



Examen : **ALGEMEEN CERTIFICAAT MARITIEME RADIOCOMMUNICATIE**

Onderdeel : **Voorschriften, Procedures en Techniek**

Datum :

Tijd :

School : _____

Klas : _____

Examenummer : _____

Gelieve onderstaande gegevens te verstrekken

Achternaam : _____

1^e Voornaam + letters : _____

Adres + woonplaats : _____

Geboortedatum : _____

Geboorteplaats : _____

Telefoon : _____

Handtekening

.....

Informatie betreffende het examen

- De beschikbare tijd voor dit examen bedraagt 90 minuten.
- Men is geslaagd indien ten minste 70 punten worden behaald.
- De norm van de vraag is in de rechterkantlijn vermeld.
- De vragen zijn van het meerkeuze type (multiple choice). Men moet een keuze maken uit de drie gegeven antwoorden, waarvan er slechts één goed is. Men dient de keuze a, b of c op de puntjes aan de rechterkant van de bladzijde bij betrokken vraag te noteren.
- Men mag de Standaardbijlage raadplegen.

Wij wensen u veel succes!

De netheid van het werk kan invloed hebben op de beoordeling

Examen Marcom A

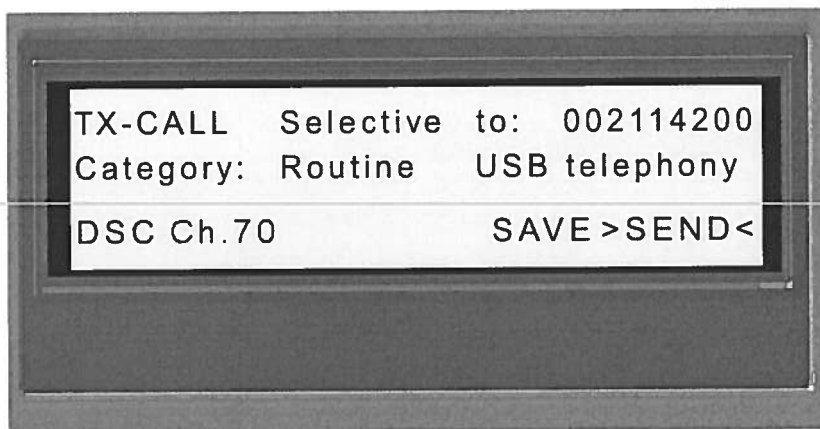
Voorschriften, procedures en techniek

1. De invloed van de reflectie van de radiogolven in de ionosfeer op het zendbereik is mede afhankelijk van: (1)
- a. uitgeschakelde AGC.
 - b. de jaargetijden. ...
 - c. ingeschakelde AGC.
2. Bij gebruik van welk radiosysteem heeft men vaak last van atmosferische storingen? (1)
- a. De VHF-installatie.
 - b. De MF/HF-installatie. ...
 - c. De UHF-installatie.
3. Radiosignalen in de HF banden planten zich voornamelijk voort: (1)
- a. tussen de aarde en satellieten.
 - b. langs de kromming van de aarde. ...
 - c. door middel van 'hops' tussen de geïoniseerde lagen en de aarde.
-
4. Het zendbereik van een marifoon wordt in hoofdzaak beperkt door: (1)
- a. de lengte van de antenne.
 - b. reflectie in de ionosfeer. ...
 - c. de kromming van het aardoppervlak.
5. Men ontvangt via de 8 MHz een DSC 'distress alert'. Het binnengekomen DSC-bericht is echter verminkt. Zowel de MMSI als de positie zijn daardoor onleesbaar. Men luistert geruime tijd op de 8 MHz telefonie noodfrequentie, maar hoort daar niets. Dat komt omdat: (2)
- a. telefoniesignalen in dezelfde frequentieband over het algemeen zwakker doorkomen dan DSC-signalen.
 - b. eerst via de 8 MHz een DSC acknowledgement van een kustwachtstation moet binnenkomen. ...
 - c. op de 2182 kHz had moeten worden uitgeluisterd.

Opgave nummer	Aantal punten
6. Bij het samenstellen van een MF/HF DSC-boodschap kiest men voor het communicatietype: NBDP ARQ Welke mode dient men te kiezen voor het aangegeven communicatietype?	(2)
a. J3E	...
b. R3E	...
c. F1B	...
7. 2-Digit Inmarsat Telephone Access Code '33' kan gebruikt worden:	(1)
a. bij het ondervinden van technische problemen met de Inmarsat-terminal.	...
b. bij het niet correct functioneren van het walstation.	...
c. voor het opvragen van 'maritime enquiries'.	...
8. De Inmarsat-C installatie aan boord wordt uitgeschakeld zonder dat men eerst heeft 'uitgelogd'. Indien men nu vanaf de wal een bericht voor het schip wil versturen krijgt de walabonnee een melding dat de Inmarsat-C installatie aan boord:	(1)
a. bezet is.	...
b. defect is.	...
c. uitgeschakeld is.	...
9. Uitzendingen op VHF-kanaal 70 hebben tot gevolg dat een DSC-oproep met de categorie 'distress':	(1)
a. alleen zal worden verminkt wanneer het storende signaal langer aanhoudt dan 10 seconden.	...
b. niet kan worden uitgezonden door het DSC-modem dat de uitzending waarneemt.	...
c. kan worden verminkt.	...
10. Het schip-wal HF telefoniekanaal 1615 bestaat uit de frequenties 16402,0 kHz en 17284,0 kHz. In geval van handmatige bediening stemt men aan boord de ontvanger af op:	(2)
a. 17284,0 kHz.	...
b. de gemeenschappelijke ontvangfrequentie voor de 16 MHz band.	...
c. 16402,0 kHz.	...
11. Het geluidsniveau van de telemicrofoon wordt op het bedieningspaneel van bijvoorbeeld een MF/HF radiotelefonie-installatie:	(1)
a. met de volume-regeling ingesteld.	...
b. niet ingesteld. Dit geluidsniveau is door de fabrikant ingesteld.	...
c. met de sensitivity-regeling ingesteld.	...

Opgave
nummerAantal
punten

12. **Eén van de oorzaken van het sulfateren van loodaccubatterijen is:** (1)
- a. het niet schoonhouden van de accupolen.
 - b. het niet bijtijds opladen. ...
 - c. een te lage temperatuur in de accukist.
13. **Bij serie schakelen hebben alle elementen dezelfde:** (1)
- a. stroom.
 - b. weerstand. ...
 - c. spanning.
14. **De identificatie die gebruikt wordt in DSC-apparatuur is:** (1)
- a. het MMSI-nummer.
 - b. de ATIS-code. ...
 - c. het Selcall-nummer.
15. **Het display van een DSC-controller aan boord geeft het volgende weer (zie afbeelding).** (2)
Dit DSC-bericht is:



- a. bestemd voor de wal.
 - b. afkomstig van de wal. ...
 - c. afkomstig van het schip met MMSI 002114200.
16. **Men ontvangt een DSC-bericht met het telecommando 'unable to comply'. Het daarop volgende telecommando kan zijn:** (1)
- a. fire, explosion.
 - b. test. ...
 - c. equipment disabled.

