赤经变化\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.快B.慢C.有时快，有时慢D.相同

28.平太阳的赤经日变化量约为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.66′.6B.53′.2C.62′.3D.59′.14

29.在周日视运动中，平太阳连续两次经过某地\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_所经历的时间间隔称为1平太阳日。A.子圈B.午圈C.子午圈D.东西圈

30.在周日视运动中，平太阳连续两次在某地\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_所经历的时间间隔称为1平太阳日。A.上中天B.下中天C.视出D.视没

31.在周日视运动中，\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_连续两次经过某地子圈所经历的时间间隔称为1平太阳日。A.春分点B.平太阳C.太阳D.秋分点

32.在周日视运动中，平太阳通过\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_时平太阳日开始计量。A.测者午圈B.测者真地平圈C.东西圈D.测者子圈

33.—个平太阳日等于天球旋转\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_所经历的时间间隔。A.360°B.360°＋53°.8C.360°＋66′.6D.360°＋59′.14

34.—个平太阳日比一个恒星日\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.短B.相等C.长D.择短不确定

35.—个平太阳日与一个恒星日之间的关系\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.两者相等B.—个平太阳日比一个恒星日长3m56s.56C.两者无关D.—个平太阳曰比一个恒星日短3m56s.56

36.从测者子圈起算的时间是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.地方平时B.恒星时C.世界时D.区时

37.同一时刻，不同经度上的地方平时相差\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.两地经差B.时差C.两地纬差D.视差

38.时差是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.同一时刻，不同测者的平时之差B.同一时刻，不同测者的平时与视时之差C.同一时刻，同一测者的视时与平时之差D.同一时刻，同一测者的视时与世界时之差

39.—年中时差最大不超过\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.4mB.8mC.14mD.17m

40.时差为“＋”，太阳上中天时，平太阳\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.已过中天B.正好中天C.还未中天D.是否中天不确定

41.时差为“－”，太阳上中天时，平太阳\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.已过中天B.正好中天C.还未中天D.是否中天不确定

42.时差为“－”时，地方平时等于1200时\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.太阳中天B.太阳已过中天C.太阳还未中天D.太阳和平太阳同时中天

43.时差为“＋”时，地方平时等于1200时\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.太阳上中天B.太阳已过中天C.太阳还未中天D.太阳和平太阳同时上中天

44.时差为“0”，太阳上中天时，平太阳\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.已过中天B.正好中天C.还未中天D.是否中天不确定

45.时差等于－6m，太阳上中天时，视时等于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_；平时等于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.1206；1154B.1200；1200C.1200；1154D.1200；1206

46.时差等于－6m，平太阳上中天时，视时等于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_；平时等于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.1206；1200B.1154；1200C.1200；1154D.1200；1206

47.视时等于09h30m30s，时差等于＋4m30s，则平时为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.09h30m30sB.09h35m00sC.09h34m30sD.09h26m00s

48.平时等于nh58m15s，视时等于llh57m15s，则时差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.＋1m00sB.－lm15sC.－1m00sD.＋lm15s

49.已知太阳在某地上中天的时差等于－2m15s，则该天太阳上中天的地方平时为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.12h02m15sB.llh58m45sC.llh57m45sD.llh02m45s

50.测者1的经度λ1=110°W的地方平时LMT1=08h(15/9)，此刻测者2的经度λ2=125°W的地方平时LMT2=\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.09h(15/9)B.07h(15/9).C.08h(l4/9)D.09h(14/9)

51.测者1的经度λ1=120°E的地方平时LMT=08h(15/9)，此刻测者2的经度λ2=120°W的地方平时LMT2=\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.00h(16/9)B.16h(15/9)C.08h(14/9)D.16h(14/9)

52.已知测者1的经度λ1=110°24′.0E的地方平时LMT1=03h30m18s，则测者2的经度λ2=108°19′.0E的地方平时LMT2=\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.03h21m58sB.03h32m23sC.03h38m385D.03h30m18s

53.已知测者1的经度λ1=123°30′.0E的地方平时LMT1=08h00m30s，则测者2的经度λ2=120°00′.0E的地方平时LMT2=\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.07h46m30sB.08h14m30sC.08h00m30sD.07h57m30s

54.已知测者1的经度λ1=110°30′.0E的地方平时LMT1=10h42m00s(3/12)，则测者2的经度λ2=ll0°00′.0W的地方平时LMT2=\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.20h00m00s(2/12)B.09h20m00s(3/12)C.08h00m00s(2/12)D.21h20m00s(3/12)

55.太阳上中天的地方平时通常不等于1200，其原因是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.测者经度与时区中线经度存在经差B.测者经度与时区中线经度存在时差C.地方平时与地方视时之间存在时差D.协调时与平时之间存在时角差

56.—个平太阳日与一个视太阳日的长短不一致的主要原因是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.地球自转B.地球自转的速度不均匀C.地球公转D.地球公转的速度不均勻

57.产生时差的原因是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.地球自转B.太阳周日视运动C.地球自转的速度不均匀D.地球公转的速度不均

58.世界时是建立在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_基础上的时间系统。A.原子能级跃迁频率B.地球公转运动C.太阳周年视运动D.地球自转运动

59.天文航海中所用的时间计量单位是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.原子时B.协调世界时C.世界时D.恒星时

60.天文航海上所采用的对时信号是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.UT0B.UT1C.UT2D.UTC

61.校对天文钟所采用的对时信号是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.UT0B.UT1C.UT2D.UTC

62.《航海天文历》中给出的世界时是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_的时刻。A.UT0B.UT1C.UT2D.UTC

63.从格林子圈起算的时间是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.地方平时B.恒星时C.世界时D.区时

64.协调世界时是受\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_制约的原子时系统。A.UTOB.UT1C.UT2D.恒星时

65.UTC与UT1应保持在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.±0S.5B.±0S.9C.±0m.5D.±0m.9

66.与地球自转无关的时间是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.世界时B.协调世界时C.原子时D.区时

67.同一时刻不同时区的区时相差\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.两地的纬差B.两地的经差C.两时区中线经度之差D.测者的经度

68.\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_作为该时区的区时。A.时区边界的地方平时B.世界时C.平时D.时区中线的地方平时

69.经度λ=112°E的地方平时LMT=llh28m，此刻该时区的区时ZT=\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.llhB.llh28mC.llh56mD.12h

70.东时区的区号为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_,时区的食号为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.＋；－B.－；＋C.－；－D.＋；＋

71.经度λ=112°W的地方平时此刻该时区的区时ZT=\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.llhB.llh28mC.llh56mD.12h

72.已知测者经度λ=30°42′.0W所在时区的区时ZT=22h50m48s（2月11日），则该地的地方平时LMT=\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.22h48m00s(11/2)B.22h50m48s(11/2)C.22h51m00s(12/2)D.23h50m488(11/2)

73.某地经度λ=122°23′E的地方平时LMT=21h04m36s(3月5日），该地的区时为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.20h55m04s(3月5日）B.21h55m04s(3月5日）C.21h04m36s(3月5日）D.20h50m00s(3月5日）

74.已知某地经度λ=117°E，此时时差等于＋8m，太阳在该地上中天的区时为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.1208B.1152C.1148D.1204

75.5月12日，区时2010，船舶位于经度λ=68°20′.OW处，此时世界时GMT为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.2010(12/5)B.1510(12/5)C.0110(12/5)D.0110(13/5)

76.8月8日，区时ZT=0800(－8)，此刻世界时GMT=\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.00h(7/8)B.00h(8/8)C.08h(7/8)D.12h(8/8)

77.8月8日，区时(＋8)，此刻世界时GMT=\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.00h(9/8)B.OOh(8/8)C.08h(7/8)D.12h(8/8)

78.太阳真出比太阳视出要\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_，太阳真没比太阳视没要\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.早；晚B.晚；晚C.晚；早D.早；早

79.某地经度为123°E，区时ZT=1200时太阳上中天，则时差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.－8mB.－12mC.0mD.8m

### 参考答案

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1.B | 2.A | 3.A | 4.B | 5.A | 6.B | 7.C | 8.B | 9.A | 10.A |
| 11.C | 12.C | 13.D | 14.D | 15.A | 16.B | 17.D | 18.D | 19.C | 20.D |
| 21.B | 22.A | 23.B | 24.C | 25.B | 26.C | 27.C | 28.D | 29.A | 30.B |
| 31.B | 32.D | 33.D | 34.C | 35.B | 36.A | 37.A | 38.C | 39.D | 40.C |
| 41.A | 42.C | 43.B | 44.B | 45.D | 46.B | 47.D | 48.C | 49.A | 50.B |
| 51.D | 52.A | 53.A | 54.A | 55.C | 56.D | 57.D | 58.D | 59.C | 60.B |
| 61.B | 62.B | 63.C | 64.B | 65.B | 66.C | 67.C | 68.D | 69.A | 70.B |
| 71.C | 72.A | 73.A | 74.D | 75.D | 76.B | 77.A | 78.C | 79.B |  |

### 答案解析

1.B。在周日视运动中，春分点ϒ连续两次经过某地午圈所经历的时间间隔称为1恒星日。1恒星日=天球旋转1周（360°)所经历的时间间隔。

2.A。同1题。

3.A。在周日视运动中，太阳中心连续两次经过某地子圈所经历的时间间隔称为1太阳日。1太阳日=天球旋转(360°＋)所经历的时间。由于太阳周年视运动速度不均匀，太阳赤经日变化量最大约66′.6，最小约53′.8，所以最长和最短的太阳日相差约51s，并且在逐日变化。

4.B。同3题。

5.A。恒星时是建立在地球自转运动基础上的时间系统，以春分点为参考点，以其周日视运动的周期作为时间的计量单位。

6.B。视时是建立在地球自转基础上的时间系统，它是以视太阳⊙为参考点，以其周日视运动的周期作为时间的计量单位。

7.C。平时是建立在地球自转运动基础上的时间系统，它是以平太阳㊉为参考点，以其周日视运动的周期作为时间的计量单位。

8.B。将世界时时刻分成UT0、UT1和UT2是考虑了地球自转的速度不均匀的因素。

9.A。同1题。

10.A。同1题。

11.C。由于地球在自西向东自转的同时，还在绕太阳自西向东公转，太阳赤经日变量约为1°，因此春分点中天时间与太阳中天相比要提早约4min。

12.C。由于地球在自西向东自转的同时，还在绕太阳自西向东公转，太阳赤经日变量约为1°，因此恒星降没的时间与太阳降没时间相比要提早约4min。由于我们使用平时作为时间标准，所以恒星每天降没的时间比前一日要提早4min。

13.D。恒星时的时刻与昼夜的关系不固定，而人们的日常生活工作一般是根据“昼夜”来安排的，所以恒星时不宜用于日常生活之中。

14.D。同13题。

15.A。同13题。

16.B。同3题。

17.D。同3题。

18.D。同3题。

19.C。由于地球在自西向东自转的同时，还在绕太阳自西向东公转，太阳赤经日变量约为1°，因此春分点中天时间与太阳中天相比要提早约4min，使得一个恒星日与一个太阳日的长短不一致。

20.D。太阳赤经日变化量最大约66′6，最小约53′.8，所以最长和最短的视太阳日相差约51s，并且在逐日变

21.B。1恒星日＝天球旋转1周（360°)所经历的时间间隔。1太阳日＝天球旋转（360°＋)所经历的时间。由于太阳周年视运动速度不均匀，太阳赤经日变化量最大约66′6，最小约53′.8。

22.A。在周日视运动中，太阳中心由某地子圈起，向西运行所经历的时间间隔称为视时LAT。太阳上中天时下中天时LAT=00h。

23.B。由于视时由测者子圈起算，太阳圆周地方时角由测者午圈起算，因此，同—时刻视时LAT与太阳圆周地方时角LHA相差180°(12h)。当LHA＜180°时，LAT=LHA＋180°；当＞180°时，LAT=LHA－180°。

24.C。同23题。

25.B。平太阳是一个假想的天体，它在天赤道上向东作匀速的周年视运动，其速度等于视太阳在黄道上运行的平均速度。

26.C。同25题。

27.C。太阳赤经日变化量最大约66′6，最小约53′.8，而平太阳赤经日变化量约为可以认为是一个定值。因此太阳赤经变化比平太阳赤经变化有时快，有时慢。

28.D。同27题。

29.A。在周日视运动中，平太阳连续两次经过某地子圈（下中天）所经历的时间间隔称为1平太阳日。由于平太阳有周年视运动，而春分点没有，1太阳日＝天球旋转（360°＋)所经历的时间＝天球旋转（360°＋59′.14)所经历的时间＝1恒星日＋3m56.56s。

30.B。同29题。

31.B。同29题。

32.D。同29题。

33.D。同29题。

34.C。同29题。

35.B。同29题。

36.A。从测者子圈起算的时间是地方平时。恒星时从测者午圈起算，世界时从格林子圈起算，区时为时区中线的地方平时，从时区中线的子圈起算。

37.A。在同一时刻，不同经度上的地方平时之间同样存在“东大西小”的关系，LMT2＝LMT1＋Dλ，其中：Dλ＝λ2－λ1。

38.C。对同一测者来说，在同一时刻，视时LAT与平时LMT之间的时间差称为时差ET。一年中时差ET有四次为零，两次正极大值，两次负极大值。在11月3日前后，时差达最大值，—年中时差最大不超过17m。

39.D。同37题。

40.C。当LAT＞LMT时，ET为“＋”，在周日视运动中，太阳⊙在前，平太阳㊉在后；当LAT＜LMT时，ET为“－”,在周日视运动中，平太阳㊉在前，太阳⊙在后；当LAT＝LMT时，ET为“0”，在周日视运动中，平太阳㊉时圈与长阳0时圈重合。

41.A。同40题。

42.C。ET为“－”,在周日视运动中，平太阳㊉在前，太阳⊙在后，地方平时等于1200时，平太阳上中天，太阳还未中天。

43.B。ET为“＋”，在周日视运动中，太阳⊙在前，平太阳㊉在后，地方平时等于1200时，平太阳上中天，太阳已过中天。

44.B。同40题。

45.D。太阳上中天时，视时等于1200，由ET＝LAT－LMT,可得平时等于1206。

46.B。平太阳上中天时，平时等于1200，由ET＝LAT－LMT，可得视时等于1154。

47.D。同40题。

48.C。同40题。

49.A。同45题。

50.B。在同一时刻，不同经度上的地方平时之间存在“东大西小”的关系，目LMT2＝LMT1＋Dλ，其中：Dλ＝λ2－λ1。其中时间与角度（经差）之间存在着如下时、度换算的关系：24h=360°；lh=15°；lm=15′；1°=4m；ls=15"=0′.25；1′=4s

51.D。同50题。

52.A。同50题。

53.A。同50题。

54.A。同50题。

55.C。太阳赤经日变化量最大约66′6，最小约53′.8，而平太阳赤经日变化量约为可以认为是一个定值。在周日视运动中，有时太阳⊙在前，平太阳㊉在后；有时平太阳㊉在前，太阳⊙在后。地方平时1200平太阳㊉上中天，太阳⊙有可能已过中天，也有可能还未中天，只有太阳赤经日变化量约为时ET为“0”，平太阳㊉时圈与太阳⊙时圈重合，地方平时1200太阳⊙上中天（一年发生4次）。

56.D。一个平太阳日与一个视太阳日的长短不一致的主要原因是地球公转的速度不均匀，太阳与平太阳的赤经日变化量不一致，存在时差。

57.D。由于地球公转的速度不均匀，太阳与平太阳的赤经日变化量不一致，因而产生了时差。

58.D。世界时系统是建立在地球自转运动基础上的时间系统，以地球自转周期作为时间的计量单位。

59.C。天文航海中所用的时间计量单位是世界时UT1。

60.B。同59题。

61.B。同59题。

62.B。《航海天文历》中给出的世界时是UT1的时刻。

63.C。在周日视运动中，平太阳由格林子圈起，向西运行所经历的时间间隔称为世界时。

64.B。协调世界时UTC以原子时秒为时间计量单位，在时刻上与世界时UT1保持在之内。UTC是采用以世界时UT1制约的原子时系统。

65.B。同64题。

66.C。原子时AT以铯（Cs133)原子超精细能级跃迁的电磁振荡9192631770周所经历的时间间隔定义为原子时1秒的长度，与地球自转无关。

67.C。区时ZT是对区中线的地方平时，同一时刻不同时区的区\_时相差两时区中线经度之差。

68.D。同67题。

69.A。区时ZT与地方平时LMT的关系:ZT＝LMT＋Dλ，Dλ＝λm－λ，其中：LMT是测者经度λ所对应的地方平时，ZT是测者经度λ所在时区的中线经度λm所对应的地方平时。经度λ=112°E位于东7区，时区中线经度λm=105°E，则Dλ＝λm－λ＝7°W＝－28m，ZT＝LMT＋Dλ＝11h。

70.B。区号（ZD)是时区的顺序号，东时区的区号为西时区的区号为“＋”。区号还可以用大写英文字母表示，零时区的区号为“Z”，东时区的区号依次为A到M(J除外），西时区的区号依次为N到Y。

71.C。同69题。

72.A。区时ZT与地方平时LMT1的关系：LMT＝ZT＋Dλ，Dλ＝λ－λm。其中：LMT是测者经度λ所对应的地方平时,ZT是测者经度λ所在时区的中线经度λm所对应的地方平时。测者经度λ＝30°42′.0W，位于西二区，时区中线经度λ=30°W。,LMT＝ZT＋Dλ＝22h48m00s。

73.A。同72题。

74.D。太阳上中天则LAT＝1200；ZT＝LMT＋Dλ＝LAT－ET＋Dλ,Dλ＝λm－λ。

75.D。区时ZT与世界时GMT的关系为：GMT＝ZT＋ZD，东时区ZD取“－”，西时区ZD取“＋”。若计算结果GMT≥24，则GMT′＝GMT－24，且日期加一天；若计算结果GMT＜0，则GMT′＝GMT＋24，且日期减少一天。船舶位于经度λ＝68°20′.0W时，在西五区，ZD＝＋5。

76.B。同75题。

77.A。同75题。

79.B。经度为123°E属于东八区，区时1200时，地方平时为1212，太阳上中天即视时1200，因此时差ET＝LAT－LHA＝－12m

## 第三节时间系统的正确应用

1.我国某船航行在西七区，在船时11月5日1700发传真，国内总公司在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_收到该传真。A.0800(12/5)B.0800(11/5)C.2300(12/5)D.2300(11/5)

2.船舶向东航行进入相邻时区，船钟应\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.拨慢20分钟B.拨快20分钟C.拨快1小时D.拨慢1小时

3.船舶向西航行穿过日界线船钟应\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_，日期应\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.拨快1小时；减少1天B.拨慢1小时；增加1天C.不拨；增加1天D.不拨；减少1天

4.一船东行过日界线，同时另一船西行过日界线，过日界后则两船\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.时间相同，日期相同B.时间不相同，日期相同C.时间相同，日期相差1天D.时间不相同，日期相差2天

5.我国某船航行在西七区，应在船时\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_发传真才能使国内总公司在5月12日早0800收到该传真。A.0800(12/5)B.0900(11/5)C.2300(12/5)D.1700(11/5)

6.船舶向东航行进人相邻时区，船钟一般应\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.拨快1小时B.拨慢小时C.不拨D.指示世界时

7.船舶向西航行进人相邻时区，船钟一般应\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.拨快1小时B.拨慢1小时C.不拨D.指示世界时

8.船舶由东十二时区进入西十二时区船钟应\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.拨快1小时B.拨慢1小时C.不拨D.指示世界时

9.船舶由西十二时区进人东十二时区船钟应\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.拨快1小时B.拨慢1小时C.不拨D.指示世界时

10.日界线原则上是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_，考虑到行政区域有若干曲折。A.0°经线B.时区边界线C.180°经线D.时区中线

11.船舶由西向东过日界线，船钟应\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.不拨B.拨快1小时C.拨慢1小时D.拨至和世界时一致

12.船舶由东向西过日界线，船钟应\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.不拨B.拨快1小时C.拨慢1小时D.拨至和世界时一致

13.船舶向东航行穿过日界线船钟应\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_，日期应\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.拨快1小时；减少1天B.拨慢1小时；增加1天C.不拨；增加1天D.不拨；减少1天

14.世界各国在决定标准时，\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。①一般选用其领土所横跨的某一时区的区时；②所选用区时的时区有可能不在其领土范围内；③不使用区时作为标准时A.①②B.②③C.①③D.①②③

15.世界各国标准时可由\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_查得。A.中版《航海天文历》B.天体高度方位表C.英版《无线电信号表》第二卷法定时部分D.航海表

16.要了解某港口所采用的标准时可由\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_查得。A.中版《航海天文历》B.天体高度方位表C.英版《无线电信号表》第二卷D.航海表

17.船舶航行在世界水域，船钟是指示该地区的区时还是该国的标准时，由\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.船长B.该国政府C.船公司D.大副

18.世界各国在决定标准时，\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.所选用区时的时区必在其领土横跨的最中间B.所选用区时的时区必在其领土横跨范围内C.有些国家规定本国的标准时在夏季提前1小时或30分钟D.以上均不对

19.世界各国以法律形式所确定的具体执行的时间，称为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.区时B.夏令时C.标准时D.法定时

20.船舶航行过时区时，驾驶员应\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.拨钟后通知船长B.根据驾驶员间协商拨钟C.立即拨钟D.根据船长的命令拨钟

21.船舶在海上向东航行经过零度经度线，船钟应\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.拨快20minB.不拨C.拨快1hD.拨慢1h

22.船舶在海上向东航行经过零度经度线，日期应\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.增加0.5天B.增加1天C.减少1天D.不变

23.新加坡港的纬度φ=01°16′N，经度λ=103°50′E，根据其经度求得新加坡港位于东七时区，关于新加坡的标准时间，以下说法错误的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.新加坡的标准时间是东七时区的区时B.新加坡的标准时间不一定是东七时区的区时C.新加坡的标准时间可以查阅英版《无线电信号表》第二卷中的法定时部分求得D.新加坡的标准时间可以查阅英版《航海天文历》附表的“标准时一览表”求得

### 参考答案

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1.A | 2.C | 3.C | 4.C | 5.D | 6.A | 7.B | 8.C | 9.C | 10.C |
| 11.A | 12.A | 13.D | 14.D | 15.C | 16.C | *17.A* | 18.C | 19.D | 20.D |
| 21.B | 22.D | 23.A |  |  |  |  |  |  |  |

### 答案解析

1.A。区时存在“东大西小”的关系，不同经度的区时的关系为ZT2=ZT1＋Dλ，,其中，和是时区中线经度（在数值上等于区号的小时数），也可以表示为ZT2=ZT1＋ZD。若计算结果ZT2≥24，则ZT2′=ZT2－24，且日期加一天；若计算结果ZT2＜24，则ZT2′=ZT2＋24，且日期减少一天。

2.C。同1题。

3.C。日界线又称国际日期变更线，原则上是180°经线，考虑到行政区域而有若干曲折。船舶经过日界线时间不变，日期变化1天，船舶向东航行穿过日界线（由东十二时区进人西十二时区）日期减少一天（重复一天）；船舶向西航行穿过日界线（由西十二时区进人东十二时区）日期增加一天（跳过一天）。

4.C。同3题。

5.D。同1题。

6.A。船钟一般指示区时，由于相邻两时区的区时相差1h，并且具有东大西小的关系，当船舶驶人相邻时区时，船钟应拨快或拨慢1h。船舶向东航行进入相邻时区，应将船钟拨快1h；船舶向西航行进人相邻时区，应将船钟拨慢1h。船舶由东十二时区进人西十二时区或反之均不用拨钟，但日期相差一天。

7.B。同6题。

8.C。同6题。

9.C。同6题。

10.C。同3题。

11.A。同6题。

12.A。同6题。

13.D。同3题。

14.D。各国在实施中，根据本国的实际情况来决定本国的标准时。世界各国不是遵循单一的时间制度，仅凭某国所在的地理位置（或时区）还不足以说明它所采用的标准时。因此，在船舶开航之前，要查阅有关资料来确认目的港的标准时，作为拨钟的依据。

15.C。关于世界各国标准时，可以查阅：英版《无线电信号表》（AdmiraltyListofRadioSig­nals)第二卷中的法定时（LegalTime)部分或是英版《航海天文历》所附的《标准时一览表》。

16.C。同15题。

17.A。一般来讲，船舶在大洋中航行，船钟指示所在时区的区时。当船舶航行在世界各国沿海水域时，船钟是指示该地区的区时还是指示该国的标准时，由船长根据具体情况来做出决定。

18.C。同14题。

19.D。世界各国具体执行什么时间基本上以法律的形式确定下来，称为法定时。

# 第五章罗经差的测定

1.海图上两叠标线上标注的方位为168°，当船舶发现两叠标前后重合时，用陀螺罗经观测前标的方位是167°，那么陀罗差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.＋1°B.－1°C.＋2°D.－2°

2.观测低高度天体方位求罗经差时，当推算船位误差不超过\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_海里，天体高度不超过35。时，天体计算方位可以代替天体真方位。A.10B.20C.30D.60

3.连续观测三次天体的罗方位取平均值后再求罗经差的目的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。①减小随机误差的影响；②抵消系统误差；③避免粗差A.①②B.②③C.①②③D.①③

4.观测\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_方位求罗经差的计算方法最简单。A.太阳低高度B.太阳视出没^C.恒星低高度D.太阳真出没

5.海图上两叠标线上标注的方位为168°，当船舶发现两叠标前后重合时，用陀螺罗经观测前标的方位是169°，那么陀罗差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.＋1°B.－1°C.＋2°D.－21°

6.海图上两叠标线上标注的方位为168°当船舶发现两叠标前后重合时，用标准罗经观测前标的方位是170°，那么罗经差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.＋1°B.－1°C.＋2°D.－2°

7.海图上两叠标线上标注的方位为168°，当船舶发现两叠标前后重合时，用标准罗经观测前标的方位是166°，那么罗经差\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.＋1°B.－1°C.＋2°D.－2°

8.当天体的赤纬趋近\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_、天体方位趋近\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_对，由推算船位的误差而引起的天体方位误差将趋于零。A.0°；0°B.90°；0°C.0°；90°D.180°；0°

9.罗经面相对于真地平面的倾斜角θ对观测天体罗方位的误差的影响是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.θ越大，误差越大B.θ越小，误差越大C.无影响D.影响不大

10.在天测罗经差中，当罗经面的倾斜角一定时，所测天体的高度越\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_，观测天体罗方位的误差越\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.高；小B.低；大C.低；小D.以上均错

11.在天测罗经差中，当被测天体的高度一定时，罗经面的倾斜角越\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_，观测天体罗方位的误差越\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.大；小B.小；大C.小；小D.以上均错

12.天体高度为30°，罗经面倾斜\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_可引起观测方位最大产生0°.6的误差。A.1°B.2°C.3°D.4°

13.天体高度为30°，罗经面倾斜1°可引起观测方位最大产生\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_的误差。A.0°.3B.0°.6C.1°.2D.2°.4

14.天体高度为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_，罗经面倾斜1°可引起观测方位最大产生0°.6的误差。A.10°B.20°C.30°D.60°

15.天体高度为30°，罗经面倾斜\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_可引起观测方位最大产生1°.2的误差。A.1°B.2°C.3°D.4°

16.天体高度为30°，罗经面倾斜2°可引起观测方位最大产生\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_的误差。A.0°.3B.0°.6C.1°.2D.2°.4

17.天体高度为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_，罗经面倾斜2°可引起观测方位最大产生1°.2的误差。A.10°B.20°C.30°D.60°

18.天测罗经差应该选用\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_天体。A.一等星B.正东方的天体C.低高度的航用天体D.高高度的航用天体

19.在天测罗经差中，应尽量观测\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_的罗方位。A.较亮天体B.低高度天体C.东西向天体D.南北向天体

20.\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_是北纬低纬海区夜间测定罗经差的良好物标。A.月亮B.金星C.一等星D.北极星

21.观测北极星罗方位求罗经差，一般情况下要求北极星的高度不大于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.15°B.35°C.55°D.75°

22.下列关于观测天体求罗经差的说法中，应该注意错误的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.尽量选择低高度的天体B.尽量保持罗经面的水平C.以一定的时间间隔观测三次，取平均值作为平均罗方位D.观测时应观测天体的中心方位

23.观测北极星罗方位求罗经差，要求罗经读数精确到\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_，时间精确到\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.l°；l分钟B.0°.5；l分钟C.0°.5；2分钟D.0°.5；5分钟

24.与其他的表册相比，利用《太阳方位表》求罗经差的优点是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.不必内插B.计算简便C.不用配备《航海天文历》D.精度高

25.观测低高度太阳方位求罗经差，《太阳方位表》的查表引数是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.纬度、赤纬、视时B.纬度、赤纬、世界时C.纬度、赤纬、平时D.纬度、半圆地方时角、赤纬

26.船舶在中国沿海航行，上午利用《太阳方位表》求得的半圆方位的名称是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.NEB.NWC.SED.SW

27.太阳视出没是指太阳\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_的瞬间。A.中心通过水天线B.上边沿与水天线相切C.下边沿与水天线相切D.中心通过测者地心真地平

28.观测低高度太阳方位求罗经差的原因是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。①减小由于罗经面的倾斜而产生的观测太阳罗方位的误差；②减小由于推算船位的误差而产生的太阳真方位的误差；③此时太阳方位变化较慢，观测误差较小A.①③B.②③C.①②D.①②③

29.天体真出没是指\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_的瞬间。A.天体中心通过水天线B.天体中心通过测者地心真地平C.天体中心通过测者地面真地平D.天体中心通过测者视地平

30.太阳真出没是指\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.太阳上边沿与水天线相切时B.太阳上边沿与测者地心真地平相C.太阳中心恰好通过测者地心真地平时D.太阳下边沿恰好与测者地心真地平相切时

31.观测太阳真出没方位求罗经差时，太阳真出没的时刻是指当太阳下边沿视高度约为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.2/3太阳直径B.1/3太阳直径C.3/2太阳直径D.1/2太随径

32.在观测低高度太阳方位求罗经差中，求太阳计算方位的方法有\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。①《太阳方位表》；②《天体高度方位表》和《航海天文历》；③《航海表》；④计算器和《航海天文历》A.①②③B.①②④C.②③④D.①③④

33.利用《太阳方位表》求罗经差，如果北纬测者下午进行观测，从表中查得的太阳方位命名是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.NEB.NWC.SED.SW

34.利用《太阳方位表》求罗经差，当\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_测者\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_进行观测时，从表中查得的太阳方位命名是NW。A.北纬；上午B.北纬；下午C.南纬；上午D.南纬；下午

35.船舶在中国沿海航行，下午利用《太阳方位表》求得的半圆方位的名称是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.NEB.NWC.SED.SW

36.船舶在中国沿海航行，傍晚测得东天一星体罗方位，求得其半圆方位的名称是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.NEB.NWC.SED.SW

37.船舶在中国沿海航行，傍晚测得西天一星体罗方位，求得其半圆方位的名称是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.NEB.NWC.SED.SW

38.观测低高度太阳方位求罗经差时，应先把查表求得的太阳方位由半圆周法换算为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.圆周法B.倍角C.象限法D.以上均错

39.观测太阳真出没方位在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_上要受到限制。A.观测仪器B.观测距离C.观测时间D.观测方法

40.观测太阳真出没方位求罗经差时，太阳真出没的时刻是指当太阳下边沿视高度约为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.2/3太阳半径B.4/3太阳半径C.3/2太阳半径D.1/2太阳半径

41.太阳真出没时，太阳真高度为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_，此时太阳下边沿视高度约为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_太阳视直径。A.0°；l/3B.－55′；2/3C.10°；3/5D.0°；2/3

42.太阳真出比太阳视出要\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_，太阳真没比太阳视没要\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.晚；晚B.晚；早C.早；早D.早；晚

43.测者纬度φ=30°N，3月21日，太阳真出时的半圆方位等于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.30°NEB.60°NEC.90°NED.90°SE

44.测者纬度φ=30°N，9月23曰，太阳真出时的半圆方位等于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.30°NEB.60°NEC.90°NED.60°SE

45.测者纬度φ=30°N，3月21日，太阳真没时的半圆方位等于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.30°NWB.60°NWC.90°NWD.90°SE

46.测者纬度φ=30°N，9月23日，太阳真没时的半圆地方时角等于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.30°NWB.60°NWC.90°NWD.90°SE

47.测者纬度φ=0°N，6月22曰，太阳真出时的半圆方位等于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.23°27′NEB.66°33′NEC.90°NED.90°SE

48.测者纬度φ=0°N，6月22日，太阳真没时的半閾方位等于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.23°27′NWB.66°33′NWC.90°NWD.90°SE

49.测者纬度φ=0°N，2月23日，太阳真出时的半圆方位等于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.23°27′SEB.66°33′SEC.90°SED.23°27′SE

50.测者纬度φ=0°N，12月23日，太阳真没时的半圆方位等于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.23°27′SWB.66°33′SWC.90°SWD.23°27′NW

51.已知测者纬度等于30°N，3月21日测得太阳真没方位等于268°，则罗经差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.＋2°B.－2°C.＋1°D.－1°

