# 第一章船舶常识

001、下列各项中\_\_\_\_\_不是客船典型特点。A、稳性好B、多为定期定线制C、多为单层甲板D、舒适性好

002、如果客船的重心位置偏低，那么船舶的\_\_\_\_\_。①稳性好;②稳性差;③舒适性好;④舒适性差;⑤方向性差A、①④B、②③⑤C、①④⑤D、②④⑤

003、为保证船舶具有足够的储备浮力，客货船常采用“\_\_\_\_\_不沉制”。A、—舱B、二舱C、三舱D、四舱

004、SOLAS公约规定，载客超过\_\_\_\_\_就视为客船。A、10人B、11人C、12人D、13人

005、下列关于客船特点的描述，不正确的是\_\_\_\_\_。A、单层甲板上布置客房B、多层甲板上布置相应的建筑C、抗沉性好D、完善的救生、消防和通信设施

006、下列关于客船特点的描述正确的是\_\_\_\_\_。①操纵性能良好;②上层建筑高大；③抗沉性好；④单层甲板A、①②B、①②③C、①②④D、①②③④

007、下列关于客船特点的描述正确的是\_\_\_\_\_。①甲板层数多;②上层建筑高大;③抗沉性好;④设有减摇装置A、①②B、①②③C、①②④D、①②③④

008、为保证船舶具有足够的储备浮力，客货船常釆用“\_\_\_\_\_不沉制”为最低设计要求。A、—舱B、二舱C、三舱D、四舱

009、客船的尾门应位于\_\_\_\_\_。A、舱壁甲板B、干舷甲板C、主甲板D、强力甲板

010、按SOLAS公约规定，当船舶载客达\_\_\_\_\_人时即为客船。A、10B、12C、13D、16

011、下列关于杂货船特点的描述不正确的是\_\_\_\_\_。A、用来装载大宗散装货物B、货舱设计为多层甲板结构C、舱口尺寸较大D、有吊杆或起重机

012、杂货船\_\_\_\_\_。A、载运旅客不能大于12人B、可以载运旅客C、可以载运少量的旅客D、空船时可以载运旅客

013、有多层甲板的船为\_\_\_\_\_。A、集装箱船B、散装货船C、杂货船D、油船

014、下列关于杂货船特点的描述不正确的是\_\_\_\_\_。A、用来装载一般干货B、货舱设计为单层甲板结构C、舱口尺寸较大D、有吊杆或起重机

015、为避免舷侧凝结水淌湿舱内货物，在杂货船货舱舷侧安置的木板称\_\_\_\_\_。A、护舷板B、木铺板C、隔板D、挡板

016、杂货船的一般特点是\_\_\_\_\_。①通常具有2〜3层甲板结构;②为便于装卸货，舱口尺寸较大;③配有吊杆或起重机;④抗沉性设计为“二或三舱不沉制”A、①②B、①③C、②③④D、①②③

017、杂货船的特点有\_\_\_\_\_。①对货物种类与码头条件的适应性强;②装卸效率不高;③一般设计成“一舱不沉制”A、①②B、②③C、①③D、①②③

018、下列各项中\_\_\_\_\_为散货船典型特点。A、速度快B、方形系数较小C、双船壳D、货舱横剖面为菱形

019、散粮船设置上边舱的主要目的是\_\_\_\_\_\_。A、增强总纵强度B、保证装满货舱C、便于清舱D、增加水舱

020、散装货船用于\_\_\_\_\_。A、装比重较小的散货B、装比重较大的散货C、装任何散货D、装指定的散货

021、散粮船货舱设计成菱形的目的不是\_\_\_\_\_。A、提高稳性B、便于清舱C、减少平舱工作D、增大舱容

022、船型肥大、货舱呈菱形、舱口较宽大、舱口围板也较高的这类船属于\_\_\_\_\_。A、矿砂船B、散装货船C、集装箱船D、杂货船

023、散装货船的特点是\_\_\_\_\_。①为单层或双层船壳结构的单甲板船;②具有双层底舱;③在货舱区域内有底边舱和顶边舱A、①②③B、①②C、②③D、①③

024、散粮船的特点是\_\_\_\_\_。①船型肥大;②货舱剖面为菱形;③舱口较宽大，舱口围板也较高A、①②B、②③C、①③D、①②③

025、散装货船货舱横剖面设计成菱形的目的是\_\_\_\_\_。①可减少平舱工作;②保证装满货舱;③保证船舶稳性A、①②B、②③C、①③D、①②③

026、散装货船的特点是\_\_\_\_\_。①舱口围板高大;②货舱横剖面为菱形;③货舱四角的三角形舱柜可用于压载;④多设二层甲板A、①②③B、②③④C、①③④D、①②③④

027、散装货船是\_\_\_\_\_。A、尾机型单甲板船B、中机型多甲板船C、尾机型多甲板船D、中机型单甲板船

028、散装货船货舱斜顶板和斜底板的作用是\_\_\_\_\_。①保证装满货舱;②便于清舱;③参与总纵弯曲A、①②B、②③C、①③D、①②③

029、下列关于散装货船特点的描述，不正确的是\_\_\_\_\_。A、舱口围板高大B、货舱横剖面成菱形C、货舱四角的三角形舱柜可作压载舱使用D、舱口要多而小

030、散装货船货舱横剖面设计成菱形的目的是\_\_\_\_\_。①减少平舱及清舱工作;②防止航行中因横摇过大而危及船舶的稳性;③调节吃水和稳性高度A、①②B、①③C、②③D、①②③

