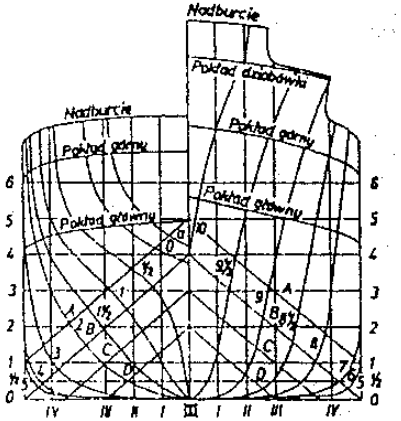
Pytania egzaminacyjne z przedmiotu „Teoria i budowa okrętu”

Poziom pomocniczy w dziale maszynowym na świadectwo elektromontera (M_PP_EMR)		
M_PP_EMR_15	**Przedmiot: Teoria i budowa okrętu**	
Lp.	**Pytanie**	**Poprawna odpowiedź**
1.	Znak wolnej burty naniesiony jest na wysokości: 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 morskiej.	B
2.	Wymagania dotyczące wyposażenie statku w środki ratunkowe opisane są w konwencji: a) MARPOL, b) STCW, c) o Liniach Ładunkowych, d) SOLAS.	D
3.	Kabestan kotwiczny to inaczej: *a)* komora łańcuchowa, *b)* winda kotwiczna, *c)* przewłoka, *d)* knaga.	B
4.	Wielkość wolnej burty <u>nie zależy</u> od: *a)* długości statku, *b)* współczynnika pełnotliwości kadłuba, *c)* mocy silników, *d)* długości nadbudówek.	C
5.	Różnica między ciężarem statku załadowanego a ciężarem statku pustego to: *a)* nośność, *b)* wyporność, *c)* ładowność, *d)* tonaż rejestrowy.	A

6.	Międzynarodowa Organizacja Morska to: *a)* PRS, *b)* IMO, *c)* EMSA, *d)* IACS.	B
7.	Statki do przewozu ładunków w opakowaniach to : *a)* produktowce, *b)* towarowce, *c)* rudowce, *d)* OBO.	B
8.	Poza pewnymi wyjątkami, PRS nadaje klasę statkom na okres maksymalny: *a)* 15 lat, *b)* 10 lat, *c)* 12 lat, *d)* 5 lat.	D
9.	Konwencja MARPOL dotyczy: *a)* pomierzania pojemności statków, *b)* bezpieczeństwa życia na morzu, *c)* wyszkolenia marynarzy *d)* zapobiegania zanieczyszczenia morza przez statki.	D
10.	Ilość i wielkość urządzeń kotwicznych określa się w zależności od: *a)* planowanych warunków pływania statku, *b)* współczynnika pełnotliwości, *c)* wskaźnika wyposażenia, *d)* kalibru łańcuchów kotwicznych.	C
11.	Pojemność netto statku oznacza się skrótem: *a)* TEU, *b)* DWT, *c)* GT, *d)* NT.	D
12.	Masa wody wypartej przez zanurzoną część kadłuba statku to: *a)* wyporność, *b)* nośność, *c)* pływalność, *d)* wypór.	A

13.	Położenie środka masy statku jest: *a)* wielkością stałą podczas całego okresu jego eksploatacji , *b)* wielkością stałą ale tylko podczas przejść morskich, w porcie ulega natomiast zmianie po za- lub wyładunku, *c)* wielkością zmienną podczas całego okresu eksploatacji, zależną od zużycia zapasów, stanu balastu i stanu załadowania, *d)* wielkością zmienną zależną od gęstości wody zaburtowej.	C
14.	Zdolność statku do utrzymywania się na powierzchni wody to: *a)* wyporność, *b)* pływalność, *c)* nośność, *d)* stateczność.	B
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.	Środek wyporu statku leży: *a)* zawsze na owrężu, *b)* w połowie zanurzenia średniego, *c)* w środku objętości podwodnej części kadłuba *d)* zawsze w części rufowej	C
17.	Celem skalowania zbiorników <u>nie jest</u> określenie: a) stateczności statku, b) przegłębienia statku, c) rozkładu mas, d) zapotrzebowania na moc.	D
18.	Jeżeli na statku znajdującym się w stanie równowagi nastąpi przesunięcie ładunku pionowo w górę, to: a) statek przegłębi się, b) zwiększy się wysokość metacentryczna, c) zmniejszy się wysokość metacentryczna, d) statek przechyli się.	C

19.	Do wzdłużnego trymowania statku używa się zbiorników: a) skrajnika dziobowego i rufowego, b) szczytowych, c) w dnie podwójnym, d) burtowych.	A
20.	Podstawowym materiałem konstrukcyjnym stosowanym w budowie statków są: a) stale odporne na korozję, b) stale kadłubowe, c) laminaty, d) stopy aluminium.	B
21.	Zdolność statku do poruszania się po zadanej przez sternika drodze to: a) zwrotność, b) stateczność kursowa, c) pływalność, d) sterowność statku.	D
22.	Dane manewrowe statku zawarte są w: a) The Wheelhouse Poster, b) Draft Survey, c) Świadectwie klasy, d) Muster List.	A
23.	Czas przybycia załogi na wyznaczone miejsce po ogłoszeniu alarmu ogólnego nie powinien przekraczać: a) 5 minut, b) 10 minut, c) 2 minut, d) 6 minut.	C
24.	Skalopsy 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.	D

25.	Poniższy rysunek przedstawia linie teoretyczne w rzucie na płaszczyznę: a) owręża, b) podstawową, c) symetrii, d) wodnicy konstrukcyjnej.  Źródło: Więckiewicz W.: Geometria i obliczenia hydrostatyczne kadłuba statku. WSM w Gdyni, Dział Wydawnictw,1999.	A