52.已知测者纬度等于30°N，3月21日测得太阳真出方位等于092°，则罗经差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.＋2°B.－2°C.＋1°D.－1。

53.已知测者纬度等于30°N，9月23日测得太阳真没方位等于268°，则罗经差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.＋2°B.－2°C.＋1°D.－1°

54.已知测者纬度等于30°N，9月23日测得太阳真出方位等于092°，则罗经差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.＋2°B.－2°C.＋1°D.－1°

55.已知测者纬度等于0°，6月22日测得太阳真出方位等于068°.5，则罗经差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.＋2°B.－2°C.＋1°D.－1°

56.已知测者纬度等于0°，6月22日测得太阳真没方位等于291°.5，则罗经差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.＋2°B.－2°C.＋1°D.－1°

57.已知测者纬度等于0°，12月23日测得太阳真出方位等于111°.5，则罗经差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.＋2°B.－2°C.＋1°D.－1°

58.利用《太阳方位表》可以查算出太阳的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_出没方位，查表引数为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.视；纬度和赤纬B.真；纬度和赤纬C.真；地方平时D.真；区时

59.利用《太阳方位表》求太阳真出没方位的查表引数是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.纬度、赤纬和时角B.纬度和视时C.纬度、视时和赤纬D.纬度和赤纬

60.天测罗经差时必须可见水天线的方法是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.观测低高度太阳方位求罗经差B.观测北极星方位求罗经差C.观测真出没太阳方位求罗经差D.观测低高恒星方位求罗经差

61.天测罗经差时不必记录观测时间的方法是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.观测低高度太阳方位求罗经差B.观测北极星方位求罗经差C.观测太阳真出没方位求罗经差D.观测低高度恒星方位求罗经差

62.观测低高度北极星罗方位求罗经差\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。①可以使由推算船位求得的计算方位代替天体的真方位所产生的方位误差趋于零；②减小由于罗经面的倾斜而引起的观测天体罗方位的误差；③计算相对方法比观测低高度太阳方位求罗经差的方法简便A.①②③B.①②③C.①②③D.①②③

63.观测北极星罗方位求罗经差时，查取北极星真方位的表册是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.《天体方位表》B.《航海天文历》C.《太阳方位表》D.《天体高度方位表》

64.观测北极星罗方位求罗经差时，查取北极星真方位时的查表因引数\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.测者纬度，北极星赤纬和春分点格林时角B.测者纬度，北极星赤纬和春分点地方时角C.测者纬度和北极星赤经D.测者纬度和春分点地方时角

65.利用叠标方位测定罗经自差时，为提高观测方位的准确性，一般船与近标的距离控制在前后标的\_\_\_\_\_\_\_距离范围内。A.10倍以上B.10～15倍C.3～5倍D.1～2倍

66.已知过叠标时用磁罗经测得该叠标的罗方位为287°，从海图上量得该叠标的真方位为293°，Var=－1°，则该罗经的自差为:\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.＋6°B.＋7°C.＋5°D.－6°

### 参考答案

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1.A | 2.B | 3.D | 4.D | 5.B | 6.D | 7.C | 8.B | 9.A | 10.C |
| 11.C | 12.A | 13.B | 14.C | 15.B | 16.C | 17.C | 18.C | 19.B | 20.D |
| 21.B | 22.C | 23.B | 24.C | 25.A | 26.A | 27.B | 28.D | 29.B | 30.C |
| 31.A | 32.B | 33.B | 34.B | 35.B | 36.A | 37.B | 38.A | 39.C | 40.B |
| 41.D | 42.B | 43.C | 44.C | 45.C | 46.C | 47.B | 48.B | 49.B | 50.B |
| 51.A | 52.B | 53.A | 54.B | 55.B | 56.A | 57.A | 58.B | 59.D | 60.C |
| 61.C | 62.D | 63.B | 64.D | 65.C | 66.B |  |  |  |  |

### 答案解析

1.A。∆G＝TB－GB。海图上标注的方位为真方位，利用陀螺罗经观测物标的方位是陀罗方位。

2.B。经计算可知，当推算船位误差不超过20海里，天体高度不超过35°时，天体计算方位可以代替天体真方位。

3.D。为了避免粗差和减小随机误差的影响，一般应连续观测三次，取平均值作为对应于平均时间的罗方位。

4.D。此时太阳的真高度为零，观测太阳真出没时刻的罗方位，可以快速、简便地求得罗经差。

5.B。同1题。

8.B。方位误差,所以当天体的赤纬趋近90°、天体方位趋近0°时，由∆φ、∆λ、引起的天体方位误差将趋于零。

9.A。倾斜误差∆B＝θtanh。

10.C。同9题。

12.A。同9题。

13.B。同9题。

14.C。同9题。

18.C。同8题。

19.B。同8题。

20.D。北极星的赤纬接近90°，且在北纬中低祎海区所见北极星在周日视运动中的方位角变化不超过2°，根据，由推算船位的误差引起的天体计算方位的误差趋于零。

22.C。同3题。

40.B。2/3太阳直径即4/3太阳半径。

43.C。3月21日，太阳赤纬为0°，太阳从东点真出。

44.C。9月23日，太阳赤纬为0°，太阳从东点真出。

45.C。3月21日，太阳赤纬为0°，太阳从西点真没。

46.C。9月23日，太阳赤纬为0°，太阳从西点真没。

51.A。3月21日，太阳赤纬为0°，太阳从西点真没。

60.C。需根据太阳下边沿距水天线的高度(2/3直径）确定太阳真出没。

# 第六章航路资料

## 第一节潮汐与潮流

1.大潮与小潮主要是由\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.月球、太阳赤纬较大引起的B.月球、太阳和地球相互位置关系不同引起的C.月引潮力与太阳引潮力的合力不同引起的D.B和C

2.潮汐主要是由\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_引起的。A.月引潮力与地球公转B.月引潮力与地球自转C.月引潮力与月球公转D.月引潮力与月球自转

3.潮汐半月不等的潮汐现象是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.从新月到上弦潮差逐渐増龙B.从新月到满月潮差逐渐减小C.潮差的变化是以半个太阴月为周期D.以上都不对

4.潮汐半月不等主要\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_是由引起的。A.月亮赤纬较大B.太阳赤纬较大C.日、月与地球相互位置关系不同D.日、月对地球的距离的变化

5.产生潮汐的原动力是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_，其中丰要是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.月球的引潮力；太阳的引潮力B.天体引潮力；太阳的引潮力C.天体引潮力；月球的引潮力D.太阳的引潮力；月球的引潮力

6.潮汐的视差不等主要是由\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.太阳、月球与地球相对位置的不同引起的B.月球赤纬不同引起C.太阳、月球与地球的距离变化引起的D.太阳赤纬的不同引起的

7.潮汐视差不等主要是由\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_引起的。A.月球以椭圆轨道绕地球转动B.地球自转C.地球平动D.月球绕太阳运动

8.下列关于潮汐的说法中，正确的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.潮汐的周日不等是由日、月引潮力合力不同形成的B.平均海面是相邻高潮潮高和低潮潮高的平均值C.A和B都对D.A和B都错

9.潮汐周日不等的潮汐现象是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.—天有两次涨潮和两次落潮B.相邻两次高潮或两次低潮潮高不等C.涨落潮时间不相等D.A＋B＋C

10.潮汐周日不等主要是由\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.月球、太阳赤纬较小引起的B.月球赤纬较大引起的C.太阳赤纬较大引起的D.太阳和月球与地球相对位置不同引起的

11.从静力学理论分析，正规半日潮往往出现在月赤纬\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.接近于零时B.最大时C.与测者纬度相同时D.以上都不对

12.从理论上说，大潮出现在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.近日点B.上弦日C.下弦日D.朔望日

13.从理论上说，某地高潮发生在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.0点B.12点C.月中天时刻D.以上都对

14.大潮的变化周期约为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.半个太阳月B.一个太阴月C.半个太阴月D.以上都不对

15.根据潮汐静力学观点\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.赤道上没有潮汐周日不等现象B.南、北回归线上没有潮欢周日不箏现象C.两极没有潮汐周日不等现象D.纬度等于月球赤纬的地方没有潮汐周日不等现象

16.实际上，某地出现高潮的时间是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.0点B.12点C.月中天时刻D.月中天前后

17.天体引潮力是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.天体引力和重力的矢量和B.天体重力和地球与天体相对运动产生的惯性离心力的矢量和C.天体引力和地球与天体相对运动产生的惯性离心力的矢量和D.以上都不对

18.纬度等于90°与月球赤纬之差的地方，\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.—天有两次高潮和两次低潮B.—天只有一次高潮和一次低潮C.一天有一次高潮两次低潮D.—天有两次高潮一次低潮

19.已知月球赤纬12°，根据平衡潮理论，\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_纬度的测者一天只有一次髙潮一次低潮。A.OB.30C.60D.85

20.已知月球赤纬12°，根据平衡潮理论，\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_纬度的测者一天只有一次高潮一次低潮。A.OB.35°C.70D.以上均不符合条件

21.引起潮汐半月不等的主要原因是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.月球、太阳与地球的相互位置不同B.月相不同C.月引潮力与太阳引潮力的合力不同D.A或B或C

22.引起潮汐周日不等的原因是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.日、月与地球相互位置不同B.月赤纬不等于零C.地理纬度不等于零D.B＋C

23.月赤纬等于0°时的潮汐特征为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.相邻的两个高潮潮高相等B.涨落潮时间相等C.相邻的两个低潮潮高相等D.以上三者都对

24.从新月到上弦，潮差的变化是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.逐渐增大B.逐渐减小C.没有D.时大时小

25.在分析潮汐的成因时，平衡潮理论假设\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.整个地球被等深的大洋所覆盖B.海水只有惯性力没有摩擦力C.自然地理因素对潮汐的作用只是在讨论潮汐不等现象时考虑D.A＋B＋C

26.实际上，大潮发生在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.朔望日B.朔望日之后C.月中天D.朔望日之前

27.“高潮间隙”是指\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.从满月到大潮高潮发生的时间间隔B.从月中天到高潮发生的时间C.高潮与低潮的时间间隔D.两次高潮的时间间隔

28.从朔望日到实际大潮发生的时间间隔叫\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。从月中天到实际高潮发生的时间间隔叫\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.潮龄；高潮间隙B.高潮间隙；潮龄C.大潮升；小潮升D.小潮升；大潮升

29.半日潮一个周期为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.12h50minB.12hC.24hD.12h25min

30.不正规半日潮港是指\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.每天有两次高潮和两次低潮的港口B.每天有两次涨潮和两次落潮，涨落潮时间，潮差几乎相等的港口C.每天有两次涨潮和两次落潮，但涨落潮时间不等的港口D.—个月内有半个月是每天有两次高潮和两次低潮的港口

31.不正规日潮港是指\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.潮汐周期为24小时50分钟的港口B.半个月中每天只有一次高潮和一次低潮的天数超过7天的港口C.半个月中每天只有一次高潮和一次低潮的天数不超过7天D.以上都对

32.潮差是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.相邻高、低潮的潮高之差B.主、附港潮高之差C.大潮与小潮之差D.回归潮与分点潮之差

33.潮差最大的潮汐称为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.分点潮B.回归潮C.大潮D.小潮

34.潮差最小的潮汐称为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.分点潮B.回归潮C.大潮D.小潮

35.潮龄是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.由朔望日至大潮实际发生日之间的间隔天数B.由朔望日至实际大潮高潮时的时间间隔C.由每天月中天时刻至实际高潮时的时间间隔的长期平均值D.由每天月中天时刻至实际大潮高潮时的时间间隔的长期平均值

36.潮汐周日不等现象最显著的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.分点潮B.大潮C.回归潮D.小潮

37.从潮高基准面至平均大潮高潮面的高度称为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.大潮差B.大輝升C.小潮差D.小潮升

38.从潮高基准面至平均小潮高潮面的高度称为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.大潮差B.大潮升C.小潮差D.小潮升

39.大潮差是指相邻的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_之差。A.大潮高潮潮高与小潮低潮潮高B.低潮高潮潮高与大潮低潮潮高C.大潮高潮潮高与大潮低潮潮高D.小潮高潮潮高与小潮低潮潮高

40.大潮升是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.从潮高基准到平均大潮高潮面的高度B.从平均海面平均大潮高潮面的高度C.高低潮潮高差D.相邻的高、潮潮高之差

41.大潮升是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.平均高潮，高B.平均高高潮高C.平均大潮高潮高D.平均回归潮高潮高

42.大潮升是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.从潮高基准面到平均大潮低潮面的高度B.从潮高基准面到平均小潮高潮面的高度C.从潮高基准面到平均小潮低潮面的高度D.从潮高基准面到平均大潮高潮面的高度

43.大潮是指\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_的潮汐。A.高潮最高、低潮也最高B.高潮最低、低潮也最低C.高潮最高、低潮最低D.高潮最低、低潮最高、

44.当潮汐为分点潮时，潮汐表现为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.周日不等现象最显著B.半日不等现象最小C.周日不等现象最小D.半日不等现象最显著

45.当潮汐为回归潮时，潮汐现象表现为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.周日不等最显著B.周日不等最小C.半日不等现象最显著D.半日不等现象最小

46.当低潮发生后，海面有一段时间停止升降的现象称为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.平潮B.停潮C.转潮D.候潮

47.当高潮发生后，海面有一段时间停止升降的现象称为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.平潮B.停潮C.转潮D.候潮

48.当月赤纬为0时，一个太阴日中有相邻两个高潮和低潮潮高相差不大，涨落潮时间也很接近，这种潮叫作\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.半日潮B.混合潮C.小潮D.分点潮

49.当月球赤纬最小时的潮汐\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.小潮B.大潮C.分点潮D.回归潮

50.低潮间隙是指\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.从月中天到低潮发生的时间间隔B.从新月到大潮低潮发生的时间间隔C.相邻两次低潮的时间间隔D.从高潮到低潮的时间间隔

51.低低潮是指\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.—月中最低的低潮B.大潮日的低潮C.小潮日的低潮D.—天中两次低潮的较低者

52.低高潮是指\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.一天中两次高潮较低者B.—天中两次低潮较高者C.一月中最高的低潮D.—月中最低的高潮

53.高低潮是指\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.一天中两次高潮较低者B.—天中两次低潮较高者C.一天中高潮中最低者D.—月中低潮中最高者

54.高高潮是指\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.—月中最高的高潮B.大潮时的高潮C.回归潮时的高潮D.—天中两次高潮较高者

55.存在潮汐周日不等的海区，一个太阴日里相邻两次高潮中潮高较高的高潮称为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.高高潮B.高低潮C.低高潮D.低低潮

56.存在潮汐周日不等的海区，一个太阴日里相邻两次高潮中潮高较低的高潮称为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.高高潮B.高低潮C.低高潮D.低低潮

57.存在潮汐周日不等的海区，一个太阴日里相邻两次低潮中潮高较高的低潮称为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.高高潮B.高低潮C.低高潮D.低低潮

58.存在潮汐周日不等的海区，一个太阴日里相邻两次低潮中潮高较低的低潮称为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.高高潮B.高低潮C.低高潮D.低低潮

59.某港口半个月中有连续一半以上的日子为日潮，其余为半日潮，该港口为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.正规半日潮港B.不正规半日潮港C.正规日潮港D.不正规日潮港

60.某港口半个月中有一半以上的天数为两次高潮两次低潮，其余日子为日潮，该港口为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.正规半日潮港B.不正规半日潮港C.正规日潮港D.不正规日潮港

61.某港口每天有两次高潮和两次低潮，潮差和涨落潮时间均不相等，该港口为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.正规半日潮港B.不正规半日潮港C.正规日潮港D.不正规日潮港

62.某港口每天有两次高潮和两次低潮，潮差和涨落潮时间均几乎相等，该港口为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.正规半日潮港B.不正规半日潮港C.正规日潮港D.不正规日潮港

63.平潮是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.潮汐停止升降的时候B.高潮发生后潮沙停止升降的现象C.平流的时候D.低潮发生后潮汐停止升降的现象

64.平均高潮间隙是指\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.由朔望至大潮实际发生的时间间隔B.由每天月中天时刻至高潮时的时间间隔的长期平均值C.由朔望至实际大潮高潮发生的时间间隔D.由每月中天时刻至实际大潮高潮时的时间间隔的长期平均值

65.平均海面是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.计算海图水深的起算面B.根据长期观测算得的某一时期内的海面平均高度C.海面的季节修正值D.计算潮高的起算面

66.平均海面是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.相邻高潮面与低潮面的平均值B.平均高潮面与平均低潮面的平均值C.平均大潮高潮面与平均大潮低潮面的平均值D.长期观测每天每小时水面高度的平均值

67.下列类型的潮汐为不正规半日潮混合潮的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.在一个太阴日里，涨落潮时间几乎相等，相邻高潮或低潮的潮差几乎相等B.在一个太阴日里，涨落潮时间不相等，相邻高潮或低潮的潮差相差很大C.在半个月里至少有一半天数出现一天有一次海水涨落的现象D.在半个月中一天出现一次海水涨落的现象的天数少于7天

68.日潮港是指\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.每天只有一次髙潮和一次低潮的港口B.半个月中有一半以上的天数一天只有一次高潮和一次低潮的港口C.半个月中一天只有一次高潮和一次低潮的天数不足7天D.以上答案都对

69.朔、望后1～3天发生的潮汐一般是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.高潮B.高高潮C.大潮D.最大天文潮

70.停潮是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.潮汐停止升降的时候B.高潮发生后潮汐停止升降的现象C.平流的日推^D.低潮发生后停止升降的现象

71.下列说法正确的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.日潮港是指凡一日发生一个高潮和一个低潮的港B.潮龄是指新月或满月后到发生大潮时的天数C.高高潮是指大潮时的高潮D.分点潮是指春分日和秋分日的潮汐

72.下列说法正确的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.髙高潮是指大潮日的高潮B.分点潮是指春分和秋分时的潮汐C.日潮港是指发生一日一个高潮和低潮的港口D.以上都不对

73.小潮差是指相邻的之差\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.小潮高潮潮高与大潮低潮潮高B.大潮高潮潮高与小潮低潮潮高C.小潮高潮潮高与小潮低潮潮高D.大潮高潮潮高与大潮低潮潮高

74.小潮升是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.平均小潮高潮高B.平均低低潮高C.平均小潮%高D.平均分点潮高潮高

75.小潮升是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.从潮高基准面到平均大潮低潮面的高度B.从潮高基准面到平均小潮高潮面的高度C.从潮高基准面到平均小潮低潮面的高度D.从平均海面到平均小潮高潮面的高度

76.小潮是指\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.高潮最高、低潮也最高B.高潮最低、低潮也最低C.高潮最高、低潮最低D.高潮最低、低潮最高

77.—般情况下潮汐基准面是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.海图基准面B.当地水尺0点C.平均海面D.大潮高潮面

78.月球赤纬最大的潮汐称\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.大潮B.小潮C.分点潮D.回归潮

79.同一地点的大潮和小潮\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.大潮低潮潮高高于小潮低潮潮高B.大潮低潮潮高低于小潮低潮潮高C.大潮低潮潮高等于小潮低潮潮高D.无法确定大潮低潮潮高与小潮低潮潮高谁大谁小

80.正规半日潮港是指\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.每天有两次高潮和两次低潮的港口B.每天有两次高潮和两次低潮，涨落潮时间，潮差几乎相等的港口C.每天有两次高潮和两次低潮，但涨落潮时间不等的港口D.一个月内有半个月是每天有两次高潮和两次低潮的港口

81.差比数是指主附港之间的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.潮时差和潮高差B.潮时差与潮差C.潮时差、潮差比和改正值D.潮差比与平均海面季节改正

82.潮差比是之比\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.附港平均潮差与主港平均潮差B.主港潮差与附港潮差C.主港平均潮差与附港平均潮差D.附港潮高与主港潮高

83.潮汐差比数表中的改正值是指\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.附港平均海面－主港平均海面B.主港平均海面－附港平均海面C.主港平均海面－附港平均海面×潮差比D.附港平均海面－主港平均海面x潮差比

84.潮信资料包括\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。①平均高低潮间隙；②高、低潮时差；③大、小潮升；④平均海面季节改正；⑤潮差比；⑥平均面A.①②③④⑤⑥B.①③⑥C.①②③D.①②③⑤

85.对日潮港来说，潮差比是指\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_之比。A.附港平均潮差与主港平均潮差B.附港回归潮大的潮差与主港回归潮大的潮差C.主港回归潮潮差与附港回归潮潮差D.主港平均潮差与附港平均潮差

86.寒潮对潮汐的影响是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.引起“增水”B.引起“减水”C.引起下雪D.引起结冰

87.利用差比数求附港潮高时，直接用表列改正值的条件是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.主附港平均海面相同B.主附港平均海面季节改正值相等C.主附港平均海面季节改正值较小D.以上都对

88.利用中版《潮汐表》求某主港潮汐，可从\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_查该主港资料所在页数。A.主港索引B.目录C.地理索引C.梯形图卡

89.台风对潮汐的影响是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.引起“增水”B.引起“减水”C.引起降雨D.产生狂浪

90.我国《潮汐表》预报潮时误差量，在一般情况下为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.30分钟B.20分钟C.10分钟D.20-30分钟

91.\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_不是中版《潮汐表》的内容。A.主港潮汐预报表B.附港潮汐预报表C.潮流预报表D.格林尼治月中天时刻表

92.以下各项中\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_是中版《潮汐表》的内容。①主港潮汐预报表；②潮流预报表；③格林尼治月中天时刻表；④差比数和潮信表；⑤辑与潮高差表A.①②③④B.①②④⑤C.②③④⑤D.①②③⑤

93.以下因素会引起潮汐预报值与实际值相差较大的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.寒潮B.台风C.A和B都是D.A和B都不是

94.以下因素会引起潮汐预报值与实际值相差较大的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.寒潮B.春季气旋入海C.台风D.以上都是

95.以下不属于中版《潮汐表》内容的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.主港潮汐预报表B.潮流预报表C.调和常数表D.差比数和潮信表

96.在利用中版《潮汐表》第一册求某附港潮汐时，已知主、附港的平均海面季节改正分别是23cm和35cm，求附港潮高应用\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.附港潮高=主港潮高×潮差比＋改正值B.附港潮高=主港潮高×潮差比＋改正数＋潮高季节改正数C.A和B均可D.A和B均不能用

97.在利用中版《潮汐表》第一册求某附港潮汐时，已知主、附港的平均海面季节改正分别是23cm和35cm，求附港潮高应用\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.附港潮高=主港潮高×潮差比＋改正值B.附港潮高=主港潮高×潮差比＋改正数＋潮高季节改正数C.附港潮高=[主港潮高－(主港平均海面＋主港平均海面季节改正）]×潮差比＋(附港平均海面＋附港平均海面季节改正）D.以上均不能用

98.在利用中版《潮汐表》第一册求某附港潮汐时，已知主、附港的平均海面季节改正分别是2cm和3cm，求附港潮髙应用\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.附港潮高=主港潮高×潮差比＋改正值B.附港潮高=主港潮高×潮差比＋改正数＋潮高季节改正数C.A和B均可D.A和B均不能用

99.中版《潮汐表》预报潮高的误差，在一般情况下为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.10cm以内B.10～20cmC.20～30cmD.大于30cm

100.中版《潮汐表》中的差比数是指主、副港间的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。①高、低潮时差；②高、低潮高差；③潮差比；④平均高、低潮间隙；⑤改正值；⑥平均海面A.①②③④⑤⑥B.①③⑥C.①②③D.①②④

101.中版《潮汐表》中的潮时采用\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.世界时B.地方时C.当地标准时D.平太阳时

102.中版《潮汐表》包括\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。①主港潮汐预报表；②潮流预报表；③调和常数表；④差比数和潮信表；⑤潮时差与潮高差表A.①②③B.①②④C.③④⑤D.②③④

103.中版《潮汐表》中，一些重要港口的每小时潮高在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_中查找。A.主港潮汐预报表B.附港潮汐预报表C.潮汐预报表D.潮信表

104.中版《潮汐表》中潮时是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.区时B.当地标准时C.世界时D.夏令时

105.中国国家海洋局海洋情报研究所出版的《潮汐表》第\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_是关干国外海区的。A.—、二、三册B.—、二册C.四、五、六册D.五、六册

106.中国国家海洋局海洋情报研究所出版的《潮汐表》第\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_是关于中国海区的。A.一、二、三册B.—、二册C.四、五、六册D.五、六册

107.中国国家海洋局海洋情报研究所出版的《潮汐表》一共\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.三册B.四册C.五册D.六册

108.主、附港的潮时差为“－”，说明\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.附港位于主港的东面B.附港位于主港的西面C.附港高、低潮潮时早于主港D.附港高、低潮潮时晚于主港

109.主、附港的潮时差为“＋”，说明\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.附港位于主港的东面B.附港位于主港的西面C.附港高、低潮潮时早于主港D.附港高、低潮潮时晚于主港

110.从潮信表查得某海区的平均低潮间隙MLWL为1147，则8月28日（农历二十六）的低潮潮时约为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.0747，2011B.0722、1947D.0811，2025D.0659、1923

111.从潮信表査得某海区的平均髙潮间隙为1125，则5月20日（农历十一）的高潮潮时约为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.1101，2325B.1125，2349C.0725，1949D.0635，1900

112.某海区大潮升506cm，小潮升406cm，平均海面310cm，则该海区平均大潮低潮潮高为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.96cmB.114cmC.196cmD.214cm

113.某海区大潮升542cm，小潮升430cm，平均海面310cm，则该海区平均小潮低潮潮高为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.78cmB.120cmC.190cmD.232cm

114.我国沿海某地大潮升3.5m，小潮升2.8m平均海面2.3m，则该地大潮日高潮潮高约为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.3.5mB.2.8mC.2.3mD.3.3m

115.我国沿海某地大潮升3.5m，小潮升2.8m，平均海面2.3m，则该地小潮日高潮潮高约为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.3.5mB.2.8mC.2.3mD.3.3m

116.我国沿海某地大潮升3.5m，小潮升2.8m，平均海面2.3m，则该地大潮日低潮潮高约为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.3.5mB.2.8mC.2.3mD.1.1m

117.我国沿海某地大潮升3.5m，小潮升2.8m，平均海面2.3m，则该地小潮日低潮潮高约为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.3.5mB.2.8mC.2.3mD.1.8m

118.我国沿海某地大潮升3.5m，小潮升2.8m，平均海面2.3m，则该地农历初六高潮潮高约为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.3.5mB.3.2mC.2.3mD.1.4m

119.我国沿海某地大潮升3.5m，小潮升2.8m，平均海面2.3m，则该地农历初六低潮潮高约为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.3.5mB.3.2mC.2.3mD.1.4m

120.我国沿海某地大潮升3.5m，小潮升2.8m，平均海面2.3m，则该地农历初八高潮潮高约为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.3.5mB.3.2mC.3.0mD.1.6m

121.我国沿海某地大潮升3.5m，小潮升2.8m，平均海面2.3m，则该地农历初八低潮潮高约为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.3.5mB.3.2mC.3.0mD.1.6m

122.我国沿海某地大潮升3.5m，小潮升2.8m，平均海面2.3m，则该地农历二十一高潮潮高约\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.3.5mB.3.2mC.2.3mD.1.4m

123.我国沿海某地大潮升3.5m，小潮升2.8m，平均海面2.3m，则该地农历二十一低潮潮高约为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.3.5mB.3.2mC.2.3mD.1.4m

124.我国沿海某地大潮升3.5m，小潮升2.8m，平均海面2.3m，则该地农历二十三高潮潮高约为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.3.5mB.3.2mC.3.0mD.1.6m

125.我国沿海某地大潮升3.5m，小潮升2.8m，平均海面2.3m，则该地农历二十三低潮潮高约为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.3.5mB.3.2mC.3.0mD.1.6m

126.我国沿海某半日潮海区平均高潮间隙（MHWI）0630，平均低潮间隙（MLWI)－0230，则该地农历初六的高潮潮时约为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.0140、1405B.1005、2230C.0230、1455D.1030、2230

127.我国沿海某半日潮海区平均高潮间隙（MHWI）0630，平均低潮间隙（MLWI)－0230，则该地农历十一的高潮潮时约为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.0140、1405B.1005、2230C.0230、1455D.1030、2230

128.我国沿海某半日潮海区平均高潮间隙（MHWI）0630，平均低潮间隙（MLWI)－0230，则该地农历初六的低潮潮时约为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.0530、1730B.0105、1330C.0505、1730D.0130、1330

129.我国沿海某半日潮海区平均高潮间隙（MHWI）0630，平均低潮间隙（MLWI)－0230，则该地农历十一的低潮潮时约为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.0530、1730B.0105、1330C.0505、1730D.0130、1330

130.我国沿海某半日潮海区平均高潮间隙（MHWI）0630，平均低潮间隙（MLWI)－0230，则该地农历十八的高潮潮时约为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.0806，2031B.0530，1755C.0818，2018D.0530，1820

131.我国沿海某半日潮海区平均高潮间隙（MHWI）0630，平均低潮间隙（MLWI)－0230，则该地农历二十六的高潮潮时约为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.0818，2043B.0205，430C.0818，2018D.0530，1820

132.我国沿海某半日潮海区平均高潮间隙（MHWI）0630，平均低潮间隙（MLWI)－0230，则该地农历十八的低潮潮时约为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.0018，1218B.0630，1855C.0006，1231D.0630，1830

133.我国沿海某半日潮海区平均高潮间隙（MHWI）0630，平均低潮间隙（MLWI)－0230，则该地农历二十六的低潮潮时约\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.0018，1218B.0630，1855C.0018，1243D.0630，1830

134.中版海图某地大潮升3.5m，小潮升3.0m，平均海面2.0m，某物标图注高程36m，当该地潮高为2.5m时，该物标的实际海拔高度为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_m。A.37.5B.36C.35.5D.35

135.中版海图某地大潮升3.5m，小潮升3.0m，平均紐面2.0m，某物标图注高程36m，当该地潮高为0.5m时，该物标的卖际海拔高度\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_m。A.37.5B.36C.35.5D.35

136.英版海图某地大潮升3.5m，小潮升3.0m，平均海面2.0m，某物标图注高程36m，当该地潮高为2.5m时，该物标的实际海拔高度为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_m。A.39B.37C.35D.33

137.英版海图某地大潮升3.5m，小潮升3.0m，平均海面2.0m，某物标图注高程36m，当该地潮高为0.5m时，该物标的实际海拔高度为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_m。A.39B.37C.35D.33

138.中版海图某地大潮升3.5m，小潮升3.0m，平均海面2.0m，某架空电缆净空高36m，当该地潮高为2.5m时，该电缆最低处距当时海面的实际距离为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_m。A.39B.37C.35D.33

139.中版海图某地大潮升3.5m，小潮升3.0m，平均海面2.0m，某架空电缆净空髙36m，当该地潮高为0.5m时，该电缆最低处距当时海面的实际距离为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_m。A.39B.37C.35D.33

140.英版海图某地大潮升3.5m，小潮升3.0m，平均海面2.0m，某架空电缆净空高36m，当该地潮高为2.5m时，该电缆最低处距当时海面的实际距离为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_m。A.39B.37C.35D.33

141.英版海图某地大潮升3.5m，小潮升3.0m，平均海面2.0m，某架空电缆净空高36m，当该地潮高为0.5m时，该电缆最低处距当时海面的实际距离为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_m。A.39B.37C.35D.33

142.农历六月二十二日某地平均高潮间隙是1021，概算其髙潮时为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.0244与1509B.0221与1445C.0309与1533D.0221与1509

143.如4月19日某主港的高潮潮时为0117，则高潮时差为－0228的附港高潮潮时为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.4月18日2249B.4月19日0345C.4月18日2349D.4月19日1049

144.我国某地的MHWI为1225，该地农历初六的高潮时为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.0335，1600B.0400，1625C.0423，1648D.0500，1725

145.我国某地的MLWI为1032，该地农历十一的低潮时为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.0632、1807B.0632、1857C.0542、1807D.0542、1857

146.我国某地的大潮升为4.4m，小潮升为3.4m，则农历初六的高潮潮高约为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.3.6mB.4.0mC.4.2mD.4.4m

147.我国某地的大潮升为4.5m，小潮升为3.0m，平均海面2.5m。则农历初五低潮潮高约为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.1.5mB.0.5mC.0.9mD.2.0m

148.我国某地的大潮升为4.5m，小潮升为3.0m，平均海面2.5m。则农历初五高潮潮高约为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.4.1mB.3.5mC.3.4mD.4.0m

149.我国某地的大潮升为4.5m，小潮升为3.1m，平均海面2.5m。则初三的低潮潮高约为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.1.4mB.0.5mC.1.9mD.2.0m

150.我国某地的大潮升为4.5m，小潮升为3.1m，平均海面2.5m。则小潮日的低潮潮高约\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.1.4mB.0.5mC.1.9mD.2.0m

151.我国某地的大潮升为4.5m，小潮升为3.1m，则初三、十八的高潮潮髙约为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.4.5mB.4.3mC.3.8mD.3.1m

152.我国某地的大潮升为4.5m，小潮升为3.1m，则小潮日的高潮潮高约为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.4.5mB.4.3mC.3.8mD.3.1m