Opgave
nummerAantal
punten

17. De VHF-DSC noodfrequentie kan men testen door het verzenden van een: (2)
- a. 'distress call' met het telecommando 'test'.
 - b. 'selective call' ...
 - c. 'internal test call'.
18. Regelmatige 'updating' van de scheepspositie in een Inmarsat-C installatie is onder meer van belang: (2)
- a. omdat MSI-berichten voor het eigen schip anders niet kunnen worden ontvangen.
 - b. omdat de Inmarsat organisatie, in verband met de goede ontvangst van MSI-berichten, dit verplicht stelt. ...
 - c. om uitsluitend die MSI-berichten te ontvangen die voor de NAVAREA gelden waarin het schip zich bevindt.
19. Wanneer in de display van een radiotelefonie-installatie bijvoorbeeld de mededeling 'error 75' verschijnt: (1)
- a. zijn bij de frequentiekeuze de cijfers '75' foutief ingevoerd.
 - b. wordt, wegens een opgetreden fout, het zendvermogen automatisch tot 75% van de maximale waarde teruggebracht. ...
 - c. dient de foutenlijst, behorende bij de toestelbeschrijving, te worden geraadpleegd.
20. Een smeltveiligheid van 40 mA heeft dezelfde waarde als een smeltveiligheid van: (1)
- a. 0,04 A
 - b. 0,004 A ...
 - c. 0.4 A
21. Een schip vaart binnen zeegebied A1 waarvoor geen NAVTEX uitzendingen worden verzorgd. Het schip kan voor de ontvangst van MSI uitgerust zijn met een: (2)
- a. DSC-wachtontvanger op 2187,5 kHz.
 - b. weather fax-ontvanger. ...
 - c. EGC-ontvanger.
22. Indien de reserve krachtbron bestaat uit een oplaadbare accumulatoren batterij moet de laadinrichting in staat zijn de accu's van leeg (bijvoorbeeld na een accu proef) tot vol te laden in maximaal: (1)
- a. 1 uur.
 - b. 10 uur. ...
 - c. 24 uur.

Opgave
nummerAantal
punten

- 23. Er zijn drie opties om te zorgen dat de radio-apparatuur ten aanzien van de bedrijfszekerheid aan de GMDSS-eisen voldoet:** (1)
- I. Onderhoud door de wal (shore-based maintenance)
 - II. Duplicering van de apparatuur (duplication of equipment)
 - III. Onderhoud aan boord (at sea maintenance capability)
- Een schip uitgerust voor het varen in zeegebied A3 moet voldoen aan:**
- a. ten minste twee van de genoemde opties.
 - b. ten minste één van de genoemde opties. ...
 - c. de drie genoemde opties.
- 24. Het Veiligheidscertificaat (VC) wordt in Nederland verstrekt door of namens:** (1)
- a. Inspectie Verkeer en Waterstaat.
 - b. Agentschap Telecom. ...
 - c. Ministerie van Economische Zaken.
- 25. De eerste noodalarmering wordt met behulp van een Inmarsat-Fleet 77 terminal bij voorkeur uitgezonden per:** (2)
- a. fax.
 - b. e-mail. ...
 - c. telefoon.
- 26. Men wil met behulp van de Inmarsat-C installatie een routine bericht verzenden. Per ongeluk wordt bij het invoeren de prioriteit 'distress' geselecteerd. Het ingevoerde adres-zai:** (2)
- a. niet veranderen.
 - b. veranderen in Search and Rescue. ...
 - c. worden aangevuld met het adres, van het aan het LES gekoppelde RCC.
- 27. De frequentie 518 kHz:** (1)
- a. ligt in de HF-band.
 - b. is een 'national DSC-calling frequency'. ...
 - c. is de internationale NAVTEX frequentie.
- 28. De goede werking van de NAVTEX kan worden gecontroleerd aan de hand van:** (1)
- a. het verplicht ingebouwde alarm dat waarschuwt bij defecten in het apparaat.
 - b. testberichten die speciaal voor dit doel wekelijks worden uitgezonden. ...
 - c. een testprogramma dat voor dit doel is ingebouwd.

Opgave
nummerAantal
punten

29. **De positie van het schip kan automatisch in een COSPAS-SARSAT EPIRB worden ingevoerd. Welke stelling is juist?** (1)
- a. Dit heeft bij het COSPAS-SARSAT systeem geen zin.
 - b. Dit is belangrijk wanneer de EPIRB zich in het dekkingsgebied van een GEOSAR satelliet bevindt. ...
 - c. Dit is belangrijk wanneer de EPIRB zich in het dekkingsgebied van een LEOSAR satelliet bevindt.
30. **De EPIRB wordt meegenomen naar het reddingsvlot. De juiste plaatsing van de EPIRB voor optimale detectie is:** (1)
- a. in het reddingsvlot, rechtopstaand op de bodem.
 - b. in het reddingsvlot, liggend op de bodem. ...
 - c. drijvende in het water met een lijntje vast aan het reddingsvlot.
31. **Een EPIRB aan boord dient te zijn opgesteld:** (1)
- a. op een gemakkelijk bereikbare plaats waar hij vrij kan opdrijven.
 - b. buiten de accommodatie met het lijntje bevestigd aan het schip zodat hij na opdrijving en activering altijd in de buurt van het schip blijft. ...
 - c. in de dekkast op de brug beschermd tegen de invloeden van weer, wind en zonlicht.
32. **Men bevindt zich in een groepsreddingsmiddel en de SART is ingeschakeld. Het aanstralen van de SART kan:** (1)
- a. niet worden waargenomen omdat de SART alleen radar signalen afgeeft van 9 GHz.
 - b. worden waargenomen doordat er een audio- en/of visueel signaal wordt afgegeven door de SART. ...
 - c. alleen worden waargenomen als de SART op ten minste 1 meter hoogte is geplaatst.
33. **Een SART moet, wanneer het schip zinkt:** (1)
- a. door de bemanning meegenomen worden naar het reddingsmiddel en met de hand worden ingeschakeld.
 - b. automatisch van het schip vrijkomen en door apparatuur aan boord van SAR eenheden ingeschakeld kunnen worden. ...
 - c. automatisch van het schip vrijkomen en daarbij automatisch ingeschakeld worden.
34. **Men schakelt aan boord de SART in de stand 'TEST'. Het testsignaal op het eigen radarscherm kan worden herkend door middel van het verschijnen van:** (1)
- a. 12 punten gezien vanuit de positie van het eigen schip.
 - b. 12 strepen gezien vanuit de positie van het eigen schip. ...
 - c. ringen, die in sommige sectoren onderbroken kunnen zijn.