031、矿砂船货舱横剖面设计成漏斗形的目的是\_\_\_\_\_。A、提高稳性B、既提高重心高度又便于清舱C、增加船体强度D、增加压载舱

032、同吨位船中双层底最高的是\_\_\_\_\_。A、集装箱船B、散粮船C、矿砂船D、油船

033、—般矿砂船的双层底高度可达型深的\_\_\_\_\_。A、1/5B、1/4C、1/3D、1/2

034、为适应所载货物的特点，矿砂船一般采用\_\_\_\_\_。A、高强度钢B、不锈钢C、普通钢材D、船用碳素钢

035、矿砂船的双层底比其他船高，其目的是\_\_\_\_\_。A、提高船舶重心B、便于装卸C、增加压载舱容量D、增加船体强度

036、矿砂船的特点是\_\_\_\_\_。A、舱容小、双层底较高、采用高强度钢B、舱容小、双层底较低、采用高强度钢C、舱容大、双层底较高、采用高强度钢D、舱容大、双层底较低、采用高强度钢

037、矿砂船的特点是\_\_\_\_\_。①货舱口宽大;②双层底高;③内底板采用加厚措施;④有的对货舱采取重货加强措施;⑤货舱两侧的边舱较大A、①②③④B、②③⑤C、①②③④⑤D、①②③

038、下列关于矿砂船特点的描述，不正确的是\_\_\_\_\_。A、双层底特别高B、两侧压载舱较大C、双层底髙度较低，达型深的1/5D、—般采用高强度钢结构

039、矿砂船的特点是\_\_\_\_\_。①多为尾机型和单甲板;②双层底高便于提高船舶重心;③与其他船相比货舱舱容小而压载舱舱容大A、①②B、②③C、①③D、①②③

040、矿砂船的特点是\_\_\_\_\_。①单层全通甲板;②双层底高;③货舱较小而货舱两侧压载舱大;④采用纵骨架式结构;⑤货舱长而大A、①②③④B、②③④⑤C、①③④⑤D、①②③④⑤

041、有些矿砂船货舱横剖面设计成漏斗形的目的是\_\_\_\_\_。①提高船舶重心;②便于清舱;③改善船舶稳性A、①②B、②③C、①③D、①②③

042、下列几种船中，双层底最高的是\_\_\_\_\_。A、普通货船B、矿砂船C、集装箱船D、滚装船

043、矿砂船的特点是\_\_\_\_\_\_。①舱容小，压载水舱大;②双层底较高;③一般采用高强度结构钢A、①②B、①③C、②③D、①②③

044、矿砂/石油两用船的载货特点是\_\_\_\_\_。A、单运矿砂时装在两侧边舱和中间货舱内B、单运油时装在两侧边舱和部分中间货舱内C、单运矿砂时只装在两侧边舱内D、单运油时只装在中间货舱内

045、0/0船是指\_\_\_\_\_。A、矿砂/石油两用船B、矿砂/杂货船C、石油/液化气船D、散货/液化气船

046、矿砂/散货/石油三用船的结构特点是\_\_\_\_\_。①设有上下边舱;②设有双层船壳;③为单甲板船A、①②B、①③C、②③D、①②③

047、OBO船是指\_\_\_\_\_。A、矿/散/油三用船B、散/油/气体三用船C、散/杂/油三用船D、矿/气体/油三用船

048、兼用船的特点是\_\_\_\_\_。①不同时装载油类和散装干货;②船型肥大，Cb大于0.8;③中间舱和边舱可全部用来载油；④仅边舱可用来载油A、①②B、①③C、①②③D、①②④

049、矿砂/石油两用船的特点是\_\_\_\_\_。①双层底没有矿砂船高;②中间舱可全部或大部分用来装载矿砂;③边舱和部分中间舱装载货油;④中间舱占整个货舱舱容的70%〜75%A、①②B、①②③C、②③④D、①②③④

050、兼用船的一般特点有\_\_\_\_\_。①可同时装载油类和散装干货;②船型肥大，Cb—般大于0.6;③中间舱的全部或大部分用来装载散装干货A、①②B、②③C、②D、③

051、矿砂/石油两用船的特点有\_\_\_\_\_。①油货和矿货不同时装载;②中间舱一般占整个货舱舱容的40%〜50%;③双层底与矿砂船相比几乎同高;④单运油时，可载于全部中间舱及两侧边舱A、①②B、②③C、③④D、①④

052、下列关于OBO船载货特点的描述，不正确的是\_\_\_\_\_。A、中间舱的全部或大部分用来装载散货或矿石B、下边舱专用于装载油类C、两侧边舱、上边舱及部分中间舱用来装载货油D、散货或矿石与油类不同时装载

053、集装箱船货舱一般都比较宽，舱口总宽度可达\_\_\_\_\_倍船宽。A、0.75〜0.8B、0.7〜0.8C、0.6〜0.8D、0.7〜0.9

054、集装箱船采用双层船壳的主要目的是\_\_\_\_\_。A、提高抗扭强度B、增加压载水舱C、增加抗沉性D、提高装卸效率

055、国际集装箱运输中20ft标准集装箱的宽度和高度分別是\_\_\_\_\_ft和\_\_\_\_\_ft。A、6,6B、8,6C、6,8D、8,8

056、下列关于集装箱船特点的描述，不正确的是\_\_\_\_\_。A、单层甲板B、双层船壳C、舱内不能有导轨D、具有由导轨、撑材及安置于导轨顶部的导箱构件组成的箱格导轨装置

