Pytania egzaminacyjne z przedmiotu „Teoria i budowa okrętu”

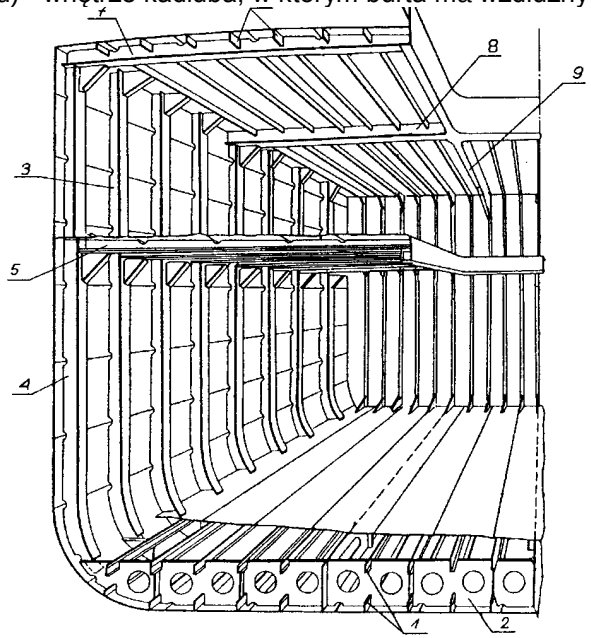
Poziom pomocniczy w dziale maszynowym na świadectwo starszego motorzysty (M_PP_SM)		
M_PP_SM _9	**Przedmiot: Teoria i budowa okrętu**	
Lp.	**Pytanie**	**Poprawna odpowiedź**
1.	Statki typu A opisane w przepisach dotyczących wyznaczania wolnej burty to: a) Statki handlowe poniżej 150 BRT, b) zbiornikowce przeznaczone do przewozu ładunków płynnych masowych, których zbiorniki ładunkowe mają małe otwory zamykane stalowymi pokrywami zaopatrzonymi w uszczelki, c) okręty wojenne i jachty, d) kontenerowce z ładunkiem kontenerów na pokładzie.	B
2.	Wyznaczanie maksymalnego, dopuszczalnego zanurzenia statku opisane jest przepisami konwencji: a) SOLAS b) STCW c) o Liniach Ładunkowych d) MARPOL	C
3.	Rozkład alarmowy zawierający sygnały oraz organizację alarmową na statku to: a) Muster List, b) Draft Survey, c) Świadectwie klasy, d) The Wheelhouse Poster.	A

