

**Egzamin na dyplom
Szyper klasy 1 rybołówstwa morskiego**

Funkcja – Nawigacja

Przedmiot: Manewrowanie statkiem

Lp.	Pytania	Poprawna odpowiedź
1	Czy na statku rybackim kierunek obrotu śruby nastawnej ma wpływ na bezpieczeństwo żeglugi? A) nie; B) tak, ale jedynie podczas manewrów cumowania; C) tak, ale jedynie podczas wydawania i wybierania narzędzi połowu; D) tak, gdyż w sytuacji zastosowania manewru CW, dziób odchyła się w prawo.	D
2	Jaki jest efekt współdziałania steru i śruby na statku poruszającym się wolno wstecz? A) o kierunku zwrotu decyduje przede wszystkim kierunek wychylenia płetwy sterowej; B) o kierunku zwrotu decyduje przede wszystkim kierunek działania strumienia zaśrubowego; C) o kierunku zwrotu decyduje przede wszystkim kierunek działania strumienia nadążnego; D) o kierunku zwrotu decyduje przede wszystkim boczne działanie śruby.	D
3	Jak na ograniczonej przestrzeni manewrowej należy obrócić statek wyposażony w dwie śruby obracające się na zewnątrz? A) należy na prawym silniku dać PN, na lewym CW, a ster wychylić na lewą burtę; B) należy na prawym silniku dać CW, na lewym PN, a ster wychylić na prawą burtę; C) należy na prawym silniku dać BWN, na lewym BWV, a ster wychylić na prawą burtę; D) należy na prawym silniku dać CN, na lewym CW, a ster pozostawić w położeniu 0°.	D
4	Jakie czynniki mają wpływ na wielkość siły hydrodynamicznej poprzecznego oporu kadłuba, gdy statek ulega dryfowi? A) ciężar właściwy wody; B) prędkość dryfu; C) powierzchnia wzdłużnego przekroju podwodzia dryfującego statku; D) każdy z wyżej wymienionych czynników.	D
5	Jakie informacje powinien przekazać szyper oficerowi na dziobie przed podaniem holu ? A) wystarczy poinformować z jakiej kluzy będzie podawany hol i czy hol podaje statek czy holownik; B) należy poinformować z jakiej kluzy będzie podawany hol, czy hol podaje statek czy holownik oraz jaka będzie przewidywana długość holu; C) wystarczy poinformować czy hol podaje statek czy holownik, a jeżeli statek, to na jaką wysokość nad wodą opuścić hol; D) wystarczy poinformować z jakiej kluzy będzie podawany hol i czy zakładać na poler oko czy mocować hol klasycznymi ósemkami.	A
6	Jeżeli statek cumuje rufą do nabrzeża, to po zacumowaniu jego łańcuchy kotwiczne powinny być odchylone od wzdłużnej osi symetrii statku na lewą i prawą burtę o kąt: A) około 15 °; B) około 25 °; C) około 35 °; D) około 45 °;	A
7	Czy sterowność statku zależy od jego przegłębienia? A) tak, zwiększenie zanurzenia na rufę pogarsza zwrotność; B) tak, zwiększenie zanurzenia na rufę poprawia zwrotność; C) tak, zwiększenie zanurzenia na dziób pogarsza zwrotność; D) nie, zmiany przegłębienia nie mają wpływu na sterowność o ile śruba i ster nie są częściowo wynurzone.	A

8	<p>Jaką metodą statek rybacki o śrubie nastawnej lewoskrętnej można obrócić na rzece, gdy obszar manewrowy jest ograniczony?</p> <p>A) wyłożyć ster na PB i pracując CN nabrać prędkości obrotowej. Następnie przesterować SG na CW i ster wyłożyć na przeciwną burtę. Dokończyć manewr pracując WN przy sterze w położeniu 0°;</p> <p>B) wyłożyć ster na PB i pracując CN nabrać prędkości obrotowej. Następnie przesterować SG na CW i ster wyłożyć w położenie 0. Dokończyć manewr pracując WN przy sterze w położeniu 20° w prawo;</p> <p>C) wyłożyć ster na LB i pracując CN nabrać prędkości obrotowej. Następnie przesterować SG na CW i ster wyłożyć w położenie 0. Dokończyć manewr pracując WN przy sterze w położeniu 20° w lewo;</p> <p>D) zredukować prędkość do prędkości sterownej, a następnie obrócić statek wykorzystując dragującą kotwicę.</p>	D
