



Rzeczpospolita Polska

Urząd Komunikacji Elektronicznej

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

Zestaw pytań do testów wyboru

Zaznaczona poprawna odpowiedź

OGÓLNA WIEDZA O SYSTEMIE, PODSYSTEMACH I URZĄDZENIACH RADIOWYCH GMDSS

1. Utworzony system GMDSS pozwala na:
 - A. automatyczne ustanawianie połączeń radiokomunikacyjnych
 - B. automatyczne ustanawianie połączeń za pomocą kodu sekwencyjnego
 - C. ręczne ustanawianie radiotelegraficznych połączeń statek-łąd

2. System GMDSS do alarmowania stosuje:
 - A. radiotelegrafie na kanale 16
 - B. radiotelegrafie na kanale 70
 - C. cyfrowe selektywne wywołanie

3. System GMDSS do łączności w paśmie krótkofalowym – HF stosuje częstotliwości z zakresu:
 - A. 3MHz - 6MHz
 - B. 3MHz - 30MHz
 - C. 15MHz - 30MHz

4. Koncepcja systemu GMDSS pozwala na organizację ratownictwa przez:
 - A. statki będące w okolicy katastrofy
 - B. centrum poszukiwań SAR
 - C. statki w porozumieniu z RCC i SAR

5. Definicja obszaru morza A1 to:
 - A. A1- obszar w promieniu 20 mil morskich od nadbrzeżnej stacji VHF w którym statki mają możliwość pewnej i skutecznej łączności radiowej
 - B. Obszar A1 to obszar w otoczeniu radiotelegraficznej stacji VHF pracującej na częstotliwości 156,8 MHz (kanał 16)
 - C. Poprzez obszar A1 definiowana jest powierzchnia morza, w której statek może realizować łączność alarmowania za pomocą cyfrowego selektywnego wywołania prowadzonej w kanale 70 (156, 525 MHz) morskiego pasma VHF

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

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

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

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

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

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

15. Rozpowszechnianie morskich informacji bezpieczeństwa dotyczy:

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

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

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

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

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

18. System cyfrowego selektywnego wywołania to system:

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

19. Stosowany w DSC kod to kod:

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

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

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

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

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

22. Czas trwania całkowitego pojedynczego wywołania DSC w paśmie VHF wynosi:

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

23. Adres numeryczny w DSC to:

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

24. Prawidłowe adresy to:

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

25. Pole „kategorii” definiuje:

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

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

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

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

VHF może być realizowana na:

- A. jednej częstotliwości
- B. dwóch częstotliwościach

C. trzech częstotliwościach

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

A. Wprowadzenie:

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

Wybranie częstotliwości niebezpieczeństwa, którą ma zamiar użyć

Zainicjowanie próby wywołania w niebezpieczeństwie

B. Wprowadzenie:

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

Wybranie rodzaju komunikacji, aparatury

Zainicjowanie próby wywołania w niebezpieczeństwie

C. Wprowadzenie:

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

Wybranie częstotliwości niebezpieczeństwa, którą ma zamiar użyć

Zainicjowanie próby wywołania w niebezpieczeństwie

29. Zasady potwierdzania odbioru wywołania w niebezpieczeństwie to:

A. potwierdzenie odbioru wywołania w niebezpieczeństwie powinno być zainicjowane ręcznie- na tej samej częstotliwości na której odebrano to wywołanie z opóźnieniem co najmniej jednonominutowym

B. potwierdzenie odbioru wywołania w niebezpieczeństwie powinno być zainicjowane ręcznie- na tej samej częstotliwości na której odebrano to wywołanie z opóźnieniem - nie większym jednak niż 2,75 min

C. potwierdzenie odbioru wywołania w niebezpieczeństwie powinno być zainicjowane ręcznie na częstotliwości kanału 70

30. Pośredniczenie w przekazywaniu alarmu w niebezpieczeństwie w paśmie VHF polega na:
- A. nadaniu typu pośrednictwo w niebezpieczeństwie do właściwej stacji nadbrzeżnej
 - B. nadaniu typu pośrednictwo w niebezpieczeństwie do wszystkich statków
 - C. nadaniu typu pośrednictwo w niebezpieczeństwie do wszystkich stacji nadbrzeżnych
31. Przedstaw możliwości stosowania kanałów DSC w korespondencji publicznej w paśmie VHF.
- A. w paśmie VHF kanał 70 stosowany jest zarówno do wywołań DSC w niebezpieczeństwie jak i do celów zapewnienia bezpieczeństwa. Jest również stosowany do wywołań DSC w celu zrealizowania korespondencji publicznej
 - B. w paśmie VHF kanał 70 nie może być stosowany w celu zrealizowania korespondencji publicznej
 - C. w paśmie VHF kanał 70 nie może być stosowany do celów zapewnienia bezpieczeństwa
32. Testowanie aparatury DSC na kanale 70 może być realizowane:
- A. tak często jak to jest niezbędne
 - B. jeden raz w ciągu doby
 - C. testowanie kanału 70 jest zabronione
33. System NAVTEX służy do:
- A. transmisji map synoptycznych
 - B. transmisji ostrzeżeń nawigacyjnych
 - C. łączności z publiczną siecią telefoniczną
34. Stacje systemu NAVTEX pracują na częstotliwości:
- A. 2177 kHz
 - B. 490 kHz
 - C. 156,8 MHz

35. Podstawową częstotliwością transmisji w systemie NAVTEX jest:

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

36. Zasięg stacji systemu NAVTEX wynosi:

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

37. Zasięg stacji systemu NAVTEX jest największy:

- A. w dzień
- B. w nocy
- C. rano

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

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

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

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

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

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

41. „ZCZC UB66” w nagłówku komunikatu odebranego ze stacji NAVTEX oznacza że:
- A. komunikat nadany został przez stację „U”
 - B. komunikat nadany został przez stację „J”
 - C. komunikat dotyczy ostrzeżenia nawigacyjnego
42. Jakie komunikaty będą zawsze odbierane przez odbiornik systemu NAVTEX:
- A. ostrzeżenia meteorologiczne
 - B. prognozy pogody
 - C. raporty lodowe
43. Druga litera B w nagłówku komunikatu stacji NAVTEX (np. LB47) oznacza, że jest to:
- A. ostrzeżenie meteorologiczne
 - B. informacja dotycząca ataku piratów
 - C. prognoza pogody
44. Stacje systemu NAVTEX nadają komunikaty:
- A. dwa razy na dobę
 - B. o godz. 0700 i 2300 UTC
 - C. nie częściej niż co cztery godziny
45. Sekwencja „NNN” w wydruku komunikatu odbiornika NAVTEX oznacza:
- A. komunikat pilny
 - B. komunikat odebrany poprawnie
 - C. komunikat odebrany niepoprawnie
46. Sekwencja „NNNN” w wydruku komunikatu odbiornika NAVTEX oznacza:
- A. komunikat pilny
 - B. komunikat który odebrany został ze stopą błędu mniejszą od 4%
 - C. komunikat odebrany niepoprawnie
47. Komunikaty transmitowane na częstotliwości 518 kHz nadawane są w języku:
- A. angielskim

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

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

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

49. Odbiornik systemu NAVTEX odbiera i drukuje:

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

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

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

51. W systemie NAVTEX sygnały transmitowane są:

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

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

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

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

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

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

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

55. Stacje NAVTEX powtarzają w kolejnych transmisjach komunikaty:

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

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

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

57. Zainstalowanie na statku odbiornika systemu NAVTEX wymaga zgody:

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

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

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

C. Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej

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

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

60. W systemie GMDSS stosuje się radiopławy:

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

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

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

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

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

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

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

64. W skład systemu COSPAS-SARSAT wchodzi blok satelitów geostacjonarnych składający się z:
- A. 3 satelitów
 - B. 12 satelitów
 - C. 5 satelitów
65. Do określenia położenia radiopławy w systemie COSPAS-SARSAT wykorzystujemy:
- A. pomiar czasu przelotu sygnałów na trasie radiopława - satelita
 - B. pomiar czasu przelotu sygnałów na trasie radiopława - satelita - stacja LUT
 - C. zjawisko Dopplera
66. Bateria litowa zasilająca radiopławę powinna zapewnić:
- A. nieprzerwaną pracę radiopławy przez 96 godzin
 - B. nieprzerwaną pracę radiopławy przez 48 godzin
 - C. nieprzerwaną pracę radiopławy do momentu odbioru sygnałów przez satelitę
67. Sygnał o częstotliwość 121,5 MHz nadawany przez radiopławę systemu COSPAS-SARSAT służy do:
- A. końcowego naprowadzania jednostek SAR na rozbitków (na radiopławę)
 - B. do rozwiązania problemu niejednoznaczności określonej pozycji
 - C. do lokalizacji położenia radiopław w obszarze pokrycia satelitów geostacjonarnych
68. Dokładność lokalizacji radiopławy w systemie COSPAS-SARSAT wynosi:
- A. około 5 km w przypadku wykorzystania sygnałów o częstotliwości 406 MHz
 - B. około 1 km w przypadku wykorzystania sygnałów o częstotliwości 406 MHz i 121,5 MHz
 - C. około 2 km w przypadku wykorzystania sygnałów o częstotliwości 121,5 MHz

69. Sygnały nadawane przez radiopławę na częstotliwości 406 MHz:
- A. nadawane są przez około 0,5 sekundy i powtarzane co 2 minuty
 - B. nadawane są przez około 0,5 sekundy i powtarzane co 50 +/- 2,5 sekundy
 - C. zawierają dane armatora
70. Sygnały nadawane przez radiopławę na częstotliwości 406 MHz zawierają:
- A. informacje o producencie radioławy
 - B. MID (Maritime Identification Digits) kod kraju
 - C. datę i czas uruchomienia radiopławy
71. Sygnały nadawane przez radiopławę na częstotliwości 406 MHz pozwalają na identyfikację statku z którego pochodzi radiopława na podstawie zakodowanego:
- A. numeru MMSI
 - B. MID (Maritime Identification Digits) - kodu kraju
 - C. kodu armatora
72. Radiopława systemu COSPAS-SARSAT powinna:
- A. mieć wbudowany odbiornik GPS
 - B. mieć wbudowane źródło światła ciągłego
 - C. mieć wbudowany nadajnik do lokalizacji końcowego miejsca katastrofy (do naprowadzania jednostek SAR)
73. Radiopławy systemu COSPAS-SARSAT mogą być uruchomione:
- A. automatycznie za pomocą zwalniaka hydrostatycznego, gdy statek tonie
 - B. przez wpisanie właściwego kodu
 - C. zdalnie z RCC
74. W przypadku uruchomienia radiopławy systemu COSPAS-SARSAT, czas jaki upływa od jej uruchomienia do powiadomienia RCC wynosi:

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

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

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

76. W celu dokonania rejestracji radiopławy należy:

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

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

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

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

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

79. Testowanie radiopławy polega na:

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

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

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

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

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

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

82. Transponder radarowy służy do:

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

83. Transponder radarowy współpracuje z radarami:

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

84. Transponder radarowy nadaje swój sygnał:

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

85. Zasięg transpondera radarowego zależy:

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

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

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

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

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

88. Pojemność baterii transpondera radarowego powinna zapewnić pracę:

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

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

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

90. Transponder radarowy nadaje po pobudzeniu sygnał:

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

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

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

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

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

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

93. Pozycję rozbitków na ekranie radaru wyznacza:

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

94. Pozycję rozbitków na ekranie radaru wyznacza:

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

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

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

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

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

97. Rozbitkowie mogą zwiększyć zasięg transpondera radarowego przez:
- A. podgrzanie transpondera własnym ciałem
 - B. umieszczenie go jak najwyżej
 - C. załączanie transpondera w cyklu: minuta pracy, minuta przerwy
98. Przy wykrywaniu transpondera można wyeliminować zakłócenia od opadów przez:
- A. zmianę zakresu
 - B. zmianę jasności zobrazowania
 - C. odstrojenie radaru
99. W sytuacji, gdy na ekranie radaru widoczne są łuki, można przywrócić kropki przez:
- A. zmianę jasności zobrazowania
 - B. odstrojenie radaru
 - C. zmniejszenie wzmocnienia radaru
100. W radiotelefonii używana jest fala nośna:
- A. prostokątna
 - B. trójkątna
 - C. sinusoidalna
101. Częstotliwość fali nośnej zależy od jej:
- A. amplitudy
 - B. fazy
 - C. długości
102. Fala radiowa o częstotliwości 156 MHz ma długość:
- A. około 20 metrów
 - B. około 15 metrów
 - C. około 2 metrów

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

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

116. Na zaciskach kwasowego akumulatora statkowego o napięciu znamionowym 24 V zmierzone napięcie wynosi 21 V. Oznacza to, że:
- A. akumulator jest całkowicie rozładowany
 - B. akumulator jest częściowo rozładowany
 - C. akumulator jest naładowany
117. Akumulatorów kwasowych nie wolno wyładowywać poniżej dopuszczalnego napięcia końcowego które wynosi:
- A. 1,75 V/ogniwo
 - B. 1,95 V/ogniwo
 - C. 1,6 V/ogniwo
118. Gęstość elektrolitu w akumulatorach kwasowych jest miarą naładowania akumulatora. Zmierzona gęstość elektrolitu zwykłego akumulatora kwasowego w temperaturze 20° C wynosi 1,28 g/cm³. Oznacza to, że:
- A. akumulator jest całkowicie rozładowany
 - B. akumulator jest częściowo rozładowany
 - C. akumulator jest całkowicie naładowany
119. Gęstość elektrolitu w akumulatorach kwasowych jest miarą naładowania akumulatora. Zmierzona gęstość elektrolitu zwykłego akumulatora kwasowego w temperaturze 20° C wynosi 1,10 g/cm³. Oznacza to, że:
- A. akumulator jest całkowicie rozładowany
 - B. akumulator jest częściowo rozładowany
 - C. akumulator jest całkowicie naładowany
120. Akumulatory kwasowe powinny być ładowane prądem dziesięciogodzinnym. Oznacza to że:
- A. nie wolno ładować akumulatora przez czas dłuższy niż 10 godzin
 - B. akumulator powinien być ładowany prądem wynoszącym 0,1 Q przez 10 godzin (Q – pojemność znamionowa akumulatora)
 - C. co 10 godzin należy robić przerwy w ładowaniu akumulatora

121. Maksymalny prąd ładowania akumulatora kwasowego nie powinien przekroczyć:
- A. $1,0 Q$ (Q – pojemność znamionowa akumulatora)
 - B. $0,8 Q$ (Q – pojemność znamionowa akumulatora)
 - C. $0,5 Q$ (Q – pojemność znamionowa akumulatora)
122. Wraz ze spadkiem temperatury pojemność akumulatorów kwasowych:
- A. nie zmienia się
 - B. spada o 0,5-1,0 % na stopień C
 - C. wzrasta o około 1 % na stopień C
123. Gęstość elektrolitu całkowicie naładowanego akumulatora kwasowego w tropiku jest:
- A. mniejsza niż gęstość elektrolitu w temperaturze $20^{\circ} C$ i wynosi $1,23 \text{ g/cm}^3$
 - B. mniejsza niż gęstość elektrolitu w temperaturze $20^{\circ} C$ i wynosi $1,15 \text{ g/cm}^3$
 - C. taka sama jak w strefie umiarkowanej
124. Akumulatory kwasowe w przypadku wyłączenia z eksploatacji powinny być przechowywane w stanie:
- A. naładowanym
 - B. całkowicie rozładowanym
 - C. naładowanym do 50 % pojemności znamionowej
125. W trakcie eksploatacji akumulatorów kwasowych zachodzi konieczność uzupełniania elektrolitu. Uzupełnianie elektrolitu polega na dolewaniu do poszczególnych cel akumulatora:
- A. kwasu siarkowego
 - B. wody destylowanej
 - C. wody

126. W trakcie niewłaściwej eksploatacji akumulatorów kwasowych następuje ich zasiarczenie. Które z poniższych zjawisk świadczą o zasiarczeniu akumulatora:
- A. niski poziom elektrolitu
 - B. silne grzanie elektrolitu w trakcie ładowania
 - C. nalot na zaciskach akumulatora
127. W używanych do zasilania urządzeń radiokomunikacyjnych na statkach zasadowych akumulatorach niklowo-kadmowych elektrolitem jest:
- A. wodny roztwór kwasu siarkowego
 - B. wodny roztwór wodorotlenku potasu
 - C. wodorotlenek litu
128. W używanych do zasilania urządzeń radiokomunikacyjnych na statkach zasadowych akumulatorach niklowo-kadmowych gęstość elektrolitu wynosi:
- A. 1,28-1,32 g/cm³
 - B. 1,17-1,19 g/cm³
 - C. 1,25-1,27 g/cm³
129. Napięcie znamionowe w używanych do zasilania urządzeń radiowych akumulatorach niklowo-kadmowych wynosi:
- A. 1,2 V/ ogniwo
 - B. 1,05 V/ ogniwo
 - C. 1,85 V/ ogniwo
130. Końcowe napięcie ładowania w używanych do zasilania urządzeń radiowych akumulatorach niklowo-kadmowych wynosi:
- A. 2,3 V/ ogniwo
 - B. 1,8 V/ ogniwo
 - C. 1,9 V / ogniwo

131. Znamionowe natężenie prądu ładowania używanych do zasilania urządzeń radiowych akumulatorów niklowo-kadmowych wynosi:
- A. $0,1 Q$ (Q – pojemność znamionowa akumulatora)
 - B. $0,5 Q$ (Q – pojemność znamionowa akumulatora)
 - C. $0,25 Q$ (Q – pojemność znamionowa akumulatora)
132. Elektrolit w używanych do zasilania urządzeń radiowych akumulatorach niklowo-kadmowych wymienia się co:
- A. sezon
 - B. rok
 - C. 2-3 lata
133. Akumulatory kwasowe charakteryzują się:
- A. wyższą rezystancją wewnętrzną niż akumulatory zasadowe
 - B. wyższą sprawnością energetyczną niż akumulatory zasadowe
 - C. są mniej wrażliwe na niewłaściwą eksploatację niż akumulatory zasadowe
134. Baterie przeznaczone do zasilania przenośnych radiotelefonów awaryjnych VHF:
- A. powinny posiadać pojemność zapewniającą co najmniej 8 godzin pracy radiotelefonu z pełną mocą w cyklu pracy 1:9 (6 sekund nadawanie, 6 sekund odbiór bez blokady szumów, 48 sekund odbiór z blokadą szumów)
 - B. powinny posiadać pojemność zapewniającą co najmniej 48 godzin pracy radiotelefonu z pełną mocą w cyklu pracy 1:9 (6 sekund nadawanie, 6 sekund odbiór bez blokady szumów, 48 sekund odbiór z blokadą szumów)
 - C. powinny posiadać pojemność zapewniającą co najmniej 8 godzin pracy radiotelefonu z pełną mocą

135. Baterie przeznaczone do zasilania awaryjnych transponderów radarowych (SART):
- A. powinny posiadać pojemność zapewniającą co najmniej 96 godzin pracy w stanie czuwania i następnie umożliwiać nadawanie sygnałów przez 8 godzin
 - B. powinny posiadać pojemność zapewniającą co najmniej 96 godzin pracy
 - C. powinny posiadać pojemność zapewniającą co najmniej 48 godzin pracy w stanie czuwania i następnie umożliwiać nadawanie sygnałów przez 8 godzin
136. Baterie przeznaczone do zasilania radiopław awaryjnych:
- A. powinny posiadać pojemność zapewniającą co najmniej 48 godzin pracy, w tym nadawania sygnałów do lokalizacji i zasilanie światła błyskowego
 - B. powinny posiadać pojemność zapewniającą co najmniej 96 godzin pracy, w tym nadawania sygnałów do lokalizacji i zasilanie światła błyskowego
 - C. powinny posiadać pojemność zapewniającą co najmniej 12 godzin pracy, w tym nadawania sygnałów do lokalizacji i zasilanie światła błyskowego
137. Który z wymienionych wzorów określa zależność pomiędzy prędkością propagacji fali (c [m/s]), jej częstotliwością (f [Hz]) i długością (λ [m]):
- A. $f = c \cdot \lambda$
 - B. $f = \lambda / c$
 - C. $f = c / \lambda$
138. Prędkość rozchodzenia się fali elektromagnetycznej w wolnej przestrzeni wynosi:
- A. 340 m/s
 - B. 300 km/sek
 - C. 300 000 000 m/sek

139. W czasie 5 μ s fala elektromagnetyczna przebywa dystans:
- A. 3 km
 - B. 1,5 km
 - C. 750 m
140. Jaka jest długość fali w wolnej przestrzeni, jeżeli jej częstotliwość wynosi 2 MHz:
- A. 150 m
 - B. 1500 m
 - C. 300 m
141. Od jakich czynników zależy zasięg łączności na falach VHF:
- A. od wysokości anteny nadawczej i odbiorczej
 - B. od pory doby
 - C. od szerokości geograficznej
142. Jeżeli antena nadajnika radiotelefonu VHF znajduje się na maszcie o wysokości 100 metrów to zasięg stacji wynosi:
- A. 10 km
 - B. 40 km
 - C. 100 km
143. Jeżeli antena nadajnika radiotelefonu VHF znajduje się na maszcie o wysokości 64 metrów to zasięg stacji wynosi:
- A. 16 km
 - B. 32 km
 - C. 64 km
144. Jeżeli antena nadajnika radiotelefonu VHF znajduje się na maszcie o wysokości 100 metrów, zaś antena odbiornika usytuowana jest na wysokości 25 m to zasięg odbioru wynosi:
- A. 30 km
 - B. 60 km
 - C. 90 km

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

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

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

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

REGULAMINY I PODSTAWOWE TERMINY ANGLOJĘZYCZNE STOSOWANE W SŁUŻBIE RADIOKOMUNIKACYJNEJ MORSKIEJ

1. Zgodnie z kolejnością pierwszeństwa łączności:
 - A. łączność ostrzegawcza ma pierwszeństwo przed łącznością pilną
 - B. łączność ostrzegawcza ma pierwszeństwo przed łącznością publiczną
 - C. łączność pilna ma pierwszeństwo przed łącznością w niebezpieczeństwie

2. Łączność publiczna to łączność:
 - A. dla uzyskania porady medycznej
 - B. pomiędzy stacją statkową i stacją nadbrzeżną
 - C. do przekazywania ostrzeżeń