057、甲板为平直甲板且货舱为单层甲板的船是\_\_\_\_\_。A、滚装船B、集装箱船C、散装船D、木材船

058、为保证集装箱船的船体强度，其主船体结构中采用了\_\_\_\_\_。A、双层船壳、抗扭箱或等效结构B、多层甲板C、多道纵向舱壁D、圆形舱口

059、集装箱船的特点是\_\_\_\_\_。①舱口大，双层壳;②多层甲板;③舱内有箱格导轨装置;④起重设备为重吊A、①②B、②③C、①③D、①②③

060、集装箱船的一般特点是\_\_\_\_\_。①单层甲板;②货舱开口宽大;③主机马力大，航速高;④舷墙低;⑤方形系数小于0.6A、①②③⑤B、①②③④C、②③④⑤D、①②③④⑤

061、集装箱船的一般特点有\_\_\_\_\_。①货舱多为单层甲板且开口宽大;②舱内设有格栅或货架;③装卸效率高，货损货差大;④高速货柜船的Cb小于0.8A、①②B、①②③C、①②④D、①②③④

062、标准集装箱(TEU)的长度为\_\_\_\_\_。A、40ftB、20ftC、30ftD、10ft

063、集装箱船的特点是\_\_\_\_\_。①舱口宽大;②多层甲板;③双层壳;④货舱有箱格导轨装置A、①②B、①②③C、②③④D、①③④

064、木材船的特点是\_\_\_\_\_。①舱口大、舱内无支柱;②甲板强度要求高；③舷墙较高;④起货机安装于桅楼平台上A、①②③B、②③④C、①③④D、①②③④

065、货舱要求长而大，舱内无支柱，甲板两舷舷侧设有立柱或立柱底脚，舷墙也较高，起货机均安装于桅楼平台上的这种船是\_\_\_\_\_。A、木材船B、滚装船C、干货船D、集装箱船

066、木材船的特点是\_\_\_\_\_。①舱口大、舱内无支柱;②双鳥底较高r③甲板强度要求高，舷墙也较高;④起货机安装于桅楼平台上A、①②③B、①③④C、②③④D、①②③④

067、下列关于木材船特点的描述，不正确的是\_\_\_\_\_。A、干舷比一般货船低B、甲板的两舷舷侧设有立拄或立柱底脚C、甲板强度要求高，但舷墙较低D、舱内无支柱等障碍物

068、下列关于木材船特点的描述，不正确的是\_\_\_\_\_。A、货舱长而大，舱内无支柱B、货舱短小，舱口大C、甲板两侧设有立柱D、起货机安装在桅楼平台上

069、下列关于木材船特点的描述，不正确的是\_\_\_\_\_。A、货舱长而大，舱内无支柱B、舷墙较高C、双层底较高D、起货机安装在桅楼平台上

070、为了便于拖车开进开出，滚装船货舱区域内不设横舱壁，而采用\_\_\_\_\_来保证横向强度。A、纵向舱壁B、立柱C、强横梁和强肋骨D、肘板

071、下列采用水平装卸方式的船舶是\_\_\_\_\_。A、杂货船B、集装箱船C、滚装船D、载驳船

072、滚装船装卸货物如采用“带轮”方式，则下列正确的是\_\_\_\_\_。A、“带轮”方式装卸速度快，货舱利用率低，适合短途运输B、“带轮”方式装卸速度快，货舱利用率高，适合短途运输C、“带轮”方式装卸速度慢，货舱利用率高，适合短途运输D、“带轮”方式装卸速度慢，货舱利用率低，适合短途运输

073、下列关于滚装船特点的描述，正确的是\_\_\_\_\_。①具有多层甲板和双层底结构;②强力甲板和船底一般采用纵骨架式结构;③在舱内设置局部横舱壁或强肋骨和强横梁，以保证船体的横向强度A、①②B、①③C、②③D、①②③

074、滚装船的结构较特殊，上甲板平整\_\_\_\_\_。A、无舷弧和梁拱B、有舷弧和梁拱C、有舷弧无梁拱D、无舷弧有梁拱

075、下列关于滚装船特点的描述，不正确的是\_\_\_\_\_。A、利用升降机垂直上下装卸B、上甲板平整，无舷弧和梁拱C、不需要起货设备，甲板层数多D、货舱内支柱极少，甲板为纵通甲板

076、滚装船装卸货时横倾角应小于\_\_\_\_\_。A、3°B、4°C、5°D、6°

077、为确保滚装船装卸作业的安全，跳板的工作坡度应小于\_\_\_\_\_。A、15°B、8°C、10°D、4°

078、滚装船的特点是\_\_\_\_\_\_\_。①甲板层数多，舱内支柱少;②舱容利用率低，抗沉性相对较差;③甲板为纵通甲板A、①②B、②③C、①③D、①②③

079、滚装船的特点是\_\_\_\_\_。①舱容利用率低;②抗沉性差;③作业时跳板的坡度通常为4°〜5°;④多为尾机型，方形系数不大于0.6A、①②③B、②③④C、①③④D、①②③④

080、滚装船的结构较特殊，一般\_\_\_\_\_。①上甲板平整，无舷弧和梁拱;②仅有少量的起货设备;③甲板层数多，一般有2〜4层;④货舱无分隔舱壁但有极多的支柱;⑤舱内支柱极少，抗沉性相对较差，但航速较高A、①②③④B、②③④⑤C、①③⑤D、①④⑤