Opgave
nummerAantal
punten

35. Een schip in nood verzendt een DSC 'distress alert'. In het daaropvolgende radiotelefonie verkeer identificeert het schip zich in het eerste bericht met: (1)
- scheepsnaam, roepletters en MMSI.
 - Inmarsat ID en roepletters. ...
 - scheepsnaam, roepletters en IMO-nummer.
36. Als men een VHF- DSC 'distress alert' ontvangt, dient men in eerste instantie: (2)
- een DSC 'acknowledgement' op VHF-kanaal 70 te versturen.
 - een DSC 'acknowledgement' op VHF-kanaal 16 te versturen. ...
 - uit te luisteren op VHF-kanaal 16.
37. Men ontvangt via de VHF-DSC een 'distress alert'. Mag men een VHF-DSC 'distress acknowledgement' versturen? (2)
- Ja, mits de 'distress alert' een herhaling betreft en de kapitein hiervoor toestemming heeft gegeven.
 - Ja, men dient zo snel mogelijk de 'distress alert' te bevestigen. Hierna informeert men een RCC. ...
 - Nee, niet zonder meer.
38. Men heeft aan boord onmiddellijk hulp nodig. Na het uitzenden van de 'distress call' wordt geen antwoord ontvangen. Men dient volgens de 'GMDSS operating guidance for masters of ships in distress situations' de volgende handeling(en) te verrichten: (2)
- 'switch on EPIRB and SART manually on board'.
 - 'notify RCC by HF/MF/VHF/DSC or Inmarsat'. ...
 - 'switch on EPIRB and SART immediately and leave on'.
39. Na het per ongeluk verzenden van een HF-DSC 'distress alert' moet men in ieder geval: (2)
- bij voorkeur in alle HF-banden de alarmering via de DSC annuleren.
 - de alarmering via de DSC annuleren in de band waar de 'distress alert' is uitgezonden. ...
 - de alarmering verbaal annuleren in de band waar de 'distress alert' is uitgezonden.
40. Verantwoordelijk voor de coördinatie tijdens opsporings- en reddingswerkzaamheden ter plaatse is de: (1)
- Search and Rescue Commander.
 - On-scene co-ordinator. ...
 - Rescue Communications Commander.

Opgave
nummerAantal
punten

41. Na ontvangst van een VHF-DSC 'selective call' met de 'priority urgency' dient: (2)
- a. op het DSC 'acknowledgement' te worden gewacht.
 - b. men te luisteren op het aangegeven kanaal. ...
 - c. een DSC 'acknowledgement' te worden gegeven.
42. Men wenst een radiotelefonieverbinding met een kustwachtstation in de 12 MHz band in verband met een dringend radio-medisch advies. Daartoe verzendt men een DSC-boodschap op de frequentie: (2)
- a. 12290,0 kHz
 - b. 12577,0 kHz ...
 - c. 12577,5 kHz
43. MSI berichten worden uitgezonden: (2)
- a. uitsluitend via NAVTEX en HF NBDP.
 - b. via NAVTEX, HF NBDP en Inmarsat. ...
 - c. uitsluitend via Inmarsat.
44. Onder een NAVAREA verstaat men een gebied: (2)
- a. waarvoor de radioberichtgeving ten behoeve van de veilige navigatie gecoördineerd via één of meer stations plaatsvindt.
 - b. voor 'fleetnet calling' via Inmarsat. ...
 - c. voor EGC via COSPAS-SARSAT.
-
45. Welk systeem, behalve NAVTEX, kan in de kustwateren voor de ontvangst van MSI-berichten worden gebruikt? (1)
- a. SafetyNET.
 - b. NBDP in de ARQ-mode. ...
 - c. VHF-DSC.
46. Men vaart op zee, binnen VHF bereik van de Nederlandse Kustwacht. Een schip in de nabijheid verzendt een noodbericht. Er dient als volgt te worden gehandeld: (2)
- a. reçu geven aan het in nood verkerend schip.
 - b. reçu geven aan de Kustwacht. ...
 - c. wachten tot de Nederlandse Kustwacht reçu heeft gegeven.

Opgave
nummerAantal
punten

- 47. Door middel van de Berko-regeling kunnen:** (1)
- a. de posities van de Nederlandse koopvaardij schepen in tijden van oorlog automatisch worden verzonden naar de Koninklijke Marine.
 - b. aanwijzingen van de Nederlandse regering worden gegeven aan Nederlandse koopvaardij schepen in tijden van internationale spanningen. ...
 - c. de posities van de Nederlandse koopvaardij schepen automatisch door de Koninklijke Marine worden opgevraagd in tijden van dreigend oorlogsgevaar.
- 48. De noodbatterij van een GMDSS portofoon:** (1)
- a. moet wekelijks geladen worden.
 - b. kan niet vervangen worden. ...
 - c. moet vervangen worden wanneer de 'sealing' is verbroken.
- 49. In het Inmarsat Maritime Communications Handbook kan men tabellen vinden met onder meer gegevens over:** (1)
- a. telephone country codes.
 - b. radiotelex frequenties van kuststations. ...
 - c. Inmarsat SES-id's.

Opgave
nummerAantal
punten

50. Men wil met behulp van MF/HF-DSC installatie een kuststation oproepen voor een gesprek. In de lijst van kuststations staan de volgende frequenties vermeld (zie afgebeelde tekst uit boekwerk). (2)
Welke frequenties dienen bij voorkeur te worden gebruikt?

DSC coast/TX	DSC ship/TX
2187,5	2187,5
1624,5	2159,5
2177,0	2189,5

- a. TX 2159,5 kHz RX 1624,5 kHz. ...
- b. TX 2187,5 kHz RX 2187,5 kHz. ...
- c. TX 2189,5 kHz RX 2177 kHz. ...
51. Na verkregen verbinding met een kuststation meldt de operator: (1)
'STANDBY TURN NUMBER THREE'.
Wat bedoelt de operator?
- a. Blijf drie minuten standby. ...
- b. Ga naar kanaal nummer drie. ...
- c. De beurt is nummer drie. ...
52. Men wenst een radiotelefoongesprek met een met name genoemd persoon te voeren. Dit noemt men een: (1)
- a. collect call. ...
- b. personal call. ...
- c. direct call. ...

Opgave
nummerAantal
punten

53. Na afloop van een personal call (persoonlijk gesprek) meldt de operator onder meer: (1)
- 'THIS CALL WAS THREE MINUTES'**
- Voor het gesprek berekent het kuststation uiteindelijk:
- a. drie minuten plus een toeslag.
 - b. het dubbele landlijn tarief. ...
 - c. dubbele kusttaks.
54. Het noodsein mag uitsluitend worden uitgezonden op last van: (2)
- a. de kapitein/schipper.
 - b. de eigenaar van het schip of zijn vervanger. ...
 - c. degene in het bezit van een bedieningscertificaat.
55. Aan boord bevinden zich de houder van het bewijs van registratie, de certificaathouder en de kapitein. Verantwoordelijk voor het gebruik van de radiozendinstallatie is de: (1)
- a. houder van het bewijs van registratie.
 - b. de certificaathouder. ...
 - c. de kapitein.
56. Een distress alert mag aan boord worden uitgezonden op uitdrukkelijk bevel van: (2)
- a. de safety-officer.
 - b. de navigatie-officier van de wacht. ...
 - c. de gezagvoerder.
-
57. De informatie van het ATIS-signaal uitgezonden door een marifoon bevat: (1)
- a. de MMSI.
 - b. het Europa-nummer. ...
 - c. de roepnaam.
58. Houders van het Beperkt Certificaat Maritieme Radiocommunicatie (Marcom-B) hebben aan boord van Nederlandse schepen de bevoegdheid tot het bedienen van: (1)
- a. VHF-installaties.
 - b. HF-installaties. ...
 - c. MF-installaties.