3. Stacja nadbrzeżna to stacja prowadząca łączność:
 - A. ruchu portowego
 - B. ruchu statków
 - C. publiczną

4. Ratowniczy Ośrodek Koordynacyjny odpowiedzialny jest za:
 - A. prowadzenie łączności na miejscu akcji ratowniczej
 - B. przygotowanie służb portowych
 - C. kierowanie akcją SAR

5. Zakres VHF obejmuje częstotliwości:
 - A. 3 ÷ 30 MHz
 - B. 30 ÷ 300 MHz
 - C. 10 ÷ 100 MHz

6. Morski zakres V obejmuje częstotliwości:
 - A. 10 ÷ 30 MHz
 - B. 300 ÷ 3000 kHz
 - C. 156 ÷ 174 MHz

7. Emisja G3E to emisja:
 - A. z modulacją fazy
 - B. cyfrowa
 - C. z jednowstęgową modulacją amplitudy

8. Emisję G3E należy stosować w zakresie częstotliwości:
- A. LF
 - B. HF
 - C. VHF
9. Simpleks to sposób pracy w kanale radiowym przy którym:
- A. nadawanie jest możliwe jednocześnie w obu kierunkach łączności
 - B. obie stacje pracują simpleksem wykorzystując kanał duplexowy
 - C. nadawanie jest możliwe jedynie na zmianę w każdym kierunku łączności
10. Semiduplex to sposób pracy w kanale radiowym przy którym:
- A. nadawanie jest możliwe jednocześnie w obu kierunkach łączności
 - B. nadawanie jest możliwe jedynie na zmianę w każdym kierunku łączności
 - C. jedna stacja pracuje simpleksem a druga duplexem
11. Duplex to sposób pracy w kanale radiowym przy którym:
- A. nadawanie jest możliwe jednocześnie w obu kierunkach łączności
 - B. nadawanie jest możliwe jedynie na zmianę w każdym kierunku łączności
 - C. jedna stacja pracuje simpleksem a druga duplexem
12. Kanał simpleksowy to kanał w którym:
- A. nadajemy i odbieramy na tej samej częstotliwości
 - B. tylko nadajemy na określonej częstotliwości
 - C. tylko odbieramy na określonej częstotliwości
13. Kanał duplexowy to kanał w którym:
- A. nadajemy i odbieramy na tej samej częstotliwości
 - B. tylko nadajemy na określonej częstotliwości
 - C. nadajemy i odbieramy na różnych częstotliwościach
14. Kanał 16 VHF jest kanałem:
- A. duplexowym
 - B. jednoczęstotliwościowym
 - C. dwuczęstotliwościowym
15. Kanał 6 VHF jest kanałem:
- A. duplexowym
 - B. dwuczęstotliwościowym
 - C. simpleksowym

16. Kanał 15 VHF jest kanałem:
- A. duplexowym
 - B. jednoczęstotliwościowym
 - C. semiduplexowym
17. Kanał 13 VHF jest kanałem:
- A. duplexowym
 - B. duosimpleksowym
 - C. simpleksowym
18. Kanał 70 VHF jest kanałem:
- A. duplexowym
 - B. jednoczęstotliwościowym
 - C. semiduplexowym
19. W zakresie VHF, do wywołań ogólnych DSC można stosować kanał:
- A. 26
 - B. 6
 - C. 70
20. W zakresie VHF, do wywołań międzystatkowych DSC można stosować kanał:
- A. 15
 - B. 27
 - C. 70
21. Znak wywoławczy stacji statkowej to identyfikacja stosowana w łączności:
- A. jedynie publicznej
 - B. radiotelefonicznej
 - C. DSC
22. MMSI to identyfikacja stosowana w łączności:
- A. międzystatkowej
 - B. radiotelefonicznej
 - C. jedynie międzystatkowej
23. Znak wywoławczy stacji statkowej to identyfikacja przyznawana:
- A. przez właściciela jednostki
 - B. tylko do łączności bezpieczeństwa
 - C. przez administrację krajową z międzynarodowej serii znaków wywoławczych

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

A. AOR

B. A3

C. A1

25. Ratowniczy Ośrodek Koordynacyjny oznacza się skrótem:

A. RSC

B. OSC

C. RCC

26. Podcentrum Ratownicze oznacza się skrótem:

A. RSC

B. OSC

C. RCC

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

A. RSC

B. OSC

C. CRS

28. Jednostkę koordynującą poszukiwanie i ratowanie oznacza się skrótem:

A. RSC

B. OSC

C. RCC

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

A. 26

B. 16

C. 6

30. Alarmowanie w niebezpieczeństwie zawiera:

A. identyfikację i pozycję jednostki zagrożonej

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

C. znak wywoławczy, pozycję jednostki zagrożonej i liczbę rannych

31. Alarmowanie w niebezpieczeństwie DSC adresowane jest:

A. jedynie do najbliższej stacji nadbrzeżnej

- B. do wszystkich stacji
- C. jedynie do najbliższej stacji statkowej
32. Operator stacji statkowej po odbiorze pośredniego alarmowania DSC nadanego przez stację nadbrzeżną powinien:
- A. potwierdzić odbiór za pomocą DSC
- B. potwierdzić odbiór za pomocą radiotelefonii
- C. tylko dokonać zapisu w dzienniku radiowym
33. Operator stacji statkowej może nadać pośrednie alarmowanie w niebezpieczeństwie w sytuacji gdy:
- A. jednostka zagrożona sama nie jest w stanie nadać alarmowania
- B. tylko na prośbę stacji zagrożonej
- C. tylko na polecenie RCC
34. W zakresie VHF, operator stacji statkowej może nadać pośrednie alarmowanie DSC po odbiorze alarmowania DSC:
- A. nigdy nie wolno mu tego uczynić
- B. tylko na prośbę stacji zagrożonej
- C. gdy osoba odpowiedzialna za jednostkę uzna, iż wymagana jest dalsza pomoc dla jednostki zagrożonej
35. W zakresie VHF, operator stacji statkowej może nadać potwierdzenie odbioru alarmowania DSC za pomocą:
- A. tylko DSC
- B. radiotelefonii lub DSC
- C. tylko radiotelefonii
36. Operator stacji nadbrzeżnej może nadać potwierdzenie odbioru alarmowania DSC za pomocą:
- A. tylko DSC
- B. radiotelefonii lub DSC
- C. tylko radiotelefonii
37. Przed każdym wywołaniem poprzedzającym korespondencje w niebezpieczeństwie należy użyć sygnału niebezpieczeństwa:
- A. PAN PAN
- B. MAYDAY

C. MAYDAY MAYDAY MAYDAY

38. Stację zakłócającą korespondencję w niebezpieczeństwie może uciszać:
- A. tylko RCC
 - B. każda stacja statkowa i nadbrzeżna
 - C. OSC
39. Sygnałem uciszania stacji zakłócającej korespondencje w niebezpieczeństwie jest sygnał:
- A. PAN PAN
 - B. SEELONCE MAYDAY
 - C. MAYDAY
40. Informację o zakończeniu korespondencji w niebezpieczeństwie może nadać:
- A. tylko RCC
 - B. każda stacja statkowa i nadbrzeżna
 - C. OSC
41. Sygnałem zakończenia korespondencji w niebezpieczeństwie jest sygnał:
- A. PAN PAN
 - B. SEELONCE MAYDAY
 - C. SEELONCE FEENEE
42. Korespondencją na miejscu akcji ratunkowej kieruje:
- A. RCC
 - B. wyłącznie stacja nadbrzeżna
 - C. OSC
43. Korespondencją koordynacyjną SAR kieruje:
- A. RCC
 - B. OSC
 - C. jedynie stacja nadbrzeżna
44. Łączność pilną stosuje się dla uzyskania:
- A. porady i pomocy medycznej
 - B. jedynie pomocy medycznej
 - C. ostrzeżeń meteorologicznych

45. W zakresie VHF, wywołanie pilne DSC można nadać na kanale:
- A. 26
 - B. 13
 - C. 70
46. Wywołanie pilne DSC powinno zawierać kategorię:
- A. URGENCY
 - B. SAFETY
 - C. DISTRESS
47. Przy braku potwierdzenia odbioru wywołania pilnego DSC do jednej stacji, może być ono powtórzone po:
- A. 3 a następnie 10 minutach
 - B. 5 a następnie 10 minutach
 - C. 5 a następnie 15 minutach
48. Radiotelefonicznym sygnałem pilności jest sygnał:
- A. URGENCY
 - B. PAN PAN
 - C. DISTRESS
49. W radiotelefonii sygnał pilności wymawia się:
- A. 1 raz
 - B. 2 razy
 - C. 3 razy
50. Łączność ostrzegawczą stosuje się dla:
- A. nadania porady medycznej
 - B. odbioru ostrzeżeń pogodowych
 - C. nadania alarmowania w niebezpieczeństwie
51. W zakresie VHF, wywołanie ostrzegawcze DSC można nadać na kanale:
- A. 12
 - B. 6
 - C. 70

52. Wywołanie ostrzegawcze DSC powinno zawierać kategorie:

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

53. Radiotelefonicznym sygnałem ostrzegawczy jest sygnał:

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

54. W radiotelefonii sygnał ostrzegawczy wymawia się:

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

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

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

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

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

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

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

58. Zawiadomienie w niebezpieczeństwie nadane na kanale 16 VHF powinno rozpoczynać się od sygnału niebezpieczeństwa MAYDAY wymówionego:
- A. 1 raz
 - B. 2 razy
 - C. 3 razy
59. Potwierdzenie odbioru zawiadomienia w niebezpieczeństwie nadanego na kanale 16 VHF powinno być nadane na kanale:
- A. 13
 - B. 26
 - C. 16
60. Potwierdzenie odbioru zawiadomienia w niebezpieczeństwie nadane na kanale 16 VHF powinno rozpoczynać się od sygnału niebezpieczeństwa MAYDAY wymówionego:
- A. 1 raz
 - B. 2 razy
 - C. 3 razy
61. Nadanie radiotelefonicznego zawiadomienia o niebezpieczeństwie przez stację w nim nie będącą powinno być poprzedzone sygnałem:
- A. MAYDAY
 - B. MAYDAY MAYDAY MAYDAY
 - C. MAYDAY RELAY MAYDAY RELAY MAYDAY RELAY
62. Sygnał pilności PAN PAN należy stosować przed wywołaniem dotyczącym:
- A. wypadnięcia człowieka za burtę
 - B. uzyskania porady medycznej
 - C. uzyskania ostrzeżenia nawigacyjnego
63. Jeżeli stacja statkowa VHF nie posiada urządzenia DSC, wywołanie pilne (PAN PAN) powinno być nadane na kanale:
- A. 12
 - B. 6
 - C. 16