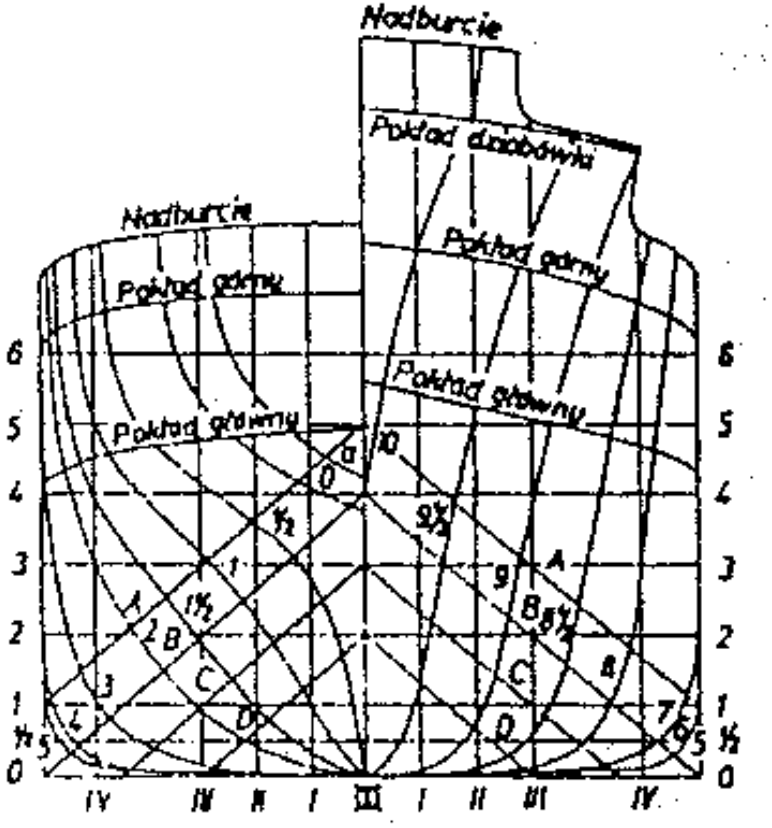
4.	Celem skalowania zbiorników nie jest określenie: a) stateczności statku, b) przegłębienia statku, c) rozkładu mas, d) zapotrzebowania na moc.	D
5.	Znak Plimsola nanosi się na burtę, na wysokości: a) zimowej linii ładunkowej w wodzie słodkiej, b) letniej linii ładunkowej w wodzie słodkiej, c) tropikalnej linii ładunkowej w wodzie morskiej, d) letniej linii ładunkowej w wodzie morskiej.	D
6.	DWT to skrót określający: *a)* wyporność, *b)* tonaż rejestrowy, *c)* nośność, *d)* ładowność.	C
7.	Międzynarodowe świadectwo pomiarowe wystawiane jest na podstawie: *a)* Międzynarodowej Konwencji o Bezpieczeństwie Życia na Morzu, *b)* Międzynarodowej Konwencji o Liniach Ładunkowych, *c)* Międzynarodowej Konwencji o Pomierzaniu Pojemności Statków, *d)* Konwencja o Ułatwieniu Międzynarodowego Obrotu Morskiego.	C
8.	Statki do przewozu słodkiej wody to: *a)* ropowce, *b)* chemikaliowce, *c)* produktowce, *d)* serwisowce.	B
9.	Dwudziestostopowa jednostka ekwiwalentna: *a)* GT, *b)* BRT, *c)* NT, *d)* TEU.	D

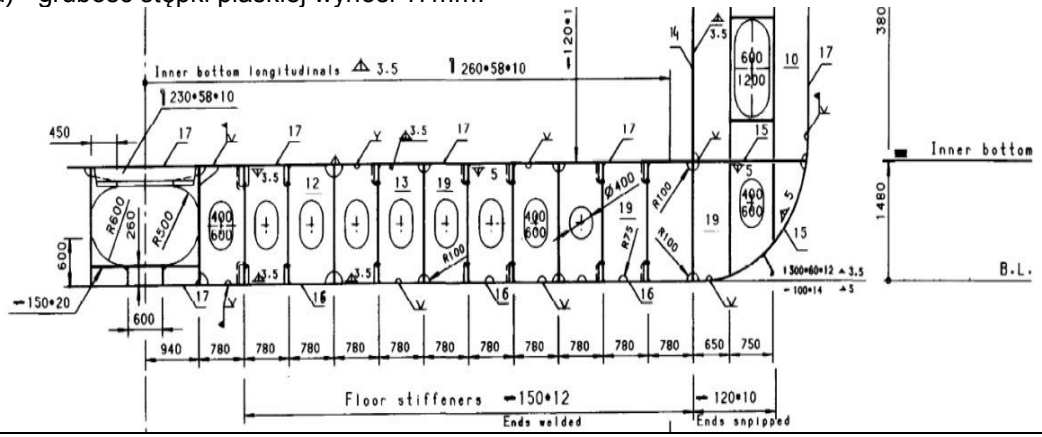
10.	Statkami OBO nie przewozi się: *a)* surowej ropy naftowej, *b)* ładunków masowych, *c)* kontenerów, *d)* rud metali.	C
11.	Przedstawiona na zdjęciu kotwica to kotwica: *a)* Halla *b)* admiralicji *c)* Matrosowa *d)* Danfortha Źródło: www.szopeneria.pl	A
12.	EMSA jest skrótem nazwy: *a)* Międzynarodowej Organizacji Morskiej, *b)* Europejskiej Agencji do spraw Bezpieczeństwa na Morzu, *c)* Międzynarodowego Zrzeszenia Towarzystw Klasyfikacyjnych, *d)* Konferencji Żeglugowej.	B
13.	Zabezpieczenie przeciwpożarowe statków opisane jest w Konwencji: *a)* STCW, *b)* MARPOL, *c)* SOLAS, *d)* o Liniach Ładunkowych.	C
14.	Warunkiem pływalności statku jest zachowanie równości pomiędzy ciężarem statku a ciężarem wypartej przez niego wody. W fizyce równanie to określane jest mianem: *a)* prawa Coulomba, *b)* prawa Bernoulliego, *c)* prawa Hooke'a, *d)* prawa Archimedesa.	D