081、滚装船的首门一般设于\_\_\_\_\_。A、干舷甲板之下B、干舷甲板（或舱壁甲板）之上C、平台甲板以上D、二层甲板以上

082、小型滚装船不适用\_\_\_\_\_。A、舷门跳板B、尾门跳板C、首门跳板D、中部跳板

083、滚装船较少采用的跳板是\_\_\_\_\_。A、舷门跳板B、尾门跳板C、首门跳板D、尾侧跳板

084、船舶的舷门和尾门是指布置在\_\_\_\_\_的舷侧和尾部区域通向封闭处所的装货门和日常出入门。A、防撞舱壁（首尖舱舱壁）后B、尾尖舱舱壁前C、首尖舱舱壁前D、机舱舱壁后

085、关于船舶的舷门和尾门，下列说法正确的是\_\_\_\_\_。①布置在防撞舱壁后;②客船的尾门应位于干舷甲板之上;③门一般向外开启；④布置在首尖舱舱壁之前A、①②B、①③④C、②③④D、①②③

086、《钢质海船入级规范》对滚装船首门和内门的要求是\_\_\_\_\_。①首门应位于干舷甲板之上;②内门作为防撞舱壁的一部分;③内门可用防撞舱壁来代替A、①②B、①③C、②③D、①

087、滚装船靠泊作业过程中，跳板的工作坡度应不大于8°，通常为4°〜5°，若能保证横倾角小于\_\_\_\_\_,则其跳板对码头的负荷一般不超过\_\_\_\_\_/t/m2。A、4°，1〜2B、4°，2〜3C、5°，2〜3D、5°，3〜4

088、下列关于滚装船特点的描述，正确的是\_\_\_\_\_。①首跳板处必须设置首门与内门；②首门应位于干舷甲板之下；③车辆利用舱内设置的活动坡道或升降平台作完成同层甲板间的移动A、①②③B、①②C、①③D、②③

089、滚装船的首门结构形式有\_\_\_\_\_。①罩壳式;②边铰链式;③滚动式或平移式A、①②B、①③C、②③D、①②③

090、滚装船装卸货用的跳板多数设置在\_\_\_\_\_。A、首部B、尾部C、两舷侧D、船中

091、滚装船装卸货时，若能保证横倾角小于4°，跳板对码头的负荷一般为\_\_\_\_\_t/m2。A、1〜2B、2〜3C、3〜4D、3.5〜4.5

092、冷藏船的特点是\_\_\_\_\_。A、具有良好的隔热设施和制冷设备B、吨位较大，速度较快C、甲板层数较少，货舱口小D、舱内无支柱

093、下列关于冷藏船特点的描述，不正确的是\_\_\_\_\_。A、有良好的隔热设施B、舱口大C、甲板层数较多D、有制冷设备

094、冷藏船的特点是\_\_\_\_\_。①货舱口较小;②具有隔热和制冷设备;③甲板层数多，速度快A、①②B、②③C、①③D、①②③

095、多用途船的一般特点有\_\_\_\_\_。①货舱能满足载运多种货物的需求;②为满足货种的要求，货舱口一般较宽大;③有的为两层甲板结构;④起重设备以起重机为主A、①②③B、②③④C、②④D、①②③④

096、下列关于多用途船特点的描述，不正确的是\_\_\_\_\_。A、货舱口一般较宽大B、能满足载运多种货物的需求C、有的多用途船具有两层甲板结构D、—般不配备起重设备或以吊杆式起货设备为主

097、新建油船设置专用压载舱的优点是\_\_\_\_\_。①防止海洋污染;②减轻货油舱结构腐蚀;③提高强度、抗沉性;④缩短停港时间;⑤増加油船的有效载货舱容A、①②③⑤B、①②③④⑤C、②③④⑤D、①②③④

098、对于L>90m的油船，要求\_\_\_\_\_。A、在货油舱内设置一道纵向连续的舱璧B、在货油舱内设置二道纵向连续的舱壁C、在货油舱内设置三道纵向连续的舱壁D、在货油舱内设置四道纵向连续的舱壁

099、油船的L/B\_\_\_\_\_，而B/d和Cb\_\_\_\_\_(L—船长，B—船宽，d一吃水。）。A、较小，较大B、较大，较小C、较小，较小D、较大，较大

100、尾机型油船有利于\_\_\_\_\_\_。①增加货舱容积;②防火防爆和油密；③操纵安全和便无瞭望A、①②B、②③C、①③D、①②③

101、油船设置纵向舱壁的目的是\_\_\_\_\_。①分隔不同种类的油;②减少自由液面对稳性的影响;③提高船舶总纵强度A、①②B、②③C、①③D、①②③

102、油船设置多道横舱壁和大型肋骨框架的目的是\_\_\_\_\_。A、增加横向强度和适装不同品种的油类B、减少自由液面对纵稳性的影响C、提高船舶总纵强度D、增加舱口数量，便于压载