153.我国某地高潮间隙0450，概算农历五月初六的高潮时间约为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.0850，2114B.0825，2050C.1050，2314D.0726，1950

154.我国某地高潮间隙0525，概算农历十月二十一日该地高潮潮时为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.0925，2150B.1013，2237C.0825，2049D.1120，2344

155.我国某地平均高潮间隙.1050，概算农历八月二十一日该地高潮潮时为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.0250，1514B.0345，1609C.0225，1450D.0450，1714

156.我国某主港潮汐1038，489cm，其附港的潮差比为0.76，潮时差－0015，改正值－30，则该附港的，为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.1023，295cmB.1053，365cmC.1053，335cmD.1023，342cm

157.我国某主港某日高潮潮高为3.6m，某附港的潮差比为1.20，主港平均海面220cm，附港平均海面222cm，主附港平均海面季节改正值均为＋18cm，则该附港的潮高为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.3.64mB.4.12mC.4.02mD.3.86m

158.我国某主港某日高潮潮高为4.2m，某附港潮潮差比为1.30，改正值＋14cm，则该附港的高潮潮高\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.5.46mB.5.32mC.5.60mD.6.68m

159.我国某主臂某日高潮潮时为1138，其附港高潮时差为0150，改正值为15。该附港日的高潮潮时为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.1328B.1342C.0948D.1003

160.我国某主港某日高潮潮时为1138，其附港高潮时差为－0150，改正值为15。该附港日的高潮潮时为\_\_\_\_\_\_\_A.1328B.1342C.0948D.1003

161.我国沿海某地大潮升4.4m，小潮升2.9m，平均海面2.5m，则该地农历初五的高低潮潮高分别约为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.3.6m，1.4mB.3.0m，2.0mC.4.0m，l.0mD.4.4m，3.0m

162.我国沿海某港口的大潮升4.2m，小潮升2.7m，平均海面2.3m，则农历初六的高低潮潮高分别约为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.3.5m，1.4mB.3.85m，1.0mC.3.35m，1.2mD.3.6m，1.0m

163.在潮汐推算中，如主港3月6日低潮时为2357，低潮时差为＋0103，则附港为发生同一低潮应在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.3月6日2254B.3月7曰0100C.3月7日0003D.3月6日0100

164.在潮汐推算中，若4月19日某主港的高潮潮时为0018，高潮时差为－0148，则附港发生同一高潮应在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.4月19日0206B.4月19日0130C.4月18日2230D.4月18日0130

165.任意时潮高等于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.低潮潮高＋潮差×[1＋cos(t/T×180°)]/2B.高潮潮高＋潮差×[l－cos(t/T×180°)]/2C.高潮潮高－潮差×[l＋cos(t/T×180°)]/2D.低潮潮髙＋潮差×[l－cos(t/T×180°)]/2

166.梯形图卡的作用是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.求主港高、低潮高B.求附港高、低潮高C.求任意潮时的潮高和任意潮高的潮时D.以上均正确

167.以下水文气象因素中\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_的急剧变化会引起潮汐变化的反常现象。A.降水B.气压C.结冰D.以上都会

168.回声测深仪测得水深读数2m，当时潮高1m，吃水7m，则该处的海图水深应为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.10mB.6mC.8mD.4m

169.某地当日0400，1000，5m，1m，则0600潮高应为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.1mB.2mC.3mD.4m

170.某地当日潮汐资料为:0600，500cm；1200，100cm。则0800潮高为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.400cmB.300cmC.200cmD.100cm

171.某地当日潮汐资料为：l200，400cm；1900，136cm。则潮高为300cm的潮时为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.1350B.1457C.1500D.1330

172.某地某时潮高为2.9m，该地海图水深为5.3m，海图深度基准面在平均海面下284cm，潮高基准面在平均海面下296cm，当时该地实际水深为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.8.08mB.8.2mC.8.32mD.11.04m

173.某地某时潮高为3.0m，该地海图水深为10m，海图深度基准面在平均海面下2.5m，潮高基准面在平均海面下1.5m.当时该地实际水深为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.12mB.13mC.14mD.15m

174.某港口资料为：O124，323cm；0753，096cm。该港该日0600潮高为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.1.4mB.1.6mC.1.8mD.2.0m

175.某港某日潮汐资料为:0906，92cm；1342，418。该港该日1100的潮高为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.211cmB.225cmC.229cmD.234cm

176.某港某日潮汐资料为:0906，92cm；1342，418cm。该港该日潮高3.0m的潮时为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.1145B.1149C.1153D.1159

177.某港某日潮汐资料为:ll00，1.0m；2130，3.5m。该港该日1300潮高为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.1.4mB.1.2mC.1.0mD.0.7m

178.某港某日潮汐资料为:1100，1.0m；2130，3.5m。该港该日1600潮高为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.2.2mB.2.4mC.2.0mD.1.7m

179.某港某日潮汐资料为：1100，1.0m；2130，3.5m。该港该日1930潮高为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.3.4mB.3.2mC.3.3mD.3.0m

180.某港某日潮汐资料为:1100，1.0m；2130，3.5m。该港该日潮髙l.lm的潮时为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.1220B.1230C.1240D.1250

181.某港某日潮汐资料为:1100，1.0m；2130，3.5m。该港该日潮高2.0m的潮时为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.1450B.1510C.1520D.1535

182.某港某日潮汐资料为:1100，1.0m；2130，3.5m。该港该日潮高3.0m的潮时为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.1800B.1810C.1825D.1830

183.某港某日潮汐资料为:0200，1.0m；0800，4.0m。该日0330的潮高为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.1.4mB.1.5mC.1.2mD.1.7m

184.某港某日潮汐资料为:0200，1.0m；0800，4.0m。该日0400的潮高为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.1.9mB.1.5mC.2.0mD.1.7m

185.某港某日潮汐资料为:0200，1.0m；0800，4.0m。该日0700的潮高为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.3.4mB.3.8mC.3.2mD.3.7m

186.某港某日潮汐资料为:0200，1.0m；0800，4.0m。该日潮高1.5m的潮时为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.0350B.0345C.0335D.0330

187.某港某日潮汐资料为:0200，1.0m；0800，4.0m。该日潮高2.0m的潮时为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.0450B.0442C.0432D.0421.

188.某港某日潮汐资料为:0200，1.0m；0800，4.0m。该|潮高2.5m的潮时为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.0500B.0510C.0450D.0440

189.海图上某地图式为：“\*(*18*)，“”（*18*），该地当日潮汐资料为：1227,393cm；1851，122cm。则1530该障碍物上面的水深为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.1.5mB.1.2mC.2.7mD.3.0m

190.某地的海图图式为“＋”或“”（35），査潮信表该处当时潮汐资料为:1227，3.93m；l85l，1.22m。则1530该障碍\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.上面水深3.5mB.高出水面3.5mC.上面水深6.2mD.高出水面6.2m

191.海图上某处有一图式“”，查《潮汐表》得知等地当巧会潮汐秦料为：1227，393；1851，122。经计算在1530时该障碍物\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.上面的水深为3.6mB.上面的水深为2.7mC.高出水面2.7mD.高出水面3.6m

192.某港图水深基准面在平均海面下294cm.潮髙基准面穿平均海面下306cm，预计潮高300cm，港图上码头水深5.4m，则该港的实际水深为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.8.28mB.8.4mC.8.52mD.9.0m

193.某航道上空有大桥净空髙度15m，该地大潮升3.2m，小潮升1.0m，平均海面280cm，1200潮高为0.5m，则1200大桥实际水面上高度为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.17.3mB.18.7mC.18.3mD.17.7m

194.某航道上有一桥梁，标注高度15m，已知该地大潮升3.2m，小潮升1.0m，平均海面280cm，0800潮高0.5m，则当时桥梁的实际高度为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.18.7mB.17.3mC.17.7mD.18.3m

195.某船吃水10m，测深时潮高6m，测深仪读数21m，当时的水深为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.37mB.31mC.25mD.5m

196.某船吃水4m，测深时潮高6m，测深仪读数21m，当时的可用水深为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.19mB.31mC.25mD.11m

197.某船吃水8m，欲通过海图水深为7m的水道，保留富余水深0.7m，该水道上空有一高度34m的桥梁，要求保留高度2m，本船水面上最大高度33m，该水道大潮升4.5m，小潮升3.3m。则通过水道的潮高范围为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.B.C.D.

198.某船吃水9.3m，富余水深0.7m，海图水深7m，海图基准面在海图平均海面下2.2m，潮高基准面在平均海面下2.0m，通过该地所需潮高为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.3.0mB.3.2mC.2.8mD.都不对

199.某船吃水为9.8m，某日0600在佘山附近测深为21.1m，佘山0600潮高为1.4m。该处海图水深为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.20.1mB.22.5mC.29.5mD.30.2m

200.某船候潮过浅滩时，需计算所需潮高，若某船吃水7.5m，要求富余水深0.5m，浅滩的海图水深4.3tn.则通过浅滩所需的潮高为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.2.7mB.11.3mC.3.7mD.12.3m

201.某船使用回声测深仪测得读数为3m，吃水为7m，当时潮高为1m，平均海面为1.5m，潮高基准面为1.8m，则当时的海图水深为\_\_\_\_\_\_\_.A.9.3mB.10.3mC.10.7mD.9.7m

202.某船使用回声测深仪测得读数为3m，吃水为7m，当时潮高为1m，则当时的海图水深为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.4mB.9mC.10mD.llm

203.某船在海上航行，用测深仪测得读数为5m，该船吃水为9m，当时潮高为l.0m，该水域的平均海面为1.0m，潮高基准面在平均海面下为1.0in，则当时海图水深为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.15mB.13mC.17mD.11m

204.某水道的海图水深5拓，当时潮高2.5m，海图基准面与潮高基准面一致，则水道的实际水深为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.12.67mB.11.5mC.19.33mD.3.80m

205.某水道海图最小水深6.2m，潮高基准面在平均海面下230cm，海图基准面在平均海面下200cm，某船拟于5月30日早通过该水道。该船吃水7.5m，要求安全富余水深1m，该水道上空有一电缆高34m，该船主桅高31m(水线上高），要求安全余量2m。则该船通过水道的潮高范围为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。(大潮升330cm）A.B.C.D.

206.某水道浅滩海图水深6.0m，该地潮高基准面在平均海面下220cm，海图基准面在平均海面下200cm，某船吃水7.5m，安全富余水深0.7m.则安全通讨浅滩所需潮髙为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.3.2mB.2.2mC.2.4mD.2.0m

207.某水道上空有大桥，其净空高度为24m，某船吃水7.5m，主桅高22m，型深9.8m，与桥的安全余量1m，该大潮升5.3m，则可安全通过该水道的最大潮高为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.4.2mB.3.8mC.4.0mD.4.5m

208.已知某时佘山附近某处海图水深20m，当时该地潮高441cm，佘山潮高基准面在平均海面下229cm，该海图基准面在平均海面下270cm.则该时当地实际水深为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.24.0mB.27.1mC.27.31mD.24.82m

209.用测深仪测得某地水深为5m，当时船舶吃水为7m，潮高3m，如当时平均海面在海图深度基准面上3m，潮高基准面在平均海面下2m，则海图水深为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.12mB.8mC.10mD.以上都不对

210.在候潮过浅滩时，设船舶吃水为8.7m，富余水深为0.7m，浅滩的海图水深为6.0m，则通过浅滩所需潮高至少为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.2.0B.3.4C.14D.15.4

211.在英版海图上，某地的大潮升3m，平均海商2m，该地某一山头的高程为100m，如某时该地的潮高为0.5m，当时该山头的实际高度为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.97.5mB.100.5mC.102.5mD.101.5m

212.在中版海图上，某地的潮高基准面与海图深度基准面重合，且在平均海面下2m，该地某一山头的高程为100m，如某时该地的潮高为0.5m，当时该山头水面上的实际高度为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.97.5mB.lOf5mC.102.5mD.101.5m

213.潮高差是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.附港潮高与相应主港潮高之差B.相邻高潮潮高与低潮潮高之差C.平均大潮潮高与低潮潮高之差D.平均高潮潮高与低潮潮高之差

214.利用英版《潮汐表》求附港潮高时，需进行内插求潮高差的为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.第一卷和第二卷的欧洲各港B.第二卷和第三卷最卷C.第三卷和第四卷D.四卷均要求

215.利用英版《潮汐表》求附港潮时时，潮时差需进行内插的为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.第一卷和第二卷的欧洲各港B.第二卷和第三卷C.第三卷和第四卷D.四卷均要求

216.利用英版《潮汐表》求某附港潮汐，可首先从\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_查该附港的编号，然后根据编号在潮时差与潮高差表中查得所需资料。A.主港索引B.目录C.地理索引D.以上均可

217.利用英版《潮汐表》求某主港潮汐，可从\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_查该主港资料所在页码或编号。A.主港索引B.目录C.地理索引D.A或C

218.利用英版《潮汐表》推算附港潮高的公式是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.(主港潮高－主港平均海面季节改正）×潮差比＋附港平均海面季节改正B.主港潮高×潮差比＋改正值C.主港潮高－主港平均海面季节改正＋潮高差＋附港平均海面季节改正D.主港潮高＋主港平均海面季节改正＋潮高差－附港平均海面季节改正

219.利用英版《潮汐表》推算附港潮高时，关于潮高差的求取下列说法正确的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.以（主港潮高－主港平均海面季节改正）为引数查表内插求取B.以（主港潮高＋主港平均海面季节改正）为引数查表内插求取C.以主港潮高为引数，查表内插求取D.以（主港潮高＋附港平均海面季节改正）为引数查表内插求取

220.英版《潮汐表》\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。有主要港口的逐时潮高资料。A.第一卷B.第二卷C.第三卷D.第四卷

221.以下不是英版《潮汐表》的内容的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.潮流预报表B.差比数与潮信表C.调和常数表D.潮时差与潮高差表

222.以下是英版《潮汐表》的内容的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。①主港潮汐预报表；②潮流预报表；③格林尼治月中天时刻表；④差比数和潮信表；⑤潮时差与潮高差表A.①②③B.①②⑤C.②③④D.①③⑤

223.以下不属于英版《潮汐表》内容的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.主港潮汐预报B.调和常数C.潮高差与耐差D.差嫌与潮信表

224.英版《潮汐表》包括\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。①主港潮汐预报表；②潮流预报表；③调和常数表；④差比数和潮信表；⑤潮时差与潮高差表A.①②③④B.①②④⑤C.②③④⑤D.①②③⑤

225.英版《潮汐表》出版后补遗勘误发表在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.英版航海通告季度末的周版通告B.英版航海通告每年摘要中的No.1号通告C.A＋BD.A和B都错

226.英版《潮汐表》的补遗和勘误，可在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_英版图书资料上查取。A.周版《航海通告》B.当年《航海通告年度摘要》C.月末版《航海通告》D.季末版《航海通告》

227.英版《潮汐表》第二卷不包括\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.潮流预报表B.主港潮汐预报表C.调和常数D.潮时差与潮高差表

228.英版《潮汐表》第一卷不包括\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.潮流预报表B.主港潮汐预报表C.调和常数D.潮时差与潮高差表

229.英版《潮汐表》共有\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_卷。A.3B.4C.5D.6

230.英版《潮汐表》提供了利用潮汐预报表预报主附港潮汐的方法和利用调和常数求潮汐的方法，两者比较\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.精度一样B.调和常数法精度高C.利用潮汐预报表的方法精度高D.对不同性质的潮汐两者精度不一样，故无法比较精度

231.英版《潮汐表》的索引有\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。①主港索引；②附港索引；③地理索引；④关键词索引A.①②③B.①②④C.②③^D.①③

232.英版《潮汐表》中，从\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_可杳得主港资料所在的页码。A.主港索引B.潮唆差与潮高差表C.地理索引D.A＋B

233.英版《潮汐表》中，根据主港索引查潮汐资料时，依据港名所查得的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.主港在潮汐表中的编号B.主港在调和常数表中的编号C.主港潮汐预报资料在潮汐表中的页码D.A＋C

234.英版《潮汐表》中调和常数表的用途\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.结合主港潮汐预报表预报附港潮汐B.利用简化调和常数法预报主附港潮汐C.以上都对D.以上都不对

235.英版NP158，TIDECALC是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.根据英版《潮汐表》计算潮汐的软件磁盘B.代替英版《潮汐表》的计算机软件磁盘C.英国本土各港潮汐预报用计算机软件磁盘D.演示潮汐与天体运动的软件磁盘

236.英版NP159a，潮汐预报的简易调和常数法PC版是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.用以根据《潮汐表》第三部分调和常数计算潮汐的计算机软件磁盘B.代替英版潮汐表的计算机软件磁盘C.讲解调和常数法的计算机软件磁盘D.英国本土各港潮汐预报的计算机软件磁盘

237.英版《潮汐表》的潮时采用\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.当地标准时B.地方时C.世界时D.夏令时

238.英版《潮汐表》中，根据港名在地理索引中所查得的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.该港在潮汐表中的编号B.该港在差比数与潮信表的编号C.该港在潮汐表中的页码D.A＋C

239.英版《潮汐表》中地理索引中的港名如用黑体字，表示该港是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.潮差大的港B.重要的港C.各地区最大的港D.主港

240.在利用英版《潮汐表》计算附港潮汐时，如果主、附港不在同一时区，则\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.计算附港潮时时需对潮时差进行时区修正B.计算附港潮时时直接用表列潮时差即可C.计算附港潮时时第一卷需对潮时差进行时区修正D.计算附港潮时时除第一卷外的其他各卷需对潮时差进行时区修正

241.在英版《潮汐表》第三卷和第四卷中印有\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_供求仟意时潮高和任意潮高的潮时用的曲线图。A.—张B.每附港一张C.每港一张D.每主港一张

242.在英版《潮汐表》第一卷中，印有\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_求任意时潮高和任意潮高的潮时的曲线图。A.—张B.每附港一张C.每港一张D.每主港一张

243.在英版《潮汐表》第一卷中，每|港印有一张求任意时潮高和任意潮高的潮时的曲线图，其中由虚线构成的曲线代表\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_，由实线构成的曲线代表\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.小潮曲线；大潮曲线B.大潮曲线；小潮曲线C.高潮曲线；低潮曲线D.低潮曲线；高潮曲线

244.在英版《潮汐表》第一卷中，每主港印有一张求任意时潮高祥|任意潮高的潮时的曲线图，其中虚线代表小潮曲线，实线代表大潮曲线，\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_采用虑线。A.潮差等于或接近大潮潮差时B.潮差等于或接近小潮潮差时C.髙潮时D.低潮时

245.在英版《潮汐表》第一卷中，每主港印有一张求任意时潮高和任意潮高的潮时的曲线图，其中虚线代表小潮曲线，实线代表大潮曲线，\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_采用实线。A.潮差等于或接近大潮潮差时B.潮差等于或接近小潮潮差时C.高潮时D.低潮时

246.在英版《潮汐表》第一卷中，每主港印有一张求任意时潮高和任意潮高的潮时的曲线图，其中虚线代表小潮曲线，实线代表大潮曲线，下列说法错误的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.潮差等于或接近大潮潮差时，利用大潮曲线B.潮差等于或接近小潮潮差时，利用小潮曲线C.潮差在两者之间时，两条曲线可任意使用D.潮差在两者之间时，在两条曲线间内插使用

247.在英版《潮汐表》中印有求任意时潮高曲线图，以下\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_中的曲线图较精确。A.第二卷B.第三卷C.第四卷D.以上都一样

248.利用英版《潮汐表》求附港潮汐，主港某日潮汐为:0929，1.0m；1838，4.0m。主附港高潮潮高差为－30cm；低潮潮高差为－50cm。附港高、低潮潮高分别为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.0.7m、3.5mB.0.5m、3.7mC.1.3m、4.5mD.1.3m、4.3m

249.利用英版《潮汐表》求附港潮汐，主港某日潮汐为:0929，1.0m；1838，4.0m。主附港高潮潮时差为－0157；低潮潮时差为0130。附港髙、低潮时分别为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.0659，1641B.0732，1608C.1126，2109D.1059，2035

250.某主港低潮潮高1.2m，查得潮高差资料如下：则与所给主港潮高对应的附港潮高差\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.－0.2mB.＋0.4mC.0D.＋0.2m

251.某主港低潮潮高1.8m，査得潮高差资料如下：则与所给主港潮高对应的附港潮高差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.＋0.3mB.－0.3mC.＋0.1mD.－0.1m

252.某主港高潮潮高1L2m，査得潮高差资料如下：则与所给主港潮高对应的附港潮高差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.＋0.3mB.－0.3mC.＋0.1mD.－0.1m

253.某主港高潮潮高3.0m，查得潮高差资料如下：则与所给主港潮高对应的附港潮高差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.＋0.7mB.＋0.6mC.＋0.5mD.＋0.8m

254.某主港高潮潮高3.4m，查得潮高差资料如下：则与所给主港潮高对应的附港潮高差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.＋0.7mB.＋0.6mC.＋0.5mD.＋0.8m

255.某主港高潮潮高4.0m，查得潮高差资料如下:则与所给主港潮高对应的附港潮高差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.＋0.7mB.＋0.6mC.＋0.5mD.＋0.8m

256.已知主港低潮时为0258主附港时差资料为：则对应该主港低潮时的附港潮时差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.－0018B.0018C.－0039D.0039

257.已知主港低潮时为1039，且主附港时差资料为：则对应该主港低潮时的附港潮时差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.－0025B.0025C.－0012D.0012

258.已知主港低潮时为1518，且主附港时差资料为：则对应该主港低潮时的附港潮时差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.－0017B.0017C.－0039D.0039

259.已知主港低潮时为2318，且主附港时差资料为：则对应该主港低潮时的附港潮时差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.－0027B.0025C.－0012D.0012

260.已知主港高潮时为0355，且主附港时差资料为：则对应该主港高潮时的附港潮时差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.－0025B.0025C.－0012D.0012

261.已知主港高潮时为0913，且主附港时差资料为：则对应该主港高潮时的附港潮时差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.－0018B.0018C.－0039D.0039

262.已知主港高潮时为1633，且主附港时差资料为：则对应该主港高潮时的附港潮时差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.－0025B.0025C.－0012D.0012

263.已知主港高潮时为2119，且主附港时差资料为：则对应该主港高潮时的附港潮时\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.－0018B.0018C.－0039D.0039

264.主港低潮潮高1.3m，并设：则与所给主港潮高对应的主附港潮高差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.＋0.2B.0C.－0.2D.－0.3

265.主港低潮潮高1.8m，并设：则与所给主港潮高对应的主附港潮高差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.＋0.7B.＋0.4C.＋1.0D.－0.1

266.主港高潮潮高3.1m，并设：则与所给主港潮高对应的主附港潮高差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.＋0.2B.＋0－3C.＋0.4D.＋0.5

267.主港高潮潮高3.4m，并设：则与所给丰港潮高对应的主附港潮高差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.＋0.2B.＋0.3C.＋0.4D.＋0.5

268.主港高潮潮高3.7m，并设：则与所给主港潮高对应的主附港潮高差为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.＋0.2B.＋0.3C.＋0.4D.＋0.5

269.根据潮流当天最大流速，涨（落）潮流持续时间T和任意时与转流时间间隔∆T，求任意时流速的公式为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.B.C.D.

270.江河口涨潮流的流速比落潮流的流速\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.—样B.要大C.要小D.时大时小

271.英版《潮汐表》的“潮流预报表”中，回转流给出\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。①两流速极大值及其时刻；②两流速极小值及其时刻；③流向；④转流时间；⑤预报位置A.②③④⑤A.①②③④C.①②③D.①②③⑤

272.英版《潮汐表》的“潮流预报表”中，往复流给出\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。①转流时间；②最大流速；③最大流速时间；④流向；⑤预报位置；⑥是否包括海流A.①②③④B.①②③④⑤⑥C.①②③D.①②③⑤

273.英版潮汐潮流中，关于流速前正、负号的说法中正确的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.正号一般代表落潮流向B.负号一般代表涨潮流向C.正负号代表的具体流向在表中有说明D.以上都对

274.英版潮汐潮流中，关于流速前正、负号的说法中正确的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.正号一般代表涨潮流向B.负号一般代表落潮流向C.正负号代表的具体流向在表中有说明D.以上都对

275.英版潮汐潮流中，流速前的正、负号是指\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.流速的增加或减少B.涨潮流速和落潮流速C.涨潮流的流向和落潮流的流向D.流速加海流的速度和流速减海流的速度

276.在中版《潮汐表》的往复流“潮流预报表”中，可查得\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。①转流时间；②最大流速及其时间；③涨潮流流速；④落潮流流速；⑤涨落潮流流向A.①②③④⑤B.①②③④C.①②⑤D.①③⑤

277.对于回转流，潮流表一般提供一个周期内的两次极大值和两次极小值的流向和流速及对应时间，其他时间的流向和流速\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.内插求取B.与所提供的最接近的时间的流向流速一致C.根据半日潮港123321规则求取D.以上都对

278.海图上某地往复流箭矢上标注的一个数字是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.平均流速B.小潮日的最大流速C.大潮日的最大流速D.大潮日和小潮日流速的平均值

279.回转流的特点有\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。①在一个潮汐周期内流向改变360度；②流速、流向的变化是:在某一方向上由强转弱，然后改向；③没有流速为零的时刻A.①②B.①③C.②③D.①②③

280.回转流图中，顶端有数字“2”的箭矢表示\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.主港高潮前2h时的流向B.主港高潮后2h时的流向C.主港转流流速为2knD.该方向流速为2kn

281.回转流图中，矢端注有数字“Ⅱ”的箭矢表示\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.主港高潮前2小时的流向B.主港高潮后2小时的流向C.该处高潮前2小时的流向D.该处高潮后2小时的流向

282.回转流图中，矢端注有数字“0”的箭矢表示\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.主港低潮时的流向B.主港高潮时的流向C.主港转流流速为0D.当地转流流速为0

283.利用海图上的往复潮流资料计算流谏.在转流时的流速应为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.最大流速B.平均流速C.接近于零D.1/2最大流

284.如果海图上往复流箭矢标注两个数字，分别表示\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.小潮日与大潮曰的最大流速B.大潮日写$潮日的最小流速C.小潮日的最大流速与平均流速D.大潮日最小流速与最大流速

285.回转流图式中心的地名是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.该处的地名B.附港C.主港D.该海图的图名

286.中国沿海某海区海图上的往复流图式为，其意思为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.该海区涨潮流大潮日最大流速为3knB.该海区落潮流大潮日最大流速为3knC.该海区涨潮流大潮日最大流速为6knD.该海区落潮流大潮日最大流速为6kn

287.中国沿海某海区海图上的往复流图式为，则该海区小潮日涨潮流最大流速为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。**A**.3knB.1knC.不明D.以上都不对

288.中国沿海某海区海图上的往复流图式为，则该海区大潮日涨潮流最大流速为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.3knB.1.5knC.不明D.以上都不对

289.中国沿海某海区海图上的往复流图式为，则该海区大潮日涨潮流最大流速为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.3knB.1.5knC.不明D.以上都不对

290.中国沿海某海区海图上的往复流图式为，其意思为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.该海区涨潮流大潮日最大流速为3knB.该海区落潮流大潮日最大流速为3knC.该海区涨潮流大潮日最大流速为6knD.该海区落潮流大潮日最大流速为6kn

291.中国沿海某海区海图上的往复流图式为，则该海区大潮日落潮流最大流速为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.3knB.1.5knC.2knD.不明

292.中国沿海某海区海图上的往复流图式为，则该海区农历初六落潮流最大流速为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.3knB.1.5knC.9/4knD.2.5kn

293.中国沿海某海区海图上的往复流图式为，则该海区农历初六涨潮流最大流速为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.3knB.1.5knC.9/4knD.2.5kn

294.中国沿海某海区海图上的往复流图式为，则该海区小潮日落潮流最大流速为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.3knB.1knC.不明D.以上都不对

295.半日潮港，涨潮流箭矢上标注2kn，则该处大潮日涨潮流第二小时内的平均流速为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.2/3knB.4/3knC.8/3knD.2kn

296.半日潮港，涨潮流箭矢上标注2，则该处大潮日涨潮流第六小时内的平均流速为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.2/3knB.4/3knC.8/3knD.2kn

297.半日潮港，涨潮流箭矢土标注2kn，则该处大潮日涨潮流第三小时内的平均流速为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.2/3knB.4/3knC.8/3knD.2kn

298.半日潮港，涨潮流箭矢上标注2kn，则该处大潮日涨潮流第四小时内的平均流速为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.2/3knB.4/3knC.8/3knD.2kn

299.半日潮港，涨潮流箭矢上标注2kn，则该处大潮日涨潮流第五小时内的平均流速为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.2/3knB.4/3knC.8/3knD.2kn

300.半日潮港，涨潮流箭矢上标注2kn，则该处大潮日涨潮流第一小时内的平均流速为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.2/3knB.4/3knC.8/3knD.2kn

301.半日潮港，涨潮流箭矢上标注4kn，则该处小潮日涨潮流第二小时内的平均流速为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.2/3knB.4/3knC.8/3knD.2kn

302.半日潮港，涨潮流箭矢上标注4kn，则该处小潮日涨潮流第六小时内的平均流速为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.2/3knB.4/3knC.8/3knD.2kn

303.半日潮港，涨潮流箭矢上标注4kn，则该处小潮日涨潮流第三小时内的平均流速为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.2/3knB.4/3knC.8/3knD.2kn

304.半日潮港，涨潮流箭矢上标注4kn，则该处小潮日涨潮流第四小时内的平均流速为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.2/3knB.4/3knC.8/3knD.2kn

305.半日潮港，涨潮流箭矢上标注4kn，则该处小潮日涨潮流第五小时内的平均流速为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.2/3knB.4/3knC.8/3knD.2kn

306.半日潮港，涨潮流箭矢上标注4kn，则该处小潮日涨潮流第一小时内的平均流速为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.2/3knB.4/3knC.8/3knD.2kn

307.对于半日潮的水域，往复流的最大流速一般出现在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.转流时间B.转流后3小时C.转流前1小时D.转流后1小时

308.某地区往复流，大潮时潮流流速最强为4节，则其小潮流最强流速\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_，两者平均流速为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.1节；2节B.2节；3节C.3节；4节D.1/2节；3/4节

309.某河口大潮日最大流速4kn，则小潮日涨潮第三小时内平均流速为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.4knB.3knC.2knD.1kn

310.某往复流港口的潮流资料为:转流时间0154，0807；最大流速和相应时间0456，1.9kn。则该港0300的流速为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.0.6knB.l.0knC.1.2knD.1.7kn

311.某往复流港口的潮流资料为：转流时间0154，0807；最大流速和相应时间04561.9kn。则该港0400的流速为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.0.6knB.l.OknC.1.2knD.1.7kn

312.某往复流港口的潮流资料为:转流时间01540807；最大流速和相应时间0456，1.9kn。则该港0500的流涑为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.1.7knB.1.9knC.1.5knD.1.4kn

313.某往复流港口的潮流g料为:转流时间0154，0807；最大流速和相应时间0456，1.9kn。则该港0600的流速为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.1.7knB.1.9knC.1.5knD.1.4kn

314.若海图上标注大潮日流速时，则平均流速为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.3/4大潮日流速B.1/2大潮日流速C.1/4大潮日流速D.1/3大潮日流速

315.中国某海区为往复流，大潮日最大流速为4kn，则农历初七该地的最大流速为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.3knB.4knC.2knD.3/2kn

316.中国沿海某半日潮港，涨潮流箭矢上标注4kn，则该处农历初六涨潮流第二小时内的平均流速为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.1knB.2knC.3knD.4kn

317.中国沿海某半日潮港，涨潮流箭矢上标注4kn，则该处农历初六涨潮流第六小时内的平均流速为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.1knB.2knC.3knD.4kn

318.中国沿海某半日潮港，涨潮流箭矢上标注4kn，则该处农历初六涨潮流第三小时内的平均流速为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.1knB.2knC.3knD.4kn

319.中国沿海某半日潮港，涨潮流箭矢上标注4kn，则谇处农历初六涨潮流第四小时内的平均流速为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.1knB.2knC.3knD.4kn

320.中国沿海某半日潮港，涨潮流箭矢上标注4kn，则该处农历初六涨潮流第五小时内的平均流速为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.1knB.2knC.3knD.4kn

321.中国沿海某半日潮港，涨潮流箭矢上标注4kn，则该处农历初六涨潮流第一小时内的平均流速为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.1knB.2knC.3knD.4kn

322.中国沿海某海区海图上往复流箭矢上的数字为4kn，则该海区农历初六的最大流速为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.2knB.3knC.4knD.5kn

323.中国沿海某海区海图上往复流箭矢上的数字为4kn，则该海区农历初三的最大流速为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.2knB.3knC.4knD.1.5kn

324.中国沿海某海区海图上往复流箭矢上的数字为4kn，则该海区农历初十的最大流速为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.2knB.3knC.4knD.1.5kn

325.在A海区海图上印有如图所示的图式，查潮汐表得7月2日青岛高潮时为0800，1430；则7月2日0600时A地的潮流流向约为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.000°B.060°C.300°D.180°

