

1. Zrcadlem nafukovacího člunu se nazývá:

- a) dno s hladkými podlážkami
- b) pevná záďová svislá část sloužící k uchycení závěsného motoru
- c) zpětné zrcátko na přídi člunu
- d) přední stříška člunu

2. Ke kotvicí bóji je nejbezpečnější připlout s člunem:

- a) po větru
- b) po proudu
- c) proti proudu nebo větru
- d) kolmo na směr proudu

3. Na pokyn kapitána člunu „Hodit kotvu!“ určený člen posádky:

- a) hází připravenou kotvu co nejdále
- b) svrhne připravenou kotvu ihned dolů
- c) spustí opatrně kotvu poté, až uvidí mělčinu
- d) žádná odpověď není správná

4. Z mapy jsme našli, že musíme plout kursem $KD = 205^\circ$. Chceme-li provést korekci na magnetickou deklinaci, kterou jsme stanovili jako $+3^\circ$, a deviaci, která je pro tento kurs rovna $+2^\circ$, poplujeme kompasovým kursem:

- a) $KK = 200^\circ$
- b) $KK = 204^\circ$
- c) $KK = 205^\circ$
- d) $KK = 210^\circ$

5. Převržený nafukovací člun:

- a) se pokusíme dostat do normální polohy, ale neopustíme, i když se to nepovede
- b) se pokusíme dostat do normální polohy, a když se to nepovede, plaveme i ke vzdálenému břehu
- c) musíme nutně dostat do normální polohy
- d) se nepokoušíme dostat do normální polohy, abychom se nevyčerpali

6. Jeden uzel (1 kn) je jednotka:

- a) rychlosti rovná 1 námořní míli za hodinu
- b) vzdálenosti rovná 1/10 námořní míle
- c) rychlosti rovná 1 km za hodinu
- d) hloubky rovná 1,83 m

7. Zápis 045 v plavebním deníku znamená:

- a) východní směr
- b) severozápadní směr
- c) severovýchodní směr
- d) jihozápadní směr

8. Při plavbě ve skluzu je oproti výtlačné plavbě:

- a) rychlost plavby větší a spotřeba paliva (na 1 km) větší
- b) rychlost plavby větší a spotřeba paliva (na 1 km) menší
- c) rychlost plavby menší a spotřeba paliva (na 1 km) menší
- d) rychlost plavby menší a spotřeba paliva (na 1 km) větší

9. Lod' musí vést pozorování:

- a) jen při snížení viditelnosti
- b) vizuální a akustická nepřetržitě
- c) v mlze akustická a v noci vizuální
- d) pouze za plavby v příbřežních vodách

10. V roce 1998 nalezená magnetická deklinace pro údaj z mapy Var 2°W (1992) incr. 20' annually bude:

- a) -3° (= 3°W)
- b) 0° (= 0°)
- c) +2° (= 2°E)
- d) -4° (= 4°W)

11. Na evropských pobřežích probíhají slapové jevy:

- a) přibližně dvakrát za 25 h odliv i příliv
- b) každých 25 h jednou (jeden příliv za 12 h 25 minut)
- c) každých 12 h 25 minut příliv při springu a co 6 hodin při neapu
- d) každých 12 h 25 minut odliv při neapu a co 6 hodin při springu

12. Po zakotvení větší lodi v proudu

- a) kotvíme po proudu
- b) necháme otáčet lodní šroub na nízké otáčky
- c) spustíme ze zádi plovoucí lano s bójí či záchranným kruhem
- d) vystavíme vlajku „lod' v proudu“

13. Kompasový kurs při snosu proudem se nejjednodušeji stanoví:

- a) graficky jen z rychlosti a směru proudu
- b) graficky z rychlosti a směru proudu a z rychlosti a kursu proti dnu (KD) plavidla vektorovým rozdílem)
- c) vždy přičtením velikosti rychlosti proudu k rychlosti plavidla
- d) vždy odečtením velikosti rychlosti proudu a plavidla

14. Každá lod' musí plout bezpečnou rychlostí, to znamená:

- a) takovou, aby mohla rychle předjet druhou lod'
- b) podle své délky (např. 7metrová maximálně 7 uzlů)
- c) takovou, aby mohla okamžitě změnit svůj kurs o 30°
- d) takovou, aby mohla zabránit srážce případně i zastavením za všech okolností