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

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

77. Odwołując fałszywe alarmowanie należy podać następujące informacje:
- A. pozycję jednostki, rodzaj odwoływanego alarmowania, godzinę nadania i odwołania fałszywego alarmowania
 - B. rodzaj odwoływanego alarmowania, godzinę nadania i ostatni port postoju jednostki
 - C. tylko godzinę nadania fałszywego alarmowania i ostatni port postoju jednostki
78. Nadając wywołanie publiczne DSC należy wybrać priorytet (kategorie):
- A. DISTRESS
 - B. URGENCY
 - C. ROUTINE
80. Stacja statkowa VHF nadając wywołanie publiczne DSC do innej stacji statkowej powinna użyć kanału:
- A. 70
 - B. 67
 - C. 26
81. Stacja statkowa nadając wywołanie publiczne DSC do innej stacji statkowej:
- A. zawsze powinna podać kanał roboczy
 - B. nie powinna podawać kanału roboczego
 - C. może podać kanał roboczy
82. Stacja statkowa nadając wywołanie publiczne DSC do stacji nadbrzeżnej:
- A. powinna podać kanał roboczy
 - B. nie powinna podawać kanału roboczego
 - C. może podać kanał roboczy
83. Po przejściu na kanał roboczy, łączność publiczną inicjuje:
- A. stacja wywołująca za pomocą DSC
 - B. zawsze stacja wywoływana za pomocą DSC
 - C. stacja wywoływana za pomocą DSC jeżeli tak podano w wywołaniu DSC
84. Stacja statkowa VHF nadając wywołanie publiczne do innej stacji statkowej może użyć kanału:
- A. 25
 - B. 70
 - C. 26

85. Stacja statkowa VHF nadając wywołanie publiczne do stacji nadbrzeżnej może użyć kanału:
- A. 15
 - B. 70
 - C. 6
86. Radiotelefoniczne wywołanie publiczne w zakresie VHF powinno mieć formę:
- A. nazwa stacji wywoływanej /1x This is nazwa stacji wywołującej /2x
 - B. nazwa stacji wywoływanej /1x This is nazwa stacji wywołującej /3x
 - C. nazwa stacji wywoływanej /2x This is nazwa stacji wywołującej /2x
87. Radiotelefoniczna odpowiedź na wywołanie publiczne w zakresie VHF powinno mieć formę:
- A. nazwa stacji wywołującej /1x This is nazwa stacji wywoływanej /2x
 - B. nazwa stacji wywoływanej /4x This is nazwa stacji wywołującej /4x
 - C. nazwa stacji wywołującej /2x This is nazwa stacji wywoływanej /2x
88. Stacja statkowa VHF, gdy znajduje się w morzu, powinna utrzymywać ciągle nasłuch radiowy na kanałach:
- A. 26
 - B. 70
 - C. 6
89. W łączności stacji statkowej ze stacją nadbrzeżną, o przebiegu korespondencji decyduje:
- A. stacja statkowa
 - B. RCC
 - C. stacja nadbrzeżna
90. Wykaz korespondencji (*traffic list*) nadawany jest przez:
- A. stację statkową
 - B. RCC
 - C. stację nadbrzeżną

91. Jeżeli wywoływana stacja nie odpowiada na wywołanie publiczne DSC, kolejne można powtórzyć po:
- A. 3 minutach
 - B. 5 minutach
 - C. 8 minutach
92. Jeżeli wywoływana stacja nie odpowiada na radiotelefoniczne wywołanie publiczne, kolejne można powtórzyć po:
- A. 3 minutach
 - B. 5 minutach
 - C. 2 minutach
93. Jednostka pływająca może zrealizować radiotelefoniczną łączność publiczną z abonentem telekomunikacyjnej sieci lądowej:
- A. bezpośrednio przez telekomunikacyjną sieć lądową
 - B. za pośrednictwem innej, większej stacji statkowej
 - C. za pośrednictwem stacji nadbrzeżnej
94. Radiotelefoniczną łączność publiczną z telekomunikacyjną siecią lądową, prowadzi się na kanale:
- A. 16
 - B. 13
 - C. wskazanym przez stację nadbrzeżną
95. Prowadząc rozmowę radiotelefoniczną ze stacją nadbrzeżną, sygnałem zakończenia wypowiedzi jest sygnał:
- A. PAN PAN
 - B. OVER
 - C. STOP
96. Prowadząc rozmowę radiotelefoniczną z inną stacją statkową, sygnałem zakończenia łączności jest sygnał:
- A. OVER AND OUT
 - B. OVER
 - C. STOP

97. Po przejściu na kanał roboczy, radiotelefoniczne wywołanie publiczne powinno mieć formę:
- A. nazwa stacji wywoływanej /4x This is nazwa stacji wywołującej /4x
 - B. nazwa stacji wywoływanej /1x This is nazwa stacji wywołującej /1x
 - C. nazwa stacji wywoływanej /2x This is nazwa stacji wywołującej /2x
98. Stacja nadbrzeżna pytając stację statkową o przedsiębiorstwo rozliczające jej rachunki radiokomunikacyjne, może użyć skrótu:
- A. QRJ
 - B. AAIC
 - C. QTH
99. Stacja nadbrzeżna pytając stację statkową o jej położenie może użyć skrótu:
- A. QRJ
 - B. AAIC
 - C. QTH
100. Publikacja ITU „*Spis stacji statkowych*” zawiera podstawowe dane o:
- A. stacjach statkowych otwartych dla korespondencji publicznej
 - B. jedynie stacjach statkowych służby SAR
 - C. statkowych stacjach hydrograficznych
101. Publikacja ITU „*Spis stacji nadbrzeżnych*” zawiera podstawowe dane o:
- A. stacjach nadbrzeżnych otwartych dla korespondencji publicznej
 - B. stacjach nadbrzeżnych nadających MSI
 - C. stacjach nadbrzeżnych nadających prognozy pogody
102. Publikacja ITU „*Spis stacji radiookreślenia i służb specjalnych*” zawiera podstawowe dane o:
- A. stacjach nadbrzeżnych otwartych dla korespondencji publicznej
 - B. stacjach nadbrzeżnych nadających MSI
 - C. RSC
103. Publikacja Biura Hydrograficznego Marynarki Wojennej „*Spis radiostacji nautycznych*” zawiera podstawowe dane o:
- A. stacjach nadbrzeżnych otwartych dla korespondencji publicznej
 - B. portowej służbie ppoż
 - C. stacjach statkowych

104. W Polsce, dokument „*Pozwolenie radiowe na stację statkową*” przyznaje:
- A. PRS
 - B. ITU
 - C. Urząd Komunikacji Elektronicznej (UKE)
105. Dokument „*Pozwolenie radiowe na stację statkową*” poświadcza o zgodności zainstalowanych na jednostce urządzeń radiowych z
- A. przepisami PRS
 - B. postanowieniami Regulaminu Radiokomunikacyjnego
 - C. prawidłami Konwencji SOLAS
106. W Polsce, dokument „*Karta bezpieczeństwa*” jest przyznawany przez
- A. PRS
 - B. ITU
 - C. Urząd Morski (UM)
107. „*Świadectwo operatora łączności bliskiego zasięgu (SRC)*” upoważnia do obsługi urządzeń radiowych zainstalowanych na jednostkach nie podlegających Konwencji SOLAS, pracujących w zakresie częstotliwości
- A. VHF, MF i HF
 - B. tylko VHF
 - C. tylko MF
108. W „*Dzienniku radiowym*” należy odnotowywać
- A. przynajmniej raz dziennie pozycję jednostki
 - B. liczbę członków załogi
 - C. pozycję jednostki minimum trzy razy na dobę
109. Stację statkową, która może prowadzić komercyjną łączność publiczną nazywa się
- A. komercyjną stacją statkową
 - B. usługową stacją statkową
 - C. stacją statkową otwartą dla korespondencji publicznej

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

117. Czy możesz podjąć rozbitków?
- A. Can you receive survivors?
 - B. Can you require survivors?
 - C. Can you pick up survivors?
118. Widzialność jest zmniejszona z powodu mgły.
- A. Visibility is getting foggy.
 - B. Visibility is reduced by fog.
 - C. Visibility is reduced by snow.
119. Podaj liczbę rannych.
- A. Say injured persons.
 - B. Inform injured.
 - C. Report injured casualties.
120. Stan rozbitków jest dobry.
- A. Survivors are well.
 - B. Survivors are good.
 - C. Survivors in bad condition.
121. Przechodzę na kanał ... UKF.
- A. I am coming to canal VHF.
 - B. I am going to channel UKF.
 - C. Changing to channel VHF.
122. Śruba jest uszkodzona.
- A. Propeller damaged.
 - B. Bolt damaged.
 - C. Propeller are damaged.
123. Zalecam ci przejść na kanał UKF
- A. I recommend to come to channel VHF.
 - B. I recommend to switch on to VHF channel.
 - C. Advise go to VHF channel.
124. Dryfuję z prędkością 2 węzłów.
- A. I am adrift.
 - B. I am drifting at 2 knots.
 - C. I am proceeding with drift.

125. Brak zasilania.
- A. No current.
 - B. No feedback.
 - C. No power supply.
126. Kiedy nadejdzie pomoc?
- A. When is assistance going?
 - B. When help is to come?
 - C. When will assistance arrive?
127. Mam kłopoty z silnikiem głównym.
- A. I do not have main engine.
 - B. I have difficulty with main engine
 - C. I have problems with main engine.
128. Mam niebezpieczny przechył na lewą burtę.
- A. I have dangerous list to port.
 - B. I am having a heel to port.
 - C. I am heel dangerously to port.
129. Mam problemy z urządzeniem sterowym.
- A. I have problems with steering gear.
 - B. I have problems with rudder.
 - C. I have problems with steering.
130. I read you (dość dobrze).
- A. fairly well
 - B. fairly good
 - C. very well
131. Nie odpowiadam za swoje ruchy.
- A. I am not responsible for my movements.
 - B. I do not have responsibility for my moving.
 - C. I am not under command.
132. How do you (odbierasz mnie)?
- A. listen to me
 - B. read me
 - C. receive me

133. I am sinking (po zalaniu).
- A. after flowing.
 - B. before flooding.
 - C. after flooding.
134. Odebrałem twój sygnał Mayday.
- A. I can read your Mayday message.
 - B. I have copied your Mayday signal.
 - C. I have received your Mayday signal.
135. Muszę opuścić statek po zderzeniu.
- A. I have to leave vessel before collision.
 - B. I have to abandon ship after crash.
 - C. I must abandon vessel after collision.
136. Utrzymuj kontakt radiowy na kanale.
- A. Stay in touch on radio on channel.
 - B. Remain contact on radio channel.
 - C. Stand by on radio channel.
137. I must abandon vessel (po ataku piratów).
- A after having attacked pirates.
 - B. I am over attack of pirates.
 - C. after attack of pirates.
138. Nie mogę płynąć bez pomocy.
- A. I do not have to sail without assistance.
 - B. I cannot proceed without assistance.
 - C. I can't proceeded without assistance.
139. Załoga opuściła statek.
- A. Crew left ship.
 - B. Crew are abandoning vessel.
 - C. Crew has abandoned vessel.
140. Mam poważne uszkodzenia przyrządów nawigacyjnych.
- A. I have major damage to navigational instruments.
 - B. I have seriously damaged my navigational instruments.
 - C. My navigational instruments have damaged seriously.