9	<p>Komenda na ster „Tak trzymać !” oznacza:</p> <p>A) utrzymywanie steru na wskazanym wcześniej kącie jego wychylenia;</p> <p>B) pozostawienie sternikowi inicjatywy w utrzymywaniu kursu na jakim znajdował się statek w chwili podania komendy;</p> <p>C) utrzymywanie steru w położeniu środkowym;</p> <p>D) przełożenie steru z aktualnej pozycji w położenie środkowe.</p>	B
10	<p>Efekt bocznego działania śruby konwencjonalnej prawoskrętnej:</p> <p>A) na statku poruszającym się do przodu powoduje zmianę kursu w prawo;</p> <p>B) na statku poruszającym się do tyłu powoduje zmianę kursu w lewo;</p> <p>C) na statku zatrzymanym ze śrubą pracującą wstecz powoduje przesunięcie rufy w lewo;</p> <p>D) na statku zatrzymanym ze śrubą pracującą wstecz powoduje przesunięcie rufy w prawo.</p>	C
11	<p>Co może być przyczyną załamywania się fali?</p> <p>A) może wystąpić, gdy wysokość fali wynosi około 0,1 do 0,15 długości fali;</p> <p>B) może wystąpić gdy głębokość akwenu jest mniejsza od 1,5 wysokości fali;</p> <p>C) przyczyną załamywania się fal mogą być silne prądy;</p> <p>D) każdy z podanych wyżej czynników może być przyczyną załamywania się fali.</p>	D
12	<p>Dzieląc długość fali przez rzeczywisty okres fali otrzymujemy:</p> <p>A) wysokość fali;</p> <p>B) stromość fali;</p> <p>C) prędkość rozchodzenia fali;</p> <p>D) żadna z odpowiedzi nie jest poprawna.</p>	C
13	<p>Kiedy w warunkach sztormowych może wystąpić szczególnie niebezpieczne zjawisko kołysań rezonansowych?</p> <p>A) gdy okres kołysań statku jest bardzo zbliżony do rzeczywistego okresu fali;</p> <p>B) gdy okres kołysań statku jest bardzo zbliżony do pozornego okresu fali, wynikającego z rzeczywistego okresu fali i parametrów ruchu statku (kursu i prędkości);</p> <p>C) gdy okres kołysań poprzecznych statku jest bardzo zbliżony do rzeczywistego okresu fali nadążnej;</p> <p>D) gdy okres kołysań wzdłużnych statku jest bardzo zbliżony do rzeczywistego okresu fali nadążnej.</p>	B
14	<p>Jakimi metodami można zapobiec powstaniu kołysań rezonansowych?</p> <p>A) poprzez zwiększenie okresu kołysań własnych statku;</p> <p>B) poprzez zmianę kursu;</p> <p>C) poprzez zmianę prędkości;</p> <p>D) każda z wymienionych metod jest prawidłowa.</p>	D
15	<p>Zmniejszenie siły uderzeń fal powodowane zgodnością kierunków i różnicą prędkości statku i fali to wynik:</p> <p>A) sztormowania dziobem;</p> <p>B) sztormowania rufą;</p> <p>C) sztormowania burtą;</p> <p>D) zarówno sztormowania dziobem jak i rufą.</p>	B
16	<p>Jaka metoda sztormowania jest rekomendowana w sytuacji, gdy kierunek falowania nie jest zgodny z kierunkiem wiatru?</p> <p>A) można wtedy stosować albo metodę sztormowania dziobem albo sztormowania rufą;</p> <p>B) tylko metoda sztormowania rufą;</p> <p>C) w tych warunkach preferowana jest metoda sztormowania burtą;</p> <p>D) tylko metoda sztormowania dziobem.</p>	C

17	<p>Jak przy silnym wietrze z dziobu stan załadowania statku może rzutować na jego prędkość?</p> <p>A) stan załadowania nie ma istotnego wpływu na prędkość;</p> <p>B) statki pod balastem jako lżejsze będą mniej traciły na prędkości niż statki pod ładunkiem;</p> <p>C) statki pod balastem będą bardziej traciły na prędkości niż statki pod ładunkiem, gdyż posiadają większą powierzchnię nawiewu;</p> <p>D) ze względu na zjawisko nurzania, statki załadowane będą bardziej traciły na prędkości niż statki pod balastem.</p>	C