15.	Zdolność statku do powracania do normalnego położenia po ustąpieniu przyczyny, która spowodowała przechył lub przegłębienie to: *a)* stateczność, *b)* nośność, *c)* wyporność, *d)* pływalność.	A
16.	Środek ciężkości statku pływającego bez przechyłu: *a)* zawsze znajduje się w środku objętości statku, *b)* zależy tylko od rozmieszczenia mas na statku, *c)* leży zawsze powyżej środka wyporu, *d)* leży zawsze poniżej środka wyporu.	B
17.	Jeżeli na statku znajdującym się w stanie równowagi nastąpi przesunięcie ładunku na prawą burtę, to: a) statek przegłębi się, b) zwiększy się wysokość metacentryczna, c) zmniejszy się wysokość metacentryczna, d) statek przechyli się na prawą burtę.	D
18.	Do nadawania statkowi wymaganego przegłębienia używa się zbiorników: a) w dnie podwójnym, b) szczytowych, c) skrajnika dziobowego i rufowego, d) burtowych.	C
19.	Równoważnik węglowy stali kadłubowych umożliwia szybką ocenę ich: a) odporności na korozję, b) twardości, c) wytrzymałości na rozciąganie, d) spawalności.	D

20.	Powierzchnia płetwy sterowej dla danego statku nie zależy od: a) wymiarów statku, b) mocy silników, c) prędkości statku, d) średnicy cyrkulacji statku.	B
21.	W celu oceny charakterystyk manewrowych IMO nie wymaga : a) próby cyrkulacji, b) próby wężowej, c) próby zwrotności początkowej, d) próby przechyłów.	D
22.	L_{pp} to: a) długość statku między pionami: dziobowym i rufowym, b) długość całkowita statku, c) długość statku na wodnicy konstrukcyjnej, d) długość statku na pływnicy.	A

23.	Na poniższym rysunku przedstawiono: a) wnętrze kadłuba, w którym dno ma mieszany układ wiązań, b) wnętrze kadłuba, w którym burta ma poprzeczny układ wiązań, c) wnętrze kadłuba, w którym dno ma poprzeczny układ wiązań, d) wnętrze kadłuba, w którym burta ma wzdłużny układ wiązań.  Źródło: Więckiewicz W.: Budowa kadłubów statków morskich. Wydawnictwo Akademii Morskiej,2003.	B

24.	Na przedstawionym poniżej rysunku linii teoretycznych w rzucie na płaszczyznę owręża: a) wodnice są krzywymi, b) wręgi są krzywymi, c) ukośnice są krzywymi, d) wzdłużnice są krzywymi.  Źródło: Więckiewicz W.: Geometria i obliczenia hydrostatyczne kadłuba statku. WSM w Gdyni, Dział Wydawnictw,1999.	B

25.	Na rysunku przedstawiono przekrój przez dno podwójne. Prawdą jest, że: a) poszycie dna wewnętrznego wykonano z blachy o grubości 15 mm, b) mocnicę obłową wykonano z blachy o grubości 5 mm, c) odstęp wręgowy wynosi 780 mm, d) grubość stępki płaskiej wynosi 17mm.  	D