103、油船货油舱舱口为\_\_\_\_\_。A、方形小舱口B、圆形大舱口C、圆形小舱口D、方形大舱口

104、要求中型以上油船设置双层船壳的主要目的是\_\_\_\_\_。A、增加船体强度B、增加压载水舱C、防止海洋污染D、调整倾斜状态

105、新建油船设置专用压载舱的缺点是\_\_\_\_\_。A、大大减少了货油舱内的结构腐蚀B、提高了船舶的抗沉性能C、减少了停港时间D、船体重量及造价有所增加

106、油船清洁压载舱与专用压载舱的本质区别是\_\_\_\_\_不同。A、压载舱舱容大小B、压载舱位置C、压载系统D、压载舱结构

107、新建中型以上油船船体结构均设计为\_\_\_\_\_。A、双层底与双层船壳B、单层底与双层船壳C、单层底与单层船壳D、双层底与单层船冗

108、油船的特点是\_\_\_\_\_（L一船长，B一船宽，d一吃水。）。A、L/B较小，B/d较大B、L/B较大，B/d较小C、L/B较小，B/d较小D、L/B较大，B/d较大

109、油船属于\_\_\_\_\_的船，且干舷小。A、方形系数较小B、方形系数较大C、中横剖面系数较小D、方形系数为1

110、油船机舱通常设置在\_\_\_\_\_。A、船尾B、船首C、船中D、船中偏后

111、油船设置纵向舱壁的主要作用为\_\_\_\_\_。A、增大承受总纵弯曲应力的能力B、减少自由液面的影响C、增加保留浮力D、减轻横播

112、油船设置纵向舱壁的作用是\_\_\_\_\_。A、增大承受总纵弯曲应力的能力B、减轻横摇C、增加储备浮力D、减少自由液面的影响及提高船舶的总纵强度

113、油船布置纵舱壁的主要目的是\_\_\_\_\_。A、增加总纵向强度B、分隔舱室C、防火D、减少自由液面的影响

114、油船设置专用压载舱的优点有\_\_\_\_\_。①可从根本上解决排放含油压载水引起的海洋污染问题;②可减轻货油舱因装压载水而对舱内结构的腐蚀;③提高了结构强度和抗沉性;④船体的重量和造价有所降低A、①②③B、②③④C、①②③④D、①②④

115、新造油船设置专用压载舱的优点是\_\_\_\_\_。①防止海洋污染;②缩短了船舶停港时间;③提髙了船舶抗沉性A、①②B、②③C、①③D、①②③

116、用不锈钢材料作为货舱内表面的船舶是\_\_\_\_\_。A、液化石油气船B、液化天然气船C、油船D、液体化学品船

117、液体化学品船的特点是\_\_\_\_\_。①具有许多较小的水密货舱;②舱壁多用不锈钢制成;③为单层底结构;④具有多个泵舱A、①②③B、②③④C、①②④D、①②④

118、下列有关液体化学品船特点的描述，不正确的是\_\_\_\_\_。A、为双层底结构B、有毒物品装于两舷舷侧的舱内C、一般设计成双层船壳结构D、具有多个泵舱

119、液化石油气船不包括\_\_\_\_\_。A、全压式B、全冷式C、半压半冷式D、全压全冷式

120、货舱常为球形或矩形的船舶是\_\_\_\_\_。A、油船B、液化天然气船C、液体化学品船D、液货船

121、货舱常为球形或矩形的船舶是\_\_\_\_\_。A、矿/油两用船B、液化天然气船C、液体化学品船D、液货船

122、货舱常为球形或矩形的船舶是\_\_\_\_\_。A、液货船B、液化天然气船C、液体化学品船D、特种船

123、全压式液化石油气船的货舱常设计成\_\_\_\_\_\_。A、球形或矩形B、球形或圆柱形罐C、矩形D、棱柱形

124、乙烯运输船的货舱常设计成\_\_\_\_\_\_。A、圆筒形B、球形或圆柱形罐C、棱柱形D、球形、圆柱形罐和矩形

125、常将货舱设计成球形、圆柱形罐的液化气船是\_\_\_\_\_。①液化天然气船;②全加压式液化石油气船;③乙烯运输船;④全冷冻式液化石油气船A、①②④B、②③C、①③④D、①②③

126、破冰船的最大特点是\_\_\_\_\_。A、冲拉能力强B、主机马力大C、首尾设有大的压载舱D、首部特别加强

127、下列属于工程船的是\_\_\_\_\_。A、供应船B、修理船C、打捞船D、消防船

128、用于为他船在冰区开辟航路，结构坚固，功率大的船舶称为\_\_\_\_\_。A、海洋开发用船B、航标船C、拖带(顶推)船D、破冰船

129、船舶强度大，马力大，稳性和浮性较好，操纵性好，但船体不大的船舶称为\_\_\_\_\_。A、科学考察船B、航标船C、海洋开发船D、拖船

130、船舶体积小，功率大，船速快，具有良好适航性能，并备有各种救助设备的船舶称为\_\_\_\_\_。A、破冰船B、海洋开发船C、科学考察船D、海难救助船

131、下列不属于工作船的是\_\_\_\_\_。A、供应船B、消防船C、打捞船D、顶推船

132、下列属于工程船的是\_\_\_\_\_。A、供应船B、打捞船C、修理船D、海难救助船

133、下列不属于工程船的是\_\_\_\_\_。A、挖泥船B、海洋调查船C、科学考察船D、航标船

134、下列属于工程船的是\_\_\_\_\_。A、海难救助船B、消防船C、科学考察船D、敷缆船

135、在高速航行时能被水翼产生的水动升力支承在水面以上的船舶是\_\_\_\_\_。A、滑行船B、气垫船C、双体船D、水翼船

136、利用专用风机或冲翼将空气压缩在船体底部或船体支承面下部，其全部重量或大部分重量能被连续产生的气垫所支承的船舶是\_\_\_\_\_。A、滑行船B、气垫船C、双体船D、水翼船

