

Zestaw pytań egzaminacyjnych z przedmiotu teoria żeglowania na stopień żeglarza jachtowego.

1. Wiatr wskazywany przez wimpel na jachcie podczas żeglugi to wiatr:

- a) pozorny
- b) własny
- c) rzeczywisty
- d) żadna odpowiedź nie jest prawidłowa

2. Wiatr wskazywany przez wimpel na jachcie stojącym w porcie to wiatr:

- a) pozorny
- b) własny
- c) rzeczywisty
- d) żadna odpowiedź nie jest prawidłowa

3. Wiatr wskazywany przez flagę na brzegu to wiatr:

- a) pozorny
- b) własny
- c) rzeczywisty
- d) żadna odpowiedź nie jest prawidłowa

4. Wiatr własny to:

- a) wiatr wynikający z dyszowego działania foka
- b) wiatr pokazywany przez wimpel na jachcie podczas żeglugi
- c) wiatr pokazywany przez flagę na brzegu
- d) wiatr wynikający z ruchu jachtu

5. Wiatr pozorny to:

- a) wiatr wynikający z dyszowego działania foka
- b) wiatr pokazywany przez wimpel na jachcie podczas żeglugi
- c) wiatr pokazywany przez flagę na brzegu
- d) wiatr wynikający z chwilowego zwiększenia siły wiatru (szkwał)

6. W bezwietrzną pogodę jacht płynie na silniku. Na jego osprzęt działa wiatr:

- a) pozorny
- b) własny
- c) rzeczywisty
- d) wiatr wynikający z chwilowego zwiększenia siły wiatru (szkwał)

7. W przypadku szkwału (chwilowym wzroście prędkości wiatru) wiatr pozorny:

- a) zmieni kierunek na bardziej ostry
- b) zmieni kierunek na bardziej pełny
- c) nie zmieni kierunku, tylko zwiększy się jego siła
- d) nie zmieni kierunku, tylko zmniejszy się jego siła

8. Po przejściu szkwału (zmniejszeniu prędkości wiatru) wiatr pozorny:

- a) zmieni kierunek na bardziej ostry
- b) zmieni kierunek na bardziej pełny
- c) nie zmieni kierunku, tylko zwiększy się jego siła
- d) nie zmieni kierunku, tylko zmniejszy się jego siła

9. Jeżeli płyniemy półwiatrem na żaglach i uruchomimy silnik (pędnik), to wiatr pozorny:

- a) zmieni kierunek na bardziej ostry
- b) zmieni kierunek na bardziej pełny
- c) nie zmieni kierunku, tylko zwiększy się jego siła
- d) nie zmieni kierunku, tylko zmniejszy się jego siła

10. Jeżeli płyniemy półwiatrem na żaglach i silniku, to po wyłączeniu silnika wiatr pozorny:

- a) zmieni kierunek na bardziej ostry
- b) zmieni kierunek na bardziej pełny
- c) nie zmieni kierunku, tylko zwiększy się jego siła
- d) nie zmieni kierunku, tylko zmniejszy się jego siła

11. Wzrost prędkości jachtu płynącego na żaglach spowoduje odczuwanie wiatru pozornego jako:

- a) bardziej pełnego i silniejszego
- b) bardziej ostrego i silniejszego
- c) bardziej pełnego i słabszego
- d) bardziej ostrego i słabszego

12. Wzrost siły wiatru rzeczywistego spowoduje odczuwanie wiatru pozornego na jachcie płynącym pod żaglami jako:

- a) bardziej pełnego i silniejszego
- b) bardziej ostrego i silniejszego
- c) bardziej pełnego i słabszego
- d) bardziej ostrego i słabszego

13. Jacht płynący prawym halsem główny żagiel ma na burcie:

- a) nawietrznej
- b) lewej
- c) prawej
- d) żadna odpowiedź nie jest prawidłowa

14. Jacht płynący lewym halsem główny żagiel ma na burcie:

- a) nawietrznej
- b) lewej
- c) prawej
- d) żadna odpowiedź nie jest prawidłowa

15. O halsie jachtu płynącym na motyla ze spinakerem decyduje:

- a) położenie foka
- b) położenie grotżagla
- c) położenie spinakera - spinakerbomu
- d) burta, na której siedzi sternik

16. Jacht płynący z grotżaglem na prawej burcie, a genuą na lewej burcie płynie halsem:

- a) nie można określić halsu – (przyjmujemy, że prawym)
- b) prawym
- c) nie można określić halsu – (przyjmujemy, że lewym)
- d) lewym

