

KRYTERIA OCENIANIA

Lp.	Elementy podlegające ocenie / kryteria oceny		
R.1			
Rezultat 1. Sporządzenie tabeli dewiacji			
R.1.1	Obliczenie dewiacji kompasu magnetycznego na ośmiu kursach kompasowych. <i>Kryterium spełnione, jeżeli 6 wartości mieści się w granicach tolerancji.</i>	dla KK = 000°	$\delta = +2,0^\circ$
		dla KK = 045°	$\delta = +0,5^\circ$
		dla KK = 090°	$\delta = -2,5^\circ$
		dla KK = 135°	$\delta = -4,0^\circ$
		dla KK = 180°	$\delta = -1,5^\circ$
		dla KK = 225°	$\delta = +2,0^\circ$
R.1.2	Wykreślenie krzywej dewiacji kompasu magnetycznego.	dla KK = 270°	$\delta = +4,0^\circ$
		dla KK = 315°	$\delta = +3,0^\circ$
R.1.3	Odczytanie z krzywej dewiacji wartości dla pozostałych kursów kompasowych. <i>(Tolerancja $\pm 0,5^\circ$). Kryterium spełnione, jeżeli 6 wartości mieści się w granicach tolerancji</i>	dla KK = 030°	$\delta = +1,0^\circ$
		dla KK = 060°	$\delta = -0,5^\circ$
		dla KK = 080°	$\delta = -2,0^\circ$
		dla KK = 120°	$\delta = -4,0^\circ$
		dla KK = 160°	$\delta = -1,5^\circ$
		dla KK = 200°	$\delta = +0,0^\circ$
R.1.4	Wypełnienie tabeli dewiacji, odczytanymi z krzywej, wartościami dewiacji kompasu magnetycznego.	dla KK = 240°	$\delta = +3,0^\circ$
		dla KK = 300°	$\delta = +3,0^\circ$
R.2			
Rezultat 2: Obliczenia nawigacyjne z uwzględnieniem oddziaływania wiatru i prądu - tabela 1.			
R.2.1	Obliczenie kursu zyrokompasowego statku oraz wartości pośrednich. <i>Kryterium spełnione, jeżeli 6 wartości mieści się w granicach tolerancji. Tolerancja: KDD, KDw, KR, KZ = $\pm 5^\circ$</i>	Na pierwszym kursie	KDd= 304,5° KDw= 297,5° KR= 294,5° KZ= 292,5°
		Na drugim kursie	KDk= 288,0° KDw= 292,5° KR= 287,5° KZ= 285,5°
R.2.2	Obliczenie kąta drogi nad dnem statku oraz wartości pośrednich. <i>Tolerancja: Kryterium spełnione, jeżeli 2 wartości mieszczą się w granicach tolerancji. KDD, KDw, KR, KZ = $\pm 5^\circ$</i>		KR= 246,5° KDw= 250,5° KDD= 243,5°
R.2.3	Obliczenie prędkości statku <i>Kryterium spełnione, jeżeli 5 wartości mieści się w granicach tolerancji. (Tolerancja ± 2 w)</i>	Na pierwszym kursie	$v_w = 15,8$ w $v_d = 15,3$ w
		Na drugim kursie	$v_L = 11,5$ w $v_w = 12,1$ w $v_d = 10,3$ w
		Na trzecim kursie	$v_L = 9,5$ w $v_d = 8,3$ w
R.2.4	Obliczenie różnicy odczytów logu (ROL) i drogi statku <i>Kryterium spełnione, jeżeli 7 wartości mieści się w granicach tolerancji. Tolerancja ± 2 Mm</i>	Na pierwszym kursie	ROL= 29,6 Mm $D_w = 31,0$ Mm $D_d = 30,1$ Mm
		Na drugim kursie	ROL= 27,1 Mm $D_w = 28,5$ Mm $D_d = 24,2$ Mm
		Na trzecim kursie	ROL= 19,0 Mm $D_w = 20,0$ Mm $D_d = 16,7$ Mm
R.2.5	Obliczenie danych pozycji statku <i>Kryterium spełnione, jeżeli 9 wartości mieści się w granicach tolerancji. Tolerancja: czas $\rightarrow T = \pm 5$ odczyt logu $\rightarrow OL = \pm 2$ współrzędne $\rightarrow \varphi, \lambda = \pm 2'$</i>	Pozycja-1	$\varphi_1 = 54^\circ 33' N$ $\lambda_1 = 019^\circ 34' E$ $T_2 = 2158$ $OL_2 = 39,2$