326.英国水道测量部已将英版海图出版了光盘版海图，它们共有\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.10张光盘B.11张光盘C.12张光盘D.9张光盘

327.英国水道测量部已将英版海图出版了光盘版海图，它们是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.共11张光盘，其中1张为总图光盘B.共11张光盘，其中2张为总图光盘C.共11张光盘，其中3张为总图光盘D.共11张光盘，总图包含在各张光盘中

328.在高、低潮的附近，潮汐涨、落速度较\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.缓慢B.快速C.平稳D.时快时慢

329.某船航行于中国某海区，海图上有如图所示潮流资料，下述说法正确的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。①可以用该图推算青岛港的潮流；②可以用该图推算该位置水域的潮流；③外围数字VI对应的箭矢方向和数字表示的畢高潮后第六小时的流向；④外围数字VI对应的箭矢方向和数字表示的是高潮前第六小时的流向A.②③B.①④C.②④D.①③

### 参考答案

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1.D | 2.C | 3.C | 4.C | 5.C | 6.C | 7.A | 8.D | 9.D | 10.B |
| 11.A | 12.D | 13.C | 14.C | 15.A | 16.D | 17.C | 18.B | 19.D | 20.D |
| 21.D | 22.D | 23.D | 24.B | 25.A | 26.B | 27.B | 28.A | 29.D | 30.C |
| 31.C | 32.A | 33.C | 34.D | 35.A | 36.C | 37.B | 38.D | 39.C | 40.A |
| 41.C | 42.D | 43.C | 44.C | 45.A | 46.B | 47.A | 48.D | 49.C | 50.A |
| 51.D | 52.A | 53.B | 54.D | 55.A | 56.C | 57.B | 58.D | 59.C | 60.D |
| 61.B | 62.A | 63.B | 64.B | 65.B | 66.D | 67.B | 68.B | 69.C | 70.D |
| 71.B | 72.D | 73.C | 74.A | 75.B | 76.D | 77.A | 78.D | 79.B | 80.B |
| 81.C | 82.A | 83.D | 84.B | 85.B | 86.B | 87.C | 88.B | 89.A | 90.D |
| 91.B | 92.A | 93.C | 94.D | 95.C | 96.D | 97.C | 98.A | 99.C | 100.D |
| 101.C | 102.B | 103.A | 104.B | 105.C | 106.A | 107.D | 108.C | 109.D | 110.B |
| 111.D | 112.B | 113.C | 114.A | 115.B | 116.D | 117.D | 118.B | 119.D | 120.C |
| 121.D | 122.B | 123.D | 124.C | 125.D | 126.B | 127.A | 128.B | 129.C | 130.A |
| 131.B | 132.C | 133.B | 134.C | 135.A | 136.B | 137.A | 138.B | 139.A | 140.B |
| 141.A | 142.A | 143.A | 144.A | 145.C | 146.B | 147.C | 148.A | 149.B | 150.C |
| 151.A | 152.D | 153.B | 154.A | 155.C | 156.D | 157.D | 158.C | 159.A | 160.C |
| 161.C | 162.D | 163.B | 164.C | 165.D | 166.C | 167.D | 168.C | 169.D | 170.A |
| 171.B | 172.A | 173.C | 174.A | 175.A | 176.B | 177.B | 178.A | 179.C | 180.A |
| 181.D | 182.C | 183.A | 184.D | 185.B | 186.C | 187.D | 188.A | 189.B | 190.C |
| 191.B | 192.A | 193.D | 194.C | 195.B | 196.C | 197.B | 198.C | 199.C | 200.C |
| 201.A | 202.B | 203.B | 204.B | 205.A | 206.C | 207.C | 208.D | 209.B | 210.B |
| 211.C | 212.D | 213.A， | 214.D | 215.A | 216.C | 217.D | 218.C | 219.A | 220.A |
| 221.B | 222.B | 223.D | 224.D | 225.B | 226.B | 227.A | 228.A | 229.B | 230.B |
| 231.D | 232.D | 233.C | 234.B | 235.B | 236.A | 237.A | 238.A | 239.D | 240.B |
| 241.A | 242.D | 243.A | 244.B | 245.A | 246.C | 247.A | 248.B | 249.A | 250.C |
| 251.D | 252.B | 253.C | 254.B | 255.A | 256.A | 257.A | 258.A | 259.A | 260.C |
| 261.C | 262.C | 263.C | 264.B | 265.A | 266.B | 267.C | 268.D | 269.A | 270.C |
| 271.D | 272.B | 273.C | 274.D | 275.C | 276.C | 277.A | 278.C | 279.B | 280.A |
| 281.B | 282.B | 283.C | 284.A | 285.C | 286.A | 287.B | 288.A | 289.A | 290.B |
| 291.A | 292.C | 293.C | 294.B | 295.B | 296.A | 297.D | 298.D | 299.B | 300.A |
| 301.B | 302.A | 303.D | 304.D | 305.B | 306.A | 307.B | 308.B | 309.C | 310.B |
| 311.D | 312.B | 313.A | 314.A | 315.A | 316.B | 317.A | 318.C | 319.C | 320.B |
| 321.A | 322.B | 323.C | 324.A | 325.C | 326.B | 327.A | 328.A | 329.A |  |

### 答案解析

1.D。大潮与小潮主要是由于月球、太阳和地球相互位置关系不同引起引潮力方向不同，产生相互叠加或抵消的现象。

2.C。潮汐的成因为天体引潮力（月引潮力）和地球自转。

3.C。潮差从新月到上弦月逐渐减小，从上弦月到满月逐渐变大。

4.C。潮汐半月不等的根本成因在于月球、太阳和地球相互位置关系周期性变化。

5.C。太阳引潮力为月球引潮力的1/2.17。

6.C。潮汐的视差不等主要是由于太阳、月球与地球的距离变化引起的。

7.A。潮汐视差不等主要是由于月球以椭圆轨道绕地球转动过程中两者距离的变化引起的。

8.D。平均海面是根据长期潮汐观测记录算得的某一时期内的海面平均高度。

9.D。潮汐周日不等的现象为:一个太阴日内有两次涨潮和两次落潮，相邻两次高潮或两次低潮潮高不等，涨落潮时间不相等。

10.B。潮汐周日不等主要是由于月球赤纬不为0且测者纬度不为0。

11.A。正规半日潮指在一个太阴日发生两次高潮和低潮，两次高潮和两次低潮的高度都相差不大，涨落潮时也很接近。以上现象为周日不等现象不显著的表现。

12.D。根据潮汐静力学理论，大潮应发生在朔望日。

13.C。潮汐变化是以半个太阴日为周期的。

14.C。潮汐变化是以半个太阴日为周期的。

15.A。根据潮汐静力学理论，潮汐周日不等的产生主要是应为月赤纬不为零以及纬度不为零，因此赤道上没有周日不等现象。

16.D。牛顿的潮汐静力学理论的假设条件与实际情况不同，海水具有摩擦力和惯性力，并非时刻处于平衡状态，所以高潮不是发生在月上（下）中天之时，而是滞后一个高潮间隙。

17.C。天体引潮力是天体引力和地球与天体相对运动产生的惯性离心力的矢量和，潮汐与重力无关。

18.B。在纬度大于或等于90°与月球赤纬之差的地方一天只有一次高潮和一次低潮。

19.D。在纬度大于或等于90°与月球赤玮之差的地方一天只有一次高潮和一次低潮。

20.D。在纬度大于或等于90°与月球赤纬之差的地方一天只有一次高潮和一次低潮。

21.D。由于月球、太阳与地球的相互位置周期性变化，产生月相变化，导致月引潮力与太阳引潮力的合力不同，从而产生大潮、小潮的周期性变化。

22.D。潮汐周日不等主要是由于月球赤纬不为0且测者纬度不为0。

23.D。理论上，月赤纬为零则没有潮汐周日不等现象。

24.B。潮差从新月到上弦月逐渐减小，从上弦月到满月逐渐变大。

25.A。在分析潮汐的成因时，平衡潮理论假设整个地球被等深的大洋所覆盖，所有自然地理因素对潮汐不起作用；海水没有摩擦力和惯性力，外力使海水在任何时候都处于平衡状态。

26.B。实际大潮发生在朔望日之后1～3天。

27.B。“高潮间隙”是指从月中天到高潮发生的时间间隔。

29.D。半日潮一个周期为半个太阴日，即12h25min。

30.C。不正规半日潮港是指每天有两次涨潮和两次落潮，但涨落潮时间不等的港口

31.C。不正规日潮港是指日潮天数不超过7天，其余为不正规半日潮。

36.C。月球赤纬最小时的潮汐称为分点潮，此时周日不等现象最小；月球赤纬最大时的潮汐称为回归潮，此时周日不等现象最显著。

39.C。大潮差指大潮的潮差。

40.A。大潮升是从潮高基准到平均大潮高潮面的高度，也就是平均大潮高潮高。

43.C。大潮高潮最高、低潮最低，潮差最大。

44.C。月球赤纬最小时的潮汐称为分点潮，此时周日不等现象最小；月球赤纬最大时的潮汐称为回归潮，此时周日不等现象最显著。

45.A。月球赤纬最小时的潮汐称为分点潮，此时周日不等现象最小；月球赤纬最大时的潮汐称为回归潮，此时周日不等现象最显著。

46.B。当低潮发生后，海面有一段时间停止升降的现象称为停潮，当高潮发生后，海面有一段时间停止升降的现象称为平潮。

47.A。同46题。

48.D。同44题。

49.C。同44题。

50.A。高潮间隙是指从月中天至高潮发生的时间间隔，低潮间隙是指从月中天至低潮发生的时间间隔。

51.D。半日潮港口，一个太阴日内有两次高潮、两次低潮，其中潮高较高的高潮称为高高潮(HHW)，潮高较低的高潮称为低高潮（LHW)；潮高较高的低潮称为高低潮（HLW)，潮高较低的低潮称为低低潮（LLW)。

52.A。同51题。

53.B。同51题。

54.D。同51题。

55.A。同51题。

56.C。同51题。

57.B。同51题。

58.D。同51题。

59.C。半个月中有一半以上的天数为两次高潮两次低潮，其余日子为日潮的港口为正规日潮港。

60.D。半个月中有一半以上的天数为两次高潮两次低潮，其余日子为日潮的港口为不正规日潮港。

61.B。每天有两次高潮和两次低潮，潮差和涨落潮时间均不相等的港口为不正规半日潮港。

62.A。每天有两次高潮和两次低潮，潮差和涨落潮时间均几乎相等的港口为正规半日潮港。

63.B。平潮和停潮分别为对应于高潮发生后和低潮发生后出现的潮汐停止升降的现象。

64.B。同50题。

65.B。平均海面是根据长期潮汐观测记录（每小时海面高度）算得的某一时期内的海面平均高度。

66.D。同65题。

67.B。见59～62题。

69.C。理论上，大潮发生在朔、望，但是由于大陆对海洋的阻隔等地理条件的影响以及海水黏滞性、惯性的影响，大潮通常发生在朔、望后13天（潮龄）。

70.D。平潮和停潮分别为对应于高潮发生后和低潮发生后出现的潮汐停止升降的现象。

73.C。小潮差是指小潮的潮差。

76.D。小潮的高潮最低、低潮最高，潮差最小。

77.A。一般情况下，海图深度基准面（CD)与潮高基准面（77))相同。

81.C。差比数是指主附港之间的潮时差、潮差比和改正值。

82.A。对半日潮港来说，潮差比是指附港平均潮差与主港平均潮差之比；对日潮港来说，潮差比是指附港回归潮大的潮差与主港回归潮大的潮差之比。

84.B。潮信资料包括平均大(小)潮升、平均高（低）潮间隙和平均海面。

85.B。对半日潮港来说，潮差比是指附港平均潮差与主港平均潮差之比；对日潮港来说，潮差比是指附港回归潮大的潮差与主港回归潮大的潮差之比。

86.B。通常情况下，台风会引起增水，寒潮会引起减水。

87.C。主附港平均海面季节改正值均小于10cm时，利用差比数求附港潮高时可用表列改正值进行简便计算。

89.A。同86题。

90.D。我国《潮汐表》潮时预报误差:20～30min；潮高预报误差:20～30cm。

91.B。中版《潮汐表》附港潮汐需要通过推算才能得到。

92.A。⑤为英版潮汐表的内容。

93.C。天气剧烈变化会引起潮汐预报值与实际值相差较大。

94.D。天气剧烈变化会引起潮汐预报值与实际值相差较大。

96.D。在主、附港的平均海面季节改正数较大时，求附港潮高应用附港潮高=[主港潮高－(主港平均海面＋主港平均海面季节改正）]×潮差比＋(附港平均海面＋附港平均海面季节改正）。

98.A。主附港平均海面季节改正值均小于10cm时，利用差比数求附港潮高时可用表列改正值进行简便计算。

99.C。同90题。

100.D。中版《潮汐表》中“差比数和潮信表”的差比数包括:高潮时差、低潮时差、潮差比和改正值。

101.C。我国《潮汐表》中我国沿海港口用北京标准时，外国诸港均在每页左下角注明所用标准时。

102.B。③和⑤为英版《潮汐表》的内容。

105.C。中国国家海洋局海洋情报研究所出版的《潮汐表》共六册，其中一、二、三册为关于中国海区；四、五、六册是关于国外海区的。

108.C。附港高（低）潮潮时=主港高（低）潮潮时＋高（低）潮潮时差。

109.D。附港高（低）潮潮时=主港高（低）潮潮时＋高（低）潮潮时差。

110.B。高（低）潮潮时=月中天时刻＋MHWI（MLWI）；上半月月中天时刻=(农历日期－1)×0.8h＋1200，下半月月中天时刻=(农历日期－16)×0.8h。本题低潮潮时=(26－16)×0.8h＋1147=1947；当天另外一次低潮潮时=1947－1225=0722。

111.D。本题计算高潮潮时=(11－l)×0.8h＋1200＋1125=0425(农历十二）。要求得农历十一的高潮潮时，需向前减去潮汐周期:0425(农历十二）－1125=1900；当天另外一次低潮潮时=1900－1225=0635。

112.B。由于大潮升为平均大潮高潮高，所以该海区平均大潮低潮潮高=2×平均海面－大潮升=2×310cm－506cm=114cm。

113.C。由于小潮升为平均小潮高潮高，所以该海区平均小潮低潮潮高=2×平均海面－小潮升=2×310cm－430cm=190cm。

118.B。。

124.C。。

126.B。农历初六月上中天时间=(6－1)×0.8＋1200=1600，第二次高潮时间：1600＋0630=2230，第一次高潮时间:2230－1225=1005。

128.B。农历初六月上中天时间=（6－1）×0.8＋1200=1600，第二次低潮时间：1600＋(－0230)=1330，第一次低潮对间：1330－1225=0105。

134.C。中版海图高程基准面通常为“1978国家高程基准面”（黄海平均海面），实际山高=高程＋平均海面－潮高。当潮高2.5m时，实际海面在高程基准面以上0.5m，则该物标的实际海拔高度为36－0.5=35.5m。

135.A。中版海图高程基准面通常为“1978国家高程基准面”（黄海平均海面），因此当潮高0.5m时，实际海面在高程基准面以下1.5m，则该物标的实际海拔高度为36＋1.5=37.5m0

136.B。英版海图高程基准面通常为“平均大潮高潮面”，实际山高=高程＋大潮升－潮高。当潮高2.5m时，实际海面在高程基准面以下1.0m，则该物标的实际海拔高度为36＋1=37m0

138.B。净空高是自平均大潮高潮面或江河高水位至桥梁、架空管线最低点的垂直距离，当潮高为2.5m时，与平均大潮高潮面（大潮升）的高度差为1.0m，因此，该电缆最低处距当时海面的实际距离为36＋1=37m。

143.A。附港高（低）潮潮时=主港高（低）潮潮时＋高（低）潮潮时差。

146.B。我国沿海一般大潮为农历初三和十八，因而有：

151.A。大潮升即为从潮高基准面到平均大潮高潮面的高度。

152.D。小潮升即为从潮高基准面到平均小潮高潮面的高度。

153.B。高（低）潮潮时=月中天时刻＋MHWI(MLWI)；上半月月中天时刻=(农历日期－1)×0.8h＋1200，下半月月中天时刻=(农历日期－16)×0.8h。

156.D。附港高（低）潮潮时=主港高（低）潮潮时＋高（低）潮潮时差。附港潮高=[主港潮高－(主港平均海面＋主港平均海面季节改正）]×潮差比＋(附港平均海面＋附港平均海面季节改正）。

161.C。)，低潮潮高=2×平均海面－高潮潮高。

165.D。，或。

168.C。回声测深仪安装在船底，因此海图水深=7＋2－1=8m

169.D。。

171.B。任意潮时可根据任意潮高的计算公式反向计算。

172.A。实际水深=海图水深＋潮高＋(CD－TD)。

189.B。1530潮高为：，海图图示为干出礁，于出高度1.5m，即海图深度基准面以上1.5m。因此，干出礁上面的水深为2.7－1.5=1.2m。

190.C。海图图式为暗礁，其上的海图水深为3.5m，加上潮高2.7m，可得1530该障碍物上面的水深为6.2m。

192.A。实际水深=海图水深＋潮高＋(CD－TD7)

193.D。大桥实际水面上高度=大潮升＋净空高度－潮高。

195.B。当时的水深=吃水＋测深仪读数

197.B。最小安全潮高=吃水＋富余水深－海图图水深（CD－TD）。最大安全潮高=大潮升＋净空高度－水面至船舶大桅顶端的高度－安全余量。如未给出深度基准面和潮高基准面距平均海面的高度，认为深度基准面和潮高基准面重合。

199.C。海图水深=实测水深＋吃水－潮高－(CD－TO)。

211.C。英版海图上，实际山高=高程＋大潮升－潮高。通常情况下，英版海图上高程基准为平均大潮高潮面。

212.D。中版海图上，实际山高=高程＋平均海面－潮高。通常情况下，中版海图上高程基准为1985国家高程标准。

216.C。英版《潮汐表》中附港港口编号可从地理索引中查取，主港编号既可以在地理索引中查取，又可以在各卷最前页的主港索引中查取。

218.C。英版《潮汐表》中，附港潮高=主港潮高－主港平均海面季节改正＋潮高差＋附港平均海面季节改正。

219.A。英版《潮汐表》中，查取潮高差的引数为主港潮高－主港平均海面季节改正。

220.A。英版《潮汐表》的第一部分中，除了主港每日高低潮的潮时和潮高，第一卷有一些主要港口的逐时潮高资料；第三、第四卷有潮流表。

221.B。差比数与潮信表、格林尼治月中天时刻表等内容为中版《潮汐表》的内容，英版没有。

225.B。除了随书的勘误表外，英版《潮汐表》出版后补遗与勘误发表在英版航海通告每年摘要中的No.1号通告。

228.A。英版《潮汐表》的第一部分中，除了主港每日高低潮的潮时和潮高，第一卷有一些主要港口的逐时潮高资料；第三、第四卷有潮流表。

235.B。英版NP158，TIDECALC是代替英版《潮汐表》的计算机软件磁盘。

236.A。英版NP159a，潮汐预报的简易调和常数法PC版是用以根据《潮汐表》第三部分调和常数计算潮汐的计算机软件磁盘。

241.A。在英版《潮汐表》第三卷和第四卷各印一张，第一卷和第二卷每个主港印有一张供求任意时潮高和任意潮高的潮时用的曲线图。

247.A。在英版《潮汐表》第三卷和第四卷中，分别只有一张求任意时潮高曲线图。第一卷和第二卷每个主港印有一张，所以较精确

248.B。附港潮高=主港潮高－主港平均海面季节改正＋潮高差＋附港平均海面季节改正。本题主附港季节改正忽略不

249.A。附港高（低）潮时=主港高(低）潮时＋高（低）潮时差。

250.C。利用主港低潮潮高进行内插。

253.C。利用主港高潮潮高进行内插。

255.A。利用主港高潮潮高进行外插。

256.A。利用主港低潮潮时进行内插。

260.C。利用主港高潮潮时进行内插。

264.B。利用主港低潮潮高进行内插。

265.A。利用主港低潮潮高进行外插。

266.B。利用主港高潮潮高进行内插。

269.A。根据潮流当天最大流速匕，涨（落）潮流持续时间T和任意时与转流时间间隔∆T，求任意时流速的公式为。

270.C。江河口处河流的流向为由陆到海，对张潮流起抵消作用，对落潮流起增强作用。

273.C。英版潮汐潮流中，正号一般代表涨潮流向，负号一般代表落潮流向，正负号代表的具体流向在表中有说明。

277.A。对于回转流，潮流表一般提供一个周期内的两次极大值和两次极小值的流向和流速及对应时间，其他时间的流向和流速内插求取。对于往复流流速的变化，在半日潮性质的地点，可以运用123321的简谐运动规律来近似估算任意时的潮流流速。

278.C。海图上某地往复流箭矢上只标注的一个数字，是大潮日的最大流速。如果标注两个数字，则较大的数字为大潮日最大流速，较小的数字为小潮日的最大流速。

279.B。在某一方向上由强转弱，然后改向为往复流的特点。

280.A。回转流图中，“0”的箭矢表示主港高潮时潮流情况；1、2、3…分别表示主港高潮前第1、2、3…小时；I、Ⅱ、Ⅲ…分别表示主港高潮后第1、2、3…小时潮流的情况。

283.C。往复流在转流时刻的流速接近为零。

284.A。往复流箭矢上标注两个数字，分别表示大潮日最大流速和小潮日最大流速；如果只标注一个数字，表示大潮日最大流速。

292.C。一般认为，大潮前后一两天内当日最大流速与大潮日最大流速相同（5天），小潮前后一两天内当日最大流速与小潮日最大流速相同（5天），其他数天内的当日最大流速可以取大小潮最大流速的平均值。近似计算为：。农历初六为大潮后3天，取大小潮最大流速的平均值，即3×3/4=9/4kn。

295.B。对于往复流流速的变化，在半日潮性质的地点，可以运用123321的简谐运动规律来近似估算任意时的潮流流速。

301.B。在仅知道大潮最大流速时，一般取小潮最大流速为大潮最大流速的一半。

307.B。相邻两次转流时间的中间时刻流速达到最大。

308.B。在仅知道大潮最大流速时，一般取小潮最大流速为太潮最大流速的一半。

310.B。求任意时流速的公式为：。

314.A。一般取小潮最大流速为大潮最大流速的一半，所以平均流速为3/4大潮日流速。

315.A。一般认为大潮前后一两天内当日最大流速都与大潮日最大流速相同；小潮前后一两天内的当日最大流速都与小潮日最大流速相同；其他天数的当日最大流速可取大、小潮最大流速的平均值。

316.B。首先确定农历初^当日最大流速为3kn，然后根据123321的简谐运动规律来近似估算任意时的潮流流速。

## 第二节航标

1.安全水域标标身的颜色特征为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.红黑红横纹B.黑红黑横纹C.红白相间横纹D.红白相间竖纹

2.安全水域标的顶标为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.单个黑球B.垂直两黑球C.单个红球D.垂直两红球

3.安全水域标的作用有\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.指明该标四周均为可航水域B.用作中线标志或航道中央标志C.代替方位标志或侧面标志指示接近陆地D.以上都是

4.中国海区安全水域标灯质有\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。①明暗光；②等明暗；③长闪光；④莫尔斯信号“A”；⑤莫尔斯信号“D”A.①②③B.②③④C.①②③④D.①②③④⑤

5.国际海区安全水域标灯质有\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。①明暗光；②等明暗；③长闪光；④莫尔斯信号“A”；⑤莫尔斯信号“D”A.①②③B.②③④C.①②③④D.①②③④⑤

6.安全水域标灯质有\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。①明暗光；②等明暗；③长闪光；④莫尔斯信号“A”；⑤莫尔斯信号“D”A.①②③B.②③④C.①②③④D.①②③④⑤

7.安全水域标志只能显示\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.红色闪光B.绿色闪光C.白色闪光D.黄色闪光

8.北方位标的涂色为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.上黑下黄B.上黄下黑C.黑黄黑横纹D.黄黑黄横纹

9.北方位标顶标特征为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.两黑色圆锥，底对底B.两黑色圆锥，尖对尖C.两黑色圆锥，尖端向上D.两黑色圆锥，尖端向下

10.标示疏浚区的浮标的着色为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.黑色B.黄色C.绿色D.红色

11.东方位标的涂色为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.上黑下黄B.上黄下黑C.黑黄黑横纹D.黄黑黄横纹

12.东方位标顶标特征为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.两黑色圆锥，底对底B.两黑色圆锥，尖对尖C.两黑色圆锥，尖端向上D.两黑色圆锥，尖端向下

13.方位标可用于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.指明某个区域内最深的水域在该标同名侧B.指明通过危险物时安全的一侧C.引起对航道中特征的注意D.以上均可

14.方位标志设立在危险物的，其\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_为可航水域。A.同名侧；同名侧B.异名侧；异名侧C.同名侧；异名侧D.异名侧；同名侧

15.浮标的习惯走向可以是航海员从海上驶近港口、河流、河口或其他水道时所采取的总走向或由适当当局所确定的，原则上应沿\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.环绕小片陆地的顺时针方向B.环绕小片陆地的逆时针方向C.环绕大片陆地的逆时针方向D.环绕大片陆地的顺时针方向

16.孤立危险标的灯质特征为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.Fl(2)B.Fl(2＋1)C.LF1D.Fl(3)

17.孤立危险标的特征是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.标身为黑红黑竖纹B.标身为红黑红竖纹C.标身为红黑红横纹D.标身为黑红黑横纹

18.孤立危险标顶标为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.上下两垂直黑色圆锥B.上下两垂直黑色圆球C.单个红色圆球D.单个黑色圆球

19.海区浮标制度规则规定，标准的浮标标身形状有\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。①罐形；②锥形；③球形；④柱形；⑤杆形；⑥叉形A.①②③B.①②③④C.①②③④⑤D.①②③④⑤⑥

20.海区浮标制度规则规定，标准的浮标顶标形状有\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。①罐形；②锥形；③球形；④叉形；⑤杆形；⑥柱形A.①②③B.①②③④C.①②③④⑤D.①②③④⑤⑥

21.海区浮标制度规则规定，基本的灯标光色有\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。①红色；②绿色；③白色；④黄色A.①②B.②③C.③④D.①②③④

22.混合联闪光可用于标示\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.锚地B.渔区C.航路分支点D.疏浚区

23.某航标顶标为两黑色圆锥，底对底，则该标为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.东方位标B.南方位标C.西方位标D.北方位标

24.某航标顶标为两黑色圆锥，尖端向下，则该标为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.东方位标B.南方位标C.西方位标D.北方位标

25.某航标顶标为两黑色圆锥.尖对尖.则该标为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.东方位标B.南方位标C.西方位标D.北方位标

26.某航标顶标为两黑色圆锥，尖向上.则该标为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.东方位标B.南方位标C.西方位标D.北方位标

27.某航标涂色为黑黄黑横纹.则该标为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.北方位标B.南方位标C.东方位标D.西方位标

28.某航标涂色为黄黑黄横纹，则该标为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.北方位标B.南方位标C.东方位标D.西方位标

29.某航标涂色为上黑下黄，则该标为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.北方位标B.南方位标C.东方位标D.西方位标

30.某航标涂色为上黄下黑，则该标为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.北方位标B.南方位标C.东方位标D.西方位标

31.南方位标的涂色为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.上黑下黄B.上黄下黑C.黑黄黑横纹D.黄黑黄横纹

32.南方位标顶标特征为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.两黑色圆锥，底对底B.两黑色圆锥，尖对尖C.两黑色圆锥，尖端向上D.两黑色圆锥，^端向下

33.推荐航道位于推荐航道右侧标的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_，深吃水进港船舶通常应将其置于本船\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_通过。A.左侧；左舷B.左侧；右舷C.右侧；右舷D.右侧；左舷

34.推荐航道位于推荐航道左侧标的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_，深吃水进港船舶通常应将其置于本船\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_通过。A.左侧；左舷B.左侧；右舷C.右侧；右舷D.右侧；左舷

35.推荐航道右侧标位于椎荐航道的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_，其\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_为推荐航道。A.左侧；左侧B.右侧；右侧C.左侧；右侧D.右侧；左侧

36.推荐航道左侧标位于椎荐航道的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_，其\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_为推荐航道。A.左侧；左侧B.右侧；右侧C.左侧；右侧D.右侧；左侧

37.西方位标的涂色为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.上黑下黄B.上黄下黑C.黑黄黑横纹D.黄黑黄横纹

38.西方位标顶标特征为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.两黑色圆锥，底对底B.两黑色圆锥，尖端向下C.两黑色圆锥，尖端向上D.两黑色圆锥，尖对尖

39.下列\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_灯标可显示红色灯光。A.水平横纹B.竖纹C.黄色灯标D.专用标

40.下列\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_灯标可显示绿色灯光。A.水平横纹B.竖纹C.黄色灯标D.球形灯标

41.下列关于侧面标的说法中，正确的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.罐形、锥形侧面标可不配置顶标B.侧面标代表形状为罐形和锥形C.柱形、杆形侧面标需配置相应的顶标D.以上都对

42.下列关于方位标志的说法中，正确的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.危险物位于其同名侧B.异名侧为可航水域C.应将其置于异名侧通过D.以上都错

43.下列关于方位标志的说法中，正确的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.同名侧为可航水域B.危险物位于其异名侧C.应将其置于异名侧通过D.以上都对

44.下列关于新危睑物标示法的说法中，正确的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.如危险物特别严重，每个标志应尽快设置重复标志B.任何重复标志在所有各方面都应该和它配对的标志相同C.新危险物标志必须装设雷达应答器来标示D.以上都对

45.新危险物标可装雷达应答器，其莫尔斯编码为字母\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.DB.XC.ND.W

46.新危险物标可以装设雷达应答器，并发出莫尔斯信号“D”，在雷达屏幕上莫尔斯信号的长度为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.0.5nmileB.1nmileC.1.5nmileD.2nmile

47.下列关于新危险物的说法中.正确的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.新发现，没有在海图和航路指南中表明的障碍物B.新发现，已利用航海通告成分发布的障碍物C.新危险物包括自然出现的障碍物，不包括人为的危险物D.新危险物包括人为的危险物，不包括自然出现的障碍物

48.夜间航行，若发现前方有一红色快闪或甚快闪的饤浮.则该标为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.左侧标B.北方位标C.新危险物标D.A或C

49.夜间航行，若发现前方有一绿色快闪或甚快闪的灯浮，则该标为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.左侧标B.北方位标C.新危险物标D.A或C

50.下列\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_不是确定航道走向的原则。A.从海上驶进港口的方向B.按环绕大片陆地的顺时针方向C.复杂水域，由航标主管部门确定并在海图上明示D.以上都是

51.中国海区水上助航标志适应于中国海区及其海港的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_和\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_(不包括灯塔、扇形光灯标、导标、灯船和大型助航浮标）。A.浮标；固定标志B.浮标；水上标志C.所有浮标；水中固定的标志D.水上标志；固定标志

52.水中固定标志是指水中的立标和灯桩，其设标点的高程在\_\_\_\_\_\_\_以下，从而使标志的基础或标身的一部分被淹没。A.平均海面B.平均大潮高潮面C.平均小潮高潮面D.潮高基准面

53.船舶顺着航道走向，驶人航道中，在本船右舷你应该发现\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.左侧标B.右侧标C.推荐航道左侧标D.推荐航道右侧标

54.船舶顺着航道走向，驶人航道中，在本船左舷你应该发现\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.左侧标B.右侧标C.推荐航道左侧标D.推荐航道右侧标

55.沿海航行，发现某浮标标身为红白相间竖纹，则船舶应\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.避开该标航行B.靠近该标航行C.从该标左侧通行D.从该标右侧通行

56.沿海航行，发现一浮标灯质为:Fl(2)5s，则船舶应\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.避开该标航行B.靠近该标航行C.从该标左侧通行D.从该标右侧通行

57.沿海航行，发现一柱形浮标，其上装有上下两黑色球形顶标，则船舶应\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.避开该标航行B.靠近该标航行C.从该标左侧通行D.从该标右侧通行

58.沿海航行，发现一柱形浮标，其上装有一个红色球形顶标，则船舶应\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.避开该标航行B.靠近该标航行C.从该标左侧通行D.从该标右侧通行

59.夜间船舶发现某浮标灯质为:VQ(3)5s，则应将其置于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_通过。A.北侧B.东侧C.南侧D.西侧

60.夜间船舶发现某浮标灯质为:Q或VQ，则应将其置于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_通过。A.北侧B.东侧C.南侧D.西侧

61.夜间船舶发现某浮标灯质为：VQ(6)＋LF1.10s，则应从其\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_通过。A.北侧B.东侧C.南侧D.西侧

62.夜间船舶发现某浮标灯质为:VQ(9)10s，则应从其\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_通过。A.北侧B.东侧C.南侧D.西侧

63.用于标示新危险物的标志，必须显示相应的方位标志或侧面标志的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_灯光特征。A.甚快闪或快闪B.长闪C.等明暗D.B＋C