Opgave
nummerAantal
punten

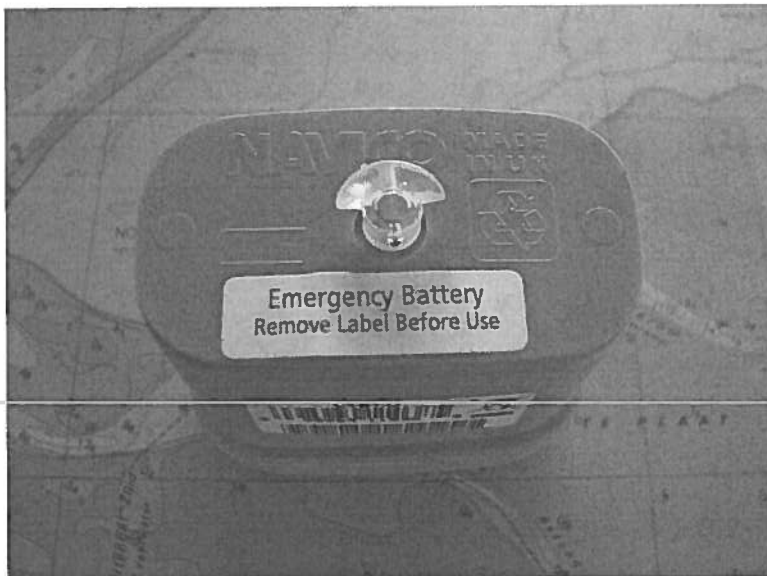
59. Tijdens slecht zicht moet de marifoon van een schip, dat zijn vaart met behulp van radar voortzet: (2)
- a. zowel overdag als 's nachts zijn ingeschakeld.
 - b. uitsluitend 's nachts zijn ingeschakeld. ...
 - c. uitsluitend zijn ingeschakeld bij druk scheepvaartverkeer.
60. Het gebruik van een zendantenne met een vaste lengte op verschillende frequentiebanden is: (1)
- a. niet mogelijk zonder extra aanpassing omdat elke frequentie zijn eigen golflengte heeft en dit de antennelengte bepaald.
 - b. altijd mogelijk zonder extra aanpassingen. ...
 - c. alleen mogelijk als de antenne een goede aarding heeft en op het hoogste punt van het schip is geplaatst.
61. Wat wordt in het scheeps(radio)dagboek genoteerd? (1)
- a. Alle communicatie met betrekking tot nood-, spoed- en veiligheidsverkeer.
 - b. Alle communicatie met betrekking tot het noodverkeer. ...
 - c. Een samenvatting van het nood-, spoed- en veiligheidsverkeer.
62. Wanneer wordt de radio-installatie vanwege visering van het veiligheidscertificaat (VC) gekeurd? (1)
- a. Vijfjaarlijks, binnen 3 maanden voor de verjaarsdatum.
 - b. Jaarlijks en altijd binnen 3 maanden voor de verjaarsdatum. ...
 - c. Jaarlijks, binnen 3 maanden voor tot 3 maanden na de verjaarsdatum.
-
63. Kan een UPS (Uninterruptable Power Supply) dienst doen als reserve krachtbron? (1)
- a. Nee.
 - b. Ja. ...
 - c. In sommige gevallen.
64. Alvorens bij de Inmarsat-B installatie de telefoonmode wordt geselecteerd, controleert men via het menu de standaardinstelling (default) van het grondstation en indien nodig wordt deze gewijzigd. (1)
De wijziging betreft het:
- a. Land Earth Station (LES) voor de betreffende regio.
 - b. Satellite Control Center (SCC) voor de betreffende regio. ...
 - c. Network Operations Centre (NOC) voor de betreffende regio.

Opgave
nummerAantal
punten

65. Bij het gebruik van een VHF portofoon is het bereik indien men met hoog vermogen uitzendt ten opzichte van een vast VHF-installatie waarbij op hoog vermogen uitgezonden wordt: (1)
- a. groter. ...
 - b. kleiner. ...
 - c. gelijk. ...
66. Heruitzendingen van distress berichten zullen in NAVAREA 1 verzonden worden via: (1)
- a. uitsluitend de AOR-E satelliet. ...
 - b. alle satellieten welke dit gebied bestrijken. ...
 - c. uitsluitend de AOR-W satelliet. ...
67. Welke VHF kanalen zijn toegewezen voor het gebruik van het AIS systeem? (1)
- a. De kanalen AIS1, AIS 2 en kanaal 13. ...
 - b. De kanalen 70, AIS 1 en AIS 2. ...
 - c. De kanalen 87 en 88. ...
68. Welke apparatuur kan worden gebruikt om Maritime Safety Information te ontvangen? (1)
- a. NAVTEX, EGC receiver, HF NBDP. ...
 - b. INMARSAT-B. ...
 - c. VHF-installatie met DSC. ...
-
69. Hoeveel bedraagt het aantal beschikbare DSC noodfrequenties voor het uitzenden van een DSC 'distress alert'? (2)
- a. 2. ...
 - b. 7. ...
 - c. 9. ...
70. Wat verstaat men onder het azimut van een Inmarsat satelliet? (1)
- a. De horizontale hoek tussen het ware noorden en de satelliet. ...
 - b. De horizontale hoek tussen de horizon en de satelliet. ...
 - c. De verticale hoek tussen het ware noorden en de satelliet. ...

Opgave
nummerAantal
punten

71. **Wat is de belangrijkste functie van het Satellite Control Center (SCC)?** (1)
- a. Regelt en bestuurt alle communicatie via de INMARSAT satellieten voor de regio, waarvoor deze verantwoordelijk is.
 - b. Monitoort en regelt de baan van de INMARSAT satellieten. ...
 - c. Monitoort en controleert het functioneren van het gehele INMARSAT netwerk.
72. **Wat is de belangrijkste functie van het Network Operations Centre (NOC)?** (1)
- a. Regelt en bestuurt alle communicatie via de INMARSAT satellieten voor de regio, waarvoor deze verantwoordelijk is.
 - b. Monitoort en regelt de baan van de INMARSAT satellieten. ...
 - c. Monitoort en controleert het functioneren van het gehele INMARSAT netwerk.
73. **De noodbatterij van een GMDSS portofoon wordt gecontroleerd (zie afbeelding). Deze noodbatterij is:** (2)



- a. niet goed, want de batterij is van een oplaadbaar type, dit is voor een noodbatterij niet toegestaan.
 - b. niet goed, want het zegel is verbroken. ...
 - c. goed.
74. **Het verkeerd afregelen van de squelch heeft tot gevolg dat:** (1)
- a. zwakke stations niet meer kunnen worden ontvangen.
 - b. het zendbereik beperkt wordt. ...
 - c. er te weinig ontvangstvermogen over blijft.