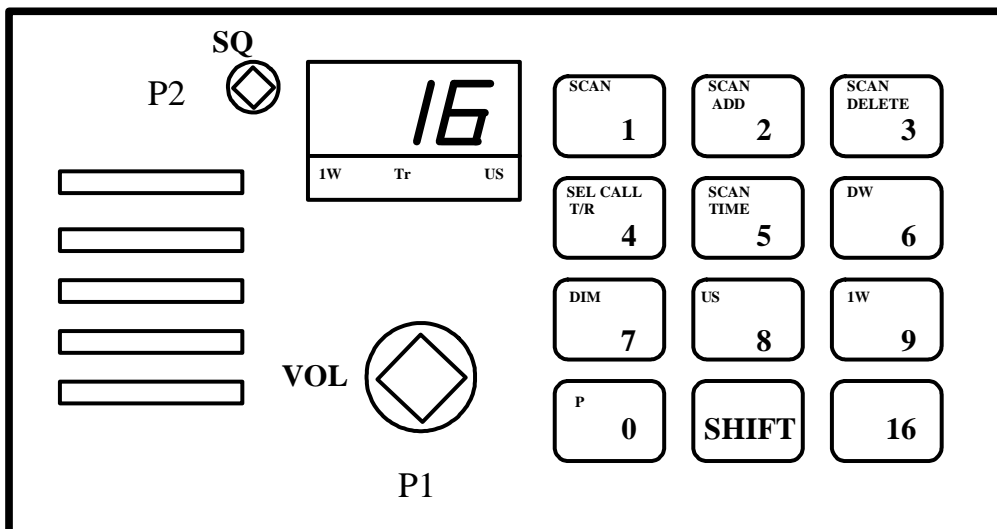
141. Utrzymuj nasłuch na kanale UKF.
- A. Stand by on channel VHF.
 - B. Keep listening on channel UKF.
 - C. Keep watch on channel UKF.
142. Proszę o holownik i karetkę dla ofiar wypadku
- A. Give me tug and ambulance.
 - B. Send tug and ambulance for survivors.
 - C. Send tug and ambulance for casualties.
143. Powiedz jeszcze raz proszę.
- A. Tell me once more please.
 - B. Say again please.
 - C. Repeat please.
144. Przewidywane jest pogorszenie widzialności.
- A. Visibility is getting bad.
 - B. Visibility is deteriorating.
 - C. Visibility is expected to decrease.
145. Stan rozbitków jest zły.
- A. Condition of castaways is not bad.
 - B. Survivors in bad condition.
 - C. Survivors are bad.
146. Mój radar jest uszkodzony.
- A. My radar is damaged..
 - B. My radar has damaged.
 - C. My radar brake down.
147. Zderzyłem się z nieznanym obiektem.
- A. I have collided with unknown vessel.
 - B. I have collided with unknown object.
 - C. I have collided with unknown derelict.
148. Jakie masz problemy?
- A. What problems do you have?
 - B. What have you problems?
 - C. What problems is been?

149. Widzialność jest zmniejszona z powodu rzadkiej mgły.
- A. Visibility is smaller by hail.
 - B. Visibility is reduced by mist.
 - C. Visibility is limited by drizzle.
150. Muszę zejść z toru wodnego.
- A. I must get rid of fairway.
 - B. I must leave fairway.
 - C. I have to left fairway.
151. Koniec przekazu.
- A. Finished.
 - B. Over and out.
 - C. Out.
152. Mam przeciek poniżej linii wodnej.
- A. I am leaking above water line.
 - B. I have a leak below water line.
 - C. I have a leak under water line..
153. Pożar opanowany.
- A. Fire been extinguished.
 - B. Fire is putted out.
 - C. Fire is under control.
154. Kiedy przybędziesz na pozycję statku w niebezpieczeństwie?
- A. When will you run to position in danger?
 - B. When will you go to ship in dangerous?
 - C. When will you arrive at distress position?
155. Odbieram ciebie słabo.
- A. I read you bad.
 - B. I read you loud and clear.
 - C. I read you poor.
156. Osłońcie mnie od wiatru.
- A. Make a lee for me.
 - B. Shelter me.
 - C. Keep wind away of me.

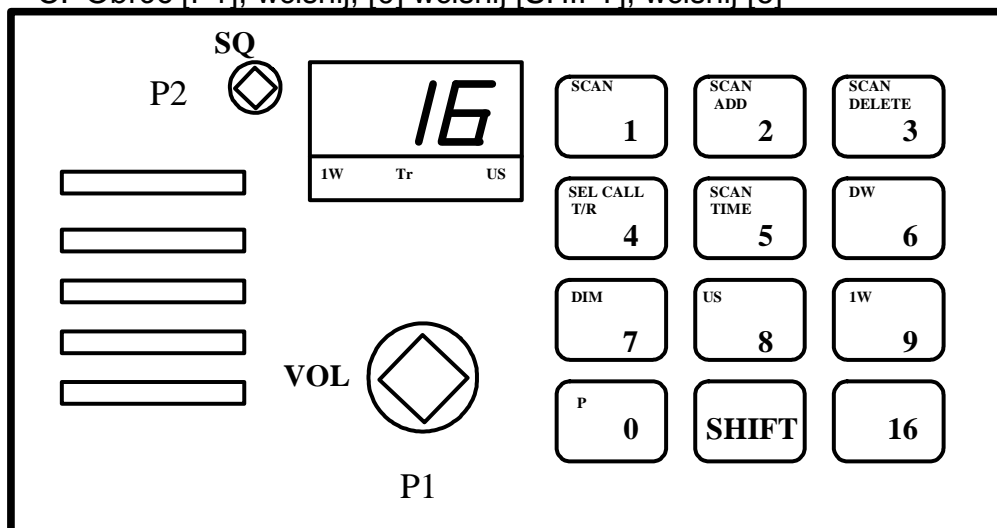
157. Musicie utrzymywać ciszę radiową na tym obszarze.
- A. Radio must be silent in this area.
 - B. You must keep radio silence in this area..
 - C. Be quiet in this area..
158. Z mego statku wypadł człowiek za burtę.
- A. I have lost person overboard.
 - B. A person felt overboard.
 - C. My vessel threw person overboard.
159. Manewruję z trudnością.
- A. I am steering with problem.
 - B. I am manoeuvring with difficulty.
 - C. I was maneuvering with difficulty.
160. Błąd, poprawka.
- A. Mistake, advice.
 - B. Error, improvement.
 - C. Mistake, correction.
161. Stanowicie przeszkodę dla ruchu.
- A. You are obstructing other traffic.
 - B. You disturb other vessels.
 - C. You hamper other ships.
162. Próbuje płynąć bez pomocy.
- A. I try proceed without help.
 - B. I try to sail without attendance.
 - C. I try to proceed without assistance.
163. Fala sejsmiczna jest przewidywana przed ... UTC.
- A. Tsunami waited for by ... UTC.
 - B. Freak wave expected by ... UTC.
 - C. Tsunami expected by .. UTC.
164. Czy możesz zejść z mielizny w czasie przyływu?
- A. Can you refloat in ebb tide?
 - B. Can you aground during tide?
 - C. Can you refloat when tide rises?

165. Czy jesteś w drodze?
A. Are you in a way?
B. Are you under way?
C. Have you on your way?
166. Pława świetlna nie świeci.
A. Lightbuoy not shining.
B. Lightbeacon unlighted.
C. Lightbuoy unlit.
167. Na torze wodnym znajdują się sieci rybackie.
A. Fairway in fishing gear.
B. Fishing nets fouled fairway.
C. Fishing nets in fairway.
168. Ogień rozprzestrzenia się.
A. Fire is decreasing.
B. Fire is increasing.
C. Fire is spreading.
169. Wasz sygnał zrozumiany, odbiór.
A. Your signal understand, over.
B. Your signal understood, over.
C. I get your message, over.
170. Jest odpływ.
A. Tide falling.
B. Tide dropping.
C. Tide reducing.
171. Proszę o potwierdzenie odbioru wiadomości.
A. Please acknowledge message.
B. Message over.
C. I got your message.
172. Mam niebezpieczny przechył na prawą burtę.
A. I am heeling to starboard.
B. I have dangerous list to port.
C. I have dangerous list to starboard.

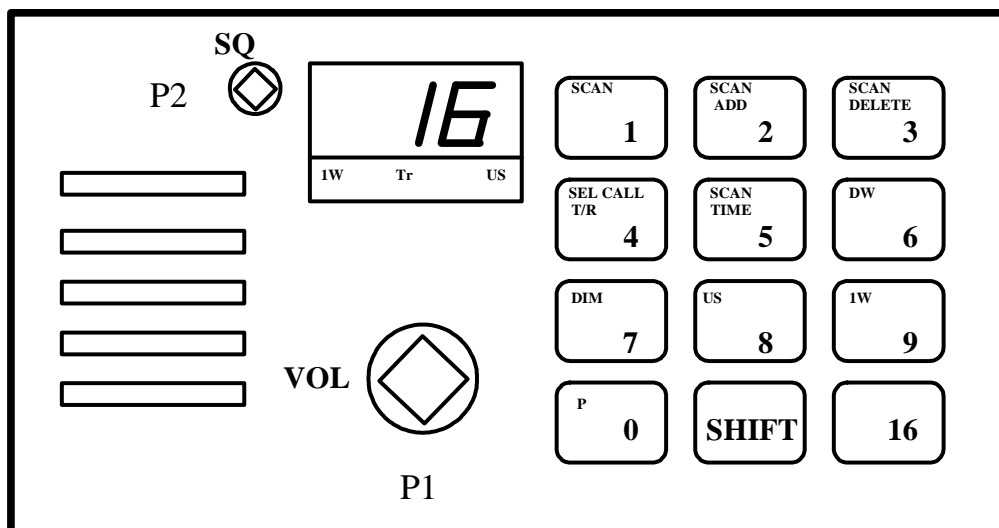
PRAKTYCZNA OBSŁUGA URZĄDZEŃ RADIOWYCH PODSYSTEMÓW GMDSS



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

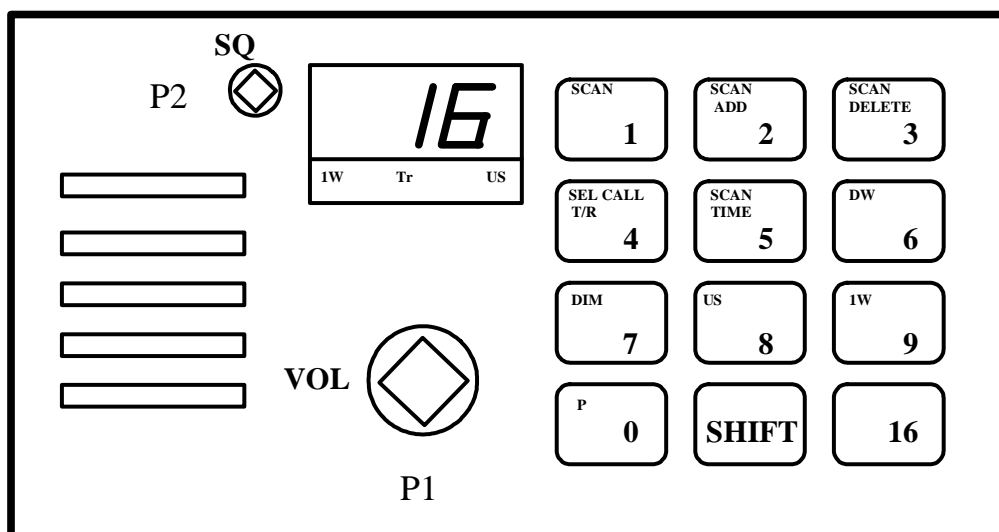


2. Włącz i przygotuj do pracy, dla łączności alarmowej radiotelefon VHF.
 - A. Obróć i ustaw [P1], wciśnij [1], wciśnij [6], ustaw [P2] maksymalnie w prawo
 - B. Obróć i ustaw [P1], wciśnij [16], ustaw [P2] maksymalnie w lewo
 - C. Obróć i ustaw [P1], wciśnij [1], wciśnij [3], ustaw [P2] maksymalnie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



