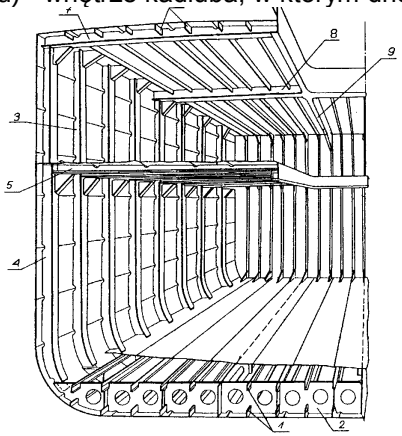
Pytania egzaminacyjne z przedmiotu „Teoria i budowa okrętu”

Dyplom mechanika w żegludze krajowej (M_ŻK)		
M_ŻK_9	**Przedmiot: Teoria i budowa okrętu**	
Lp.	**Pytanie**	**Poprawna odpowiedź**
1.	Maksymalne, dopuszczalne zanurzenie statku określonej jest: a) znakiem Plimsola, b) znakiem Bonjeana, c) znakiem Firsowa, d) znakiem Pivota.	A
2.	Zabezpieczenie statku przed zbytnim obciążeniem ładunkiem opisane jest przepisami konwencji: a) MARPOL, b) STCW, c) o Liniach Ładunkowych, d) SOLAS.	C
3.	Przedstawiona na rysunku kotwica to kotwica: *a)* Halla, *b)* admiralicji, *c)* Matrosowa, *d)* Danfortha. Źródło: www.szopeneria.pl	B

4.	W konstrukcji żurawia bomowego lina do podnoszenia i opuszczania ładunku nosi nazwę: *a)* topenanta, *b)* nok, *c)* rener, *d)* profender.	C
5.	Znak wolnej burty odnosi się do: a) letniej linii ładunkowej w wodzie słodkiej, b) letniej linii ładunkowej w wodzie morskiej, c) tropikalnej linii ładunkowej w wodzie morskiej, d) zimowej linii ładunkowej w wodzie słodkiej.	B
6.	Masa ładunku, która może być załadowana na statek przy określonym stanie zapasów i balastów to: *a)* ładowność, *b)* wyporność, *c)* nośność, *d)* tonaż rejestrowy.	A
7.	Pomierzanie statku to wyznaczenie: *a)* objętości ładunkowej, *b)* wolnej burty, *c)* wyporności, *d)* pojemności rejestrowych.	D
8.	Wśród wymienionych towarzystwem klasyfikacyjnym <u>nie jest</u>: *a)* DNV, *b)* GL, *c)* IMO, *d)* PRS.	C
9.	SOLAS to : *a)* Międzynarodowa Konwencja o Liniach Ładunkowych, *b)* Międzynarodowa Konwencja o Bezpieczeństwie Życia na Morzu, *c)* Międzynarodowa Konwencja o Pomierzaniu Pojemności Statków, *d)* Międzynarodowa Konwencja o Zapobieganiu Zanieczyszczaniu Morza przez Statki.	B
10.	Standardowa jednostka wykorzystywana do opisywania pojemności statków i terminali kontenerowych to: *a)* TEU, *b)* DWT, *c)* GT, *d)* NWT.	A

11.	Statki wykorzystywane do transportu zaopatrzenia, materiałów eksploatacyjnych i sprzętu wiertniczego na platformy wydobywcze to: *a)* ropowce, *b)* chłodniowce, *c)* produktowce, *d)* serwisowce.	D
12.	Prawo Archimedesa ma postać: *a)* $M = V \cdot x$, *b)* $P = M = D$, *c)* $D = \gamma \cdot V$, *d)* $D = m \cdot g$.	C
13.	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
14.	Pływalność to zdolność statku do: *a)* szybkiej zmiany kursu, *b)* powrotu do położenia początkowego po ustaniu działania siły, która spowodowała wychylenie, *c)* utrzymywania się w nowym położeniu równowagi po ustaniu działania siły, która spowodowała wychylenie, *d)* utrzymywania się na powierzchni wody.	D
15.	Odległość pomiędzy środkiem masy a metacentrum poprzecznym to: *a)* mały promień metacentryczny, *b)* duży promień metacentryczny, *c)* wysokość metacentryczna, *d)* ramię prostujące.	C
16.	Jeżeli na statku znajdującym się w stanie równowagi nastąpi przesunięcie ładunku na lewą burtę, to: a) statek przechyli się na lewą burtę, b) zwiększy się wysokość metacentryczna, c) statek przegłębi się, d) zmniejszy się wysokość metacentryczna.	A

17.	Do wzdłużnego trymowania statku używa się zbiorników: a) w dnie podwójnym, b) burtowych, c) skrajnika dziobowego i rufowego, d) zbiorników szczytowych.	C
18.	Dla poprawienia stateczności statku używa się zbiorników: a) w dnie podwójnym, b) burtowych, c) skrajnika dziobowego i rufowego, d) zbiorników szczytowych.	A
19.	Podstawowym materiałem konstrukcyjnym stosowanym w budowie statków są: a) stale odporne na korozję, b) stopy aluminium, c) laminaty, d) stale kadłubowe.	D
20.	Krzywą cyrkulacji zakreśla: a) dziób statku, b) rufa statku, c) środek ciężkości statku, d) środek wyporu statku.	C
21.	Położenie steru „na burcie” oznacza jego wychylenie o kąt : a) 85° - 95°, b) 35° - 45°, c) 65° - 75°, d) 15° - 25°.	B
22.	W czasie prób manewrowych <u>nie ocenia</u> się : a) pływalności, b) zwrotności, c) stateczności kursowej, d) zdolności hamowania.	A
23.	Otwory ulżeniowe wycina się w celu: a) umożliwienia przepływu cieczy między częściami zbiornika, b) ułatwienia odpowietrzenia poszczególnych części zbiornika podczas jego napełniania, c) zmniejszenia masy kadłuba, d) przepuszczenie spoin i ułatwienie montażu usztywnień.	C

24.	Na rysunku linii teoretycznych symbol oznacza: a) płaszczyznę wodnicy konstrukcyjnej, b) płaszczyznę symetrii, c) płaszczyznę owręża, d) płaszczyznę podstawową.	C
25.	Na poniższym rysunku przedstawiono: a) wnętrze kadłuba z mieszanym układem wiązań, b) wnętrze kadłuba z poprzecznym układem wiązań, c) wnętrze kadłuba z wzdłużnym układem wiązań, d) wnętrze kadłuba, w którym dno ma poprzeczny układ wiązań.  Źródło: Więckiewicz W.: Budowa kadłubów statków morskich. Wydawnictwo Akademii Morskiej,2003.	A