18	<p>Czy boczny wiatr powodujący stały przechył może być przyczyną strat prędkości statku?</p> <p>A) nie, tylko wiatr wiejący z sektorów dziobowych może powodować obniżenie prędkości;</p> <p>B) tak, gdyż przechył boczny wywołuje tendencję zwrotu na burtę przeciwną do przechyłu, a korygujące stałe wychylenie płetwy steru zwiększa opory hydrodynamiczne;</p> <p>C) tak, gdyż przechył boczny zwiększa powierzchnię nawiewu, a tym samym zwiększa opór aerodynamiczny;</p> <p>D) tak, gdyż przechył boczny może powodować wynurzenie się śruby napędowej i związaną z tym utratę prędkości statku.</p>	B
19	<p>Jakie z wymienionych zmian zdolności manewrowej statku nie występują podczas żeglugi w paku lodowym?</p> <p>A) wydatne zmniejszenie prędkości przy niezmiennych obrotach;</p> <p>B) zmniejszenie zdolności przyspieszania i powiększenie zdolności zatrzymywania;</p> <p>C) poprawa zwrotności;</p> <p>D) poprawa stateczności kursowej.</p>	C
20	<p>Jedynym sposobem samodzielnego odejścia statku od nabrzeża w warunkach złodzenia jest manewr:</p> <p>A) obrót na szpringu rufowym i odpychanie lodu całą powierzchnią burty;</p> <p>B) obrót na szpringu dziobowym i odpychanie lodu całą powierzchnią burty;</p> <p>C) obrót na cumie rufowej i oczyszczanie z lodu pracą steru i śruby;</p> <p>D) obrót na cumie dziobowej i oczyszczanie z lodu pracą steru i śruby.</p>	B
21	<p>Jaką klasę lodową wg PRS powinien posiadać statek uprawniony do samodzielnej żeglugi w rozrzedzonych, drobno pokruszonych lodach mórz niearktycznych w średnich warunkach lodowych?</p> <p>A) L1;</p> <p>B) L2;</p> <p>C) L3;</p> <p>D) L4.</p>	B
22	<p>Co oznacza informacja: „<i>Ice-breaker assistance will be suspended after sunset</i>”?</p> <p>A) pomoc lodołamacza będzie wznowiona po wschodzie słońca;</p> <p>B) pomoc lodołamacza będzie zawieszona po wschodzie słońca;</p> <p>C) pomoc lodołamacza będzie wznowiona po zachodzie słońca;</p> <p>D) pomoc lodołamacza będzie zawieszona po zachodzie słońca.</p>	D
23	<p>Co oznacza polecenie „<i>Increase your speed and proceed along ice channel</i>”?</p> <p>A) zmniejsz swoją prędkość i płyn wzdłuż krawędzi toru lodowego;</p> <p>B) zwiększ swoją prędkość i płyn wzdłuż krawędzi toru lodowego;</p> <p>C) zmniejsz swoją prędkość i twórz rynnę lodową za sobą;</p> <p>D) zwiększ swoją prędkość i posuwaj się rynną (kanałem lodowym).</p>	D
24	<p>Który z poniższych sposobów odejścia do nabrzeża z holownikiem w warunkach silnego złodzenia portu uważany jest za najbardziej bezpieczny?</p> <p>A) holownik kruszy lód przed dziobem i wzdłuż burty statku, a następnie odciąga statek od nabrzeża na holu dziobowym;</p> <p>B) holownik kruszy lód za rufą i wzdłuż burty statku, a następnie odciąga statek od nabrzeża na holu rufowym;</p> <p>C) holownik kruszy lód wokół statku, odciąga statek od nabrzeża na holu rufowym, a następnie przyjmuje hol dziobowy i odciąga dziób od nabrzeża;</p> <p>D) holownik kruszy lód wokół statku, odciąga statek od nabrzeża na holu dziobowym, a następnie przyjmuje hol rufowy i odciąga rufę od nabrzeża.</p>	C

25	<p>Jak szypcerz powinien manewrować, by zabezpieczyć awaryjną pracę załogi na pokładzie w warunkach sztormu?</p> <p>A) powinien zredukować prędkość; B) powinien maksymalnie zredukować prędkość i ustawić statek dziobem do fali; C) powinien ustawić statek zgodnie z kierunkiem falowania i zwiększyć prędkość; D) powinien postawić statek w dryfie.</p>	B