137、借助柔性围裙保持气垫，并借助气垫支承其全部重量的一种船是\_\_\_\_\_。A、水面效应船B、气垫船C、全垫升气垫船D、水翼船

138、借助浸在水中的永久性硬结构，完全或部分地保持气塾的一种气垫船，如双体气垫和侧壁气垫船称为\_\_\_\_\_。A、水面效应船B、气垫船C、全垫升气垫船D、水翼船

139、具有大宽长比、小水线面面积的一种特殊船型的双体船称为\_\_\_\_\_。A、滑行船B、穿浪双体船C、双体船D、水翼船

140、航行时，船身绝大部分露出水面而处于滑行状态的船舶是\_\_\_\_\_。A、滑行船B、气垫船C、双体船D、水翼船

141、拖船按用途可分为\_\_\_\_\_。①运输拖船;②科考拖船;③救助拖船;④港作拖船A、①②③B、②③④C、①②④D、①③④

142、下列关于载驳船特点的描述，不正确的是\_\_\_\_\_。A、以大件货或集装箱为装卸货物单元B、不占用码头泊位C、龙门式起重机可以在甲板上前后移动D、装卸效率很高

143、Sea-bee型载驳船的装卸方式是\_\_\_\_\_。A、用龙门吊吊上吊下B、用浮船坞原理浮进浮出C、用升降平台浮上浮下D、用拖船拖进拖出

144、下列\_\_\_\_\_不属于挖泥船种类。A、抓斗式B、链斗式C、铲扬式D、自吸式和自卸式

145、气垫船按航行状态可分为\_\_\_\_\_。①全垫升气垫船;②侧壁式气垫船;③水面效应船A、①②B、②③C、①②③D、①③

146、船首楼的长度一般为船长的\_\_\_\_\_。A、10%B、15%C、20%D、25%

147、长船首楼的长度一般为船长的\_\_\_\_\_。A、10%B、15%C、20%D、25%

148、下列关于主船体的描述，正确的是\_\_\_\_\_。①是船舶的主体部分;②由船底、内及首尾等结抅组成;③由上甲板、内底板、舷侧、首尾及横舱壁等结构组成;④是指上甲板及以下由船底、舷侧、甲板、首尾及舱壁等结构所组成的水密空心结构A、①②B、①③C、①④D、①③④

149、船底横向两侧以圆弧形式逐渐向上过渡至舷侧的圆弧过渡部分称为\_\_\_\_\_。A、舭部B、胯部C、舷部D、端部

150、船底板与舷侧板之间的圆弧过渡部分称为\_\_\_\_\_。A、舭肘板B、舭龙骨C、舭列板D、舭部

151、主船体两舷舷侧在过渡至船舶前后两端并最终会拢的会拢段部分分别称为\_\_\_\_\_。A、首舷和尾舷B、船首和船尾C、首部和尾部D、首端和尾端

152、主船体两舷舷侧在前部的线型弯曲部分称为\_\_\_\_\_。A、船首（船端）B、船头C、首舷(首部）D、首端

153、主船体两舷舷侧在后部的线型弯曲部分称为\_\_\_\_\_。A、船尾（尾端）B、船头C、尾舷(尾部）D、船端

154、船首两侧船壳弯曲处称为\_\_\_\_\_。A、首舷B、首楼C、舭部D、胯部

155、船舶外板（又称船壳板)是指主船体中的\_\_\_\_\_。A、船底板B、舷侧外板C、舭部D、构成船底、舷侧及舭部外壳的板

156、就普通货船而言，下列关于主船体中甲板的描述，正确的是\_\_\_\_\_。①为主船体垂向上成上下层并沿船长方向水平布置的大型纵向连续板架;②主甲板为船体的最高一层全通甲板;③平台甲板沿船长方向布置并计入船体总纵强度A、①②B、①③C、②③D、①②③

157、上层连续甲板（即主甲板)是指\_\_\_\_\_。A、船体的最高一层甲板B、船体的最高一层全通甲板C、水密横舱壁上伸到达的连续甲板D、平台甲板

158、平台甲板是指\_\_\_\_\_。A、强力甲板以下并不计入船体总纵强度的不连续甲板B、强力甲板以下并不计入船体总纵强度的连续甲板C、强力甲板以上并不计入船体总纵强度的不连续甲板D、强力甲板以上并不计入船体总纵强度的连续甲板