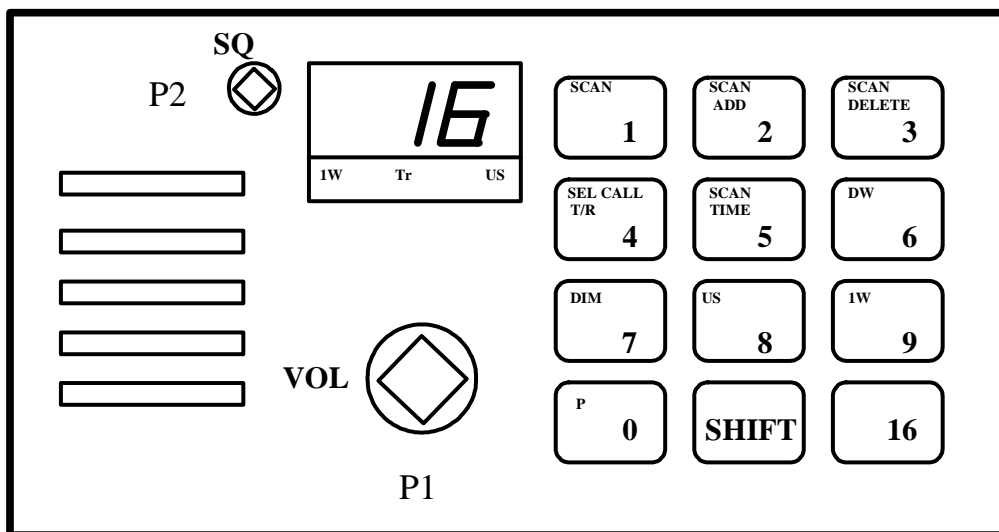
3. Dokonaj redukcji mocy radiotelefonu VHF.

- A. Obróć i ustaw [P1], wciśnij [SHIFT], wciśnij [9]
- B. Obróć i ustaw [P1], wciśnij [9]
- C. Obróć i ustaw [P1], wciśnij [SHIFT], wciśnij [2]



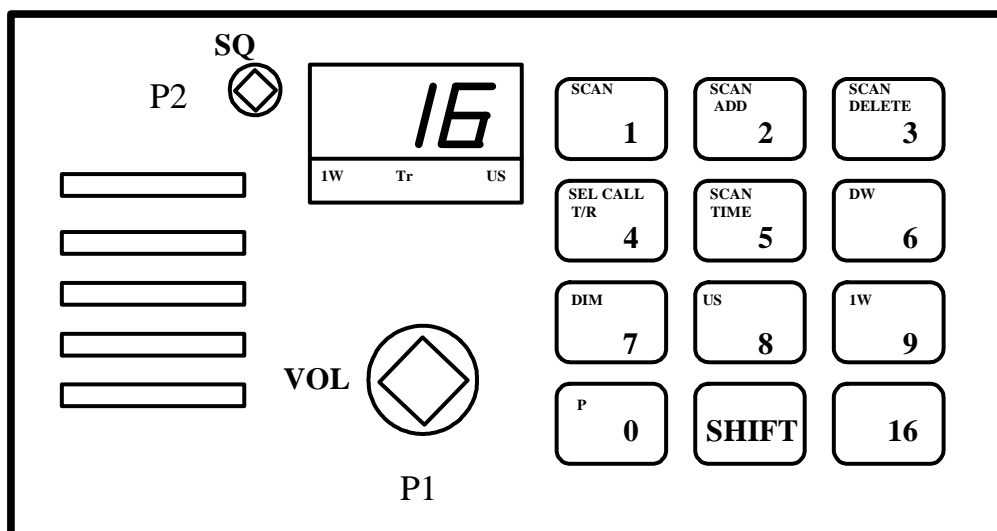
4. Ustaw podwójny nasłuch w radiotelefonie VHF na kanałach 14 i 16.

- A. Obróć i ustaw [P1], wciśnij [SHIFT], wciśnij [6]
- B. Obróć i ustaw [P1], wciśnij [1], wciśnij [4], wciśnij [SHIFT], wciśnij [6]
- C. Obróć i ustaw [P1], wciśnij [16], wciśnij [SHIFT], wciśnij [6]



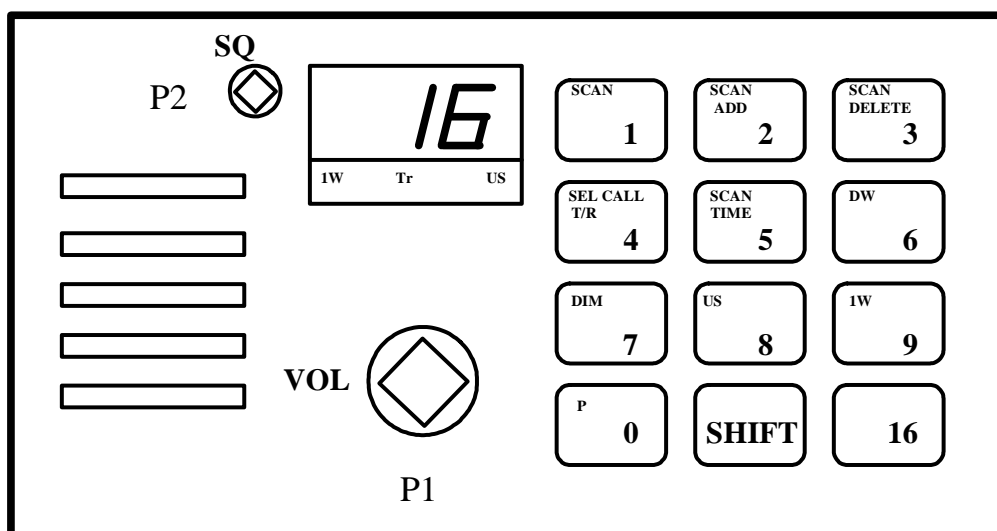
5. Ustaw podświetlenie wskaźników w radiotelefonie VHF dla warunków dziennych i nocnych.

- A. Wciśnij [7], wciśnij [5]
- B. Wciśnij [9], wciśnij [16]
- C. Wciśnij [SHIFT], wciśnij [7]



6. Sprawdź, które kanały są wpisane do pamięci skanowania radiotelefonu RT 2048

- A. Wciśnij [SHIFT], wciśnij [5]
- B. Wciśnij [SHIFT], wciśnij [2]
- C. Wciśnij [SHIFT], wciśnij [1] i przytrzymaj



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

A. Obróć [P1], wciśnij [6], wciśnij [SHIFT], wciśnij [2], wciśnij [1], wciśnij [3],

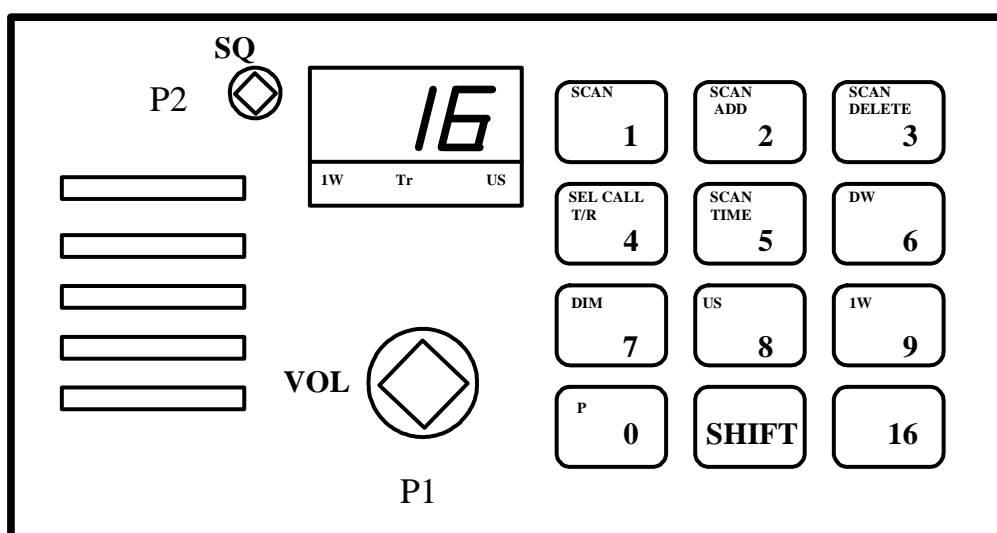
wciśnij [SHIFT], wciśnij [2]

B. Obróć [P1], wciśnij [6], wciśnij [SHIFT], wciśnij [1], wciśnij [3],

wciśnij [SHIFT], wciśnij [16]

C. Obróć [P1], wciśnij [6], wciśnij [SHIFT], wciśnij [1], wciśnij [1], wciśnij [3],

wciśnij [SHIFT], wciśnij [1]

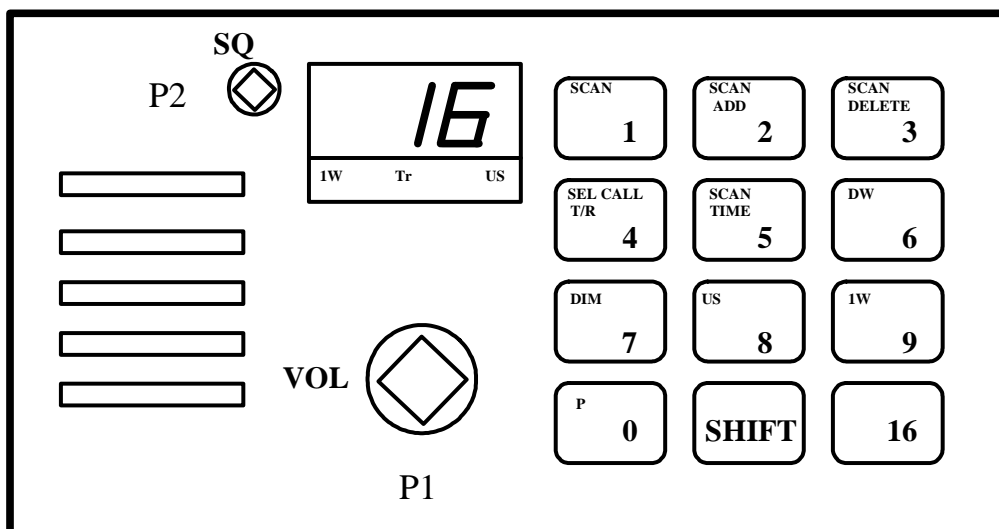


8. Nadaj ostrzeżenie nawigacyjne, przy użyciu radiotelefonu VHF.

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

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

C. Obróć [P1], wciśnij [1], wciśnij [3], nadaj komunikat

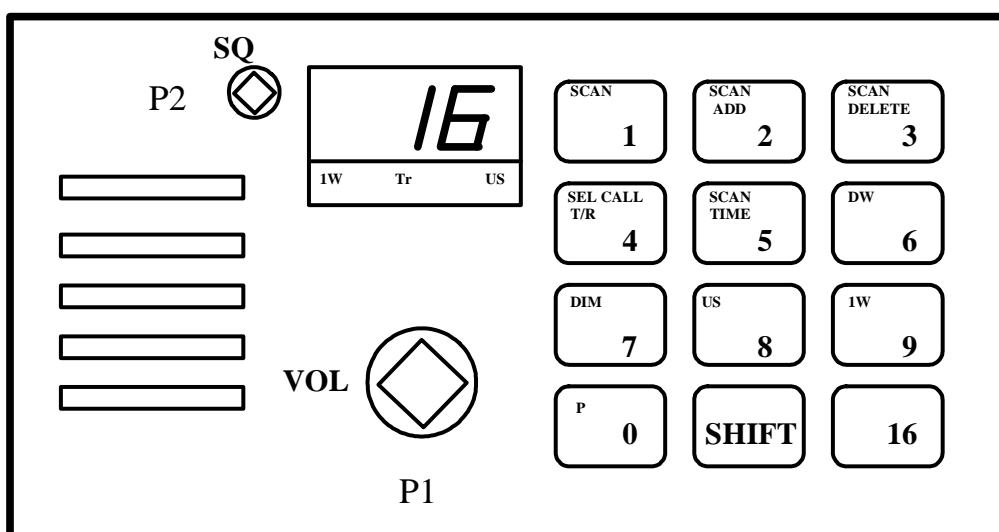


9. Nadaj komunikat alarmowy, przy użyciu radiotelefonu VHF.

A. Obróć [P1], wciśnij [SHIFT], wciśnij [9], sprawdź moc, wciśnij [16] nadaj wywołanie alarmowe, po krótkiej przerwie nadaj komunikat alarmowy