15. Řetěz mezi kotevním lanem a kotvou:

- a) zvyšuje pevnost lana
- b) zajišťuje tah na kotvu co nejvíce rovnoběžný s dnem a tlumení nárazů na vazák ve vlnách
- c) zvětšuje hmotnost kotvy
- d) nemá pro kotvení význam

16. Při výstupu z vody po ponoru na malý gumový člun nejprve:

- a) odkládáme do člunu masku
- b) posuneme masku na čelo, ale odkládáme ji až na palubě
- c) odkládáme ploutve
- d) podáváme nahoru zátěže

- 17. V roce 2000 nalezená magnetická deklinace pro údaj z mapy Var. 1°W (1994) *decr.* 30' annually bude:**
- a) -4° (= 4°W)
 - b) +1° (= 1°E)
 - c) -2° (= 2°W)
 - d) +2° (= 2°E)
- 18. Při výstupu z vody po ponoru na loď po žebříku:**
- a) neprodleně těsně za sebou lezeme na žebřík
 - b) pozorně sledujeme okolí a v teplých mořích dáváme pozor hlavně na žraloky
 - c) se přímo pod vystupujícím potápěčem nesmí nikdo zdržovat
 - d) všechny odpovědi jsou správné
- 19. Přiblíží-li se k sobě dvě plavidla se strojním pohonem:**
- a) mění každé směr vlevo
 - b) plují-li proti sobě, mění každé směr vpravo
 - c) má přednost plavidlo mající druhé po své pravé straně
 - d) má přednost rychlejší z nich
- 20. Zeměpisná šířka je souřadnice bodu měřená jako úhel směrem:**
- a) od pólu k rovníku
 - b) od rovníku k pólu
 - c) od Greenwichského poledníku na východ
 - d) od Greenwichského poledníku na západ
- 21. Za výtlačné plavby má na plavbu největší vliv:**
- a) proud
 - b) vítr
 - c) větrné poryvy
 - d) teplota vody
- 22. Předepsaná světla musí být vystavována:**
- a) jen v noci
 - b) kdykoliv se přiblíží druhé plavidlo
 - c) pouze za plavby za snížené viditelnosti
 - d) od západu do východu slunce, při snížené viditelnosti a je-li to uznáno za nutné
- 23. Příčinou nedostatku paliva v motoru nemůže být:**
- a) prázdná palivová nádrž
 - b) zkorodovaný kontakt cívky zapalování
 - c) uzavřený odvzdušňovací šroub uzávěru nádrže paliva
 - d) zanesený palivový filtr
- 24. V roce 1999 nalezená magnetická deklinace pro údaj z mapy Var 1°W (1995) *decr.* 30' annually bude:**
- a) - 3° (= 3°W)
 - b) +1° (= 1°E)
 - c) - 1° (= 1°W)
 - d) +2° (= 2°E)
- 25. Hlavní výhoda stanovení vlastní pozice z náměrů na 3 body a s využitím vlastností středového úhlu kružnice je:**
- a) že získáme třetí průsečík pozičních čar
 - b) že není nutno brát v úvahu snos proudem
 - c) že stačí brát v úvahu magnetickou deklinaci, nikoliv deviaci
 - d) že není nutno provádět opravy kompasového náměru na reálný