Opgave
nummer

Aantal
punten

75. Men bevindt zich aan boord van een schip uitgerust voor de vaart in alle GMDSS zeegebieden. Men vaart in zeegebied A4 en ontvangt op VHF kanaal 16 een noodoproep gevolgd door een noodbericht van een jacht. Men dient nu als eerste: (2)
- a. een 'all ships distress alert relay' met behulp van de HF-DSC te versturen.
 - b. de ontvangst van het noodbericht op dit kanaal te bevestigen. ...
 - c. een 'selective distress alert relay' per HF-DSC te versturen naar het verantwoordelijke RCC.

Heeft u alle vragen op het voorblad ingevuld?

Totaal aantal min-punten



Examen : **ALGEMEEN CERTIFICAAT MARITIEME RADIOCOMMUNICATIE**

Onderdeel : **Engels**

Datum :

Tijd :

School : _____

Klas : _____

Examenummer : _____

Gelieve onderstaande gegevens te verstrekken

Achternaam : _____

1^o Voornaam + letters : _____

Adres + woonplaats : _____

Geboortedatum : _____

Geboorteplaats : _____

Telefoon : _____

Handtekening

.....

Informatie betreffende het examen

- De beschikbare tijd voor het examen Engels en Topografie bedraagt 60 minuten.
- Per vraag wordt het aantal maximaal te behalen punten tussen haakjes vermeld.
- Men is geslaagd indien ten minste 70 punten wordt behaald.
- De vragen zijn van het meerkeuze type (multiple choice). Men moet een keuze maken uit de drie gegeven antwoorden, waarvan er slechts één goed is. Men dient de keuze a, b of c op de puntjes aan de rechterkant van de bladzijde bij de betrokken vraag te noteren.

Wij wensen u veel succes!

ENGELS

1. **Overgenomen uit een SART manual:** (10)

In operation, the SART responds automatically using a 9 GHz highspeed frequency sweeping signal with a pulse emission period of 100 us which is synchronous with any received scanning pulse.

The SART response signal scans all frequencies in the 9 GHz radar band.

To select the SART code only on the radar screen, use the 'detuning of the radar receiver'. This offset tuning erases all normal radar images caused by echoes with the same frequency as the radar transmission.

However, the SART code is not erased because the SART response signal scans all frequencies in the 9 GHz band.

What is the point made?

- a. The SART code will automatically be erased by using GHz highspeed frequency sweeping signal. ...
- b. The SART will not respond after detuning the radar receiver.
- c. The SART will respond on any received scanning pulse.

2. **Overgenomen uit een NAVTEX manual:** (10)

The NAVTEX printer paper roll is 35 metres long and early warning at the end of the paper roll is given by a vertical line on the last 2 meter of the paper. The *paper out* indicator will illuminate at the end of the roll, and the audio alarm will sound if the alarm switch is on.

Which of the following is true?

- a. During the last two meter of the '*paper out*' indicator will sound. ...
- b. The last two meters of the paper roll are marked by a vertical line.
- c. The NAVTEX printer will stop printing 2 meters before the end of the paper roll.

Vraag
nummerAantal
punten

3. **ZCZC PA32
NETHERLANDS COASTGUARD
NAVIGATIONAL WARNING 18 120625 UTC MAY
DEN HELDER APPROACH AREA
UNMANNED SAILING YACHT ADRIFT
IN POSITION 52-57N 004-15E AT 120510 UTC MAY
WSHITE HULL RED DECKHOUSE TWO MASTS
LENGTH 35 FT
SHARP LOOKOUT REQUESTED
NNNN** (10)
- Welke bewering is juist?**
- a. Dit bericht is bestemd voor schepen in het aanloopgebied van Den Helder.
b. Dit bericht geeft aan dat een een-persoons zeiljacht rondrijft. ...
c. Men wordt verzocht goed vrij te houden.
4. **Welke juiste SMCP zin hoort bij onderstaande betekenis?** (10)
- The vessel must sail carefully.**
- a. Navigate with caution. ...
b. Proceed with care.
c. Navigate carefully.
5. **Which message marker indicates that the following message implies the intention of the sender to influence others by regulation?** (10)
- a. Advice.
b. Instruction. ...
c. Intention.

-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-

- Vertaal de volgende woorden en/of uitdrukkingen vanuit de **Standard Marine Communication Phrases** in het **Nederlands**:

6. **Too much weight on the cable.** (5)
- a. Te veel kracht op de ketting.
b. Te veel gewicht op de ketting. ...
c. Te veel kracht op de kabel.
7. **Are you on even keel?** (5)
- a. Bent uw schip gelijklastig?
b. Heeft uw schip koplust? ...
c. Heeft uw schip stuurlast?

Vraag nummer		Aantal punten
8.	Do not dredge anchor.	(5)
	a. Laat uw anker niet krabben.	
	b. Laat uw anker niet over de grond slepen.	...
	c. Laat uw anker niet dreggen.	
9.	Vessel ahead of you is on opposite course.	(5)
	a. Er is een schip voor u dat uw bewegingen hindert.	
	b. Het schip voor u is op tegenkoers.	...
	c. Het schip voor u ligt dezelfde koers voor.	
10.	I have a list to port.	(5)
	a. Ik heb slagzij in de haven.	
	b. Ik heb een lijst voor de haven.	...
	c. Ik heb slagzij over bakboord.	
-0-0-0-0-0-0-0-0-0-		
	- Vertaal de volgende woorden en/of uitdrukkingen vanuit de Standard Marine Communication Phrases in het Engels:	
11.	Ik heb sleepboothulp nodig.	(5)
	a. I require tug assistance.	...
	b. I request tug assistance.	
	c. I need tow assistance.	(5)
12.	U overtreedt de verkeersvoorschriften.	
	a. You are not keeping to the traffic rules.	...
	b. You are not complying with traffic regulations.	
	c. You are not keeping to the traffic instructions.	(5)
13.	Route is omgeleid.	...
	a. Route has been suspended.	
	b. Route has been diverted.	
	c. Route has been discontinued.	(5)
14.	Het getal 2.5 dient te worden uitgesproken als:	...
	a. Two-and-a-half.	
	b. Two-point-five.	
	c. Two-full stop-five.	(5)
15.	Blijf uw huidige koers sturen.	...
	a. Steer your current course.	
	b. Keep in the centre of the fairway.	
	c. Keep your present course.	



Examen : **ALGEMEEN CERTIFICAAT MARITIEME RADIOCOMMUNICATIE**

Onderdeel : **Topografie**

Datum :

Tijd:

School : _____

Klas : _____

Examenummer : _____

Gelieve onderstaande gegevens te verstrekken

Achternaam : _____

1^e Voornaam + letters : _____

Adres + woonplaats : _____

Geboortedatum : _____

Geboorteplaats : _____

Telefoon : _____

Handtekening

.....

Informatie betreffende het examen

- De beschikbare tijd voor het examen Engels en Topografie bedraagt 60 minuten.
- Het examen Topografie bestaat uit 25 vragen.
De normering bedraagt 4 punten per vraag. Totaal 100 punten
- Men is geslaagd indien ten minste 60 punten wordt behaald.

Wij wensen u veel succes!