64.右侧标设在航道的，用于标示航道的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_界限。A.左侧；左侧B.右侧；右侧C.左侧；右侧D.右侧；左侧

65.专用标的特征是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.黄色标身B.黄色顶标C.黄色光色D.以上都是

66.左侧标设在航道的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_，用于标示航道的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_界限。A.左侧；左侧B.右侧；右侧C.左侧；右侧D.右侧；左侧

67.按技术装置不同，航标可分为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.沿海航标、内河航标、船闸航标B.灯塔、灯桩、立标C.灯船、灯浮、浮标D.发光航标、不发光航标、音响航标、无线电航标

68.按设置地点不同，航标可分为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.沿海航标、内河航标、船闸航标B.灯塔、灯桩、立标C.灯船、灯浮、浮标D.发光航标、不发光航标、音响航标、无线电航标

69.航标的主要作用是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。①指示航道；②供船舶定位；③标示危险区；④供特殊需要A.①②B.②③C.③④D.①②③④

70.下列沿海航标中，属于固定航标的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。①灯塔；②灯船；③灯粧；④灯浮；⑤立标；⑥浮标A.①②③B.④⑤⑥C.①③⑤D.②④⑥

71.与灯桩和立标相比，灯塔所具有的特点是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。①高大坚固；②形状显著；③射程较远；④工作可靠；⑤位置准确A.①②③B.②③④C.③④⑤D.①②③④⑤

72.船舶夜间由海上驶近我国沿海某港口，发现一光质为Fl(2＋1)G，表明\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.该标为左侧标B.该标为右侧标C.该标为推荐航道左侧标D.该标为推荐航道右侧标

73.船舶夜间由海上驶近我国沿海某港口，发现一光质为Fl(2＋1)R，表明\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.该标为推荐航道左侧标B.该标为推荐航道右侧标C.该标为左侧标D.该标为右侧标

74.如在我国沿海发现一浮标，标身颜色为黑黄黑横纹，则船舶应从其\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_通过。A.北侧B.东侧C.南侧D.西侧

75.如在我国沿海发现一浮标，标身颜色为黑黄黑横纹，则可航水域位于其\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.北侧B.东侧C.南侧D.西侧

76.如在我国沿海发现一浮标，标身颜色为黄黑黄横纹，则船舶应从其\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_通过。A.北侧B.东侧C.南侧D.西侧

77.如在我国沿海发现一浮标，标身颜色为黄黑黄横纹，则危险物位于其分\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.北侧B.东侧C.南侧D.西侧

78.如在我国沿海发现一浮标，标身颜色为上黑下黄横纹，船舶应从其\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_通过。A.北侧B.东侧C.南侧D.西侧

79.如在我国沿海发现一浮标，标身颜色为上黑下黄横纹，则可航水域位于其\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.北侧B.东侧C.南侧D.西侧

80.如在我国沿海发现一浮标，标身颜色为上黄下黑横纹，应将其置于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_通过。A.北侧B.东侧C.南侧D.西侧

81.如在我国沿海发现一浮标，标身颜色为上黄下黑横纹，则危险物位于其\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.北侧B.东侧C.南侧D.西侧

82.我国海区水上助航标志制度表示航标特征的方法有\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。①标色；②标形；③顶标；④光色和光质；⑤音响；⑥无线电信号A.①②③B.①②③④C.①②③④⑤D.①②③④⑤⑥

83.我国沿海侧面标的编号原则为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.逆浮标习惯走向顺序编号B.沿浮标习惯走向顺序编号C.A和B都对D.A和B都错

84.我国沿海航行，发现一红色柱形浮标，其上有一红色罐形顶标，该标为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.左侧标B.右侧标C.推荐航道左侧标D.推荐航道右侧标

85.我国沿海航行，发现一红色柱形浮标，中间有一道绿色横纹，其上有一红色罐形顶标，该标为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.左侧标B.右侧标C.推荐航道左侧标D.推荐航道右侧标

86.我国沿海航行，发现一绿色杆形浮标，其上有一绿色锥形顶标，该标为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.左侧标B.右侧标C.推荐航道左侧标D.推荐航道右侧标

87.我国沿海航行，发现一绿色杆形浮标，中间有一道红色横纹，其上有一绿色锥形顶标，该标为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.左侧标B.右侧标C.推荐航道左侧标D.推荐航道右侧标

88.我国沿海航行，真航向025°，发现某灯标的真方位为035°，若该标\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_表明你船正处在该标所标示的可航水域。A.显示快闪光（Q)B.标身为黑黄黑横纹C.显示联快闪加一长闪光（Q(6)＋LF1)D.顶标为两黑色圆锥，尖对尖

89.我国沿海航行，真航向065°，发现某灯标的真方位为055°，若该标\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_，表明你船正处在该标所标示的可航水域。A.显示快闪光（Q)B.标身为黑黄黑横纹C.显示联快闪加一长闪光(Q(6)＋LF1)D.顶标为两黑色圆锥，尖对尖

90.我国沿海航行，真航向115°，发现某灯标的真方位为125°，若该标\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_，表明你船正处在该标所标示的可航水域。A.顶标为两黑色圆锥，尖向上B.标身为上黄下黑横纹C.显示联快闪光“快(3)或Q(3)”D.显示联快闪光“快(9)或Q(9)”

91.我国沿海航行，真航向155°，发现某灯标的真方位为料5°，若该标\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_，表明你船正处在该标所标示的可航水域。A.顶标为两黑色圆锥，尖向上B.标身为上黄下黑横纹C.显示联快闪光“快(3)或Q(3)”D.显示联快闪光“快(9)或Q(9)”

92.我国沿海航行，真航向205°，发现某^的真方位为215°，若该标\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_，表明你船正处在该标所标示的可航水域。A.显示快闪光(Q)B.标身为黑黄黑横纹C.显示联快闪加一长闪光（Q(6)＋LF1)D.顶标为两黑色圆锥，尖对尖

93.我国沿海航行，真航向245°，发现某灯标的位为235°，若该标\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_，表明你船正处在该标所标示的可航水域。A.显示快闪光（Q)B.标身为黑黄黑横纹C.显示联快闪加一长闪光(Q(6)＋LF1)D.顶标为两黑色圆锥，尖对尖

94.我国沿海航行，真航向295°，发现某灯标的真方位为305°，若该标\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_，表明你船正处在该标所标示的可航水域。A.顶标为两黑色圆锥，尖向上B.标身为上黄下黑横纹C.显示联快闪光“快(3)或Q(3)”D.显示联快闪光“快(9)或Q(9)”

95.我国沿海航行，真航向335°，发现某灯标的真方位为325°，若该标\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_，表明你船正处在该标所标示的可航水域。A.顶标为两黑色圆锥，尖向上B.标身为上黄下黑横纹C.显示联快闪光“快(3)或Q(3)”D.显示联快闪光“快(9)或Q(9)”

96.我国沿海推荐航道右侧标的特征为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.红色锥形，中间有一条或多条绿色横纹B.红色罐形，中间有一条或多条绿色横纹C.绿色锥形，中间有一条或多条红色横纹D.绿色罐形，中间有一条或多条红色横纹

97.我国沿海推荐航道左侧标的特征为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.红色锥形，中间有一条或多条绿色横纹B.红色罐形，中间有一条或多条绿色横纹C.绿色锥形，中间有一条或多条红色横纹D.绿色罐形，中间有一条或多条红色横纹

98.我国沿海右侧标的顶标特征为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.红色罐形B.红色锥形C.绿色罐形D.绿色锥形

99.我围沿海左侧标的顶标特征为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.红色罐形B.红色锥形C.绿色罐形D.绿色锥形

100.夜间，在我国沿海看见一红色闪光灯浮，则船舶应\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.从其右侧通过B.将该标置于本船左舷C.A和B都对D.A和B都错

101.夜间，在我国沿海看见一绿色闪光灯浮，则船舶应\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.从其右侧通过B.将该标置于本船左般C.从其左侧通过D.A和B都错

102.夜间船舶在我国沿海航行，发现某浮标灯质为：快(3)5抄，表明其\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_存在危睑物。A.北侧B.东侧C.南侧D.西侧

103.夜间船舶在我国沿海航行，发现某浮标灯质为：快(3)5秒，则应从其\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_通过。A.北侧B.东侧C.南侧D.西侧

104.夜间船舶在我国沿海航行，发现某浮标灯质为：快(6)＋长闪15秒，表明可航水域位于该标的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.北侧B.东侧C.南侧D.西侧

105.夜间船舶在我国沿海航行，发现某浮标灯质为：快(6)＋长闪15秒，则应将其置于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_通过。A.北侧B.东侧C.南侧D.西侧

106.夜间船舶在我国沿海航行，发现某浮标灯质为：快（9)15秒，表明可航水域位于该标的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.北侧B.东侧C.南侧D.西侧

107.夜间船舶在我国沿海航行，发现某浮标灯质为：快(9)15秒，则应将其置于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_通过。A.北侧B.东侧C.南侧D.西侧

108.夜间船舶在我国沿海航行，发现某浮标灯质为：快闪或甚快闪，表明其\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_存在危险物。A.北侧B.东侧C.南侧D.西侧

109.夜间船舶在我国沿海航行，发现某浮标灯质为:快闪或甚快闪，则该船应从其\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_通过。A.北侧B.东侧C.南侧D.西侧

110.夜间某船驶近我国某海港，看见一红色联闪光灯浮，表明\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.该标为左侧标，应将其置于本船左舷B.该标为左侧标，应将其置于本船右舷C.该标为右侧标，应将其置于本船左舷D.该标为右侧标，应将其置于本船右舷

111.夜间某船驶离我国某海港，看见一红色联闪光灯浮，表明\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.该标为左侧标，应将其置于本船左舷B.该标为左侧标，应将其置于本船右舷C.该标为右侧标，应将其置于本船左舷D.该标为右侧标，应将其置于本船右舷

112.夜间某船驶离我国某海港，看见一绿色联闪秀灯浮，表明\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.该标为左侧标，应将其置于本船左舷B.该标为左侧标，应将其置于本船右舷C.该标为右侧标，应将其置于本船左舷D.该标为右侧标，应将其置于本船右舷

113.夜间由海上驶近我国沿海某港口，发现前方有一红色混合联闪光灯浮，表明\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.该标为推荐航道左侧标，应将其置于本船左侧通过B.该标为推荐航道左侧标，应将其置于本船右侧通过C.该标为推荐航道右侧标，鱼将其置于本船左侧通过D.该标为推荐航道右侧标，应将其置于本船右侧通过

114.夜间由海上驶近我国沿海某港口，发现前方有一绿色混合联闪光灯浮，表明\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.该标为推荐航道左侧标，应将其置于本船左侧通过B.该标为推荐航道左侧标，应将其置于本船右侧通过C.该标为推荐航道右侧标，应将其置于本船左侧通过D.该标为推荐航道右侧标，应将其置于本船右侧通过

115.夜间由海上驶近我国沿海某海港，看见一红色闪光灯浮，则船舶应\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.从其左侧通过B.将该标置于本船右舷C.从其右侧通过D.A和B都对

116.夜间由海上驶近我国沿海某海港，看见一绿色联闪光灯浮，表明\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.该标为左侧标，应将其置于本船左舷B.该标为左侧标，应将其置于本船右舷C.该标为右侧标，应将其置于本船左舷D.该标为右侧标，应将其置于本船右舷

117.夜间由海上驶近我国沿海某海港，看见一绿色闪光灯浮，则船舶应\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.从其左侧通过B.将该标置于本船右艘C.A和B都对D.A和B都错

118.夜间由海上驶离我国沿海某港口，发现前方有一红色混合联闪光灯浮，表明\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.该标为推荐航道左侧标，应将其置于本船左侧通过B.该标为推荐航道左侧标，应将其置于本船右侧通过C.该标为推荐航道右侧标，应将其置于本船左侧通过D.该标为推荐航道右侧标，应将其置于本船右侧通过

119.夜间由海上驶离我国沿海某港口，发现前方有一绿色混合联闪光灯浮，表明\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.该标为推荐航道左侧标，应将其置于本船左侧通过B.该标为推荐航道左侧标，应将其置于本船右侧通过C.该标为推荐航道右侧标，应将其置于本船左侧通过D.该标为推荐航道右侧标，应将其置于本船右侧通过

120.中国海区水上助航标志制度规则规定，用于标示分道通航的专用标的闪光节奏为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.莫尔斯信号“Q”B.莫尔斯信号“P”C.莫尔斯信号“0”D.莫尔斯信号“K”

121.中国海区水上助航标志制度规则规定，用于标示海上作业区的专用标的闪光节奏为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.莫尔斯信号“Q”B.莫尔斯信号“P”C.莫尔斯信号“0”D.莫尔斯信号“K”

122.中国海区水上助航标志制度规则规定，用于标示禁航区的专用标的闪光节奏为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.莫尔斯信号“Q”B.莫尔斯信号“P”C.莫尔斯信号“0”D.莫尔斯信号“K”

123.中国海区水上助航标志制度规则规定，用于标示锚地的专用标的闪光节奏为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.莫尔斯信号“Q”B.莫尔斯信号“P”C.莫尔斯信号“0”D.莫尔斯信号“K”

124.中国海区水上助航标志制度规则规定，用于标示水产作业区的专用标的闪光节奏为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.莫尔斯信号“C”B.莫尔斯信号“Y”C.莫尔斯信号“F”D.莫尔斯信号“K”

125.中国海区水上助航标志制度规则规定，用于标示水中构筑物的专用标的闪光节奏为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.莫尔斯信号“C”B.莫尔斯信号“Y”C.莫尔斯信号“F”D.莫尔斯信号“K”

126.中国海区水上助航标志制度规则规定，用于标示娱乐区的专用标的闪光节奏为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.莫尔斯信号“C”B.莫尔斯信号“Y”C.莫尔斯信号“F”D.莫尔斯信号“K”

127.中国海区水上助航标志制度适用于中国海区及其海港、通海河口的除\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_外的所有浮标和水中固定标志。A.灯塔、灯船、扇形光灯标、导灯B.灯塔、灯船、大型助航浮标外C.灯塔、灯船、扇形光灯标、导标、大型助航浮标D.灯塔、灯浮、灯船、扇形光导标、导标、大型助航浮标

128.中国海区水上助航标志制度所包含的标志类型有\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。①侧面标；②方位标；③安全水域标；④孤立危险标；⑤专用标；⑥新危险物标A.①②③④⑤B.②③④⑤⑥C.①②③④⑤⑥D.②③④⑤

129.IALA浮标制度规则中，黑色和红色相间横纹的浮标可配备\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.单个红色球形顶标B.上下两黑色球形顶标C.单个黑色罐形顶标D.单个绿色锥形顶标

130.IALA浮标制度规则规定，侧面标如需编号应\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.沿浮标习惯走向顺序编号B.沿浮标习惯走向顺序编号，左双右单C.沿浮标习惯走向顺序编号，左单右双D.以上均可

131.IALA浮标制度规则规定，推荐航道右侧标的特征为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.红色锥形，中间有一条或多条绿色横纹B.红色罐形，中间有一条或多条红色横纹C.绿色锥形，中间有一条或多条绿色横纹D.绿色罐形，中间有一条或多条红色横纹

132.IALA浮标制度规则规定，推荐航道左侧标的特征为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.红色锥形，中间有一条或多条绿色横纹B.红色罐形，中间有一条或多条红色横纹C.绿色锥形，中间有一条或多条绿色横纹D.绿色罐形，中间有一条或多条红色横纹

133.IALA浮标制度规则中，标身颜色可能是黑色和\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_相间的横纹。A.绿色B.黑色C.白色D.红色

134.IALA浮标制度规则中，标身颜色可能是红色和\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_相间的竖纹。A.绿色B.黑色C.白色D.红色

135.IALA浮标制度规则中，标身颜色可能是绿色和\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_相间的横纹。A.绿色B.黑色C.白色D.红色

136.IALA浮标制度规则中，侧面标的代表形状是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.左侧标为罐形，右侧标为锥形B.左侧标为锥形，右侧标为罐形C.左侧标和右侧标均为罐形D.左侧标和；侧标均为锥形

137.IALA浮标制度规则中.红白相间坚纹的浮标可配备\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.单个红色球形顶标B.上下两黑色球形顶标C.单个黑色罐形顶标D.单个绿色锥形顶标

138.IALA海区浮标制度规则中，带罐形顶标的绿色柱形浮标表明\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.出港航行，置该标于左舷通过B.出港航行，置该标于右舷通过C.该标可能是推荐航道侧面标志D.以上都可能

139.IALA海区浮标制度规则中，带锥形顶标的绿色柱形浮标表明\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.出港航行，置该标于左舷通过B.应从该标的北面通过C.该标可能是推荐航道侧面标志D.以上都可能

140.船舶由海上驶近非洲某海港，发现正前方有一红色罐形浮标，应\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.转向将该标置于左舷通过B.转向将该标置于右舷通过C.从该标的任意一侧通过D.远离该标航行

141.船舶由海上驶近非洲某海港，发现正前方有一绿色锥形浮标，应\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.转向将该标置于左舷通过B.转向将该标置于右舷通过C.从该标的任意一侧通过D.远离该标航行

142.船舶由海上驶离日本某海港，发现正前方有一红色锥形浮标，应\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.转向将该标置于左舷通过B.转向将该标置于右舷通过C.从该标的任意一侧通过D.远离该标航行

143.船舶由海上驶离日本某海港，发现正前方有一绿色罐形浮标，应\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.转向将该标置于左舷通过B.转向将该标置于右舷通过C.从该标的任意一侧通过D.远离该标航行

144.船舶在菲律宾沿海航行，看见一顶标为红色锥形的灯浮，则船舶应\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.从其右侧通过B.从其左侧通过C.将该标置于本船左舷D.以上都错

145.菲律宾沿海右侧标的顶标\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.红色罐形B.红色锥形C.绿色罐形D.绿色锥形

146.国际海区水上助航标志制度所包含的标志类型有\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。①侧面标；②方位标；③安全水域标；④孤立危险标；⑤专用标；⑥新危险物标A.①②③④⑤B.②③④⑤⑥C.①②③④⑤⑥D.②③④⑤

147.日本沿海右侧标的特征为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.红色锥形B.绿色锥形C.红色罐形D.绿色罐形

148.日本沿海左侧标的顶标特征为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.红色罐形B.红色锥形C.绿色罐形D.绿色锥形

149.曰本沿海左侧标的特征为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.红色锥形B.绿色锥形C.红色罐形D.绿色罐形

150.如某船在英吉利海峡发现一浮标，标身颜色为黑黄黑横纹横纹，则危险物位于其\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.北侧B.东侧C.南侧D.西侧

151.如某船在英吉利海峡发现一浮标，标身颜色为黄黑黄横纹，则船舶应从该浮标的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_通过。A.北侧B.东侧C.南侧D.西侧

152.如某船在英吉利海峡发现一浮标，标身颜色为上黑下黄横纹，则危险物位于其\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.北侧B.东侧C.南侧D.西侧

153.如某船在英吉利海峡发现一浮标，标身颜色为上黄下黑横纹，则船舶应从该浮标的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_通过。A.北侧B.东侧C.南侧D.西侧

154.夜间，船舶由海上驶近美洲某海港，看见一红色闪光灯浮，则表明\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.该标为左侧标，将其置于本船左舷B.该标为左侧标，将其置于本船右舷C.该标为右侧标，将其置于本船左舷D.该标为右侧标，将其置于本船右舷

155.夜间，船舶由海上驶近美洲某海港，看见一绿色闪光灯浮，则表\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.该标为左侧标，将其置于本船左舷B.该标为左侧标，将其置于本船右舷C.该标为右侧标，将其置于本船左舷D.该标为右侧标，将其置于本船右舷

156.夜间，某深吃水船舶由海上驶近日本沿海某港口，发现一光质为Fl(2＋1)G，表明\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.该标为推荐航道左侧标，应将其置于本船左舷通过B.该标为推荐航道左侧标，应将其置于本船右舷通过C.该标为推荐航道右侧标，应将其置于本船左舷通过D.该标为推荐航道右侧标，应将其置于本船右舷通过

157.夜间，某深吃水船舶由海上驶近日本沿海某港口，发现一光质为Fl(2＋1)R，表明\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.该标为推荐航道左侧标，应将其置于本船左舷通过B.该标为推荐航道左侧标，应将其置于本船右舷通过C.该标为推荐航道右侧标，应将其置于本船左舷通过D.该标为推荐航道右侧标，应将其置于本船右舷通过

158.夜间某船驶离韩国某海港，看见一红色闪光灯浮，则表明\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.该标为左侧标，将其置于本船左舷B.该标为左侧标，将其置于本船右舷C.该标为右侧标，将其置于本船左舷D.该标为右侧标，将其置于本船右舷

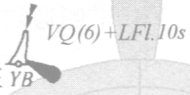
159.夜间某船驶离韩国某海港，看见一绿色闪光灯浮，则表明\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.该标为左侧标，将其置于本船左舷B.该标为左侧标，将其置于本船右舷C.该标为右侧标，将其置于本船左舷D.该标为右侧标，将其置于本船右舷

160.在IALA海上浮标制度规则规定的A区域航行，发现方位标时船舶应\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.从该标同名侧通过B.从该标异名侧通过C.将该标置于同名侧通过D.A＋C

161.在IALA海上浮标制度规则规定的B区域航行，发现方位标时船舶应\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.从该标同名侧通过B.从该标异名侧通过C.将该标置于异名侧通过D.A＋C

162.某船航行中发现前方有海图标注，该船应该在该灯标的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_通过是安全的。A.南侧B.东侧C.西侧D.北侧

163.某船航行中发现前方有海图标注，该船应该在该灯标的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_通过是安全的。A.南侧B.东侧C.西侧D.北侧

164.某船航行中发现前方有海图标注，该船应该在该灯标的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_通过是安全的。A.南侧B.东侧C.西侧D.北侧

165.某船航行中发现前方有海图标注，该船应该在该灯标的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_通过是安全的。A.南侧B.东侧C.西侧D.北侧

166.某船航行中发现前方有海图标注，该船应该在该灯标\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_通过是安全的。A.左侧B.右侧C.任意一侧D.远离该标

167.某船航行中发现前方有海图标注，该船应该在该打标的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_通过是安全的。A.左侧B.右侧C.任意一侧D.远离该标

168.某船航行中发现前方有海图标注，该船应该\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_通过是安全的。A.在其左侧B.在其右侧C.在其任意一侧D.远离该标

169.某船在某水道航行中发现前方有海图标注，则前方最可能有\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.危险物B.有锚地C.分叉航道D.通航分道

170.某船在进入某水道航行中发现前方有海图标注，则推荐航道在该标的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.左侧B.右侧C.两侧D.北侧

171.某船在进人某水道航行中发现前方有海图标注，则该标在推荐航道的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.左侧B.右侧C.两侧D.转向侧

172.某大型船舶接近某人口航道，发现前方有海图标注，该船应将该灯标置于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_通过。A.左舷B.右舷C.任意一舷D.南侧

173.某船接近某人口航道，发现海图上有一灯标标志，该船应将该灯标置于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_通过。A.左舷B.右舷C.任意一舷D.南侧

174.某船接近某入口航道，发现海图上有一标志该船应将该标置于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_通过。A.左舷B.右舷C.任意一舷D.远离该标

175.某船顺时针绕某岛屿航行，英版海图上有图式，则该船应\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.在其外侧通过B.在其内侧通过C.在其任意一侧通过D.无法判断

176.某船逆时针绕某岛屿航行，英版海图上有图式，则该船应将其置于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.左舷通过B.岸侧通过C.任意一侧通过D.右舷通过

177.某二副在英版海图上绘両某岛屿外的计划航线时发现前方有海图图式，则航线应画在该标的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.外侧B.内侧（向岛－侧）C.任意一侧D.无法判断

178.某二副在英版海图上绘画某岛屿外的计划航线时发现前方有图式，则航线应绘画在该标的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.外侧B.内侧（向岛－侧）C.任意一侧D.无法判断

179.某二副在英版海图上绘画某岛屿外的计划航线时，妥现岛屿侧有图式，则航线应绘画在该标的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.外侧B.内侧（向岛－侧）C.任意一侧D.无法判断

180.某船接近某人口航道，发现海图上有一灯标标志，则可判断该灯标\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.属于B区域B.属于A区域C.为左侧标D.为专用标志

181.某船接近某人口航道，发现海图上有一灯标标志，该船应将该灯标置于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_通过。A.左舷B.右舷C.任意一舷D.正前方

182.某船接近某人口航道，发现海图上有一标志，该船应将该标置于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_通过。A.左舷B.右舷C.任意一舷D.远离该标

183.某船接近某人口航道，发现海图上有一灯标标志，该船应将该灯标置于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_通过。A.左舷B.右舷C.任意一舷D.南侧

184.某船接近某人口航道，发现海图上有一灯标标志，该船应将该灯标置于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_通过。A.左舷B.右舷C.任意一舷D.西侧

185.某船接近某人口航道，发现海图上有一灯标标志，则可判断该灯标\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.属于B区域B.属于A区域C.为左侧标D.A和C

186.某船接近某人口航道，发现海图上有一标志，则可判断该标\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.属于A区域B.属于B区域C.为左侧标D.A和C

187.某船接近某人口航道，发现海图上有一灯标标志，则可判断该灯标\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.属于B区域B.属于A区域C.为左侧标D.应远离

188.某船接近某人口航道，发现海图上有一灯标标志，则可判断该灯标\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.为左侧标B.属于A区域C.属于B区D.A和C

189.IALA浮标制度A区域中，红色中间有一道绿色横纹的浮标可配备\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.单个红色罐形顶标B.单个样色锥形顶标C.单个绿色罐形顶标D.单个绿色锥形顶标

190.IALA浮标制度A区域中，绿色中间有一道红色横纹的浮标可配备\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.单个红色罐形顶标B.单个红色锥形顶标C.单个绿色罐形顶标D.单个绿色锥形顶标

191.IALA浮标制度B区域中，红色中间有一道绿色横纹的浮标可配备\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.单个红色罐形顶标B.单个红色锥形顶标C.单个绿色罐形顶标D.单个绿色锥形顶标

192.IALA浮标制度B区域中.绿色中间有一道红色横纹的浮标可配备\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.单个红色罐形顶标B.单个红色锥形顶标C.单个绿色罐形顶标D.单个绿色锥形顶标

193.IALA浮标制度规则A区域和B区域的差别在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.侧面标标身形状不同B.侧面标顶标形状不同C.侧面标标色和光色不同D.以上都是

194.IALA浮标制度规则A区域和B区域的差别在于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.侧面标标身颜色不同B.侧面标顶标颜色不同C.侧面标光色不同D.以上都是

195.IALA浮标制度规则规定，B区域右侧标的顶标特征为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.红色罐形B.红色锥形C.绿色罐形D.绿色锥形

196.IALA浮标制度规则规定，B区域左侧标的顶标特征为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.红色罐形B.红色锥形C.绿色罐形D.绿色锥形

197.IALA国际海区水上助航标志制度规则中，A区域和B区域标志的区别在于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.专用标不同B.侧面标不同C.方位标不同D.A＋C

198.根据IALA浮标制度规则规定，下列\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_属于A区域。①日本；②韩国；③菲律宾；④南北美洲；⑤欧洲；⑥非洲A.①②③B.①②③④C.④⑤⑥D.⑥

199.下列国家或地区中\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_话用IALA国际海区水上助航标志制度B区域的规定。A.香港B.新加坡C.日本D.澳大利亚

200.船舶出港航行，看到如下图所示的标志时，则船舶应从标志\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_通过。A.北方B.右侧C.左侧D.南方

201.船舶出港航行，看到如下图所示的标志时，则船舶应从标志\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_通过。A.北方B.右侧C.左侧D.南方

202.船舶进港航行，看到如下图所示的标志时，则船舶应从标志\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_通过。A.北方B.右侧C.左侧D.南方

203.某船航行中发现如下绿色标志.则该表示\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_区\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_标。A.A；左B.B；右C.A；右D.B；左

### 参考答案

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1.D | 2.C | 3.D | 4.B | 5.C | 6.C | 7.C | 8.A | 9.C | 10.B |
| 11.C | 12.A | 13.D | 14.A | 15.D | 16.A | 17.D | 18.B | 19.C | 20.B |
| 21.D | 22.C | 23.A | 24.B | 25.C | 26.D | 27.C | 28.B | 29.A | 30.B |
| 31.B | 32.D | 33.B | 34.D | 35.D | 36.C | 37.D | 38.D | 39.A | 40.A |
| 41.D | 42.C | 43.D | 44.B | 45.A | 46.B | 47.A | 48.A | 49.A | 50.D |
| 51.C | 52.B | 53.B | 54.A | 55.B | 56.A | 57.A | 58.B | 59.D | 60.C |
| 61.C | 62.D | 63.A | 64.B | 65.D | 66.A | *01.*D | 68.A | 69.D | 70.C |
| 71.D | 72.D | 73.A | 74.B | 75.B | 76.D | 77.B | 78.A | 79.A | 80.A |
| 81.A | 82.B | 83.B | 84.A | 85.C | 86.B | 87.D | 88.D | 89.C | 90.A |
| 91.D | 92.B | 93.A | 94.B | 95.C | 96.C | 97.B | 98.D | 99.A | 100.D |
| 101.D | 102.D | 103.B | 104.C | 105.A | 106.D | 107.B | 108.C | 109.A | 110.A |
| 111.B | 112.C | 113.A | 114.D | 115.C | 116.D | 117.C | 118.B | 119.C | 120.D |
| 121.C | 122.B | 123.A | 124.B | 125.A | 126.B | 127.C | 128.A | 129.B | 130.D |
| 131.A | 132.D | 133.D | 134.C | 135.D | 136.A | 137.A | 138.B | 139.A | 140.A |
| 141.B | 142.A | 143.B | 144.D | 145.B | 146.A | 147.A | 148.C | 149.D | 150.D |
| 151.D | 152.C | 153.C | 154.D | 155.A | 156.A | 157.D | 158.C | 159.B | 160.A |
| 161.D | 162.D | 163.B | 164.A | 165.C | 166.C | 167.C | 168.D | 169.C | 170.A |
| 171.A | 172.A | 173.A | 174.B | 175.B | 176.D | 177.B | 178.A | 179.B | 180.A |
| 181.A | 182.B | 183.B | 184.A | 185.D | 186.B | 187.B | 188.D | 189.A | 190.D |
| 191.B | 192.C | 193.C | 194.D | 195.B | 196.C | 197.B | 198.D | 199.C | 200.B |
| 201.C | 202.B | 203.D |  |  |  |  |  |  |  |

### 答案解析

2.C。安全水域标为球形浮标或带有球形顶标的柱形或杆形浮标。

4.B。中国海区安全水域标灯质有等明暗4s，长闪光10s，莫尔斯信号“A”10s。

5.C。国际海区安全水域标灯质有明暗、等明暗、长闪光和莫尔斯信号“A”。

8.A。方位标记忆，顶标:上（锥尖朝上）北下（锥尖朝下）南，东底对西酒杯；标身的颜色:顶标的尖端对应标志黑颜色的位置，锥底地应标志黄色的位置；发光器闪光次数的记忆（联系时钟）：3点一东、6点一南、9点一西，特殊在于南方位标在6次闪光后还紧接一次长闪，周期分别为快闪10s、15s、15s；甚快闪分别为5s、10s、10s。