- 26. Délka kotevního lana nafukovacího člunu by měla být:**
- a) 25 m
 - b) rovná hloubce nad níž hodláme kotvit
 - c) alespoň dvojnásobkem hloubky nad níž hodláme kotvit
 - d) 300 m
- 27. Odečet vzdáleností mezi dvěma body na mapě provádíme:**
- a) na severním okraji mapy
 - b) na jižním okraji mapy a na přibližně shodné zeměpisné délce
 - c) na východním nebo západním okraji mapy a na přibližně shodné zeměpisné šířce
 - d) na měřítku v legendě mapy
- 28. Činnost, podniknutá k zabránění srážce, se provádí:**
- a) postupnou změnou kursu
 - b) postupnou změnou rychlosti
 - c) změnou kursu a rychlosti tak, aby mohla být druhou lodí snadno zjištěna
 - d) změnou kursu o úhel menší než 30°
- 29. Ustřížený pojistný kolíček vrtule způsobí:**
- a) zvýšení otáček motoru a zpomalení člunu
 - b) náhlé zvýšení otáček motoru a zrychlení člunu
 - c) otáčení člunu
 - d) zastavení motoru
- 30. Po ponoru skupiny potápěčů z lodě je před odplutím z lokality nejdůležitější:**
- a) udělat podrobný debriefink
 - b) stáhnout z počítačů profily ponorů
 - c) zkontrolovat, zda všichni účastníci ponoru jsou na palubě
 - d) zkontrolovat, že si všichni potápěči dobře upevnili svoji výstroj
- 31. Pokud se bod, na který bereme náměr, nachází na jihozápad od nás, na kompasu odečteme:**
- a) 045°
 - b) 090°
 - c) 225°
 - d) 315°
- 32. Pro stanovení polohy při terestrické navigaci (v dohledu pevných orientačních bodů) musíme znát alespoň:**
- a) jednu poziční čáru
 - b) dvě poziční čáry
 - c) tři poziční čáry
 - d) rychlost našeho člunu
- 33. Při výstupu z vody po ponoru na malý gumový člun:**
- a) nejprve sundáme ploutve a s maskou je uložíme do člunu
 - b) vyndáme na člun zátěž a dýchací přístroj zatím připevníme ke člunu nebo podáme obsluhu v lodi
 - c) se za pomoci obsluhy vyšplháme do člunu v kompletní výstroji
 - d) pozorně sledujeme okolí a dáváme pozor na žraloky

- 34. K vynesení předepsaného kursu $KD = 035^\circ$ a předpokládané vzdálenosti 30 námořních mil z místa naší polohy na mapě využijeme navigačního trojúhelníku a odpichovátka, přičemž tento úhel:**
- odměříme na trojúhelníku překrytím s nejbližším poledníkem a vzdálenost odečteme na východním okraji mapy
 - odměříme na trojúhelníku překrytím s nejbližším poledníkem a vzdálenost odečteme na jižním okraji mapy
 - odměříme na trojúhelníku překrytím s nejbližší rovnoběžkou a vzdálenost odečteme na východním okraji mapy
 - přeneseme z kompasové růžice na mapě a vzdálenost odečteme na jižním okraji mapy
- 35. Pobřežní bríza obvykle vane:**
- ráno i večer na moře
 - ráno na moře, večer k pobřeží
 - ráno k pobřeží, večer na moře
 - ráno i večer k pobřeží
- 36. Které z následujících tvrzení je správné?**
- východní vítr vane z východu, východní proud teče na východ
 - východní vítr vane na východ, východní proud teče na východ
 - východní vítr vane z východu, východní proud teče z východu
 - východní vítr vane na východ, východní proud teče z východu
- 37. Boční světlo na pravoboku je:**
- zelené viditelné od přímého směru vpřed do $22,5^\circ$ za traverz
 - zelené viditelné ze směru traverzu až $22,5^\circ$ za traverz
 - červené viditelné od přímého směru vpřed do $22,5^\circ$ za traverz
 - červené viditelné ze směru traverzu až $22,5^\circ$ za traverz
- 38. Jsou-li potápěči vyzvedávání přímo lodí, nastupují na žebřík:**
- na návětrné straně a když je žebřík nejhlouběji
 - na návětrné straně a když je žebřík nejvýše
 - na závětrné straně a když je žebřík nejhlouběji
 - na závětrné straně a když je žebřík nejvýše
- 39. Boční světlo na levoboku je:**
- zelené viditelné od přímého směru vpřed do $22,5^\circ$ za traverz
 - zelené viditelné ze směru traverzu až $22,5^\circ$ za traverz
 - červené viditelné od přímého směru vpřed do $22,5^\circ$ za traverz
 - červené viditelné ze směru traverzu až $22,5^\circ$ za traverz
- 40. Chceme-li plout podle mapy kursem $KD = 270^\circ$ při stanovené magnetické deklinaci -3° , při snosu proudem -2° , a je-li možno zanedbat deviace, budeme na kompasu udržovat kurs:**
- $KK = 265^\circ$
 - $KK = 270^\circ$
 - $KK = 273^\circ$
 - $KK = 275^\circ$
- 41. Při driftovém potápění jako vedoucí skupiny:**
- dbáme na udržení celé skupiny pohromadě
 - sledujeme spotřebu dýchacího média všech členů skupiny
 - kontrolujeme kompasem směr pohybu a hlídáme domluvenou dobu ponoru
 - všechny odpovědi jsou správné