159、最上一层首尾统长甲板一般不是\_\_\_\_\_。A、艇甲板B、主甲板C、上甲板D、干舷甲板

160、任何船舶最上一层贯通首尾的连续甲板叫\_\_\_\_\_。A、遮蔽甲板B、主甲板C、舱壁甲板D、平台甲板

161、上甲板以下的第二层连续甲板常称为\_\_\_\_\_。A、二层甲板B、三层甲板C、主甲板D、干舷甲板

162、主甲板以下的第一层甲板常称为\_\_\_\_\_。A、—层甲板B、二层甲板C、舱内甲板D、下甲板

163、上甲板以上由一舷伸至另一舷的，或其侧壁板离船壳板向内不大于4%船宽的围蔽建筑称为\_\_\_\_\_。A、上层建筑B、甲板室C、桅楼室D、首尾尖舱

164、驾驶台顶层甲板，按其用途应称为\_\_\_\_\_。A、罗经甲板B、救生艇甲板C、驾驶台甲板D、瞭望甲板

165、驾驶室顶上的一层甲板称为\_\_\_\_\_。A、顶层甲板B、驾驶甲板C、游步甲板D、罗经甲板

166、通常设有信号灯架，探照灯和罗经的甲板为\_\_\_\_\_。A、驾驶甲板B、顶层甲板C、艇甲板D、罗经甲板

167、上层建筑与甲板室的主要区别在于围蔽建筑的侧壁板离舷侧船壳板向内不大于船宽的\_\_\_\_\_。A、2%B、4%C、6%D、8%

168、以下属上层建筑的是\_\_\_\_\_。①首楼;②桥楼;③尾楼;④桅屋A、①②④B、①②③C、②③④D、①③④

169、以下属甲板室的是\_\_\_\_\_。A、首楼B、桥楼C、尾楼D、桅室

170、以下关于首楼的描述正确的是\_\_\_\_\_\_。①减少首部上浪;②改善航行条件;③首楼的舱室可用作储藏室A、①②B、②③C、①③D、①②③

171、—般用来布置驾驶台及船员居住与生活处所的上层建筑为\_\_\_\_\_。A、首楼B、桥楼C、尾楼D、桅屋

172、船上的工作舱室包括\_\_\_\_\_。①驾驶室;②海图室;③机舱;④灭火器间;⑤压载水舱;⑥隔离空舱A、①②B、①②③C、①②⑤⑥D、①②③④⑤⑥

173、船上常用来装载压载水、淡水、燃料的液体舱柜有\_\_\_\_\_。①首尖舱;②尾尖舱;③双层底;④深舱;⑤隔离空舱A、①②③④B、②③④⑤C、①③④⑤D、①②④⑤

174、首楼的作用与用途有\_\_\_\_\_。①减小船首上浪;②改善船舶航行条件;③可作储藏室、工作间;④便于船员作业;⑤增加首部强度A、①②③④B、②③④⑤C、③④⑤D、①②④⑤

175、桥楼的主要作用是\_\_\_\_\_。A、存放救生艇B、设置大桅、信号灯架及各种天线C、用作生活舱室D、布置驾驶室和船员居住处所等

176、驾驶室、海图室和引航员房间都布置在\_\_\_\_\_。A、顶甲板B、驾驶甲板C、艇甲板D、起居甲板

177、液舱是用来装载燃油、淡水、液货、压载水等的舱室。在船舶设计建造时一般都将该类舱室布置在船舶低处的主要目的是\_\_\_\_\_。A、保证船舶总纵强度B、便于货物装卸及使用调配C、便于液体流动和回收D、减小自由液面对船舶稳性的影响

178、液舱横向尺寸一般都较小且对称布置于船舶纵向中心线的主要目的是\_\_\_\_\_。A、便于货物装卸及使用调配B、便于配载及调节船舶纵横倾C、一旦破损，利于船体平衡D、减少自由液面对船舶稳性的影响

179、船舶主机的油舱多设在机舱附近双层底内的主要目的是\_\_\_\_\_。A、利于保证船体强度B、节省载货空间和装卸C、保证安全可靠的贮运D、减少加热管系的布置

180、滑油舱与循环滑油舱通常设在机舱下部的双层底内，并在其四周设置有隔离空舱，其主要目的是\_\_\_\_\_。A、方便人员检查修理B、防火灾C、防渗漏D、防止滑油被污染

181、污油舱位置均设计得较低的主要目的是\_\_\_\_\_。A、便于污油排放B、便于污油回收利用C、防止污油外泄D、利于外溢泄漏的污油自行流入污油舱内

182、船舶需另设深舱，则表明该船属于\_\_\_\_\_。A、速度快的船B、抗沉性高的船C、方向性好的船D、稳性要求较高的船

183、下列关于普通货船机舱位置优缺点的描述，正确的是\_\_\_\_\_。①设于中部的优点是空载时首尾吃水差较小，但轴隧要占去一些货舱舱容;②设于尾部的优点是可避免浪费货舱舱容，但空载首尖舱压载时易产生较大的纵向弯曲力矩;③设于尾部的船舶在空载时吃水差较大A、①②B、②③C、①③D、①②③

184、中机型船的特点是\_\_\_\_\_。①空载吃水差较小;②重载吃水差较大;③货舱舱容浪费较大A、①②B、②③C、①③D、①②③

185、尾机型船的特点是\_\_\_\_\_。①空载吃水差大;②舱容利用率较高;③空载首压载易产生较大的纵向弯矩A、①②B、②③C、①③D、①②③

186、深舱是指\_\_\_\_\_。①隔离空舱和双层底舱;②污油水舱;③双层底以外的压载舱及船用水舱等A、①②B、②③C、①③D、③

187、隔离空舱主要用于\_\_\_\_\_。①油舱与淡水舱的分隔;③货油舱与机舱的分隔;③货舱与货舱、货舱与水舱之间的分隔A、①②B、②③C、①③D、①②③

188、隔离空舱的主要作用是\_\_\_\_\_。A、加强局部强度B、增加压载舱的容积C、分隔不同的货舱D、防火、防爆与防渗漏

189、船舶在装卸货和航行中，常在双层底内装载\_\_\_\_\_来调节船舶吃水、纵横倾及稳性。A、淡水B、燃料C、货物D、压载水

190、用来布置驾驶室及船员居住与活动处所的上层建筑称为\_\_\_\_\_。A、首楼B、尾楼C、桅室D、桥楼

191、陀螺罗经室一般布置在\_\_\_\_\_\_\_。A、驾驶室内B、罗经甲板（顶甲板）上C、机舱内D、摇摆中心附近

192、规范要求在船员和旅客平时可能出入和使用的处所，都应有两条尽可能远离且独立的脱险通道通往\_\_\_\_\_。A、主甲板B、起居甲板C、驾驶甲板或游步甲板D、艇甲板或露天甲板