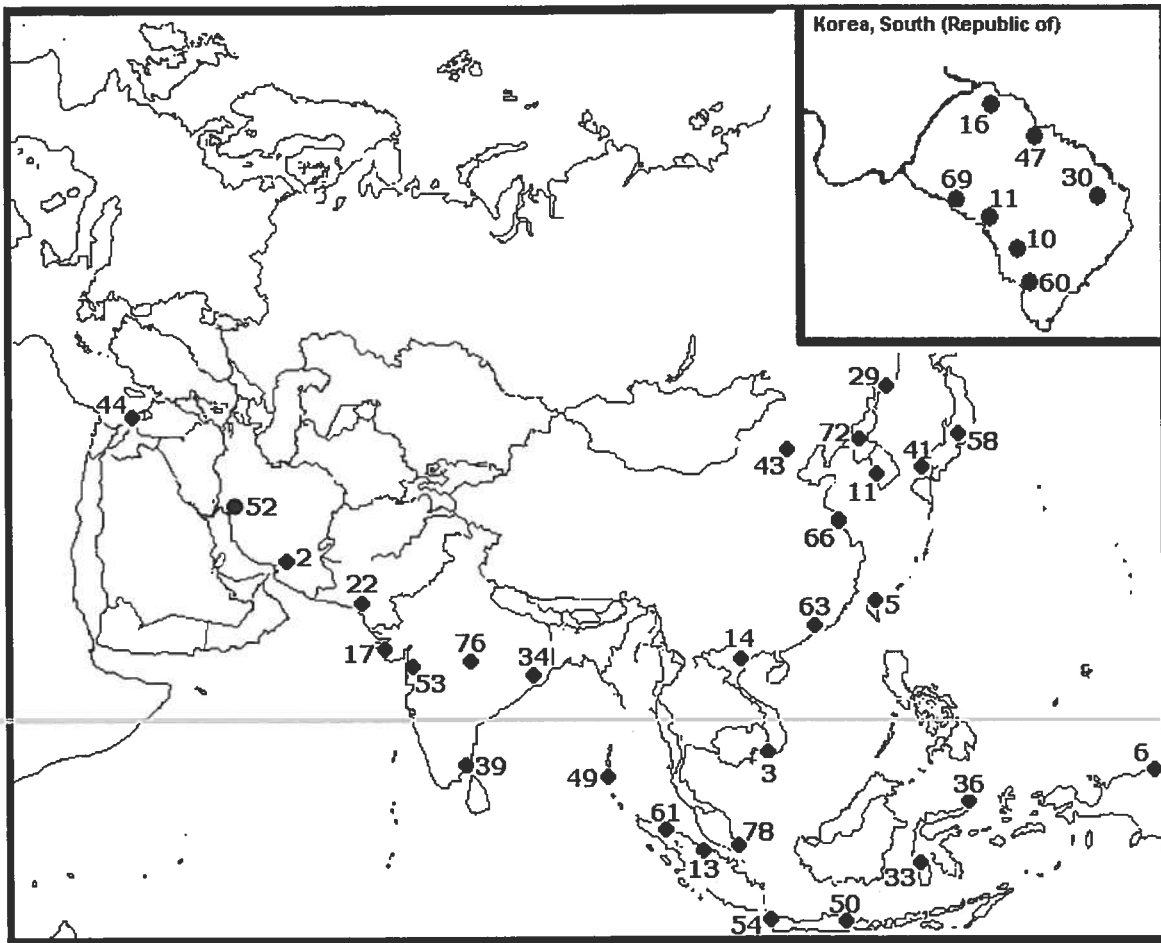
Antwoordenblad Examen Topografie behorende bij set A / 2011-2012

Naam Datum

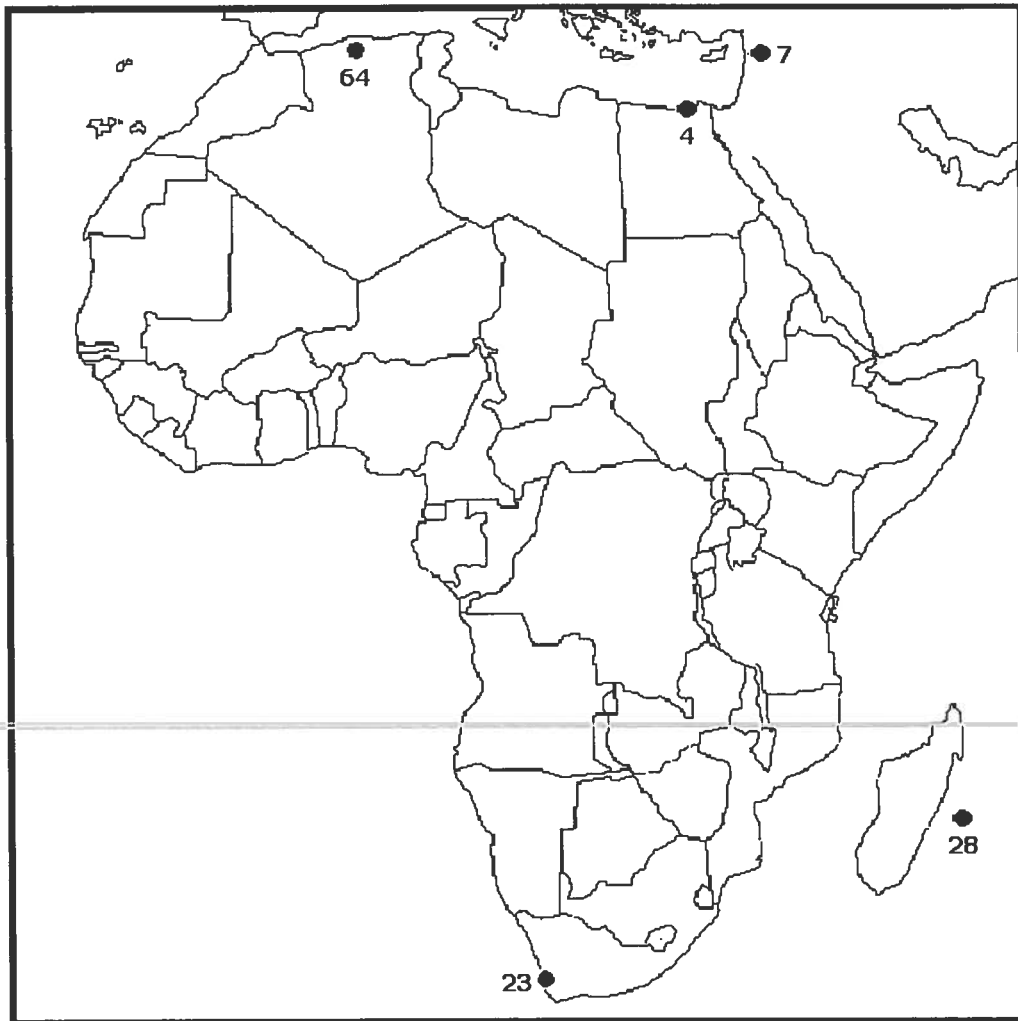
Raadpleeg de kaarten 1 t/m 6. Geef van de onderstaande stations de bijbehorende nummers.