10.B。专用标志为航海者指出某一确定区域。

13.D。方位标可用于指明某个区域内最深的水域在该标同名侧，指明通过危险物时安全的一侧，或引起对航道中特征的注意，如弯道、河流汇合处、分支点或浅滩两端等。

17.D。孤立危险标的颜色为黑色，中间有一条或多条宽阔的红色横纹。

22.C。混合联闪光只用于推荐航道侧面标。

33.B。推荐航道右侧标布置在推荐航道的右侧，即推荐航道位于推荐航道右侧标的左侧，深吃水船舶应将其置于右舷通过。

39.A。红色与绿色为侧面标和推荐航道侧面标的专用颜色。推荐航道侧面标有水平横纹。

40.A。同上题。

42.C。方位标志明某个区域内最深的水域(安全水域)在该标名称的同名一侧。

44.B。新危险物用一个或几个方位标志或侧面标志来标示。如果这个危险物特别危险，则其标志中至少有一个^须尽快设置重复标志，而不毎个标志都设置重复标志。

45.A。标示新危险物的标志或标志组合还可装雷达应客器，在雷达荧光屏上显示1nmile长的莫尔斯信号“D”（—··）。

47.A。新危险物是新发现的，没有在海图和航路指南中表明纟也没有利用航海通告充分发布的障碍物。既包括自然出现的障碍物，如浅滩、礁石；也包括人为的危险物，如沉船。

48.A。对新危险物的标示使用侧面标或方位标，没有专门的新舍险物标。

55.B。该航标为安全水域标。

56.A。该航标为孤立危险物标。

57.A。该航标为孤立危险物标。

58.B。该航标为安全水域标。

59.D。该航标为东方位标。

60.C。该航标为北方位标。

61.C。该航标为南方位标。

62.D。该航标为西方位标。

67.D。按技术装置不同，航标可分为:发光航标、不发光航标、音响航标、无线电航标。

68.A。按设置地点不同，航标可分为沿海航标、内河航标、船闸航标。

72.D。Fl(2＋1)说明该航标为推荐航道侧面标。我国位于IALA浮标制度规定的A区，根据左红右绿，该侧面标为推荐航道右侧标。

73.A。Fl(2＋1)说明该航标为推荐航道侧面标。我国位于IALA浮标制度规定的A区，根据左红右绿，该侧面标为推荐航道左侧标。

74.B。该航标为东方位标。

75.B。该航标为东方位标。

76.D。该航标为西方位标。

77.B。该航标为西方位标。

78.A。该航标为北方位标。

79.A。该航标为北方位标。

80.A。该航标为南方位标。

81.A。该航标为南方位标。

83.B。我国沿海侧面标的编号原则为沿浮标习惯走向顺序编号。同一航道的标志号码可以按顺序连续编排，也可按左双右单编排。

88.D。我船将从该灯标的西侧通过，所以该标为西方位标时，我船所处的水域为可航水域。

89.C。我船将从该灯标的南侧通过，所以该标为南方位标时，我船所处的水域为可航水域。

90.A。我船将从该灯标的北侧通过，所以该标为北方位标时，我船所处的水域为可航水域。

91.D。我船将从该灯标的西侧通过，所以该标为西方位标时，我船所处的水域为可航水域。

92.B。我船将从该灯标的东侧通过，所以该标为东方位标时，我船所处的水域为可航水域。

100.D。在我国沿海，红色闪光灯浮为左侧标，绿色闪光灯浮为右侧标。但本题没有指出船舶的走向，所以无法确定航行方法。

101.D。同上题。

102.D。该灯标为东方位标，危险物基其异名一侧。

103.B。该灯标为东方位标，安全水域位于其同名一侧。

110.A。我国位于IALA浮标制度夂区域，红色联闪光灯质表明该灯浮为推荐航道左侧标，本题中船舶沿浮标习惯走向航行，所以应将其置于本船左舷。

111.B。红色联闪光灯质表明该灯浮为推荐航道左侧标，本题中船舶航行方向与浮标习惯走向相反，所以应将其置于本船右舷。

115.C。红色灯质表明该灯浮为左侧标，本题中船舶沿浮标习惯走向航行，所以应将其置于本船左舷，从其右侧通过。

120.D。中国海区水上助航标志制度规则规定，专用标的莫尔斯，信号闪光节奏为:标示分道通航“K”、海上作业“O”、禁航区“P”、锚地“Q”、水产作业“F”、水中构筑物“C”、娱乐区“Y”。

128.A。对新危险物的标示使用侧面标或方位标，没有专门的新危险物标。

133.D。孤立危险物标。

134.C。安全水域标。

135.D。推荐航道侧面标。

137.A。安全水域标。

138.B。罐形浮标为左侧标，出港航行与航标习惯走向相反，所以将该标置于右舷通过。

139.A。锥形浮标为右侧标，出港航行与航标习惯走向相反，所以将该标置于左舷通过。

140.A。罐形浮标为左侧标，海上驶近港口与浮标习惯走向相同，应将该标置于左舷通过。

141.B。锥形浮标为右侧标，海上驶近港口与浮标习惯走向相同，应将该标置于右舷通过。

142.A。锥形浮标为右侧标，由海上驶离港口与浮标习惯走向相反，应将该标置于左舷通过。

143.B。罐形浮标为左侧标，由海上驶离港口与浮标习惯走向相反，应将该标置于右舷通过。

144.D。本题未指明船舶的走向，所以无法确定航行方法。

145.B。右侧标的形状为锥形，菲律宾位于B区域，按照左绿右红原则，其特征为红色锥形。

147.A。右侧标的形状为锥形，日本位于B区域，按照左绿右红原则，其特征为红色锥形。

154.D。美洲国家位于B区域，根据左绿右红原则，该灯浮为右侧标，应将其置于右舷航行。

155.A。美洲国家位于B区域，根据左绿右红原则，该灯浮为左侧标，应将其置于左舷航行。

156.A。混合联闪为推荐航道侧面标灯质。日本位于B区域，根据左绿右红原则，该灯浮为推荐航道左侧标，应将其置于左舷通过。

158.C。韩国位于B区域。

162.D。北方位标。可根据VQ灯质、两锥尖向上的顶标以及颜色BY(上黑下黄)来判断。

163.B。东方位标。可根据Q(3)10s灯质、两锥底相对的圆锥顶标以及颜色BYB(黑黄黑）来判断。

166.C。安全水域标。可根据形状为球形以犮颜色RW(红白）来判断。

167.C。安全水域标。可根据球形顶标以及颜色4W(红白）来判断。

168.D。孤立危险物标，可根据上下两个黑球顶标及颜色BRB(黑红黑）来判断。

169.C。锥形说明该航标为右侧标，通过颜色GRG(绿红绿)说明该标为推荐航道右侧标，而且为A区域的推荐航道右侧标。推荐航道侧面标设置在航道的分岔处。

170.A。通过锥形标身锥形(右侧标）和颜色RGR(红绿红）说明该标为推荐航道右侧标，而且为B区域的推荐航道右侧标，所以推荐航道在该标的左侧。

171.A。该标为A区域的推荐航道左侧标。船舶航行按照浮标习惯走向，所以该标在推荐航道的左侧。

172.A。该标为B区域的推荐航道左侧标。船舶航行按照浮标习惯走向，所以应将该标置于左舷通过。

173.A。红色罐形，说明该标为A区域的左侧标，船舶沿浮标习惯走向航行，所以应将该标置于左舷通过。

175.B。A区域的左侧标，船舶沿浮标习惯走向航行，所以应将该标置于左舷通过，即在其内侧通过。

189.A。A区域侧面标的颜色为左红右绿，推荐航道左侧标颜色为红绿红，推荐航道右侧标颜色为绿红绿。A区域和A区域侧面标的形状均为左罐右锥。

191.B。B区域侧面标的颜色为左绿右红，推荐航道左侧标颜色为绿红绿，推荐航道右侧标颜色为红绿红。

193.C。A区域和A区域侧面标的形状均为左罐右锥，差别在于标身、顶标颜色和光色不同。

200.B。根据标志的形状(锥形）可以判断出该标为一右侧标（A区），标示航道的右侧界限，因为船舶出港航行，因此应从标志的右侧通过，即将该标志放在左舷通过。

201.C。根据标志的形状(罐形）可以判断出该标为一左侧标（B区），标示航道的左侧界限，因为船舶出港航行，因此应从标志的左侧通过，即将该标志放在右舷通过。

# 第七章航线与航行方法

## 第一节大洋航行

1.M、N两船同在120°E经线上，M船在50°N，N船在20°N，各自向正东方向航行，且抵达同一条经线（170°E)，则两船采用大圆航线比恒向线航线可缩短航程的百分比情况为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.M船比N船所缩短航程的百分比大B.N船比M船所缩短航程的百分比大C.M船与N船所缩短航程的百分比相同D.M船与N船所缩短的航程数相同

2.常用的大洋航线有\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.大圆航线B.混合航线C.恒向线航线D.以上都是

3.大洋航行时，采用混合航线是为了\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.缩短航程B.避开高纬地区水文气象恶劣区域C.便于绘画航线D.後船舶有机喜沿等纬圈航行

4.大洋航行中，等纬圈航线是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.大圆航线B.等角航线（恒向线航线）C.最短航程航线D.A＋C

5.大圆海图的特点是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.图上子午线和等纬圈是直线B.图上直线是大圆弧C.纬度愈高，投影变形愈大D.以上都是

6.大圆航法，实质上是指船舶沿\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.选定的大圆弧航行B.出发点与到达点之间的恒向线航行C.大圆航线上各分点之间的恒向线航行D.出发点与到达点之间的恒位线航行

7.大圆航线通常适用于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.航程较短时B.接近南北向航行时C.在低纬近赤道地区航行时D.航行纬度较高，航线跨越经差较大时

8.混合航线是在有限制纬度情况下的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.最短航程航线B.最佳航线C.气象航线D.气候航线

9.混合航线适用于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.由于某种限制不能完全使用大圆航线时B.起航点与到达点纬度相同时C.航程较短时D.气象条件较好时

10.拟定大圆航线时，确定各分点之间间隔的一般原则为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.每隔经差5°/10°取一分点B.每隔经差10°/20°取一分点C.每隔约一昼夜航程取一分点D.A＋C

11.确定大圆航线的方法有\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.大圆海图法B.大圆改正量法C.公式计算法或查表法D.以上都是

12.下列航线中，\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_宜选择大圆航线。A.我国至北美洲的航线B.我国至日本的航线C.我国经印度洋至欧洲的航线D.我国至澳大利亚航线

13.\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_宜选用大圆航线。A.航程较短或航向接近南北向时B.高纬度，航向接近东西向时C.高纬度，航向接近南北向时D.A＋B

14.\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_宜选用恒向线航线。A.航程较短或航向接近南北向时B.高纬度，航向接近东西向时C.高纬度，航向接近南北向时D.A＋C

15.在高纬海区航行，当航向接近东西向且航线跨越的经差较大时，采用\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_较有利。A.大圆航线B.等纬圈航线C.混合航线D.A或C

16.在高纬海区航行，当航向接近南北时，采用\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_较有利。A.大圆航线B.恒向线航线C.混合航线D.等纬圈航线

17.船舶在赤道无风带内穿越大洋时，一般采用\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_较为有利。A.大圆航线B.恒向线航线C.混合航线D.最短航程航线

18.船舶采用混合航线时，首先应确定限制纬度，\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_是确定限制纬度时应考虑的因素。①季节；②气象；③海况；④本船条件；⑤船员A.①②④B.①②③C.①②③④⑤D.②③④⑤

19.混合航线是为了避开恶劣未文气象条件而采用的最短航程航线，通常由\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_组成。①大圆航线；②恒向线；③等纬圈；④气象航线；⑤气候航线A.①②④B.①③C.①②③④⑤D.②③④⑤

20.在墨卡托海图上确定大圆航线的方法有\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。①大圆海图法；②大圆改正量法；③公式计算法；④《天体髙度方位表》法A.①②B.①②③C.①②③④D.③④

21.在平面心射投影图上，连接出发点与到达点之间的直线为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.等角航线B.恒向线C.大圆航线D.双曲线

22.在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_，大圆航线和恒向线航线的航程相差不大。A.航程较短时B.接近南北向航行时C.在低纬近赤道地区航行时D.以上都是

23.自日本横跨太平洋至美国西海岸的大圆航线比相应的恒向线航线可缩短航程约为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.几海里B.几十海里C.几百海里D.近千海里

24.船舶沿赤道向东航行，恒向线航向为090°，相应的大圆始航向为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.大于090°B.等于090°C.小于090°D.不一定

25.大洋航行，利用空白定位图进行海图作业是因为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.缺乏足够的大洋海图B.大洋上没有物标和碍航物，且水深足够C.大洋总图和小比例尺海图的比例尺太小，海图作业误差太大D.B＋C

26.起航点35°S，120°E，到达点35°S，150°E，两点间大圆航线所经过的纬度\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.大于35°SB.小于35°SC.等于35°SD.不一定

27.在北半球，若两点间的大圆始航向为045°，则恒向线航向\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.大于045°B.等于045。C.小于045°D.不一定

28.在北半球，若两点间的大圆始航向为090°.则恒向线航向\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.大于090°B.等于090°C.小于090°D.不一定

29.在北半球，若两点间的大圆始航向为270°.则恒向线航向\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.大于270°B.等于270°C.小于270°D.不－定

30.在北半球，若两点间的恒向线航向为045°，则大圆始航向\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.大于045°B.等于045°C.小于045°D.不一定

31.在北半球，若两点间的恒向线航向为245°，则大圆始航向\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.大于245°B.等于245°C.小于245°D.不一定

32.在南半球，若两点间的大圆始航向为045°，则恒向线航向\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.大于045°B.等于045°C.小于045°D.不一定

33.在南半球，若两点间的大圆始航向为090°，则恒向线航向\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.大于090°B.等于090°C.小于090°D.不一定

34.在南半球，若两点间的大圆始航向为270°，则恒向线航向\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.大于270°B.等于270°C.小于270°D.不一定

35.在南半球，若两点间的恒向线航向为045°，则大圆始航向\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.大于045°B.等于045°C.小于045°D.不一定

36.在南半球，若两点间的恒向线航向为245°，则大圆始航向\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.大于245°B.等于245°C.小于245°D.不一定

37.A船位于(41°N，122°E)，用测向仪测得某求救信号船的真方位为090°，但用雷达无法测到该船，则该求救船在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.船的正东，41°N纬度线上B.在A船的正东，低于41°N的纬度线上C.若求救船固定不动，A船保持090°航向航行可到达该求救船(设航行无误差）D.A和C都对

38.A船位于(43°N，H5°W)，用测向仪测得某求救信号船的真方位为270°，但用雷达无法测到该船，则该调难船在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.船的正西，43°N的纬度线上B.A船的正西，高于43°N的纬度上C.A船的正西，低于43°N的纬度上D.43°N纬度线上

39.A船位于(45°N，170°E)，B船位于(45°N155。评）处，则\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.A测B的真方位为090。，B测A的真方位为270。B.A测B的真方位为090。，B测A的真方位不可能为270。C.A测B的真方位小于090。，B测A的真方位为270。D.A测B的真方位小于090。，B测A的真方位大于270。

40.A船位于(450N，l70°W)，测得130°W处B船的真方位为090。，则\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.B测A的真方位大于270°，B的纬度低于45°NB.B测A的真方位为270°，B的纬度等于45°NC.B测A的真方位小于Z70°，B的纬度高于450ND.B测A的真方位为270°，B的纬度低于45°N

41.A船位于(45°N，170°E)，B船位于(45°,155°W）处，如果A船航向060°，B船航向205°，则A船处在B船的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_舷角上。A.30°右B.65°右C.60°右D.大于065°

42.A船位于(00°，170°E)，B船位于（00°，l55°W)处，如果A船航向060′B船航向235。，则A船处在B船的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_舷角上。A.30。右B.35。右C.60。右D.大于035。

43.A船位于(45°S，170°E)，测得150海里外的某遇难船B的真方位为090°，假定B的位置不变，A船也无航行误差，不受外界影响，则A船\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.保持090°航向航行将直达B船B.向西保持在45°S纬度圈上航行将直达B船C.起始航向090°，以后其航向应逐渐适当增大可到达B船D.起始航向090°，以后其航向应逐渐适当减小可到达B船

44.A船位于45°S，170°W，测得150海里外的某遇难船B的真方位为270°，假定B的位置不变，A船也无航行误差，不受外界影响，则A船\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.保持270°航向航行将直达B船B.向西保持在45°S纬度圈上航行将直达B船C.起始航向270°，以后其航向应逐渐适当增大可到达B船D.起始航向270°，以后其航向应逐渐适当减小可到达B船

45.设A在北半球，B在南半球，从A到B的恒向线航向为230°，则A到B的大圆始航向为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.大于230°B.小于230。C.等于230°D.均有可能

46.设A在南半球，B在北半球，从A到B的恒向线航向为320°，则A到B的大圆始航向为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.大于320°B.小于320°C.等于320°D.以上均有可能

47.设A在北半球，B在南半球，从A到B的恒向线航向为150°，则B到A的大圆始航向为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.大于330°B.小于330°C.等于330°D.以上均有可能

48.某船计划由56°36′N，169°56′W，航行到34°49′.5N，139°53′E，则该船的大圆始航向为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.090B.270°C.101°D.259°

49.某船由60°55′.5N，065°04′W，航行到36°50′N，8°59′W，则该船的大圆始航向为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.98°B.172°C.098°D.198°

50.某船计划由12°00′.0N，83°41′.0W航行到74°29′.8N，19°12′.5E，则该船的大圆航程为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.490nmileB.3490nmileC.4910nmileD.4490nmile

51.某船计划由12°00′.01N，83°41′.0W航行到74°29′.8N，19°12′.5E，则该船的大圆始航向为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.15°B.75。C.015°D.075°

52.某船计划由14°02′.2S，116°06′.0E航行到5°50′.0N，79°02′.0E，则相应的大圆航程为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.2508nmileB.2618nmileC.2892nmileD.2708nmile

53.某船计划由14°02′.2S，116°06′.0E航行到5°50′.0N，79°02′.0E，则相应的大圆始航向为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.116°B.296°C.154°D.306°

54.某船计划由17°50′N,109°55′E航行到27°05′N，142°06′E，则相应的大圆航程为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.3537nmileB.3437nmileC.1863nmileD.2863nmile

55.某船计划由17°50′N，109°55′E航行到27°05′N，142°06E则相应的大圆始航向为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.67°B.067°C.023°D.337°

56.某船计划由23°10′.2N，106°26′.5W，航行到52°55′.0N，173°00′.0E，则该船的大圆航程为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.3667nmileB.3967nmileC.2556nmileD.1433nmile

57.某船计划由23°10′.2N，106°26′.5W，航行到52°55′.0N，丨71°00′.0E，则该船的大圆始航向为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.319°B.041°C.049°D.311°

58.某船计划由40°42′N，174°01′W，航行到35°57′N，5°45′W，则该船大圆始航向为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.72°B.072°C.18°D.018°

59.某船计划由9°00′.6N，85°15′.0W，航行到56°25′N，117°00′E，则该船大圆航程为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.392nmileB.3392nmileC.4008nmileD.5008nmile

60.某船计划由9°00′.6N，85°15′.0W，航行到56°25′N，177°00′E，则该船大圆始航向为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.034°B.056°C.304°D.326°

61.某船拟由30°57′.2N，130°53′.0E航行到28°10′.2N，177°26′.0W，则其大圆始航向为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.80°B.23°C.080°D.023°

62.某船拟由30°57′.2N，130°53′.0E航行到28°10′.2N，177°26′.0W，则相应的大圆航程为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.2778nmileB.2722nmileC.2700nmileD.2678nmile

63.某船由32°02$，115°10′£航行至06°39W，79°30′E，则相应的大圆航程为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.3089nmileB.3210nmileC.3189nmileD.3310nmile

64.某船由32°02′S，115°10′E航行至06°39′N，79°30′E，则相应的大圆始航向为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.132°B.312°C.138°D.318°

65.由起航点35°N，120°E到45°N，160°E的大圆航程为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.1912nmileB.1812nmileC.2002nmileD.1892nmile

66.由起航点35°N，120°E到45°N，160°E的大圆始航向为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.059°B.060°C.072°D.080°

67.《世界大洋航路》、每月航路设计图等中所提供的推荐航线是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.气候航线B.气象航线C.最佳航线D.A＋C

68.大洋航行应充分利用测天定位，正常情况下，每昼夜至少应有\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.两个测天船位（晨昏）B.三个测天船位（晨昏和太阳船位）C.一个太阳船位D.两个太阳船位（中天和特大高度船位）

69.拟定大洋航线的主要参考资料有\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。①《世界大洋航路》；②每月航路设计图；③《航路指南》；④《航海图书总目录》；⑤《进港指南》A.①②B.①②③C.①②③④D.①②③④⑤

70.拟定大洋航线时诵常应考虑的因素有\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。①气象；②海况；③碍航物；④定位与避让；⑤本船条件；⑥推荐航线A.①②③B.④⑤⑥C.①②③④⑤D.①②③④⑤⑥

71.关于空白定位图网的特点，以下说法错误的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.图上只有经纬线及其图尺B.仅在纬线上标明纬度读数C.仅在经线上标明经度读数D.空白定位图在南北纬可以通用

72.关于空白定位图网的特点，以下说法错误的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.在经线上根据需要填写经度读数B.在纬线上根据需要填写纬度读数C.纬度线图尺有倒正两个读数D.向位圈由内外两个圈组成

73.通常情况下\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_时，可以使用空白定位图进行海图作业。A.大洋航行B.沿岸航行C.近海航行D.以上都可

74.利用空白定位图进行海图作业的目的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.提高推算速度B.提高定位精度C.作图方便D.以上都不是

75.为了便于南北纬通用，空白定位图上的向位圈有相应的内外两圈，船舶在南纬航行使用空白图时，应使用\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.内圈读数B.外圈读数C.内外圈通用D.两圈读数内差

76.为了便于南北纬通用，空白定位图上的向位圈有相应的内外两圈，船舶在北纬航行使用空白图时，应使用\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.内圈读数B.外圈读数C.内外圈通用D.两圈读数内差

77.拟定大洋航线应遵循的主要原则是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.尽量选择大圆航线B.尽量选择恒向线航线C.尽量选择混合航线D.安全、经济

78.气导公司所提供的航线通常是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.气候航线B.气象航线C.最佳航线D.B＋CX

79.下列\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_属于气象航线。A.气导公司的推荐航线B.《航路指南》中的推荐航线C.《世界大洋航路》中的推荐航线D.以上都是

80.下列关于航线选择的说法中，正确的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.航程最短，不一定航时最省B.应尽可能使船舶一路顺风C.充分考虑流的顺逆，可不考虑风的情况D.应尽可能使船舶一路顺流

81.下列关于气象导航的说法中，错误的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.是否采用气导公司所推荐的航线由船长决定B.气导公司的推荐航线一查采用，中途不得更改C.是否需要气导公司提供气象导航服务，由船舶或有关方面决定D.以上都错

82.在安全的前提下，拟定大洋航线的原则是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.航程最短B.水文气象最有利C.一路顺风顺流D.航时最省

83.在航速一定的条件下，船舶每日耗油量与\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.排水量成正比B.排水量的三分之一次方成正比C.排水量的三分之二次方成正比D.排水量的平方成正比

84.在排水量一定的条件下，船舶每海里耗油量与\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.航速成正比B.航速的平方成正比C.航速的立方成正比D.航程的平方成正比

85.在排水量一定的条件下，船舶每日耗油量与\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.航速成正比B.航速的平方成正比C.航速的立方成正比D.航程的平方成正比

86.航行船舶单位时间的耗油量与排水量和航速的关系式为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.B.C.D.

87.船舶航行耗油量与航速和航程的关系式为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.B.C.D.

88.某船以18kn航行1000nmile，需要燃油100t。现仅存燃油80t，但至目的港尚有1200nmile的航程。为了使船舶能在不增加燃油的情况下续航至目的港，则该船应采用的航速为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.15knB.16knC.17knD.18kn

89.某船航速15kn，每日耗油量40t，现改用14kn的航速航行，则每日耗油量为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.40tB.37.5tC.35.6tD.32^15t

90.某船以18kn航行1000nmile，需要燃油100tL现仅存燃油80t，但至目的港尚有800nmile的航程。船舶计划预留燃油20t作为备用，为了使船舶续航至目的港，该船应采用的航速为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.15knB.15.6knC.16knD.16.5kn

91.某船排水量12000t，以航速14kn航行一天，燃油消耗25t，现改用12kn的航速航行，则每日耗油量为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.18tB.15.7tC.16.9tD.13.5t

92.某船排水量l2000t，以航速14kn航行一天，燃油消耗25t，现改用12kn的航速航行，则每一天燃油消耗量将减少\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.8tB.15.7tC.9.3tD.13.5t

93.某船排水量15000t，以航速14kn航行一天，燃油消耗30t，为赶船期计划航速增加1kn，则加速后每日耗油量为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.38tB.35.7tC.37.3tD.36.9t

94.某船排水量15000t，以航速14kn航行一天，燃油消耗30t，为赶船期计划航速增加1kn，则加速后每日燃油消耗量比原来多\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.8tB.6.9tC.5.7tD.9t

95.某船排水量15000t，以航速14kn航行一天，燃油消耗30t，在中途港加载1000t后，船舶仍以14kn速度航行，则每日燃油消耗量是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.31.3tB.32.7tC.33.3tD.31.9t

96.某船排水量15000t，以航速14kn航行一天，燃油消耗30t，在中途港加载1000t后，为节省燃料船舶以13kn速度航行，则每日燃油消耗量是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.25.1tB.22.7tC.27.3tD.21.9t

97.某船排水量15000t，以航速14kn航行一天，燃油消耗30t，在中途港加载1000t后，若计划每日燃油消耗量仍是30t，则船舶航行速度应为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.15.1tB.13.8tC.17.3tD.11.9t

98.某船航速20kn，航行1000nmile，需要燃油120t。现仅存燃油110t，至中途港尚有800nmile的航程。若船舶计划加速1kn，则船舶到达中途港时还剩下\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_燃油。A.5.1tB.3.8tC.4.2tD.4.9t

99.某船航速20kn，航行1000n需要燃油120t。现仅存燃油110t，至中途港尚有800nmile的航程。若船舶计划到达中途港时预留燃油10t，则船舶速度应为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.20.4tB.17.8tC.19.2tD.18.9t

100.某船航速20kn，航行1000nmile，需要燃油120t。现仅存燃油110t，至中途港尚有800nmile的航程，中途港至目的港还有1200nmile。船舶计划加速1kn到中途港加油，而后恢复原来航速，则船舶在中途港至多加\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_燃油才能使船舶到达目的港。A.120.4tB.148.2tC.139.9tD.181.9t

101.某船排水量10000t，航速I5kn，每日耗油量28t，若航速增加1kn，则每日耗油量增加\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.6tB.34tC.8tD.26t

102.某船排水量10000t，航速15kn，每日耗油量28t，若航速降低1kn，则每日耗油量为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.26tB.23.5tC.22.8tD.20.9t

103.某船排水量10000t，航速15kn，每日耗油量28t，若加载2000t，航速不变，则每日耗油量为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.29.6tB.31.6tC.33tD.26t

104.某船排水量10000t，航速15kn，每日耗油量28t，若加载2000t，航速减少1kn，则每日耗油量为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.6tB.34tC.2tD.26t

105.某船燃油储备980t，以23kn速度航行3000nmile后还剩燃油600t，如要求再航行1200nmile后还剩燃油500t，则该船应采用\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_速度航行。A.21knB.20knC.18.7knD.17.3kn

106.某船从A港出发，燃油储备1000t，计划航行5000nmile到达B港，以20kn速度航行4000nmile后还剩燃油500t，计划到达B港后还剩燃油400t，则该船应采用\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_速度航行。A.17.9knB.20knC.18.7knD.17.1kn

### 参考答案

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1.A | 2.D | 3.B | 4.B | 5.B | 6.C | 7.D | 8.A | 9.A | 10.D |
| 11.D | 12.A | 13.B | 14.D | 15.D | 16.B | 17.B | 18.C | 19.B | 20.C |
| 21.C | 22.D | 23.C | 24.B | 25.C | 26.A | 27.A | 28.A | 29.C | 30.C |
| 31.A | 32.C | 33.C | 34.A | 35.A | 36.C | 37.B | 38.C | 39.D | 40.A |
| 41.D | 42.B | 43.D | 44.C | 45.A | 46.B | 47.B | 48.D | 49.C | 50.C |
| 51.C | 52.A | 53.B | 54.C | 55.B | 56.B | 57.A | 58.B | 59.D | 60.D |
| 61.C | 62.D | 63.A | 64.B | 65.A | 66.A | 67.A | 68.B | 69.C | 70.D |
| 71.C | 72.B | 73.A | 74.B | 75.A | 76.B | 77.D | 78.D | 79.A | 80.A |
| 81.B | 82.D | 83.C | 84.B | 85.C | 86.A | 87.A | 88.A | 89.D | 90.B |
| 91.B | 92.C | 93.D | 94.B | 95.A | 96.A | 97.B | 98.C | 99.A | 100.C |
| 101.A | 102.C | 103.B | 104.D | 105.C | 106.A |  |  |  |  |

### 答案解析

1.A。船舶在高纬地区、接近东西方向航杇、横跨经差较大时，大圆航程比恒向线航程可缩短航程的百分比大。

4.B。等纬圈航线是航向为090。或270。的恒向线航线。

5.B。大圆海图根据日晷投影原理绘制，所有大圆弧在图上均为直线。

6.C。实际大圆航法并非船舶不断改变航向、严格按照大圆弧航行，而是将大圆弧分成若干小段，每一段仍按恒向线航行。

7.D。大圆航线通常适用于船舶在高纬地区、接近东西方向航行、横跨经差较大的情况。

9.A。混合航线是为了避开高纬度恶劣的气象条件或岛礁危险区，而要求航线不超过某限制纬度。

10.D。大圆航线一般按每隔经差5°～10°或一天左右的航程作为一个分段。这样既可在一天内仅改变一次航向，又基本上保持在大圆弧上航行。

12.A。我国至北美洲为高纬、东西方向航行，且跨越经差较大；我国至日本航线航程较短；我国京印度洋至欧洲为低绎近赤道航行；我国至澳大利亚接近南北方向航行。

15.D。在高纬海区航行，航向接近东西向且航线跨越的经差较大时，采用大圆航线可以节省航程；但是考虑到高纬地区的恶劣天气条件，有时需要采用混合航线。

17.B。赤道附近航行，大圆航线和恒向线相差很小。

18.C。确定限制纬度时，季节、气象、海况、本船条件、船员等均是需要考虑的因素。

19.B。混合航线由：大圆航线一等纬圈航线一大圆航线共三段航线组成。

21.C。平面心射投影图为大圆海图，在大圆海图上直线为大圆弧。

24.B。沿赤道沿东或向西的恒向线航线即为大圆航线。

26.A。在墨卡托海图上，两点间的大圆航线为大圆弧:在北半球为凸向北极的曲线，在南半球为凸向南极的曲线。本题中起航点与到达点位于南半球同一纬度线上，因此大洋航线所经过的纬度高于35°S。

27.A。在墨卡托海图上，两点间的恒向线为连接两点的直线，而两点间的大圆航线为大圆弧：在北半球为凸向北极的曲线，在南半球为凸向南极的曲线。大圆起始航向为通过起始点的大圆航线的切线方向。对此类题目，可通过画图确定恒向线航向和大圆起始航向的关系。

37.B。无线电波是沿球面上两点间的最短距离即大圆弧传播的。所以本题中用测向仪测得某求救信号船的真方位为090°，说明连接求A船和救船的大圆弧在A船位置的切线方向为090°。根据墨卡托海图上北半球大圆弧的弯曲方向可确定该求救船的纬度低于41°N。

38.C。无线电波是沿球面上两点间的最短距离即大圆弧传播的。A船、B船位于同一条纬线上，而墨卡托海图上北半球的大圆弧凸向北极，则A测B的真方位和B测A的真方位分别为经过A和B点的大圆弧的切线方向。

41.D。A船传向B船的无线电波是沿球面上两点间的最短距离即沿由西向东的大圆弧传播的。

42.B。从B船观测A船方位为正西。

45.A。设A到B的大圆航线与赤道的交点为C，A到B的大圆航线分别为A到C在北半球的大圆航线与C到B在南半球的大圆航线。

48.D。大圆起始航向和航程分别按照,或计算确定。计算时注意符号的确定。

68.B。测天定位通常包括晨昏三星定位和太阳移线定位。

71.C。空白定位图上只有经纬线及其图尺，只在纬线上标明纬度读数，而经度读数由使用者根据需要填上。南北纬可以通用，故其纬度图尺有正、倒两个读数。

72.B。同上题。

74.B。利用空白定位图进行海图作业的目的是为了减小作图误差，提高推算和定位的精度。

75.A。图上罗经花也有内外两圈，用于北纬时应使用外圈，用于南纬时应使用内圈。

79.A。《世界大洋航路》、《航路指南》中推荐的航线属于气候航线。

82.D。航线设计的原则为安全和经济，经济往往被理解为航时最省。

83.C。单位时间耗油。

84.B。航行耗油量。

85.C。单位时间耗油。

88.A。根据航行耗油量，，现要求1200nmile航程耗油80t，所以，根据比例关系确定。

89.D。根据单位时间耗油，14kn航速的每日耗油量为40×143/153=32.5t。

95.A。根据单位时间耗油关系式按比例关系求取。

96.A。同上。

100.C。根据航行耗油量可得船舶以21kn的速度到中途港还需消耗燃油105.8吨，到中途港还剩余燃油4.2吨；根据航行耗油量Foe，可得船舶由中途港到目的港需要消耗燃油144吨，因此，船舶在中途港至少要加油139.8吨。

106.A。根据航行耗油量关系式按比例关系求取。

## 第二节沿岸航行

1.船舶在近海、沿岸航行时通常都采用恒向线航法，这是因为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.恒向线在墨卡托海图上是直线，即两点间最短航程航线B.船舶按恒向线航行，操纵方便，且航程增加不多C.恒向线能满足海图的纬度渐长特性D.墨卡托海图是等角投影海图，只能使用等角航线

2.拟定航线的依据是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.现行版航海图书资料B.水文气象条件C.本船技术状态D.以上都是

3.拟定沿岸航线时，一般不用考虑\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_因素。A.风流情况B.交通密度C.渔船渔栅D.安全航速

4.下列关于船舶燃油储备量的说法中，正确的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.近岸航区，储备量不少于1天的耗油量B.沿岸航区，储备量不多于2天的耗油量C.远洋航区，储备量不少于3天的耗油量D.各类航区，储备量均不少于2天的耗油量

5.沿岸航行，大船的航线应设计在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.10m等深线以外B.20m等深线以外C.水深大于吃水的海区D.B＋C

6.沿岸航行，大船的航线应设计在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.10m等深线以外B.20m等深线以外C.水深大于2倍于本船吃水的海区D.B和C中水深较深的海区