26	<p>Jak należy manewrować statkiem, gdy ze względu na duży dryf pilotówka nie jest w stanie odejść od burty?</p> <p>A) należy w porozumieniu z szypcerzem pilotówki stopniowo zwiększać prędkość własnego statku; B) należy w porozumieniu z szypcerzem pilotówki stopniowo zmieniać kurs w stronę nawietrzną; C) należy w porozumieniu z szypcerzem pilotówki stopniowo zmieniać kurs w stronę zawietrzną; D) należy w porozumieniu z szypcerzem pilotówki stopniowo zwiększać prędkość własnego statku i natychmiast ponownie ją zredukować, jeżeli pilotówka wzdłuż burty przemieszcza się ku rufie.</p>	D
27	<p>Jak reaguje mniejsza jednostka zacumowana w wąskim kanale, której cumy nie są właściwie napięte, gdy mija ją większy statek utrzymujący nadmierną prędkość?</p> <p>A) podczas zbliżania przemieszcza się zgodnie z ruchem statku mijającego, a gdy statki się zrównają w kierunku przeciwnym; B) podczas zbliżania przemieszcza się przeciwnie do ruchu statku mijającego, a gdy statki się zrównają w kierunku zgodnym z ruchem statku mijającego; C) jednostka zacumowana nie przemieszcza się wzdłuż nabrzeża, a jedynie ma tendencję do odchylenia dziobu, a w końcowej fazie rufy od kei; D) jednostka zacumowana nie przemieszcza się wzdłuż nabrzeża, a jedynie ma tendencję do odchylenia rufy, a w końcowej fazie dziobu od kei.</p>	A
28	<p>Podczas mijania się dwóch statków w wąskim kanale manewr ten można wykonać:</p> <p>A) lewymi lub prawymi burtami w zależności od warunków hydrodynamicznych akwenu; B) tylko lewymi burtami zgodnie z zasadą ruchu prawostronnego wynikającą z konwencji COLREG; C) burtę po której będą mijały się statki ustala kapitan bądź pilot statku większego; D) sposób mijania się statków wynika wyłącznie z przepisów miejscowych.</p>	B
29	<p>W przebiegu pętli Williamsona kąt zmiany kursu, przy którym wypada moment wydania drugiego polecenia na ster (tj. przełożenia na burtę przeciwną w stosunku do kierunku wychylenia początkowego), wynosi:</p> <p>A) 60°; B) jest indywidualny dla statku i zależy od zdolności wstrzymania zwrotu; C) 35°; D) 90°.</p>	B
30	<p>Podczas manewru wyprzedzania w wąskim kanale, najbardziej niebezpieczne efekty wynikają z:</p> <p>A) faktu, iż czas wyprzedzania jest stosunkowo długi; B) obszarów podciśnienia wytwarzanych przez dzioby obu statków; C) obszarów podciśnienia występujących w okolicach rufy obu statków lub przede wszystkim statku większego; D) konfiguracji dna kanału.</p>	C
31	<p>Podczas manewru wyprzedzania należy:</p> <p>A) zawsze powiadomić statek wyprzedzany o swoim zamiarze za pomocą przepisanych sygnałów lub drogą radiową i uzgodnić sposób wykonania manewru; B) tylko wtedy powiadomić statek wyprzedzany o swoim zamiarze, gdy współpraca statku wyprzedzanego jest niezbędna dla jego bezpiecznej realizacji; C) powiadomić drogą radiową statek wyprzedzany, że rozpoczęliśmy manewr wyprzedzania; D) powiadomić drogą radiową statek wyprzedzany, że rozpoczęliśmy manewr wyprzedzania i podać burtę po której wyprzedzamy.</p>	B

32	<p>Statek rybacki średniej wielkości wchodząc do doku stocznioowego powinien:</p> <p>A) wejść do doku korzystając z własnego napędu;</p> <p>B) wytracić prędkość przed wejściem do doku i po podaniu cum dziobowych z obu burt wybierać je tak, by bezpiecznie wprowadzić statek na dok;</p> <p>C) wytracić prędkość przed wejściem do doku i po zamocowaniu na dziobie po obu burtach lin wind dokowych, za ich pomocą bezpiecznie wprowadzić statek na dok;</p> <p>D) asekurowany przez holownik na holu rufowym, wytracić prędkość przed wejściem do doku i po zamocowaniu na dziobie po obu burtach lin wind dokowych, za ich pomocą bezpiecznie wprowadzić statek na dok.</p>	D