17. Określenie nazwy halsu (prawy – lewy) odpowiada określeniu:

- a) burty, na której znajduje się żagiel trójkątny położony najbliżej rufy
- b) burty, na której znajduje się główny żagiel (zazwyczaj grotżagiel)
- c) burty, na której znajduje się największy żagiel (zazwyczaj grotżagiel)
- d) burty, na którą wieje wiatr (nawietrznej)

18. Jacht płynący bez grotżagla, z fokiem na prawej burcie płynie halsem:

- a) nie można określić halsu – (przyjmujemy, że prawym)
- b) prawym
- c) nie można określić halsu – (przyjmujemy, że lewym)
- d) lewym

19. Zwrot przez sztag polega na przejściu linii wiatru:

- a) dziobem od baksztagu jednego halsu do baksztagu przeciwnego
- b) rufą od bajdewindu jednego halsu do bajdewindu halsu przeciwnego
- c) rufą od baksztagu jednego halsu do baksztagu przeciwnego
- d) dziobem od bajdewindu jednego halsu do bajdewindu halsu przeciwnego

20. Zwrot przez rufę polega na przejściu linii wiatru:

- a) dziobem od baksztagu jednego halsu do baksztagu przeciwnego
- b) rufą od bajdewindu jednego halsu do bajdewindu halsu przeciwnego
- c) rufą od baksztagu jednego halsu do baksztagu przeciwnego
- d) dziobem od bajdewindu jednego halsu do bajdewindu halsu przeciwnego

21. Jacht mający wiatr od dziobu po kątem ok. 45° płynie:

- a) fordewindem
- b) półwiatrem
- c) baksztagiem
- d) bajdewindem

22. Jacht mający wiatr od rufy po kątem ok. 45° płynie:

- a) fordewindem
- b) półwiatrem
- c) baksztagiem
- d) bajdewindem

23. Jacht mający wiatr od dziobu po kątem ok. 90° płynie:

- a) fordewindem
- b) półwiatrem
- c) baksztagiem
- d) bajdewindem

24. Jacht mający wiatr od rufy płynie:

- a) fordewindem
- b) półwiatrem
- c) baksztagiem
- d) bajdewindem

25. Przejście od baksztagu jednego halsu do półwiatru tego samego halsu to:

- a) ostrzenie
- b) odpadanie
- c) zwrot przez rufę
- d) zwrot przez sztag

26. Przejście od półwiatru jednego halsu do baksztagu tego samego halsu to:

- a) ostrzenie
- b) odpadanie
- c) zwrot przez rufę
- d) zwrot przez sztag

27. Przejście od bajdewindu jednego halsu do półwiatru tego samego halsu to:

- a) ostrzenie
- b) odpadanie
- c) zwrot przez rufę
- d) zwrot przez sztag

28. Przejście od półwiatru jednego halsu do bajdewindu tego samego halsu to:

- a) ostrzenie
- b) odpadanie
- c) zwrot przez rufę
- d) zwrot przez sztag

29. Przejście od baksztagu jednego halsu do fordewindu tego samego halsu to:

- a) ostrzenie
- b) odpadanie
- c) zwrot przez rufę
- d) zwrot przez sztag

30. Przejście od fordewindu jednego halsu do baksztagu tego samego halsu to:

- a) ostrzenie
- b) odpadanie
- c) zwrot przez rufę
- d) zwrot przez sztag

31. Siła wyporu jachtu zależy od:

- a) konstrukcji jachtu (balastowe – mieczowe)
- b) kursu względem wiatru
- c) kształtu kadłuba
- d) ciężaru jachtu

35. Siła ciągu powstająca na żaglu zwiększa się w przypadku:

- a) zwiększenia kąta natarcia wiatru na żagiel do 45°
- b) zmniejszenia przechyłu przez balastowanie jachtu
- c) wyluzowanie żagli do łopotu
- d) zwiększenia przechyłu jachtu

36. Podniesienie płetwy sterowej o 45° spowoduje:

- a) polepszenie sterowności
- b) pogorszenie sterowności
- c) zwiększenie przechyłu
- d) zmniejszenie dryfu

37. Podniesienie miecza obrotowego do połowy spowoduje:

- a) nawietrzność jachtu
- b) zawietrzność jachtu
- c) zwiększenie przechyłu
- d) zmniejszenie dryfu

38. Przesunięcie załogi na dziób spowoduje:

- a) ostrzenie jachtu
- b) odpadanie jachtu
- c) zwiększenie przechyłu
- d) nie wpłynie na żaden z w/w parametrów ruchu jachtu

39. Przesunięcie załogi na rufę spowoduje:

- a) zawietrzność jachtu
- b) nawietrzność jachtu
- c) zwiększenie przechyłu
- d) nie wpłynie na żaden z w/w parametrów ruchu jachtu