		Pozycja-2	$\varphi_2 = 54^\circ 50' N$ $\lambda_2 = 018^\circ 51' E$ $OL_3 = 66,7$
		Pozycja-4	$\varphi_3 = 54^\circ 57,5' N$ $\lambda_3 = 018^\circ 11' E$
			$T_4 = 220$ $OL_4 = 85,7$ $\varphi_4 = 54^\circ 50' N$ $\lambda_4 = 017^\circ 45' E$
R.3			
Rezultat 3: Nakres drogi statku na kalce technicznej			
R.3.1	Wykreślenie na kalce i opisanie KDd, na całej trasie zliczenia graficznego drogi statku		
R.3.2	Opisanie pozycji zliczonych i obserwowanych		
R.3.3	Wykreślenie metodą graficzną czynnego uwzględniania prądu		
R.3.4	Wykreślenie metodą graficzną biernego uwzględniania prądu		
R.3.5	Wykreślenie pozycji z namiaru i odległości		
R.3.6	Wykreślenie pozycji z dwóch kątów poziomych		
R.3.7	Wykreślenie pozycji z dwóch namiarów		
R.3.8	Estetyka pracy na mapie		
R.4			
Rezultat 4: Zliczenie matematyczne drogi statku - tabela 2			
R.4.1	Obliczenie różnicy szerokości ($\Delta\varphi$) na poszczególnych kursach. <i>(Tolerancja $\pm 0,2'$) Kryterium spełnione, jeżeli 3 wartości mieści się w granicach tolerancji.</i>	dla KR=270°	$\Delta\varphi = 0,0'$
		dla KR=032°	$\Delta\varphi = 6,1'$
		dla KR=137°	$\Delta\varphi = -5,7'$
		dla KR=332°	$\Delta\varphi = 12,4'$
		dla KR=180°	$\Delta\varphi = -3,2'$
R.4.2	Obliczenie zboczenia nawigacyjnego (Δl) na poszczególnych kursach. <i>(Tolerancja $\pm 0,2$ Mm) Kryterium spełnione, jeżeli 3 wartości mieści się w granicach tolerancji.</i>	dla KR=270°	$\Delta l = -14,4$ Mm
		dla KR=032°	$\Delta l = 3,8$ Mm
		dla KR=137°	$\Delta l = 5,3$ Mm
		dla KR=332°	$\Delta l = -6,6$ Mm
		dla KR=180°	$\Delta l = 0,0$ Mm
R.4.3	<i>(Tolerancja $\pm 1,0'$)</i>	$\Delta l_2 = -20,8'$	
R.4.4	Obliczenie długości geograficznej (λ) pozycji zakończenia manewrów <i>(Tolerancja $\pm 1,0'$)</i>	$\lambda = 016^\circ 34,2' E$	
R.4.5	Obliczenie szerokości geograficznej (φ) pozycji zakończenia manewrów <i>(Tolerancja $\pm 1,0'$)</i>	$\varphi = 55^\circ 07,6' N$	
R.4.6	Obliczenie czasu zakończenia manewrów	1300	
R.5			
Rezultat 5: Zaplanowanie akcji zapobiegawczej przez zmianę kursu statku własnego			
R.5.1	Sporządzenie meldunku radarowego. <i>Tolerancja K₀ = $\pm 2^\circ$, V₀ = ± 1 w, CPA = ± 2 kbl, TCPA = ± 2 min. Kryterium spełnione, jeżeli 3 wartości mieści się w granicach tolerancji.</i>		K ₀ = 071,0° V ₀ = 5,5 w CPA = 3,7 kbl TCPA = 14:58:24 lub za 26,5 min.
	R.5.2	Wykreślenie na nakresie radarowym wektorów K ₀ i V ₀ oraz zaznaczenie CPA i TCPA	
R.5.3	Obliczenie nowego kursu statku. <i>(Tolerancja $\pm 2^\circ$)</i>		K _w = 160,0°
R.5.4	Wykreślenie na nakresie radarowym wektora K _w oraz zaznaczenie CPA i pozycji rozpoczęcia manewru		