7.沿岸航行，一般情况下，小船的航线应设计在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.10m等深线以外B.20m等深线以外C.2倍于本船吃水的海区D.A和C中水深较大的海区

8.沿岸航行，在没有夜航灯标，船位较难测定的海区，离岸距离一般应为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.3～5nmileB.5～10nmileC.10nmile左右D.15nmile左右

9.在能见度良好时，沿岸航线距陡峭海岸的最近距离为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.1nmileB.2nmileC.5nmileD.10nmile

10.制定航行计划时，实际航速的推算应考虑下列\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_因素。①海流的流向、流速；②潮流的顺逆；③风浪大小；④承距危险物远近；⑤水深大小A.①②B.①②③C.①②③④D.①②③④⑤

11.拟定沿岸航线，确定航线离危险物的安全距离时可不考虑下列\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_因素。A.船上货物装载情况B.能见度的好坏C.风流影响情况D.测定船位的难易

12.拟定沿岸航线，确定航线离危的安全距离时可不考虑下列\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_因素。A.海图测量精度B.附近有无可供定位的物标C.白天还是晚上通过D.危险物的离岸距离

13.拟定沿岸航线，确定航线离危险物的安全距离时，应考虑下列\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_因素。①风流对航行的影响；②船员技术水平；③有无避险物标；④危险物的测量精度A.①②B.①②③C.①②③④D.①②④

14.拟定沿岸航线，为保证船舶安全，应尽量避开海图上的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_区域。A.水深点空白区B.连续长礁脉C.水深明显比周围浅的点滩D.以上都是

15.拟定沿岸航线，确定航线离岸距离时应考虑下列\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_因素。①风流影响的大小；②船员技术水平；③航程的长短；④海图测量精度；⑤船舶吃水的大小A.①②④⑤B.①②③C.①②③④⑤D.①②③⑤

16.拟定沿岸航线，确定航线离岸距离时应考虑下列\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_因素。①经济航速；②船员技术水平；③船舶操纵性能；④测定船位的难易；⑤能见度的好坏A.②③④⑤B.①②③C.①②④⑤D.①②③⑤

17.拟定沿岸航线，确定航线离岸距离时应考虑下列\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_因素。①通航密度；②转向和避让的旋回余地；③船舶操纵性能；④测定船位的难易A.②③④B.①②③④C.①③④D.①②③

18.拟定沿岸航线，应尽量选择\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_的显著物标作为转向物标。A.转向一侧附近B.转向另一侧附近C.转向一侧正横附近D.转向另一侧正横附近

19.为确保船舶航行安全，拟定沿岸航线时，考虑到海图上有关水深和底质的限制，最好应避开\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。①孤立的岩礁以及水深变化明显比周围浅的点滩；②连续的长礁脉及其边缘附近；③未经精确测量的岩礁和岛屿之间的狭窄水域；④珊瑚礁附近未经系统扫海测量、水深浅于100m的水域A.①②③B.①②③④C.①②④D.②③④

20.在拟定沿岸航线选择转向物标时，应尽量避免选择\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.立标B.平坦的岬角C.浮标D.B＋C

21.沿岸航行中，利用同名侧物标进行转向时，若发现船舶至转向物标的横距比预定的距离大，则应\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_转向，以使船舶转向后行驶在计划航线上。A.提前B.推迟C.大舵角D.小舵角

22.沿岸航行中，利用同名侧物标进行转向时，若发现船舶至转向物标的横距比预定的距离小，则应\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。转向，以使船舶转向后行驶在计划航线上。A.提前B.推迟C.大舵角D.小舵角

23.沿岸航行中，利用异名侧物标进行转向时，若发现船舶至转向物标的横距比预定的距离大，则应\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。转向，以使船舶转向后行驶在计划航线上。A.提前B.推迟C.大舵角D.小舵角

24.沿岸航行中，利用异名侧物标进行转向时，若发现船舶至转向物标的横距比预定的距离小，则应\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。转向，以使船舶转向后行驶在计划航线上。A.提前B.推迟C.大舵角D.小舵角

25.沿岸航行中，船舶转向后应在航海日志中记录下列\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_内容。①转向时间；②计程仪航程；③船位；④转向时风流情况；⑤能见度A.②③④⑤B.①②③C.①②④⑤D.①②③⑤

26.拟定沿岸航线时，在能见度良好的情况下，航线与附近有显著物标可供定位和避险的精测危险物之间的距离，至少应保持在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.5链以上B.1.5海里以上C.1海里以上D.2海里以上

27.拟定沿岸航线时，即使在最佳条件下，航线与危险物之间的距离也应在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.5链以上B.1海里以上C.3～5海里D.5海里以上

28.如图所示，船舶沿航行要比沿直线航行增加航程\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.1.5海里以下B.1.5～3.0海里C.3.0－5.0海里D.5.0海里以上

29.单一船位线与计划航线平行时，一般可用来判断\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.推算船位偏离航线的误差B.推算航程的误差C.推算船位的误差D.观测船位的误差

30.单一位置线的用途是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.可以缩小推算船位误差范围B.可以判定船舶左右偏离航线情况C.可以作避险线D.A＋B＋C

31.单一船位线与纬线平行时.能判断\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.推算船位偏离航线误差B.船舶的纬度C.推算航程误差D.船舶的观测船位

32.单一船位线不能\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.测定船位B.定罗经差C.帮助转向D.A＋B

33.单一船位线可用于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。①避险；②导航；③测定罗经差A.①②③B.②③C.①③D.①②

34.单一船位线与子午线平行时能判断\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.推算船位偏离航线误差B.推算航程误差C.船舶的经度D.船舶的观测船位

35.单一船位线与航线接近垂直时，一般能判断\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.推算船位偏离航线误差B.推算航程误差C.推算船位的误差D.观测船位的误差

36.在白天能见度良好情况下，赴指定锚地抛锚时常采用\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_导航方法。A.两方位定位B.三标两水平角定位C.单标方位距离D.导标方位

37.沿岸航行中发现水深突然变浅，并与海图上所标水深不符，应采取\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_的措施。A.减速并测深B.立即转向C.立即停车D.以上都对

38.当船舶沿计划航线保向保速航行，利用两物标方位定位，正确的船位具有\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_特点。A.船位点沿直线分布B.船位间距离与观测时间间隔成正比C.船位间距离与观测时间间隔成反比D.A＋B

39.当船舶沿计划航线保向保速航行，利用两物标方位定位，正确的船位具有\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_特点。A.船位点沿曲线分布B.船位点沿直线分布C.船位间距离与观测时间间隔成比例D.B＋C

40.当船舶沿计划航线保向保速航行，利用两物标距离定位，正确的船位具有\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_特点。A.船位点沿抛物线分布B.船位点沿双曲线分布C.船位间距离与观测时间间隔成比D.A或B

### 参考答案

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1.B | 2.D | 3.D | 4.D | 5.B | 6.D | 7.D | 8.C | 9.B | 10.B |
| 11.A | 12.D | 13.C | 14.D | 15.C | 16.A | 17.B | 18.C | 19.B | 20.D |
| 21.A | 22.B | 23.B | 24.A | 25.B | 26.C | 27.B | 28.A | 29.A | 30.D |
| 31.B | 32.A | 33.A | 34.C | 35.B | 36.D | 37.C | 38.D | 39.D | 40.C |

### 答案解析

3.D。采取安全航速为船舶避碰时采取的措施，在拟定航线时不需考虑。

5.B。沿岸航行，大船的航线应设计在20m等深线和水深大于两倍吃水两者中水深较大的海区。

7.D。沿岸航行，小船的航线应设计在10m等深线和水深大于两倍吃水两者中水深较大的海区。

11.A。船上货物装载情况一般与航线离危险物的安全距离无关。

12.D。拟定沿岸航线时，确定航线与危险物的安全距离通常需要考虑以下因素：通过危险物时能见度的情况（白天还是晚上）、危险物附近有无显著物标可供定位或避险、海图上危险物位置标绘的精度、风流对航行的影响，等。本题中危险物的离岸距离不是考虑因素。

16.A。拟定沿岸航线，确定航线离岸距离时一般不考虑船舶所采取的速度。

18.C。采用正横转向法，转向物标应尽可能在转向一侧，以便转向前后通过测定该物标的正横距离，来方便地确定船舶是否航行在计划航线上。

20.D。应利用转向一侧正横附近显著的物标作为转向物标。

21.A。船舶需要提前转向，即航行到转向后计划航线的反向延长线上即可转向，以便船舶顺利航行到新的计划航线。利用异名侧物标进行转向则相反。

22.B。船舶需要推迟转向，即航行到转向后计划航线上再转向，以便船舶顺利航行到新的计划航线。利用异名侧物标进行转向则相反。

28.A。绕航甚至离开危险物的距离增加很大时，因此增加的航程是有限的，但船舶航行安全却得到很大的保证。

29.A。单一船位线与计划航线平行，一般可以用来判断推算船位偏离航线的误差，即船位是偏左还是偏右。

30.D。单一船位线具有多种用途，如：可以用以导航、避险、测定罗经差，可以缩小推算船位误差范围，可以判定船舶左右偏离航线情况等。

31.B。单一船位线与纬线平行可以判断船舶的纬度，与经线平行可以判断船舶的经度。

38.D。船舶沿计划航线保速保向航行时，无论采用何种定位方法，船位点均沿直线分布，且船位间距与观测时间间隔成正比。

## 第三节狭水道航行

1.过浅滩时，保留水深应根据\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_因素确定。①吃水；②航道变迁；③半波高.，④潮高预报精度；⑤海图水深测量精度；⑥底质A.①②③B.①②③④⑤⑥C.④⑤⑥D.②③④⑤⑥

2.过浅滩时，最小安全水深应根据\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_因素确定。①吃水；②咸淡水差；③横倾；④船体下沉；⑤半波高；⑥保留水深；⑦航道变迁A.①②③④B.①②③④⑤C.①②③④⑤⑥D.①②③④⑤⑥⑦

3.船舶过浅滩时，确定最小安全水深可不考虑\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_因素。A.吃水B.潮高C.咸淡水差D.李波高

4.船舶过浅滩时，确定最小安全水深可不考虑\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_因素。A.船体下沉B.保留水深C.航道变迁D.横倾增加吃水

5.船舶过浅滩时，确定最小安全水深可不考虑\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_因素。A.吃水B.保留水深C.咸淡水差D.寒潮天气

6.船舶过浅滩时，确定最小安全水深可不考虑\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_因素。A.海图水深B.油水消耗减少吃水C.半波高D.船体下沉

7.船舶过浅滩时，确定保留水深可不考虑\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_因素。A.潮高预报误差B.海图水深C.石底D.沙底

8.船舶过浅滩时，确定保留水深可不考虑\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_因素。A.咸淡水差B.麵水測量误差C.半波高D.A＋C

9.候潮过浅滩，最佳通过时机应选择在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.高潮时B.平潮时C.高潮前1小时D.高潮后1小时

10.狭水道航行，为了避开帆船和非机动船，通常应选择在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_时进出港。A.涨潮B.落潮C.平潮D.大潮

11.出港航行，利用船尾的方位叠标导航，如发现后标偏在前标的右面，表明船舶偏在叠标线的(测者自海上观测叠标时的左右）；应及时\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_调整航向。A.左面；向左B.左面；向右C.右面；向右D.右面商车

12.出港航行，利用船尾的方位叠标导航，如发现后标偏在前标的左面，表明船舶偏在叠标线的(测者自海上观测叠标时的左右），应及时\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_掘整航向。A.左面；向左B.左面；向右C.右面；向右D.右面；向左

13.出港航行，利用船尾的方位叠标导航，如发现前标偏在后标的右面，表明船舶偏在叠标线的(测者自海上观测叠标时的左右），应及时\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_调整航向eA.左面；向左B.左面；向右C.右面；向右D.右面；向左

14.出港航行，利用船尾的方位叠标导航，如发现前标偏在后标的左面，表明船舶偏在叠标线的(测者自海上观测叠标时的左右），应及时\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_调整航向。A.左面；向左B.左面；向右C.右面；向右D.古面；向左

15.叠标导航，发现后标位于前标正上方，你船应\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.向左转向B.向右转向C.保持航向D.不可确定

16.方位叠标的灵敏度是指船舶偏离叠标线时，船舶\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.离开叠标线的最近距离B.离开叠标线的最远距离C.与前标之间的距离D.与后标之间的距离

17.浮标导航，连续观测前方某浮标舷角，如航行中该浮标舷角保持不变，则表明\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.船舶在通过该浮标前一定行驶在该浮标安全一侧B.船舶正逐渐被压向该浮标，并将与之发生碰撞C.船舶将偏离航道，进入航道一侧的浅水区D.以上都有可能

18.浮标导航，连续观测前方某浮标舷角，如航行中该浮标舷角逐渐减小，则表明\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.船舶在通过该浮标前一定行驶在该浮标安全一侧B.船舶正逐渐被压向该浮标，并将与之发生碰撞C.船舶将偏离航道，进人航道一侧的浅水区D.以上都有可能

19.浮标导航，连续观测前方某浮标舷角，如航行中该浮标舷角逐渐增大，则表明\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.船舶在通过该浮标前一定行驶在该浮标安全一侧B.船舶正逐渐被压向该浮标，并将与之发生碰撞C.船舶将偏离航道，进人航道一侧的浅水区D.以上都有可能

20.浮标导航，如果看不见估计应该看见的下一浮标或该标位置不对，此时船舶应\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.继续按计划航线航行，直到看见该浮标为止B.立即停车、抛锚，查明原因再续航C.立即调头返航，驶往安全水域D.立刻采取措施，谨慎驾驶，必要时停车、抛锚

21.浮标导航，应首先正确辨认各个浮标。通常辨认浮标是观察该标的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。①颜色；②顶标；③灯质；④形状；⑤编号；⑥射程A.①②③④⑤⑥B.①②③④⑤⑥C.①②③④⑤⑥D.①②③④⑤⑥

22.进港航行，利用船首的方位叠标导航，如发现后标偏在前标的右面，表明船舶偏在叠标线的(测者自海上观测叠标时的左右）.应及时\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_调整航向。A.左面；向左B.左面；向右C.右面；向右D.右面；向左

23.进港航行，利用船首的方位叠标导航，如发现后标偏在前标的左面，表明船舶偏在叠标线的(测者自海上观测叠标时的左右），应及时\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_调整航向。A.左面；向左B.左面；向右C.右面；向右D.右面；向左

24.进港航行，利用船首的方位叠标导航，如发现前标偏在后标的右面，表明船舶偏在叠标线的(测者自海上观测叠标时的左右），应及时\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_调整航向。A.左面；向左B.左面；向右C.右面；向右D.右面；向左

25.进港航行，利用船首的方位叠标导航，如发现前标偏在后标的左面，表明船舶偏在叠标线的(测者自海上观测叠标时的左右），应及时\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_调整航向。A.左面；向左B.左面；向右C.右面；向右D.右面；向左

26.雷达距离叠标导航，保持雷达活动距标圈始终和前方较近的导标回波相切，此时若发现右侧标志的回波呈现在距标圈外，表明船舶\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.偏左，应向右转向B.偏右，应向左转向C.偏左，应向左转向D.偏右，应向右转向

27.雷达距离叠标导航，保持雷达活动距标圈始终和前方较近的导标回波相切，此时若发现左侧标志的回波呈现在距标圈外，表明船舶\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.偏左，应向右转向B.偏右，应向左转向C.偏左，应向左转向D.偏右，应向右转向

28.利用船首叠标导航，叠标方位185°，驶真航向180°时，恰好保持前后标成一直线，表明\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.船舶应向右转向B.受较大东南流的影响C.罗经有偏差D.以上都对

29.利用船首叠标导航，叠标方位185°，驶真航.向190°时，恰好保持前后标成一直线，表明\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.船舶应向左转向B.受较大东南流的影响C.罗经有偏差D.B或C

30.利用船首叠标导航，叠标方位270°，驶真航向265°时，恰好保持前后标成一直线，表明\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.船舶应向右转向B.受较大东北流的影响C.罗经有偏差D.B或C

31.利用船首叠标导航，叠标方位270°，驶真航向275°时，恰好保持前后标成一直线，表明\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.船舶应向左转向B.受较大东北流的影响C.罗经有偏差D.以上都对

32.利用船尾叠标导航，叠标方位000°，驶真航向175°时，恰好保持前后标成一直线，表明\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.船舶应向左转向B.受较大西南流的影响C.船舶应向右转向D.受较大东南流的影响

33.利用船尾叠标导航，叠标务位000°，驶真航向185°时，恰好保持前后标成一直线，表明\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.船舶应向右转向B.船舶应向左转向C.罗经有偏差D.受较大西北流的影响

34.利用船尾叠标导航，叠标方位090°，驶真航向265°时，恰好保持前后标成一直线，表明\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.船舶应向右转向B.受较大西南流的影响C.罗经有偏差D.A或B

35.利用船尾叠标导航，叠标方位090°，驶真航向275°时，恰好保持前后标成一直线，表明\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.船舶应向左转向B.受较大西南流的影响C.船舶应向右转向D.B或C

36.利用浮标导航，两浮标间距离为5nmile，当第一浮标位于船舶正横时测得下一浮标舷角为2°，则船舶通过下一浮标时，该浮标正横距离约为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.1.75链B.1.25链C.1.88链D.2.29链

37.利用浮标导航\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_可判断本船是否行驶在航道内或计划航线上。A.查看前后浮标法B.前标舷角变化法C.舷角航程法D.以上都是

38.狭水道航行，利用浮标转向时，下列说法错误的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.选择浮标正横时转向B.视具体情况，可提前或推后转向C.离浮标远时适当推后转向D.顺流时适当提前转向

39.利用浮标导航，\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_表明船舶被压向前方浮标。A.浮标舷角不变B.浮标舷角逐渐增加C.船首对着浮标D.A＋C

40.利用浮标导航，可以估算浮标正横距离的方法有\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.四点方位法B.雷达测距法C.目视估计法D.以上都是

41.利用浮标导航时，应按\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.浮标标示的航道航行B.浮标标示的航道右侧航行C.浮标标示的航道左侧航行D.本船的计划航线航行

42.利用航线后方导标方位导航，如实测方位大于导航表明船舶\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_，应\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_调整航向。A.偏在航线左侧；向左B.偏在航线左侧；向右C.偏在航线右侧；向右D.偏在航线右侧；向左

43.利用航线后方导标方位导航，如实测方小于导航方位，表明船舶\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_，应\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_调整航向。A.偏在航线左侧；向左B.偏在航线左侧；向右C.偏在航线右侧；向右D.偏在航线右侧；向左

44.利用航线前方导标方位导航，如实测方位大于导航方位，表明船舶偏离计划航线，应调整航向\_\_\_\_\_\_\_。A.向左；向左B.向左；向右C.向右；向右D.向右；向左

45.利用航线前方导标方位导航，如实测方位小于导航方位，表明船舶偏离计划航线应调整航向\_\_\_\_\_\_\_。A.向左；向左B.向左；向右C.向右；向右D.向右；向左

46.利用设置在航道右侧的前后两个浮标导航，如航行中发现本船位于两标连线的右侧，表明本船\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.行驶在航道内，应保向航行B.已进人航道左侧的浅水区，应立刻向右转向C.已进入航道右侧的浅水区，应立刻向右转向D.已进入航道右侧的浅水区，应立刻向左转向

47.利用设置在航道左侧的前后两个浮标导航，如航行中发现本船位于两标连线的右侧，表明本船\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.行驶在航道内，应保向航行B.已进人航道左侧的浅水区，应立刻向右转向C.已进入航道右侧的浅水区，应立刻向右转向D.已进人航道右侧的浅水区，应立刻向左转向

48.连续观测航行前方航道一侧某浮标的舷角导航，如船舶行驶在该浮标所标示的航道安全一侧，则该浮标舷角将\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.保持不变B.逐渐增大C.逐渐减小D.以上都可能

49.连续观测航行前方航道一侧某浮标的舷角导航，如发现该浮标的舷角逐渐增大，则表明\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.船舶行驶在计划航线上B.船舶行驶在该浮标所标示的航道安全一侧C.船舶可能将偏离航道，进人航道另一侧的浅水区D.以上都可能

50.设前后两方位叠标标志间的距离为d，船与前标之间的距离为Z)，选择自然方位叠标标志时，为提高导航灵敏度，要求\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.前后标志愈细长愈好B.标志标身和背景的亮度易于识别C.D≤3dD.以上都对

51.设前后两方位叠标标志间的距离为<船与前标之间的距离为/)，则下列关于方位叠标灵敏度的说法中，正确的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.d愈大灵敏度愈高B.D愈小灵敏度愈高C.D≤3d即可满足一般的导航要求D.以上都对

52.设前后两方位叠标标志间的距离为<船与前标之间的距离为D，则下列关于选择自然方位叠标标志的说法中，正确的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.d愈大愈好B.D愈小愈好C.D≤3d即可满足一般的导航要求D.以上都对

53.通常，方位叠标在航海上可用于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。①导航；②避险；③确定转向时机；④测定罗经差；⑤定位；⑥判断船位精度A.①②③B.①②③④C.①②③④⑤D.①②③④⑤⑥

54.狭水道航行，采用平行方位线导航，应调整雷达到\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_相对运动显示方式，并且调整平行方位线与\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_相平行。A.北向上；船首线B.北向上；计划航线C.首向上；船首线D.首向上；计划航线

55.狭水道航行，常用的保持船舶航行在计划航线上的导航方法有\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.叠标导航法B.导标方位导航法C.平行方位线导航法D.以上都是

56.狭水道航行，计划采用导标方位导航法，此时最好选择位于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_的单一物标作为导标来引导船舶安全航行。A.计划航线正前方B.计划航线正后方C.计划航线正横附近D.船首向附近

57.狭水道航行，采用导标方位导航法，应事先根据海图确定所选导标的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_，然后结合本船的罗经差，换算出相应的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_，航行中保持实测方位等于预先测定值。A.罗方位；真方位B.真方位；罗方位C.真方位；磁方位D.磁方位；罗方位

58.下列浮标导航方法中，\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_只适合在无风流情况下使用。A.查看前后浮标法B.前标舷角变化法C.舷角航程法D.以上都是

59.下列关于利用船首单一物标进行导标方位导航的说法中，正确的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.若导标方位增大，船舶应向右调麵向B.若导标方位增大，船舶应向左调整航向C.若导标方位减小，船舶应向左调整航向D.A＋C

60.下列关于利用船尾单一物标进行导奋无方位导航的说法中，正确的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.若导标方位增大，船舶应向右调整航向B.若导标方位减小，船舶应向右调整航向C.若船首对准导标，表明船舶行驶在预定航线上D.A＋C

61.下列关于雷达距离叠标灵敏度的说法中，正确的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.两标志间距离愈大，叠标愈灵敏B.船至两标志的连线距离愈大，灵敏度愈差C.船舶位于两标连线上时，灵敏度最高D.以上都对

62.选择自然叠标时，要求前后标志尽可能\_\_\_\_\_\_\_，且两标志间的距离应尽可能。A.粗大；远B.粗大；近C.细长；远D.细长；近

63.选择自然方位叠标时，应尽可能选择\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_的标志。A.两标间间距大且离测者较远B.两标间间距大且离测者较近C.两标间距离小且离测者较近D.两标间距离小且离测者较远

64.在狭水道航行中，利用导标方位导航，应保持\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.导标方位不变B.导标舷角不变C.船舶航向不变D.船首对准导标航行

65.某船在狭水道航行，计划航向060°，选择航线正后方某单一物标进行导标方位导航，如航行中实测该导标罗方位238°，该船磁差4°E，自差2°W，则该船应\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.向左调整航向B.向右调整航向C.保持原航向D.无法确定

66.某船在狭水道航行，计划航向060°，选择航线正后方某单一物标进行导标方位导航，如航行中实测该导标陀罗方位238°，陀罗差4°E，则该船应\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.向左调整航向B.向右调整航向C.保持原航向D.无法确定

67.某船在狭水道航行，计划航向060°，选择航线正前方某单一物标进行导标方位导航，如航行中实测该导标罗方位058°，该船磁差4°E，自差2°W，则该船应\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.向左调整航向B.向右调整航向C.保持原航向D.无法确定

68.某船在狭水道航行，计划航向060°，选择航线正前方某单一物标进行导标方位导航，如航行中实测该导标陀罗方位058°，陀罗差2°E，则该船应\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.向左调整航向B.向右调整航向C.保持原航向D.无法确定

69.某船在狭水道航行，计划航向060°，选择航线正前方某单一物标进行导标方位导航，如航行中实测该导标真方位060°，陀罗差2°E，则该船应\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.向左调整航向B.向右调整航向，C.保持原航向D.无法确定

70.某船在狭水道航行，计划航向100°，选择航线正后方某单一物标进行导标方位导航，如航行中实测该导标罗方位278°，该船磁差4°W，自差2°E，则该船应\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.向左调整航向B.向右调整C.保持原航向D.无法确定

71.某船在狭水道航行，计划航向110°，选择航线正后方某单一物标进行导标方位导航，如航行中实测该导标罗方位290°，该船磁差4°E，自差2°W，则该船\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.向左调整航向B.向右调整航向C.保持原航向D.支法确定

72.某船在狭水道航行，计划航向120°，选择航线正前方某单一物标进行导标方位导航，如航行中实测该导标陀罗方位120°，陀罗差2°E，则该船应\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.向左调整航向B.向右调整航向C.保持原航向D.无法确定

73.某船在狭水道航行，计划航向150°，选择航线正前方某单一物标进行导标方位导航，如航行中实测该导标真方位150°，该船磁差3°E，自差2°E，则该船应\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.向左调整航向B.向右调整航向C.保持原航向D.无法确定

74.某船在狭水道航行，计划航向160°，选择航线正前方某单一物标进行导标方位导航，如航行中实测该导标陀罗方位158°，陀罗差2°W，则该船应\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.向左调整航向B.向右调整航向C.保持原航向D.无法确定

75.某船在狭水道航行，计划航向220°，选择航线正前方某单一物标进行导标方位导航，如航行中实测该导标罗方位220°，该船磁差1°E，自差2°W，则该船应\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.向左调整航向B.向右调整航向C.保持原航向D.无法确定

76.某船在狭水道航行，计划航向230°，选择航线正后方某单一物标进行导标方位导航，如航行中实测该导标陀罗方位051°，陀罗差2°W，则该船应\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.向左调整航向B.向右调整航向C.保持原航向D.无法确定

77.某船在狭水道航行，计划航向260°，选择航线正前方某单一物标进行导标方位导航，如航行中实测该导标罗方位258°，该船磁差4°E，自差2°E，则该船应\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.向左调整航向B.向右调整航向C.保持原航向D.无法确定

78.如图所示，船舶由C4，转向时，宜利用灯塔采用\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.正横转向法B.逐渐转向法C.导标方位转向法D.平行方位线转向法

79.采用导标方位转向法确定转向\_.机，应选择\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_的单一物标作为导标。A.原航线前后方向B.新航线前后方向C.转向点正横附近D.本船首尾线附近

80.采用物标正横转向法，应选择\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_附近，转向\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_侧的孤立、显著的物标作为转向物标。A.航线；同名B.航线；异名C.转向点；异名D.转向点；同名

81.采用\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_，无论转向前船舶是否偏离计划航线，都能确保船舶顺利地转到新航线上来。A.正横转向法B.导标方位转向法C.平行方位线转向法D.B＋C

82.船舶在狭水道航行时，下列\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_必须在雷达的配合下才能进行。A.逐渐转向法B.导标方位转向法C.平行线转向法D.平行方位线转向法

83.当新航线两侧存在航行障碍物时，宜采用\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.正横转向B.导标方位转向C.平行方位线转向D.B＋C

84.利用平行方位线转向，自转向物标所做的方位线应\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.与原计划航线垂直B.与新计划航线垂直C.与原计划航线平行D.与新计划航线平行

85.某船计划利用转向点附近某物标正横确定转向时机右转20°，如船舶接近转向点前发现本船偏右，则该船应\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.适当提前转向B.适当推迟转向C.物标正横时转向D.定位确认抵达预定转向点后转向

86.某船计划利用转向点附近某物标正横确定转向时机右转20。，如船舶接近转向点前发现本船偏左，则该船应\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.适当提前转向B.适当推迟转向C.物标正横时转向D.定位确认抵达预定转向点后转向

87.某船计划利用转向点附近某物标正横确定转向时机左转20°，如船舶接近转向点前发现本船偏右，则该船应\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.适当提前转向B.适当推迟转向C.物标正横时转向D.定位确认抵达预定转向点后转向

88.某船计划利用转向点附近某物标正横确定转向时机左转20°，如船舶接近转向点前发现本船偏左，则该船应\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.适当提前转向B.适当推迟转向C.物标正横时转向D.定位确认抵达预定转向点后转向

89.物标正横转向，应结合本船操纵性能，水流的顺逆和船舶的偏航情况，适当提前或推迟转向，通常顶流航行，船舶应\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.适当提前转向B.适当推迟转向C.正横时转向D.定位确认抵达预定转向点后转向

90.物标正横转向，应结合本船操纵性能，水流的顺逆和船舶的偏航情况，适当提前或推迟转向，通常顺流航行，船舶应\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.适当提前转向B.适当推迟转向C.正横时转向D.定位确认抵达预定转向点后转向

91.\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_中，转向物标既可以用来确定转向时机，转向后还可用来导航。A.物标正横转向B.导标方位转向C.平行方位线转向D.B＋C

92.在狭窄且弯度较大的航道中，常采用的转向方法是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.逐渐转向法B.平行方位线转向法C.导标方位转向法D.利用叠标转向法

93.某船计划用新航线后方某单一物标确定转向时机，改驶新航向060°，如该船陀罗差为2°E，则当该船实测该导标陀罗方位为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_时方可立刻转向。A.058°B.062°C.242°D.238°

94.某船计划用新航线前方某单一物标确定转向时机，改驶新航向060°，如该船陀罗差为2°E，则当该船实测该导标陀罗方位为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_时方可立刻转向。A.058°B.062°C.060°D.238°

95.某船计划用新航线前方某单一物标确定转向时机，改驶新航向060°，如该船陀罗差为2°W，则当该船实测该导标陀罗方位为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_时方可立刻转向。A.058°B.060°C.062°D.238°

96.狭水道航行的转向方法中，具有简便、直观特点，被普遍采用的转向方法是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.平行方位线转向法B.物标正横转向法C.平行线转向法D.逐渐转向法

97.采用方位避险，如所选避险物标和危险物同在航线右侧，且避险物标位于危险物后方，避险方位为，实测方位为TB，则在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_的情况下，船舶航行是安全的。A.B.C.D.A＋C

98.采用方位避险，如所选避险物标和危险物同在航线右侧，且避险物标位于危险物前方，避险方位为060°，陀罗差2°E，则在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_的情况下表明船舶不存在航行危险。A.实测陀罗方位060°B.实测陀罗方位058。C.实测陀罗方位062°D.以上都不存在危险

99.采用方位避险，如所选避险物标和危险物同在航线右侧，且避险物标位于危险物前方，避险方位为，实测方位为TB，则在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_的情况下，船舶航行是安全的。A.B.C.D.A＋C

100.采用方位避险，如所选避险物标和危险物同在航线左侧，且避险物标位于危险物后方，避险方位为，实测方位为TB，则在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_的情况下，船舶航行是安全的。A.B.C.D.A＋C

101.采用方位避险，如所选避险物标和危险物同在航线左侧，且避险物标位于危险物前方，避险方位为为，实测方位为TB，则在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_的情况下，船舶航行是安全的。A.B.C.D.A＋C

102.当所选避险物标与危险物的连线与计划航线垂直或接近垂直时，宜采用\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.方位避险B.距离避险C.水平角避险D.垂直角避险

103.当所选避险物标与危险物的连线与计划航线平行或接近平行时，宜采用\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.方位避险B.距离避险C.水平角避险D.垂直角避险

104.如图所示，为避开航线左侧的危险沉船，可利用航线右侧的灯塔进行\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.方位避险B.距离避险C.平行方位线避险D.B或C

105.狭水道航行利用距离避险线避险时，避险物标和危险物应该位于航线的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.同侧B.异侧C.正前方D.正后方

106.当所选避险物标与危险物的连线与计划航线垂直或接近垂直并且避险物标与危险物位于航线两侧时，采用\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_较为有利。A.方位避险B.距离避险C.水平角避险D.平行线避险

107.狭水道航行利用方位避险线避险时，避险物标和危险物应该位于航线的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.同侧B.异侧C.正前方D.正后方

108.采用方位避险，如所选避险物标和危险物同在航线右侧，且避险物标位于危险物后方，避险方位为060°，陀罗差2°E，则在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_的情况下表明船舶不存在航行危险。A.实测陀罗方位060°B.陀罗方位058。C.实测真方位062°D.以上都不存在危险

109.采用方位避险，如所选避险物标和危险物同在航线右侧，且避险物标位于危险物后方，避险方位为060°，陀罗差2°W，则在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_的情况下表明船舶不存在航行危险。A.实测陀罗方位060°B.实测陀罗方位058°C.实测陀罗方位062°D.以上都不存在危险

110.采用方位避险，如所选避险物标和危险物同在航线右侧，且避险物标位于危险物前方，避险方位为060°，陀罗差2°W，则在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_的情况下表明船舶不存在航行危险。A.实测陀罗方位060°B.实测陀罗方位058°C.实测真方位062°D.以上都不存在危险

111.采用方位避险，如所选避险物标和危险物同在航线左侧，且避险物标位于危险物后方，避险方位为060°，陀罗差2°E，则在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_情况下表明船舶不存在航行危险。A.实测陀罗方位060°B.实测陀罗方位058°C.实测真方位062°D.以上都不存在危险

112.采用方位避险，如所选避险物标和危险物同在航线左侧，且避险物标位于危险物后方，避险方位为060°，陀罗差2°W，则在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_的情况下表明船舶不存在航行危险。A.实测陀罗方位060°B.实测陀罗方位058°C.实测真方位062°D.以上都不存在危险

113.采用方位避险，如所选避险物标和危险物同在航线左侧，且避险物标位于危险物前方，避险方位为060°，陀罗差2°E，则在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_的情况下表明船舶不存在航行危险。A.实测陀罗方位060°B.实测真方位058°C.实测真方位062°D.以上都存在危险

114.采用方位避险，如所选避险物标和危险物同在航线左侧，且避险物标位于危险物前方，避险方位为060°，陀罗差2°W，则在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_的情况下表明船舶存在航行危险。A.实测陀罗方位060°B.实测陀罗方位058°C.实测真方位062°D.以上都不存在危险

115.在A岛南端4nmile和8nmile处各有一暗礁，某船拟在两暗礁中间通过，如用六分仪测A岛（海面以上高度120m)垂直角α来避险，危险圆半径取1nmile，则α应满足\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.B.C.D.