33	<p>Jeżeli nie można uniknąć wejścia statku na mieliznę należy:</p> <p>A) dążyć do skierowania dziobu na mieliznę;</p> <p>B) próbować maksymalnie wytracić prędkość do przodu;</p> <p>C) bez wahania użyć kotwic, jeżeli tylko taka możliwość istnieje;</p> <p>D) każde z powyższych działań jest prawidłowe.</p>	D
34	<p>Jak należy wykonać manewr odcumowania od statku bazy stojącego na kotwicy w warunkach silnego wiatru?</p> <p>A) należy rzucić wszystkie liny i zastosować manewr silny PN lub CN połączony z odpowiednią do sytuacji reakcją steru;</p> <p>B) należy rzucić wszystkie liny w momencie, gdy statek baza osiągnie skrajny punkt łukowania i wykonać manewr do przodu używając co najwyżej BWN;</p> <p>C) w momencie osiągnięcia skrajnego punktu łukowania statku bazy należy odchylić dziób przytrzymując szpring rufowy, a po rzuceniu szpringu, kontynuować żeglugę manewrem naprzód i odpowiednią do sytuacji reakcją steru;</p> <p>D) w momencie osiągnięcia skrajnego punktu łukowania statku bazy należy odchylić rufę na szpringu dziobowym, a po rzuceniu szpringu, pracować WW, aż dziób statku minie bezpiecznie rufę statku bazy.</p>	C
35	<p>Jak należy prawidłowo wykonać zwrot statku o 180° przy nabrzeżu?</p> <p>A) ustawić statek równolegle do nabrzeża pozostawiając cumę dziobową podaną z przeciwnej do nabrzeża burty. Pracą BWW napiąć cumę i na niej wykonać zwrot statku o 180° składając się przeciwną burtą do nabrzeża. Ster w położeniu środkowym;</p> <p>B) ustawić statek równolegle do nabrzeża pozostawiając cumę rufową podaną z przeciwnej do nabrzeża burty. Pracą BWN napiąć cumę i na niej wykonać zwrot statku o 180° składając się przeciwną burtą do nabrzeża i pomagając sobie sterem;</p> <p>C) po zabezpieczeniu okolicy rufy odbijaczami, wykonać zwrot pracując BWW i obracając statek na szpringu rufowym, a następnie wybierając cumę dziobową, która na wstępie podana była ze strony przeciwnej do nabrzeża. Ster w położeniu środkowym;</p> <p>D) po zabezpieczeniu okolicy stewy dziobowej odbijaczami, wykonać zwrot pracując BWN i obracając statek na szpringu dziobowym i cumie dziobowej, która w czasie obrotu powinna być najpierw wybierana, a następnie zamocowana, by pełnić rolę szpringu dziobowego. Obrót wspomagany jest wychyleniem steru.</p>	D
36	<p>Aby prawidłowo ocenić stateczność kursową jednostki z wykorzystaniem próby węzowej, jednostka powinna poruszać się z prędkością:</p> <p>A) całą naprzód (CN);</p> <p>B) pół naprzód (PN);</p> <p>C) pół wstecz (PW);</p> <p>D) całą wstecz (CW).</p>	A
37	<p>W dokumentacji manewrowej jednostki „<i>Wheelhouse Poster</i>” przedstawione są parametry cyrkulacji dla zwrotów:</p> <p>A) przez prawą i lewą burtę dla wody głębokiej;</p> <p>B) przez prawą i lewą burtę dla wody płytkiej;</p> <p>C) przez prawą i lewą burtę dla wody głębokiej i płytkiej;</p> <p>D) przez prawą i lewą burtę dla wody średniej.</p>	C
38	<p>Ruch kadłuba w wodzie powoduje powstawanie w okolicach dziobu i rufy niezależnych od siebie układów falowych (poprzecznych i skośnych), a zjawisko to nazywane jest oporem falowym. Prędkość rozchodzenia się tych fal jest:</p> <p>A) równa prędkości statku;</p> <p>B) mniejsza od prędkości statku;</p> <p>C) większa od prędkości statku;</p> <p>D) równa zero.</p>	A