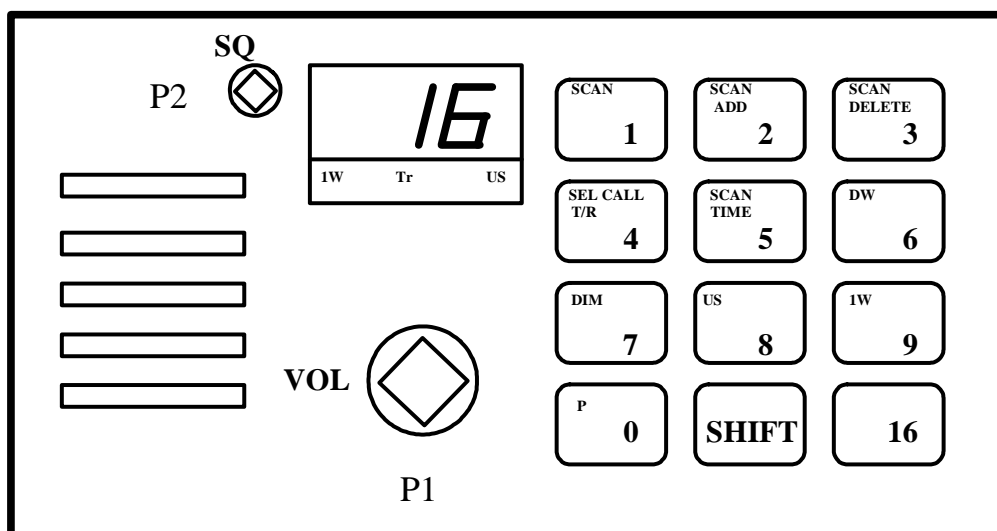
B. Obróć [P1], wciśnij [SHIFT], wciśnij [9], sprawdź moc, wciśnij [16] nadaj wywołanie alarmowe, wciśnij [1], wciśnij [3], nadaj komunikat alarmowy

C. Obróć [P1], wciśnij [SHIFT], wciśnij [9], sprawdź moc, wciśnij [1], wciśnij [3], nadaj wywołanie alarmowe, i komunikat alarmowy



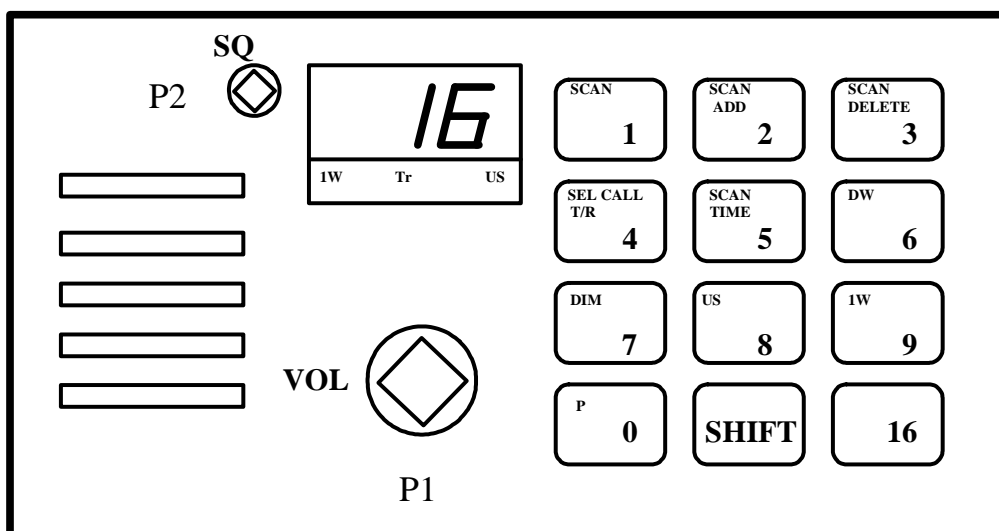
10. Potwierdź odbiór alarmu przy użyciu radiotelefonu VHF.

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



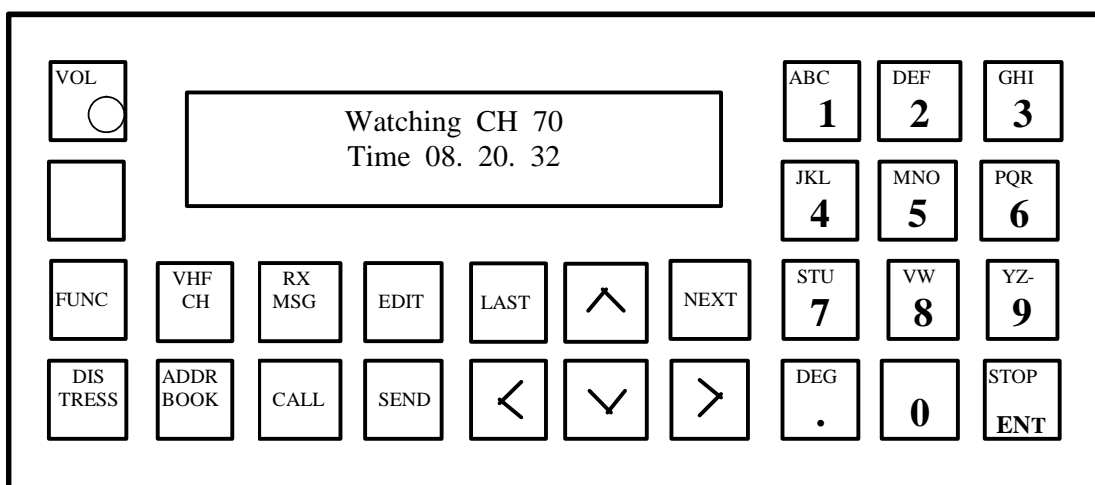
11. Wywołaj inny statek, przy użyciu radiotelefonu VHF i przeprowadź z nim rozmowę rutynową.

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



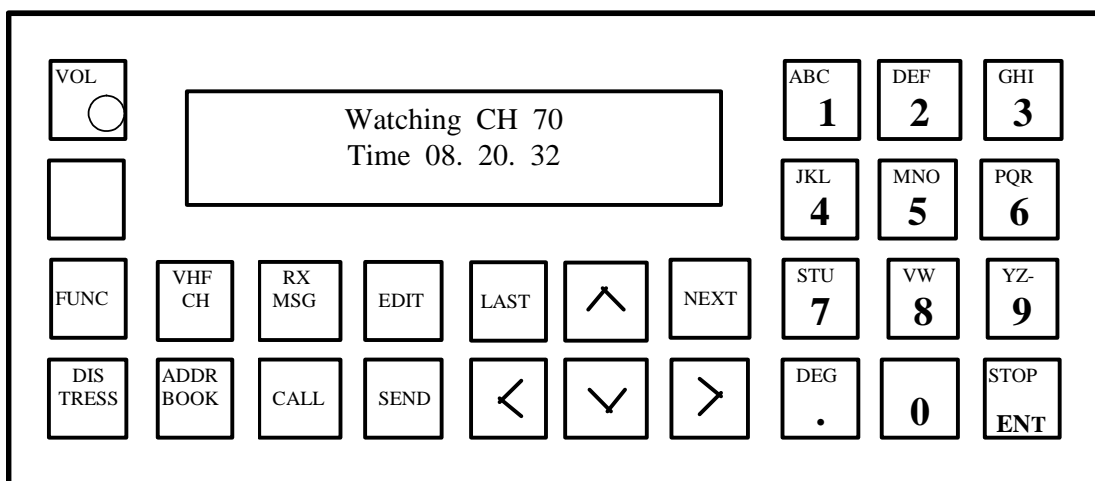
12. Nadaj wywołanie alarmowe za inny statek.

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



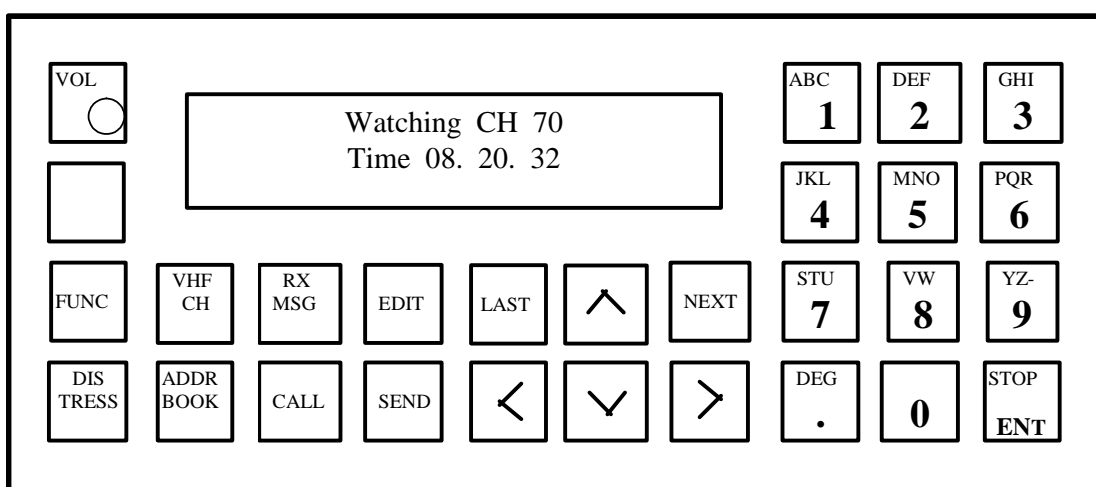
13. Wprowadź pozycję geograficzną do przystawki DSC VHF.