40. Duże zwiększenie przechyłu jachtu na burtę zawietrzną w kursie fordewind spowoduje:

- a) ostrzenie jachtu
- b) odpadanie jachtu
- c) zwiększenie dryfu
- d) nie wpłynie na żaden z w/w parametrów ruchu jachtu

41. Środek boczny oporu przesunie się do przodu w przypadku:

- a) przesunięcia załogi na rufę
- b) podniesienie miecza do połowy
- c) podniesienie płetwy sterowej o 45°
- d) przesunięcia załogi na dziób

42. Zmniejszenie powierzchni grota na słupie zrównoważonym żaglowo spowoduje:

- a) nawietrzność jachtu
- b) zawietrzność jachtu
- c) zwiększenie przechyłu
- d) zwiększenie kąta natarcia wiatru na zarefowany żagiel

43. Wyluzowanie grota na słupie zrównoważonym żaglowo spowoduje:

- a) nawietrzność jachtu
- b) zawietrzność jachtu
- c) zwiększenie przechyłu
- d) nie wpłynie na żaden z w/w parametrów ruchu jachtu

44. Wybranie grota na słupie zrównoważonym żaglowo spowoduje:

- a) nawietrzność jachtu
- b) zawietrzność jachtu
- c) zmniejszenie przechyłu
- d) nie wpłynie na żaden z w/w parametrów ruchu jachtu

45. Wyluzowanie foka na słupie zrównoważonym żaglowo spowoduje:

- a) nawietrzność jachtu
- b) zawietrzność jachtu
- c) zwiększenie przechyłu
- d) nie wpłynie na żaden z w/w parametrów ruchu jachtu

46. Wybranie foka na słupie zrównoważonym żaglowo spowoduje:

- a) nawietrzność jachtu
- b) zawietrzność jachtu
- c) zmniejszenie przechyłu
- d) nie wpłynie na żaden z w/w parametrów ruchu jachtu

47. Zmniejszenie powierzchni foka lub jego zrzucenie na słupie zrównoważonym żaglowo spowoduje:

- a) nawietrzność jachtu
- b) zawietrzność jachtu
- c) zwiększenie przechyłu
- d) przesunięcie środka ciężkości

48. Optymalny kąt natarcia wiatru na żagiel przy kursach ostrych to:

- a) $10 - 20^{\circ}$
- b) 45°
- c) 60°
- d) 90°

49. Jeżeli na kursie ostrym na grotżaglu przy maszcie powstaje fałda, to można ją zlikwidować poprzez:

- a) odpadanie
- b) wybieranie fok
- c) ostrzenie
- d) luzowanie grota

50. Jeżeli na grotżaglu przy maszcie powstaje fałda, to można ją zlikwidować poprzez:

- a) luzowanie fok
- b) wybieranie fok
- c) ostrzenie
- d) luzowanie grota

51. Przebranie żagli powoduje:

- a) zmniejszenie dryfu jachtu
- b) zmniejszenie przechyłu jachtu
- c) zmniejszenie prędkości jachtu
- d) zmniejszenie możliwości wywrotki

53. Największą siłą działającą na ster przy wyłożeniu go na burtę jest:

- a) siła skręcająca
- b) siła hamująca
- c) siła hamująca i skręcająca się równoważą
- d) nie można określić, która z tych sił jest większa

54. Jachty mieczowe wywracają się po przechyleniu się około:

- a) 20 - 30°
- b) 30 - 40°
- c) 40 - 50°
- d) 60 - 80°

55. Duża ilość wody w zębie powoduje:

- a) zwiększenie stateczności jachtu
- b) zmniejszenie stateczności jachtu
- c) nie wpływa na stateczność jachtu
- d) zwiększenie stateczności jachtu poprzez zwiększenie siły wyporu

56. Początkowe przechylanie się jachtu balastowego powoduje:

- a) wzrost siły aerodynamicznej na żaglu
- b) wzrost siły hydrodynamicznej
- c) wzrost momentu prostującego
- d) zauważalny wzrost prędkości z powodu zmniejszenia oporu czołowego kadłuba

57. Przechył jachtu mieczowego płynącego bajdewindem zmniejszy się po:

- a) wyciągnięciu miecza
- b) podebraniu żagli
- c) przemieszczeniu załogi na dziób
- d) odpadnięciu do półwiatru bez zmiany położenia żagli

58. Przechył jachtu płynącego półwiatrem zwiększy się po:

- a) wyciągnięciu miecza
- b) podebraniu żagli
- c) przemieszczeniu załogi na dziób
- d) wyostrzeniu bez zmiany położenia żagli