39	Siła boczna śruby spowoduje przemieszczenie rufy statku w lewo, gdy: A) śruba prawoskrętna stała, silnik pracuje naprzód; B) śruba prawoskrętna nastawna, silnik pracuje naprzód; C) śruba prawoskrętna nastawna, silnik pracuje wstecz; D) śruba prawoskrętna stała, silnik pracuje wstecz.	D
40	Prędkość, przy której jednostka jest w stanie utrzymać sterowność to: A) prędkość najmniejsza; B) prędkość manewrowa; C) prędkość morska; D) prędkość awaryjna.	A
41	Długość drogi i czas przyspieszania jednostki przedstawione w dokumentacji manewrowej <u>nie są</u> zależne od: A) stosunku mocy zainstalowanej do wyporności statku; B) współczynnika pełnotliwości kadłuba; C) stanu morza i siły wiatru; D) stanu przegłębienia.	C
42	Różnica ciśnień powoduje powstanie siły hydrodynamicznej zwanej siłą naporu na ster, która działa: A) w kierunku zgodnym do kierunku wyłożenia steru i równoległe do powierzchni steru; B) w kierunku przeciwnym do kierunku wyłożenia steru i prawie prostopadłe do powierzchni steru; C) w kierunku zgodnym do kierunku wyłożenia steru i prawie prostopadłe do powierzchni steru; D) w kierunku przeciwnym do kierunku wyłożenia steru i równoległe do powierzchni steru.	B
43	Wychylenie płetwy sterowej na lewą burtę i krótka praca maszyną naprzód spowoduje: A) odrzucenie rufy statku w prawo przy znikomym wzroście prędkości statku do przodu; B) odrzucenie rufy statku w lewo przy znikomym wzroście prędkości statku do przodu; C) odrzucenie rufy statku w prawo przy znacznym wzroście prędkości statku do przodu; D) odrzucenie rufy statku w lewo przy znacznym wzroście prędkości statku do przodu.	A
44	Aby określić zapas wody pod stępką należy: A) od głębokości akwenu odjąć sumę zanurzenia statku i jego osiadania; B) do głębokości akwenu dodać sumę zanurzenia statku i jego osiadania; C) od głębokości akwenu odjąć różnicę zanurzenia statku i jego osiadania; D) do głębokości akwenu dodać różnicę zanurzenia statku i jego osiadania.	A
45	Jeżeli statek porusza się ze stałą prędkością, a głębokość akwenu maleje, to: A) wartość osiadania maleje; B) wartość osiadania nie zmienia się; C) wartość osiadania rośnie; D) wartość prędkości spada.	C
46	W trakcie mijania się dwóch jednostek najbardziej niekorzystnym zjawiskiem jest powstanie sił przyciągających. Maksymalne wartości osiągają gdy: A) dzioby statków znajdują się na tej samej wysokości; B) rufy statków znajdują się na tej samej wysokości; C) oba statki zwracają się ze sobą; D) oba statki zbliżają się do siebie.	B
47	Wiatr ma wpływ na ruch jednostki i tak: A) wiatr z kierunków dziobowych powoduje największy dryf a z trawersu największe pogorszenie stateczności kursowej; B) wiatr z kierunków rufowych powoduje największy dryf, a z trawersu największe pogorszenie stateczności kursowej; C) wiatr z trawersu powoduje najmniejszy dryf, a z kierunków rufowych największe pogorszenie stateczności kursowej; D) wiatr z trawersu powoduje największy dryf, a z kierunków rufowych największe pogorszenie stateczności kursowej.	D
48	Aby samodzielnie odcumować jednostkę i uniknąć uszkodzenia płetwy sterowej oraz śruby, należy wykorzystać: A) szpring dziobowy; B) szpring rufowy; C) cumę dziobową; D) cumę rufową.	A

49	<p>Ster strumieniowy osiąga najlepszą skuteczność działania gdy statek porusza się z prędkością:</p> <p>A) około 2 węzłów naprzód; B) około 0 węzłów; C) około 2 węzłów wstecz; D) około 3 węzłów naprzód.</p>	B
50	<p>W przypadku awarii napędu jednostka znajdzie się w dryfie, a wiatr ustawi jednostkę:</p> <p>A) dziobem do wiatru; B) rufą do wiatru; C) skośnie do wiatru; D) burtą do wiatru.</p>	D