- 42. Přiblíží-li se k sobě dvě plavidla se strojním pohonem:**
- a) mění každé směr vpravo
 - b) má přednost plavidlo mající druhé po své pravé straně
 - c) má přednost rychlejší z nich
 - d) má přednost plavidlo mající druhé po své levé straně
- 43. Které z následujících tvrzení neplatí při činnosti „muž přes palubu“ na nafukovacím člunu ve slapovém proudu a ve větru:**
- a) Zád člunu se stočí na opačnou stranu, než na kterou vypadl.
 - b) Je určen člověk, který ho neustále sleduje.
 - c) Přiblížení se děje snosem člunu po proudu.
 - d) Přiblížení se děje proti větru.
- 44. Tzv. nula mapy (chart datum, CD) je dána:**
- a) jako nejnižší úroveň, pod kterou může hladina při odlivu klesnout jen zřídka
 - b) jako nejvyšší úroveň, nad kterou může hladina při přílivu stoupnout jen zřídka
 - c) jako výška hladiny v polovině mezi maximálním přílivem a odlivem
 - d) jako průměrná výška hladiny za přílivu při springu
- 45. Jedna námořní míle (1 Nm) byla stanovena jako vzdálenost odpovídající:**
- a) 1 úhlové minutě na zemském poledníku
 - b) 1 úhlové minutě na zemské rovníčce
 - c) 1 stupni na zemském poledníku
 - d) 1 stupni na zemské rovníčce
- 46. Co by měla udělat první dvojice při potápění z malého člunu?**
- a) Vydat se k cíli ponoru a vzájemně spolupracovat.
 - b) Zkontrolovat pod hladinou osobně i vzájemně funkčnost výstroje a vydat se k cíli ponoru.
 - c) Zkontrolovat pod hladinou osobně i vzájemně funkčnost výstroje a počkat u kotevního lana na ostatní dvojice.
 - d) Zkontrolovat pod hladinou osobně i vzájemně funkčnost výstroje a prověřit (případně vylepšit) zakotvení člunu.
- 47. Při potápění z malého člunu ve vlnách je nejvhodnější místo pro nasazení dýchacího přístroje:**
- a) až ve vodě, kdy přístroj plave u člunu na úvazku
 - b) na přídí
 - c) na zádi
 - d) uprostřed člunu
- 48. Které z následujících tvrzení neplatí?**
- a) Kotva by ve člunu měla ležet na kotevním lanu nebo mimo ně.
 - b) Na konci kotevního lana je vhodné upevnit bójku.
 - c) Kotevní lano se uvazuje na pevný bod člunu.
 - d) Kotva by ve člunu měla ležet pod kotevním lanem.
- 49. K bezpečnému vyznačení pozice vystupujícího potápěče před vyzvednutím člunem slouží:**
- a) vystupující bubliny
 - b) dekompresní bójka
 - c) předem dohodnutý akustický signál
 - d) signál „tíseň na hladině“

50. Sundání ploutví před výstupem na loď po žebříku:

- a) je nutné za všech okolností
- b) je zásadně nepřípustné
- c) je vhodné při použití klasického žebříku
- d) je vhodné při použití žebříku se středovou tyčí

PL – TABULKA SPRÁVNÝCH ODPOVĚDÍ
Zkušební testy SPČR 2018

1b	11a	21a	31c	41d
2c	12c	22d	32b	42d
3b	13b	23b	33b	43c
4a	14d	24b	34a	44a
5a	15b	25d	35c	45a
6a	16d	26c	36a	46d
7c	17d	27c	37a	47a
8b	18c	28c	38c	48d
9b	19b	29a	39c	49b
10d	20b	30c	40d	50c