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



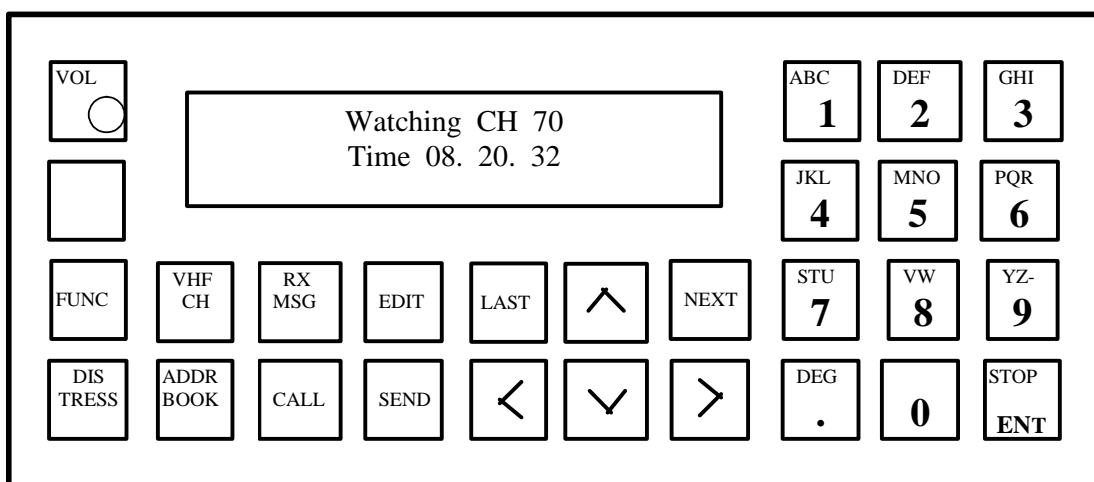
14. Ustaw aktualny czas i strefę czasową w przystawce DSC VHF.

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



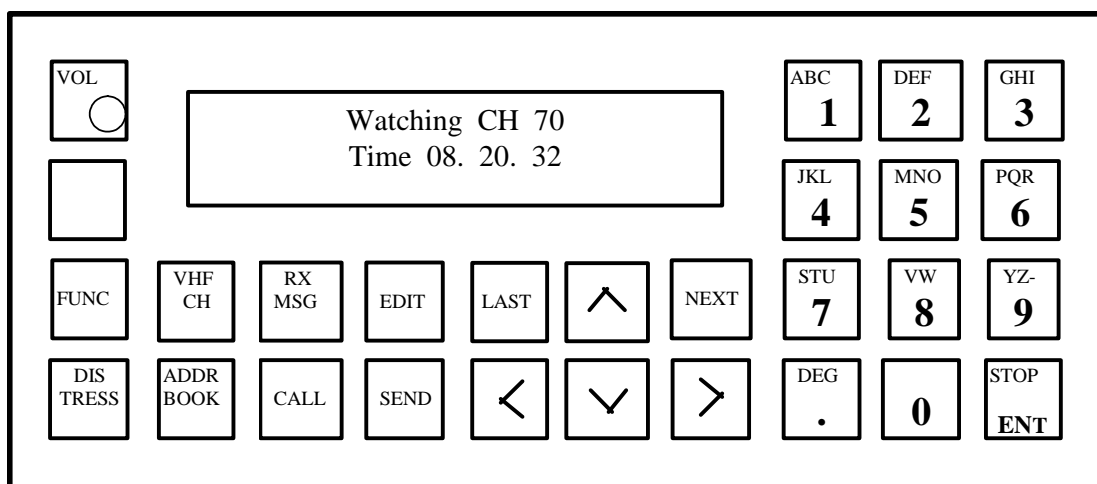
15. Wprowadź do rejestru stacji przystawki DSC VHF stację brzegową **Lyngby**.

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



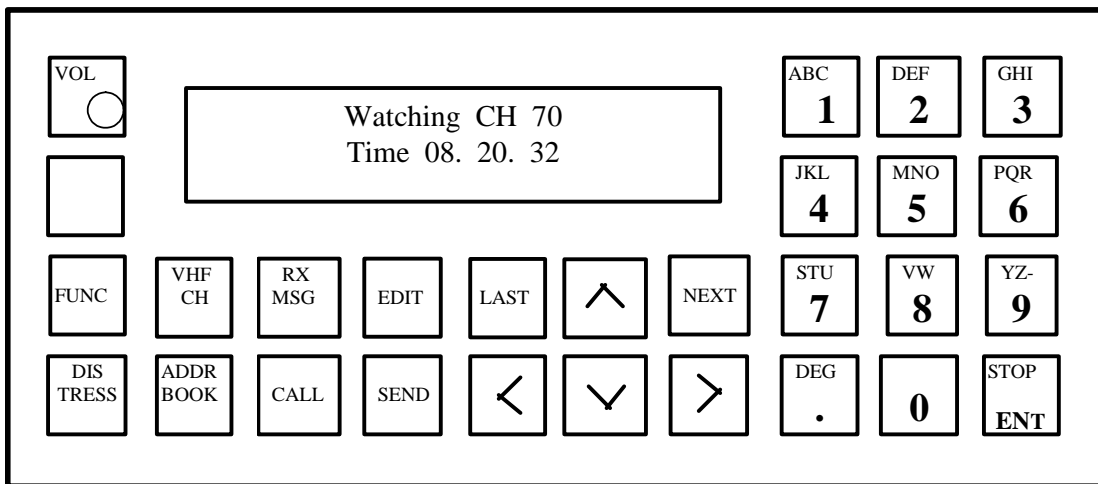
16. Przetestuj przystawkę DSC VHF.

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



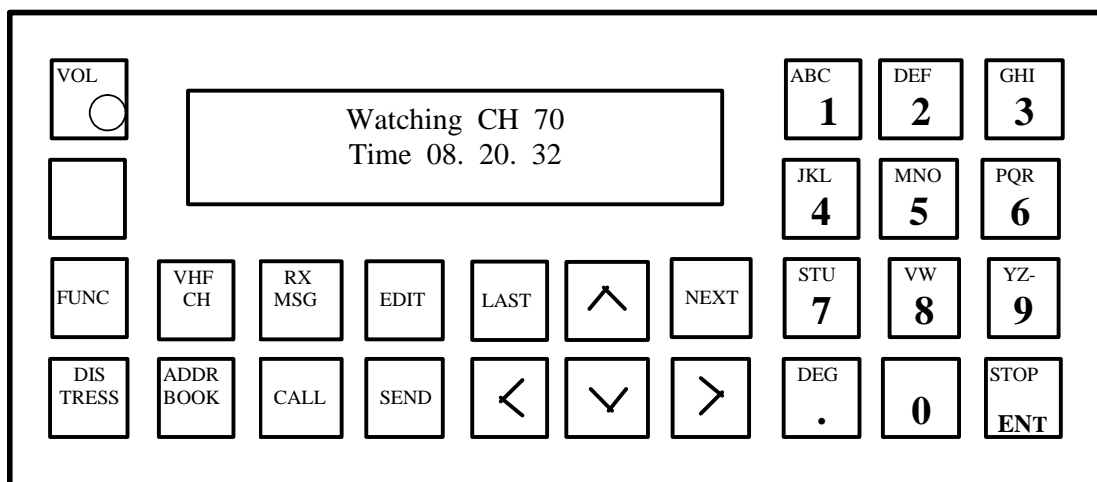
17. Nadaj za pomocą przystawki DSC VHF zapowiedź ostrzeżenia.

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



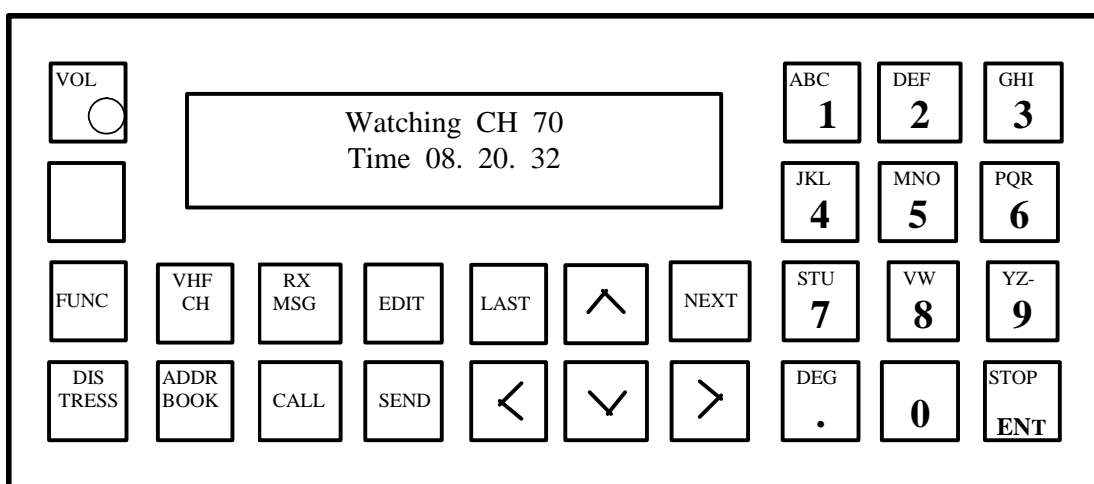
18. Nadaj za pomocą przystawki DSC VHF wywołanie alarmowe za inny statek.

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



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

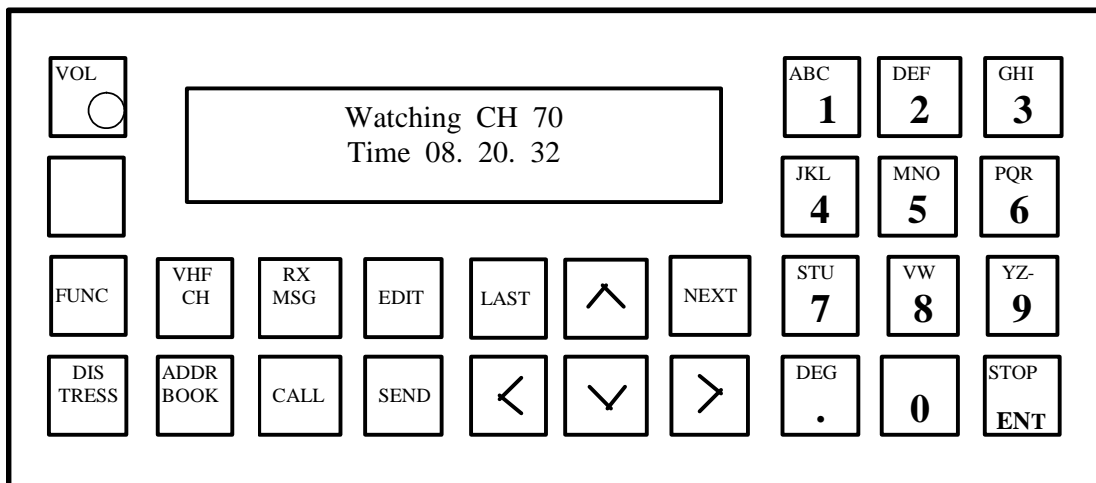
- A. Obróć [VOL], wciśnij [CALL], wybierz klawiszem [>] słowa **All ships**, wciśnij [NEXT], wybierz klawiszem [>] słowo **Urgency**, wciśnij [NEXT] tyle razy, aż pojawi się na ekranie **Work channel**, wprowadź numer kanału, wciśnij [NEXT] wciśnij [SENT]
- B. Obróć [VOL], wciśnij [CALL], wciśnij [EDIT],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



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

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

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



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

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

22. Przetestuj radiopławę EPIRB 406 MHz.

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

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

23. Uruchom transponder radarowy, będąc na tratwie ratunkowej.

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

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

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

24. Przetestuj transponder radarowy.

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

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

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