116.岛礁区航行，通过珊瑚礁的最有利时机是微风\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_和\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_时。A.高潮；面向太阳B.高潮；背向太阳C.低潮；面向太阳D.低潮；背向太阳

117.岛礁区航行，应选择在低潮、背向太阳，且太阳高度\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_时，从珊瑚礁的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_方向通过。A.较高；上风B.较高；下风C.较低；上风D.较低；下风

118.岛礁区航行，应选择在低潮、太阳在背后高照，且风力\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_时，从珊瑚礁的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_方向通过。A.较小；下风B.较小；上风C.较大；上风D.较大；下风

119.如下图所示:岛礁区航行，船舶由4点驶往C点，可利用物标A和B\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_来确定转向点B点的转向时机。A.开门B.关门C.串视D.闭视

120.如上图所示:岛礁区航行，船舶由C点驶往4点，可利用物标A和B\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_来确定转向点B点的转向时机。A.开门B.关门C.串视D.闭视

121.先将转向点附近某物标置于航线正前方用来导航，接近到一定距离时，适当向该物标安全一侧转向，当该物标正横时再转至下一个航向。这种转向方法叫\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.开门转向法B.关门转向法C.串视转向法D.二次转向法

122.岛礁区航行，利用物标“开门”和“关门”的方法转向、避险，其实质是利用\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_来转向避险。A.方位位置线B.方位叠标位置线C.距离位置线D.距离叠标位置线

123.岛礁区航行，利用物标“串视”的方法转向、避险，其实质是利用\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_来转向避险。A.方位位置线B.方位叠标位置线C.距离位置线D.距离叠标位置线

124.岛礁区航行，利用物标“串视”导航，实际是要求船舶航行过程中保持\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.物标的方位不变B.船舶的航向不变C.方位与航向都不变D.方位与航向都变化

125.船舶在岛礁区航行，可利用物标“开视”和“闭视”的方法避让危险物，该方法属于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.方位避险B.水平角避险C.距离避险D.垂直角避险

126.岛礁区航行，利用“开门”、“关门”位置线进行转向和避险，其特点是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.准确，使用方便迅速，利用罗经完成B.直观、准确，利用罗经完成C.直观，使用方便迅速，但精度较差D.直观，使用方便迅速，精度高

127.在岛礁区航行常利用物标的“开门”或“关门”转向时，如后标比前标低矮，则以下说法正确的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.用“开门”转向比用“关门”转向有利B.用“关门”转向比用“开门”转向有利C.用“关门”转向和用“开门”转向利弊相当D.此时不能用物标的“开门”或“关门”转向法转向

### 参考答案

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1.C | 2.C | 3.B | 4.C | 5.D | 6.A | 7.B | 8.D | 9.C | 10.C |
| 11.C | 12.A | 13.A | 14.C | 15.C | 16.A | 17.B | 18.C | 19.A | 20.D |
| 21.C | 22.D | 23.B | 24.B | 25.D | 26.A | 27.B | 28.C | 29.D | 30.D |
| 31.C | 32.B | 33.C | 34.C | 35.B | 36.A | 37.D | 38.C | 39.A | 40.A |
| 41.D | 42.D | 43.B | 44.B | 45.D | 46.D | 47.A | 48.B | 49.D | 50.D |
| 51.D | 52.C | 53.B | 54.B | 55.D | 56.A | 57.B | 58.D | 59.D | 60.B |
| 61.D | 62.C | 63.B | 64.A | 65.C | 66.A | 67.C | 68.C | 69.C | 70.B |
| 71.A | 72.B | 73.C | 74.A | 75.A | 76.B | 77.B | 78.D | 79.B | 80.D |
| 81.D | 82.C | 83.D | 84.D | 85.B | 86.A | 87.A | 88.B | 89.B | 90.A |
| 91.B | 92.A | 93.D | 94.A | 95.C | 96.B | 97.B | 98.D | 99.A | 100.A |
| 101.B | 102.B | 103.A | 104.C | 105.A | 106.D | 107.A | 108.B | 109.D | 110.C |
| 111.D | 112.C | 113.B | 114.C | 115.C | 116.D | 117.A | 118.B | 119.A | 120.B |
| 121.D | 122.B | 123.B | 124.A | 125.A | 126.C | 127.B |  |  |  |

### 答案解析

1.C。保留水深应根据该浅滩处潮高预报误差、海图水深测量误差和底质确定。

2.C。船舶在过浅滩之前就应掌握浅滩上面的准确水深(包括潮高情况）和航道的情况。

5.D。参照上题。寒潮天气为影响潮高的因素。

8.D。A与C为确定最小安全水深的因素。

9.C。候潮过浅滩选择在高潮前1小时，此时水面已上涨到一定的高度，有利于船舶安全通过浅滩。此外，船舶一旦搁浅，因尚未达到高潮，潮水还在上涨，船舶有可能自行脱浅。

11.C。叠标导航，离船近的为前标，离船远的为后标。进港航行，利用船首方向的叠标导航；出港航行，利用船尾方向的叠标导航。叠标线的左右应根据测者自海上观测该叠标时的左右来确定，与船舶的航行方向无关。船舶调整航向的左或右方向按照船首线的左右确定。

15.C。方位叠标导航时，方位叠标线就是船舶的计划航线，前后两叠标标志重叠，说明船舶航行在计划航线。

20.D。须确认船位正确才可继续航行。

28.C。叠标的前后标成一直线，说明船舶航行在计划航向上，不应转向。由于船舶的实际航迹向大于船舶的真航向，如果受到流的影响，应受左舷来流（流向向右），而非东南流。

29.D。B或C都有可能。

36.A。根据三角函数关系，正横距离＝两浮标间距离×舷角（弧度）＝两浮标间距离×舷角(度数/57.3)＝1.75链。

37.D。查看前后浮标法、前标舷角变化法和舷角航程法是浮标导航中常用的方法。

42.D。利用航线后方导标方位导航，如实测方位大于导航龙位，表明船舶偏在航线右侧，应向左调整航向。此类问题可通过画图判断。

43.B。利用航线后方导标方位导航，如实测方位小半导航方位，表明船舶偏在航线左侧，应向右调整航向。

44.B。利用航线前方导标方位导航，如实测方位大于导航方位，表明船舶向左偏离计划航线，应向右调整航向。

45.D。利用航线前方导标方位导航，如实测方位小于导航方位，表明船舶向右偏离计划航线，应向左调整航向。

49.D。利用前标舷角变化法导航，如果前方某浮标方位逐渐增大，表明船舶不会进人该浮标所标示的浅水区域，但不能判断船舶是否刚好行驶在计划航线上，也无法确保船舶不会驶人航道另一侧的浅水区域。但可通过观测另一侧前方浮标的舷角变化来判断是否会驶入另一侧的浅水区域。

51.D。叠标导航时，要求叠标具有足够的灵敏度，但并不是灵敏度越高越好。因为在容许的范围内，船舶稍微偏离航道轴线，并不要求标志立即错开。

54.B。利用物标回波和电子方位线的相对位置关系调整航向。

56.A。计划航线正前方和正后方的物标都可用于进行导标方位导航，但正前方的导标往往不会被船体部位遮挡，比较容易观测，因此应尽可能选择航线正前方的物标来导航。

57.B。狭水道航行，采用导标方位导航法，应事先根据海图确定所选导标的真方位，然后结合本船的陀罗差或罗经差，换算出相应的陀罗方位或罗方位，航行中保持实测方位等

62.C。前后标志细长，间距远，叠标灵敏度就高。

65.C。实测真方位等于导航方位，说明船舶正好航行在计划航线上，应保持原航向不变。

66.A。实测真方位大于导航方位，说明船舶正好航行在计划航线右侧，应向左调整航向。

67.C。实测真方位等于导航方位，说明船舶正好航行在计划航线上，应保持原航向不变。

79.B。采用导标方位转向法，转向物标必须在新航线的前方或后方。

80.D。采用物标正横转向法，转向物标应尽可能在转向一侧，以便转向前后通过测定该物标的正横距离，来方便地确定船舶是否航行在计划航线上。

85.B。向右转向，转向前船舶偏右，应适当推迟转向，以便船舶顺利航行到新的计划航向。

86.A。向右转向，转向前船舶偏左，应适当提前转向，以便船舶顺利航行到新的计划航向。

87.A。向左转向，转向前船舶偏右，应适当提前转向，以便船舶顺利航行到新的计划航向。

88.B。向左转向，转向前船舶偏左，应适当推迟转向，以便船舶顺利航行到新的计划航向。

93.D。利用新航线前方导标方位转向，如不考虑船舶的旋回性能，则应在实测真方位（陀罗方位＋陀罗差）与事先确定的物标方位(本题为薪航向(180°）时开始转向，即GB＝CA＋180°－∆G＝238°

94.A。应在实测真方位|陀罗方位＋陀罗差）与事先确定的物标方位（本题为新航向）时开始转向，即GB＝CA－∆G＝058°。

96.B。正横转向法被普遍采用。

98.D。A和B、C三种情况中，实测方位都大于或等于避险方位，因此都不存在航行危险。

102.B。当所选避险物标与危险物的连线与计划航线垂直或接近垂直时，宜采用距离避险。

103.A。当所选避险物标与危险物的连线与计划航线平行或接近平行时，宜采用方位避险。

104.C。当避险物标和危险物位于航线两侧时，仅使用一条距离位置线是无法进行避险的。

105.A。采用方位避险线或距离避险线避险，避险物标都应位于航线的同侧。

106.D。当避险物标和危险物位于航线两侧时，仅使用一条距离位置线是无法进行避险的。

107.A。采用方位避险线或距离避险线避险，避险物标都应位于航线的同侧。

108.B。只有B实测方位等于避险方位，不存在航行危险。

109.D。A和B、C三种情况中，实测方位都小于等于避险方位，因此都不存在航行危险。

110.C。只有C实测方位等于避险方位，不存在航行危险。

113.B。只有B实测方位等于避险方位，不存在航行危险。

115.C。由六分仪测垂直角求距离公式，得到，根据5nmile和7nmile(危险圆半径1nmile)分别求出α为31′.9和44′.6。

116.D。低潮时，珊琐礁水面水深较浅，礁盘四周浪花等特征明显；背向太阳时，容易发现浅水礁盘的特征。

117.A。上风方向礁盘边缘的浪花明显；太阳高度较高时更容易发现礁盘的特征。

118.B。风力较小时，礁盘四周的浪花比较明显。

## 第四节雾中航行

1.测深辨位时，测深仪所测得的水深应换算成相应的海图水深，其换算方法为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.海图水深=测深值＋吃水－潮高B.海图水深=测深值＋吃水＋潮高C.海图水深=测深值－吃水＋潮高D.海图水深=测深值－吃水－潮高

2.通常情况下，测深辨位的准确性与\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_有关。A.测深和潮高的改正的准确性B.计划航线上水深变化规律C.海图上所标水深点位置和水深的准确性D.以上都是

3.通常情况下，连续测深辨位的准确性主要取决于\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.测深的准确性B.潮高改正的准确性C.航线与等深线的交角D.测深次数的多少

4.为提高测深辨位的可靠性，有时需临时调整航向，使调整后的航线\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.与岸线平行B.与岸线垂直C.与等深线平行D.与等深线垂直

5.雾中航行，采用逐点航法的优点是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.容易发现物标B.能确保航行安全C.能缩小推算误差D.易确定航向

6.雾中航行，每一船舶必须\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.缓速行驶B.减速行驶C.以安全航速航行D.以能维持舵效的最小航速航行

7.下列关于船舶沿岸雾航的说法中，正确的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.应尽可能使航线与岸线怠趋势平行B.主要使用雷达瞭望，目视\_望是次要的C.采用逐点航法能确保船舶航线安全D.雾中航行，能否听到他船雾号，是判断是否存在航行危险的关键

8.船舶在沿岸雾中航行时，下列说法错误的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.船舶进人雾区前尽可能准确的测定船位B.船舶进入雾区前尽可能了解周围船舶的动态C.为提高定位准确性，应适当减小离岸距离D.测深是检査推算的重要方法

9.对航海员来讲，下列导航方法中\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_比较直观。A.雷达导航B.目视导航C.VTS导航D.GPS导航

10.下列关于等深线用途的说法中，错误的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.等深线可用于避险B.等深线可用于导航C.等深线可用来缩小概率船位区D.等深线可用来测定仪器误差

11.在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_情况下，测深辨位可得出比较准确的结果。A.计划航线与等深线平行，等深线稀疏B.计划航线与等深线垂直，等深线稀疏C.计划航线与等深线平行，等深线密集D.计划航线与等深线垂直，等深线密集

12.下列雾航措施中，错误的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.通知机舱备车，采用安全航速B.开启VHF，按章施放雾号C.开启雷达，必要时增派瞭望人员D.保持肃静，关闭所有驾驶台的门窗

### 参考答案

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1.A | 2.D | 3.C | 4.D | 5.C | 6.C | 7.A | 8.C | 9.B | 10.D |
| 11.D | 12.D |  |  |  |  |  |  |  |  |

### 答案解析

1.A。测深辨位时，海图水深=测深值＋吃水－潮高。

3.C。测深变为的准确性与ABCD四个选项都有关，但主要取决于航线上水深变化的规律。而水深变化的规律又主要受航线和等深线的交角的影响。

4.D。岸线与等深线不一定平行。因此，为了测深辨位而临时调整航向时，应使调整后的航线与等深线垂直。

5.C。采用逐点航法能不断地控制和缩小推算误差，但有时也具有较大的危险性。

11.D。计划航线与等深线垂直，且等深线密集，船舶在航行过程中水深变化显著且有规律，测深辨位的效果就好。

12.D。雾中航行，应开启驾驶台的门窗，以便倾听他船的雾号。

## 第五节冰区航行

1.冰区航行，船舶应尽可能从冰区的方向接近冰区，并尽量选择在冰块的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_处用慢速直角驶人。A.上风；凹陷B.上风；突出C.下风；凹陷D.下风；突出

2.冰区航行，如船舶不得不进人冰区时，应\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_，并且保持船首与冰区边缘成\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_驶入。A.快速；尽可能小的角度B.快速；直角C.慢速；直角D.慢速；尽可能小的角度

3.冰区航行，应采用适当的安全航速，通常应采用\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_的航速。A.3～5knB.2～3knC.维持舵效的最低航速D.A＋C

4.冰区航行，应尽可能避免在冰区内抛锚，如必须抛锚，则链长应该\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.以2～3节为宜B.以3～5节为宜C.不超过水深的2倍D.不超过水深的4倍

5.冰区航行，遇到冰山时应及早在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_保持适当距离避离，如在大风浪天气发现有碎冰集结时，应在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_航行。A.上风；上风B.下风；下风C.上风；下风D.下风；上风

6.冰区航行，主要的定位手段为\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.无线电导航仪器定位B.天文定位C.陆标定位D.移线定位

7.冰区航行的可能性取决于冰量、冰质及本船条件，通常冰量在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_以下、冰厚在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_时尚可航行。A.4/10；30cmB.6/10；50cmC.4/10；50cmD.6/10；30cm

8.—般情况下，冰山水下体积和水上体积分别约为冰山总体积的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_和\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.1/8；7/8B.7/8；1/8C.2/8；6/8D.6/8；2/8

9.一般情况下，船舶在冰区航行，当有破冰船引航时，航速通常由\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_指定。A.破冰船B.本船C.任意船D.两船协商

10.船舶在冰区航行，一般冰量为4/10时，可取8节航速，冰量每增加1/10，航速应减少\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.0.5节B.1节C.1.5节D.2节

11.船舶在冰区航行，\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。对船舶航行安全较为有利。A.螺旋桨2/3没在水中B.螺旋桨1/3没在水中C.螺旋桨尽可能没在水中D.螺旋桨1/2没茬水中

12.船舶不得不进入冰区时，应慢速并且保持船首与冰区边缘成直角驶人，一旦船首进入冰区后，应\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。以维持船首向和控制船舶运动。A.速度不变B.适当加速C.适当减速D.以上均可

13.船舶进入冰区以前，应适当调整本船的吃水和吃水差，通常应尽可能地\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_吃水，并保持1.0-1.5m的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.增加；尾倾B.增加；首倾C.减少；首倾D.减少；尾倾

14.下列接近冰区的征兆中，最不可靠的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.出现灰白色反光或薄雾带B.远离陆地，波浪突然减弱C.附近无陆地，出现海象等动物和鸟类D.水温下降

15.下列\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_不能作为接近冰区的预兆。A.海面漂浮物突然增多B.某方向出现灰白色反光C.发现某区域出现带状薄雾D.远离陆地，波浪突然减弱

16.要了解有关冰的术语、冰区操作、冰区导航等冰区航行知识，可查阅\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.英版《世界大洋航路》B.英版《无线电信号表》C.英版《航路指南》D.英版《航海员手册》

### 参考答案

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1.C | 2.C | 3.D | 4.C | 5.B | 6.A | 7.D | 8.B | 9.A | 10.B |
| 11.c | 12.B | 13.A | 14.D | 15.A | 16.D |  |  |  |  |

### 答案解析

1.C。冰区航行，船舶应尽可能从冰区的下风方向接近冰区，并尽量选择在冰块的凹陷处，慢速保持船首柱正对冰区边缘，直角驶入。目的是为了减小冰对船体的冲击。

3.D。维持舵效的最小航速。

6.A。冰区航行，航迹推算、陆标定位都十分困难。

16.D。英版《航海员手册》专门介绍了有关冰区航行的知识，包括冰的氺语，海冰、冰山冰区操作，冰区导航等内容。

# 第八章船舶交通管理

1.建立船舶交通管理系统(VTS系统）的目的是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。①保障船舶交通安全;②提高交通效率;③保护水域环境A.①③B.②③C.①②D.①②③

2.我国船舶交通管理系统安全监督管理的主管机关是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。①国家海事主管机关;②地方港务局;③国家海洋局A.①B.②③C.①②D.①②③

3.下列不属于船舶交通管理系统的主要功能的有\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.信息服务B.交通组织服务C.航行协助D.救捞服务

4.下列不属于船舶交通管理系统的主要功能的有\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.交通组织服务B.海上救助C.支持联合行动D.信息服务

5.VTS中心为船舶提供的服务内容有\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。①他船动态、助航标志、水文气象、航行警（通）吿和其他有关信息服务;②航行困难或气象恶劣环境下，或船舶出现了故障或损坏时,提供助航服务传递打捞或清除污染等信息和协调A.②③B.①③C.①②D.①②③

6.要了解有关某VTS区域的报告程序和内容，可以查阅\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.《无线电信号表》第一卷B.《无线电信号表》第二卷C.《无线电信号表》第五卷D.《无线电信号表》第六卷

7.《中华人民共和国交通管理系统安全监督管理规则》规定“船舶在VTS区域内\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_时，必须按主管机关办法的《VTS用户指南》所明确的报告程序和内容，通过甚高频无线电话或其他有效手段向VTS中心进行船舶动态报告”。①航行;②停泊;③作业A.②③B.①③C.①②D.①②③

8.根据IMO船舶定线文件，船舶定线制的目的是增进船舶在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_的航行安全。①汇聚区域;②通航密度大的区域;③受限水域;④存在航行障碍的水域;⑤水深受限水域；⑥气象条件使船舶操纵受限的区域;⑦内河;⑧渔区;⑨沿岸水域;⑩近海水域;⑪雾区A.①-⑥B.②-⑦C.②-⑧D.①-⑪

9.船舶定线制的主要内容之一是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.分隔反向或接近反向的交通流B.分隔同向或接近同向的交通流C.分隔小角度交叉相遇的交通流D.分隔各转向点附近的交通流

10.船舶定线制的主要内容之一是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.梳理同向或接近同向的交通流B.梳理汇集区域的交通流C.分隔沿岸交通流D.分隔各转向点附近的交通流

11.船舶定线制的主要内容之一是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.梳理同向或接近同向的交通流B.分隔小角度交叉相遇的交通流C.引导特殊水域的交通流D.分隔各转向点附近的交通流

12.在船舶定线制区域，用空心实线箭矢“”标示\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.推荐的交通流方向B.指定的交通流方向C.习惯的交通流方向D.不允许有第三方交通流存在

13.在船舶定线制区域，用空心虚线箭矢“”标示\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.推荐的交通流方向B.指定的交通流方向C.习惯的交通流方向D.不允许有第三方交通流存在

14.船舶定线制包含\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。①过境航行;②双向航路;③推荐航路;④避航区;⑤分道通航制；⑥深水航路;⑦沿岸通航区;⑧环形航道;⑨警戒区;⑩渔区航路A.①-⑤B.②-⑨C.③-⑩D.②-⑩

15.船舶定线制包含\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。①过境航行;②渔区航路;③推荐航路;④避航区;⑤分道通航制；⑥双向航路;⑦沿岸通航区;⑧环形航道;⑨警戒区;⑩深水航路A.①-⑨B.②-⑩C.②-⑩D.④-⑩

16.船舶定线制中的避航区域是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.有暗礁存在的区域B.渔区C.航行特别危险,船舶必须避离的区域D.航行特别危睑,但船舶可以不必避离的区域

17.船舶定线制种的避航区域是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.航行有危险，但船舶可以不必避离的区域B.渔区C.航行特别危险，船舶必须避离的区域D.航行特别危险,但船舶可以不必避离的区域

18.船舶定线制文件要求船舶驾驶员根据船舶定线制的一般规定使用定线制。按照船舶定线制的一般原则进行定线，这意味着\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.船舶定线制的一般原则仅适用于船舶定线制区域B.在没有船舶定线制的区域，必须设置船舶定线制C.即使在船舶定线制区域，也不必按定线航路航行D.即使在没有船舶定线制的区域，也应遵循定线制原则进行本船的航路设计

19.根据船舶定线制的规定，船舶\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.允许穿越双向航路，但必须小角度穿越B.允许穿越双向航路，但必须大角度穿越C.不允许穿越双向航路D.允许以任意角度穿越双向航路

20.根据船舶定线制的规定，双向航路\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.允许有第三方向的交通流B.不允许有第三方向的交通流C.允许有第三方向的交通流，但保持直角D.不允许有第三方向的交通流，但过境交通除外

21.根据船舶定线制文件，分道通航制和双向航路\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.两者均不允许有第三方向的交通流B.两者均允许有第三方向的交通流C.前者不允许有第三方向的交通流，后者允许D.前者允许有第三方向的交通流，后者不允许

22.当船舶航行在环形航道区域时，应\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.在环形航道内，船舶按逆时针方向绕分隔点或圆形分隔带航行B.在环形航道内，船舶按顺时针方向绕分隔点或圆形分隔带航行C.在环形航道内，船舶应将分隔点或圆形分隔带置于右舷D.进出环形航道时，船舶出口时向左、进口时向右转向绕分隔点或圆形分隔带航行

23.当船舶航行在环形航道区域时，应\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.在环形航道内，船舶应将分隔点或圆形分隔带置于右舷B.在环形航道内，船舶按顺时针方向绕分隔点或圆形分隔带航行C.在环形航道内，船舶应将分隔点或圆形分隔带置于左舷D.进出环形航道时，船舶出口时向左、进口时向右转向绕分隔点或圆形分隔带航行

24.船舶定线制中的警戒区是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.航行特别危险，船舶必须避离的区域B.航行特别危险，但不必避离的区域C.必须谨慎驾驶且必须避离的区域D.必须谨慎驾驶但不必避离的区域

25.在船舶定线制的一般规定中，建议船舶均应使用指定航路及其航行方法，除非\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.在冰冻区域B.需要特殊操船行动C.在不冻水域D.A或B

26.在船舶汇集区域航行的船舶，\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.应实行完全的分道通航分隔B.应十分谨慎C.特殊船舶有优先权D.以上均准确

27.船舶航行于双向航路，\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.应尽可能地靠右行驶B.大船可按中线航行C.穿越时应大角度D.以上均准确

28.按照船舶定线制的一般规定,不使用分道通航制的船舶应尽可能将航线确定在\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.分道通航制靠岸一侧B.分道通航制向海一侧C.远离分道通航制处D.分道通航制以外任何地方

29.根据船舶定线制的一般规定，船舶在双向航路内航行，应\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.尽可能靠右行驶B.尽可能靠左行驶C.尽可能行驶在航路中央D.可在航路内任何地方航行

30.使用分道通航制的船舶，应将航线设计在相应通航分道内的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.左侧B.右侧C.中央D.尽可能让开分隔带或分隔线处

31.在分道通航制区域向外海一侧的边界之外水域，船舶\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.可以以任何航向航行B.应以与外侧通航分道内交通流总方向相同的航向航行C.应以与内侧通航分道内交通流总方向相同的航向航行D.应以与沿岸通航带内交通流总方向相同的航向航行

32.在船舶定线制区域进行航线设计时，若选择双向推荐航线时，应将航线确定在推荐航线的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.右侧B.左侧C.任何一侧D.推荐航线上

33.在船舶定线制区域进行航线设计时，下列说法中\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_是错误的。A..将航线设计在相应的通航分道内B.双向航路内的航线设计尽量靠近航道右侧C.尽可能使用深水航路D.设计航线尽量与分道内的船舶总流向一致

34.在船舶定线制区域进行航线设计时，下列说法中\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_是错误的。A.尽可能采用分道通航航路B.尽可能将航线设计在双向推荐航线上C.让开分隔带或分隔线D.在分道的端部航线与交通流向的夹角尽可能小

35.根据IMO船舶报告系统文件，目前的船舶报告系统主要有\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.以船舶救助和以船舶交通管理为主要目的的报告系统B.船位报告系统C.船舶动态报告系统D.船舶危险货物报告系统

36.根据IMO船舶报告系统文件，船舶报告分为一般报告和特殊报告，一般报告有\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。①危险货物报告;②有害物品报告船位报告;③航行计划报告;④船位报告;⑤变更报告;⑥最终报告;⑦海洋污染报告;⑧其他报告A.①②③④B.③④C.①②⑦⑧D.①-⑧

37.根据IMO船舶报告系统文件，船舶报告分为一般报告和特殊报告，特殊报告有\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。①危险货物报告;②有害物品报告船位报告;③航行计划报告;④船位报告;⑤变更报告;⑥最终报告;⑦海洋污染报告;⑧其他报告A.①-⑥B.③④C.①②⑦⑧D.①-⑧

38.根据IMO船舶报告系统文件，航行计划报告是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.船舶将要进入报告系统覆盖区域加入该系统的第一次报告B.在离开报告系统覆盖区域内某一港口之前发出的第一次报告C.在离开报告系统覆盖区域内某一港口之前发出的最后报告D.A或B

39.根据IMO船舶报告系统文件，船位报告是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.—天三次的船位例行报告B.为保持报告系统有效而进行的在必要时刻做出的报吿C.中午船位D.船舶转向后作的船位报告

40.根据IMO船舶报告系统文件，变更报告是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_情况下所做的报告。A.实际船位与已报告的预计船位相差甚远B.改变航行计划C.船长认为必要时D.以上都有可能

41.根据IMO船舶报告系统文件,最终报告是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.离开报告系统覆盖区域时作的报告B.在离开报告系统覆盖区域内某一港口之前做出的报告C.在报告系统覆盖区域内的最后一个船位报告D.加入报告系统做出的确认报告

42.根据IM0船舶报告系统文件，危险货物报告是\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.船舶载有危险货物时所做出的报告B.当船载危险货物在距岸200nmile范围内散失时所作出的报告C.在报告系统覆盖区域内的最后一个船位报告D.B和C

43.船舶要加入以船舶搜索救助为目的的报告系统，只需向该系统中心\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.连续报告船位B.提交航行计划报告C.每天三次报告船舶动态D.每天提交中午报告

44.船舶要退出以船舶搜索救助为目的的报告系统，只需向该系统中心\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.停止报告船位B.提交航行计划报告C.提交最终报告D.终止报告中午船位

45.根据IMO船舶报告系统文件，参加船舶报告系统\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.是自愿的B.是强制的C.船舶搜索救助的报告系统是强制的D.某些船舶搜索救助的报告系统是自愿的

46.根据IMO船舶报告系统文件，参加船舶报告系统\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_。A.是自愿的B.是强制的C.船舶交通管理的报告系统是强制的D.船舶搜索救助的报告系统是强制的

### 参考答案

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1.D | 2.A | 3.D | 4.B | 5.D | 6.D | 7.D | 8.A | 9.A | 10.B |
| 11.C | 12.B | 13.A | 14.B | 15.C | 16.C | 17.C | 18.D | 19.B | 20.C |
| 21.B | 22.A | 23.C | 24.D | 25.D | 26.B | 27.A | 28.C | 29.A | 30.D |
| 31.A | 32.A | 33.C | 34.B | 35.A | 36.B | 37.C | 38.D | 39.B | 40.D |
| 41.A | 42.B | 43.B | 44.C | 45.D | 46.C |  |  |  |  |

### 答案解析

1.D。VTS是由主管机关实施的，用于保障船舶交通安全和提高交通效率及保护水域环境的服务。

3.D。VTS的主要功能是对水域中的数据收集、数据评估、信息服务、航行助航服务和交通组织服务，以及持联合行动等。

5.D。本题中①为信息服务相关内容，②为助航服务相关内容，③为支持联合行动相关内容。

6.D。《无线电信号表》第六卷是关于引航服务、船舶交通管理和港口业务的资料，在改卷可查阅各港口、水道相关VTS报告内容、方式的信息。

8.A。船舶定线的目的是增进船舶在汇聚区域、交通密度大的区域和由于海域有限、存在航行障碍物、水深有限或气象条件不利使得船舶操纵受到限制的水域中的航行安全。

9.A。船舶定线制的内容可以包括以下内容的部分或全部：（1)分隔方向相反的交通流，以减少船舶对遇情况；（2)减少在设定的通航分道内航行的船舶与穿越船之间的碰撞危险；(3)简化船舶会聚区域内的交通流形式；（4)在沿海勘探或开发活动集中的水域内组织安全的交通流;（5)在对所有船舶或某些等级的船舶航行有危险的或不理想的水域内及其附近组织交通流;（6)在距环境敏感水域安全距离上或附近组织安全的交通流；（7)在水深不明或存在危险的水域为船舶提供导，以减少搁浅的危险；（8)指导船舶避开渔场或整顿通过渔场的船舶交通。

12.B。交通流的指定方向:指定交通流的方向，船舶要顺其航行，在图上用空心实线箭矢表示其方向。

13.A。交通流的推荐方向：在不可能或不必要采用指定交通流方向时，建议船舶通航的交通流方向，在图上用空心虚线箭矢表示其方向。

14.B。船舶定线制包含分道通航制、环行道、沿岸通航带、双向航道、推荐航线、深水航道、警戒区、避航区等方式。

22.A。在环形航道内，船舶按逆时针方向绕分隔点或圆形分隔带航行。

24.D。船舶定线制中的警戒区由于存在船舶交叉相遇的情况，必须谨慎驾驶，但是无须避离。

31.A。在分道通航制区域向外海一侧的边界之外水域，不属于定线制水域，船舶可以以任何航向航行。

33.C。深水航路主要是为由于其吃水与相关水域的可用水深的关系使其需要使用这种航路的船舶提供的，不符合上述考虑因素的过境通航船舶，只要可能，应避免使用深水航路。

34.B。在双向航路上,船舶应尽可能地靠右行驶。

45.D。船舶是否要利用以船舶救助为主要目的的船舶报告系统,是由船舶来确定的；而以船舶交通管理为主要目的的报告系统中，船舶报告对某些船舶是强制的。