	Naam	Nummer
1	Santa Paula	
2	Honolulu	
3	Burum	
4	Anzali	
5	Porbandar	
6	Hong Kong	
7	CRS Hamhung	
8	Incheon	
9	Taupo	
10	Kodiak	
11	Comodoro Rivadavia	
12	Mar del Plata	
13	Thermopylae	
14	Bandar-e Emam Khomeyni	
15	Port Blair	
16	Sentosa	
17	Tokyo	
18	Mauritius	
19	Alexandria	
20	Kaapstad	
21	Jakarta	
22	Mokpo	
23	Suva	
24	Montevideo	
25	Beijing	

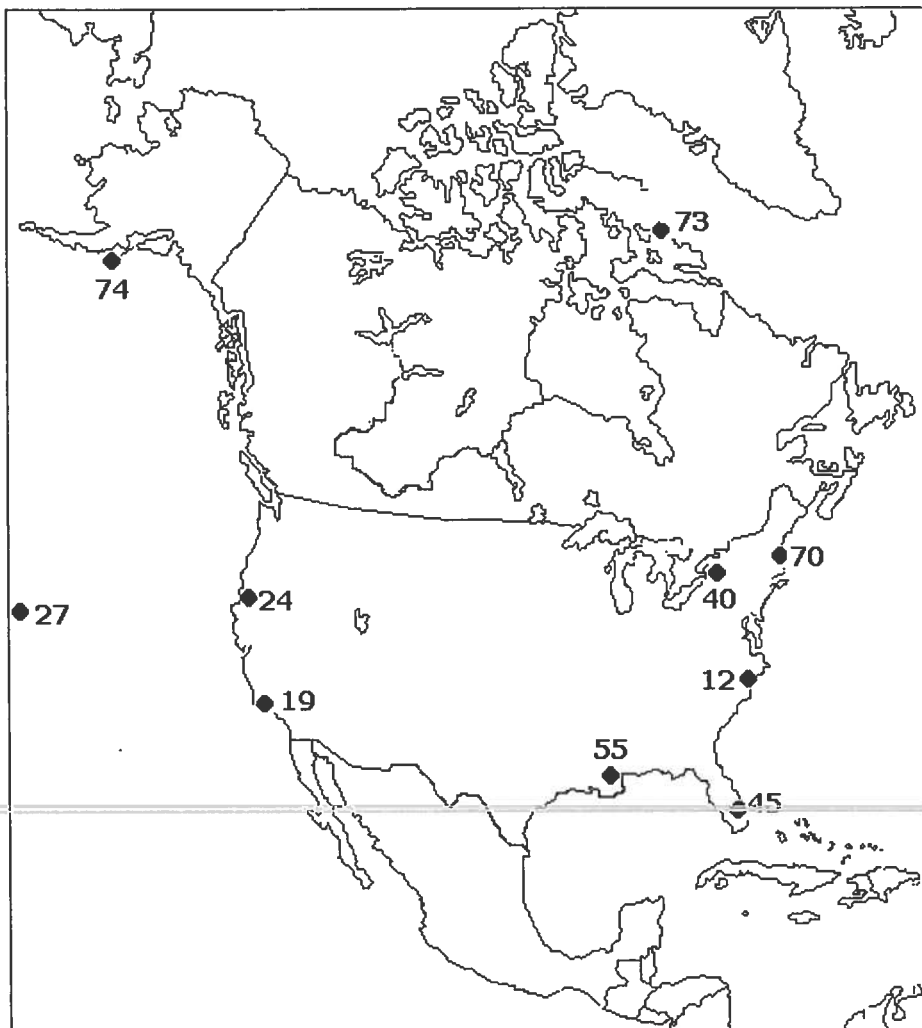
KAART 1



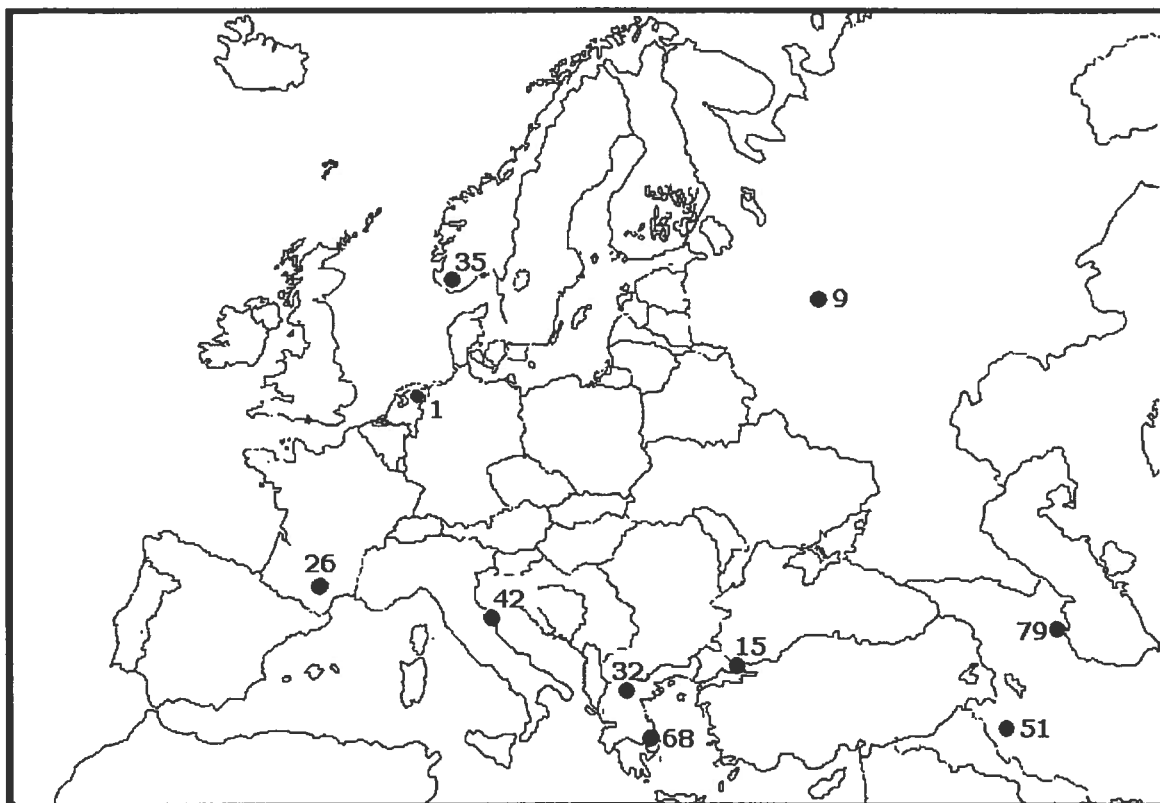
KAART 2



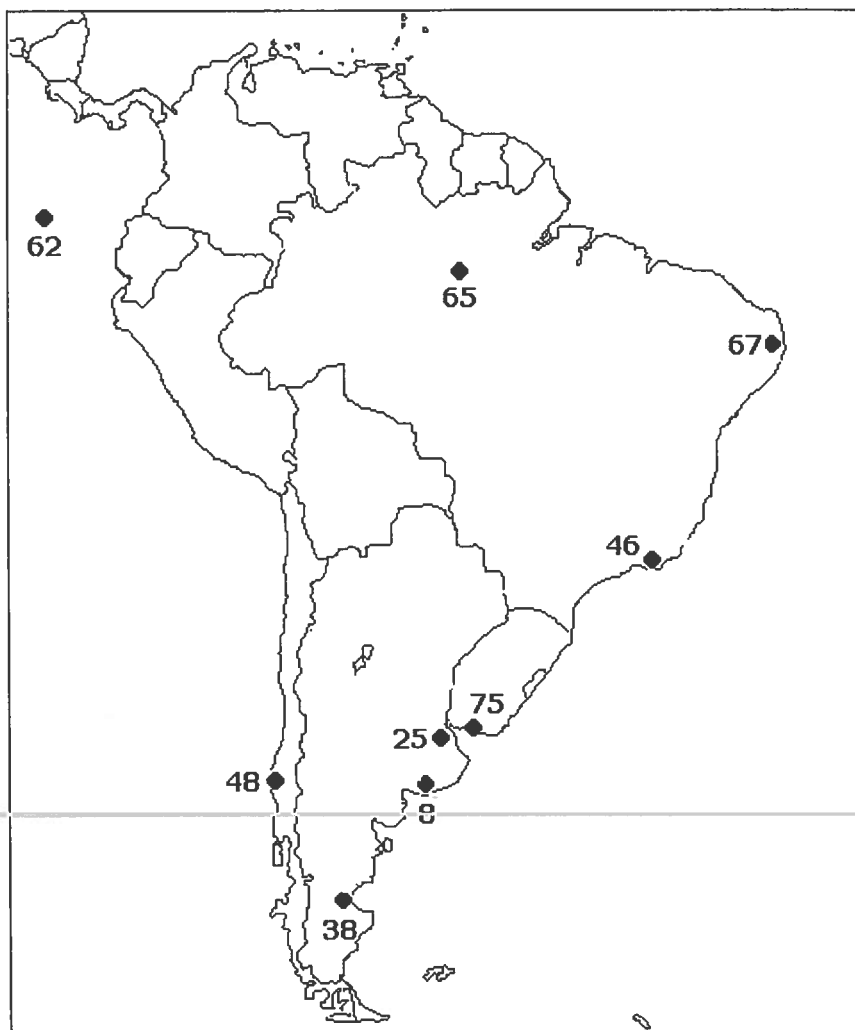
KAART 3



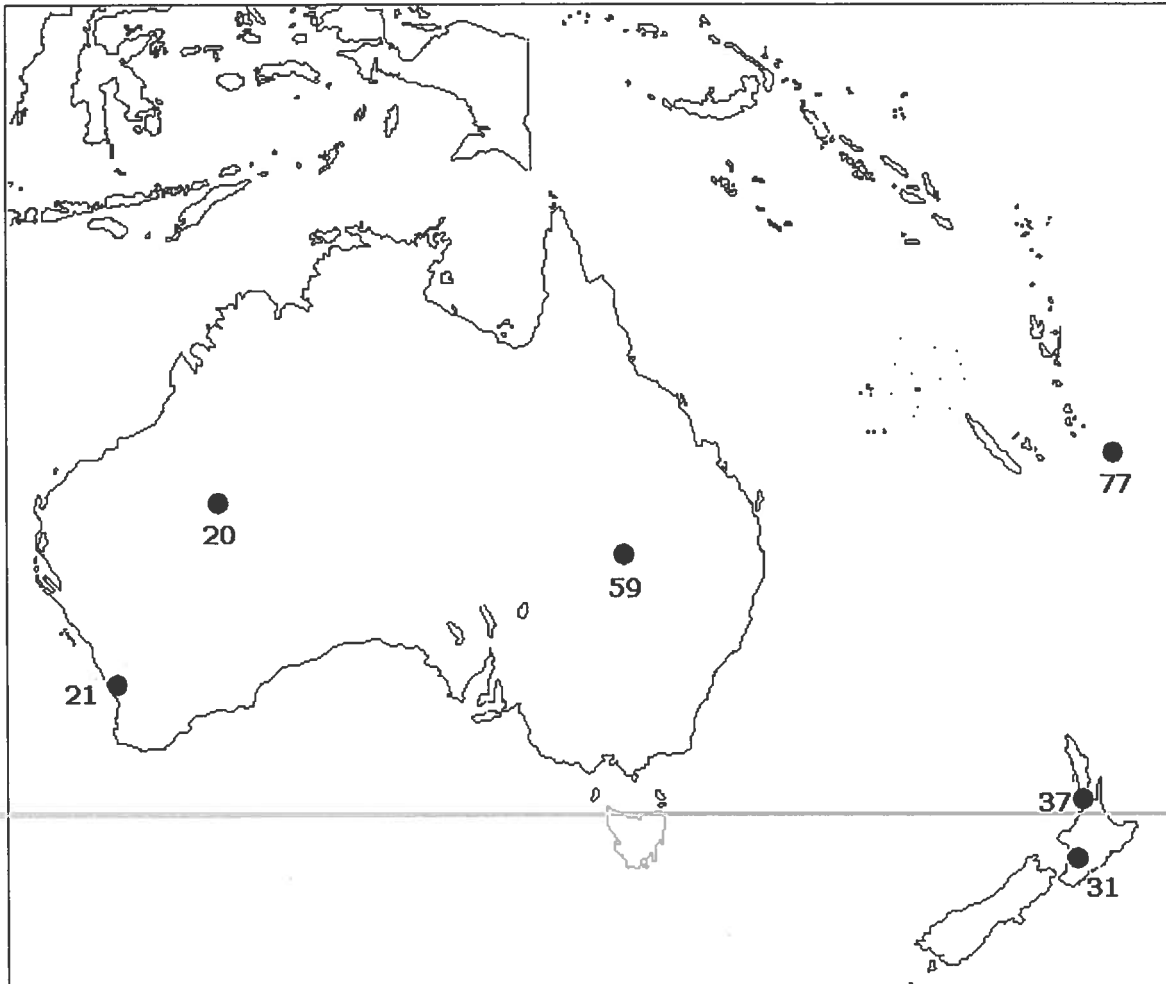
KAART 4



KAART 5



KAART 6





Pag 1

Pag 2

Pag 3

8 = B

9 = B

3 = A

10 = C

1 = C

4 = A

11 = A

5 = B

12 = B

2 = B

13 = B

6 = A

14 = B

7 = A

15 = C

Nakijkexemplaar/Antwoordblad

Examen Marcom A Topografie behorende bij set A 2011-2012

	Naam	Nummer
1	Santa Paula	19
2	Honolulu	27
3	Burum	1
4	Anzali	79
5	Porbandar	17
6	Hong Kong	63
7	CRS Hamhung	72
8	Incheon	69
9	Taupo	31
10	Kodiak	74
11	Comodoro Rivadavia	38
12	Mar del Plata	8
13	Thermopylae	32
14	Bandar-e Emam Khomeyni	2
15	Port Blair	49
16	Sentosa	78
17	Tokyo	58
18	Mauritius	28
19	Alexandria	4
20	Kaapstad	23
21	Jakarta	54
22	Mokpo	10
23	Suva	77
24	Montevideo	75
25	Beijing	43