193、为保障船上人员安全，规范要求客船一端不通的走廊长度不得超过\_\_\_\_\_。A、5mB、10mC、13mD、20m

194、30m2左右公用舱室应设有2个出口通至\_\_\_\_\_。A、露天甲板B、艇甲板C、起居甲板D、其他舱室和走廊

195、每一个机器处所都应有\_\_\_\_\_脱险通道。A、1个B、2个C、3个D、4个

196、各层露天甲板之间都设有斜梯相通，一般布置方向是\_\_\_\_\_。A、左右向B、前后向C、东西向D、首尾向

197、普通货船每一货舱都有两个垂直梯子，梯口一般设在\_\_\_\_\_。A、每一货舱的两侧B、每一货舱的四个角落C、舱口两端的桅室内D、压载水舱旁

198、为保障船上人员安全，规范要求货船一端不通的走廊长度不得超过\_\_\_\_\_。A、5mB、7mC、10mD、13m

199、深舱是\_\_\_\_\_。A、隔离空舱B、双层底舱C、底舱干货舱D、双层底以外的压载舱

200、除首尾外的船体中部两舷舷侧接近平行的船舶的优点是\_\_\_\_\_。①舱容利用率高;②造船施工方便;③船舶造价低;④有利于减少阻力，提高船速A、①②③B、②③④C、①③④D、①②④

201、《钢质海船入级规范》中所指的深舱为双层底以外的\_\_\_\_\_。①压载舱;②船用水舱;③植物油舱;④按闭杯试验法闪点不低于60OC的燃油舱A、①②B、①②③C、②③④D、①②③④

202、—般设在机舱下部双层底内的液舱是\_\_\_\_\_。A、燃油舱B、滑油舱C、庄载水舱D、淡水舱

203、隔离空舱（又称干隔舱)一般是一个仅有\_\_\_\_\_肋骨间距的狭窄空舱。A、1个B、2个C、3个D、4个

204、下列关于隔离空舱的描述正确的是\_\_\_\_\_。①用于隔开油舱与淡水舱；②一般是一个仅有一个肋骨间距的狭窄空舱;③隔离空舱又称干隔舱A、①②B、①③C、②③D、①②③

205、深舱对称于首尾线的两侧并水密分隔，其主要目的是\_\_\_\_\_。A、减少自由液面的影响B、便于注入或排出压载水C、便于调整船舶的横倾角D、便于货物的积载

206、球鼻首标志绘在船首两侧\_\_\_\_\_。A、满载水线以下B、半载水线以下C、满载水线以上D、空载水线以上

207、有首侧推器的船舶，其标志绘在\_\_\_\_\_。A、球鼻首标志前面B、球鼻首标志上面C、球鼻首标志后面D、球鼻首标志下面

208、公制水尺中数字的高度及相邻数字的间距是\_\_\_\_\_。A、6cmB、10cmC、12cmD、15cm

209、英制水尺中数字的高度及相邻数字的间距是\_\_\_\_\_。A、6inB、10inC、12inD、15in

210、平静水面上看水尺，如读得整数，则是以水线在\_\_\_\_\_。A、数字的上缘为准B、数字的中间为准C、数字的下缘为准D、两相邻数字的中间为准

211、平静水面上，当水面与吃水标志数字下端相切时，吃水的正确读取方法是\_\_\_\_\_。A、以该数字为准B、相切处按比例读取C、以相切处相邻两数字的平均值为准D、以水面下第一数字为准

212、有波浪时看水尺，应以水线在\_\_\_\_\_。A、波浪的最高点为准B、波浪的低点为准C、波浪高、低点的平均值为准D、估算为准

213、如平静水面上看水尺为8.5m，其水线是位于\_\_\_\_\_。A、数字8的下缘B、数字8的上缘C、数字6的下缘D、数字4的上缘

214、右图为某一时刻实际水线所在的水尺位置，此时的吃水为\_\_\_\_\_。A、8.00mB、9、10mC、8.80mD、8、90m

2

9m

8

6

215、英制水尺每个数字的高度为\_\_\_\_\_。A、4〃B、5〃C、6〃D、8"

216、右图为某一时刻实际水线所在的水尺位置，此时的吃水为\_\_\_\_\_。A、19.90mB、20ftC、20inD、20m

21

20

19

217、公制水尺中相邻两个数字的间距为\_\_\_\_\_。A、6cmB、8cmC、10cmD、12cm

218、平静水面上，当水面与数字的下端相切时，则船舶的吃水为\_\_\_\_\_。A、该数字B、该数字减1/2字高C、该数字加1/2字高D、该数字减1/4字髙

219、下列关于吃水读取方法的表述，正确的是\_\_\_\_\_。①以水面与吃水标志相切处按比例读取;②当水面与某数字的下端相切时，该数字即表示船舶当时的吃水;③有波浪时应以波浪几个高低点的平均值位置读取吃水A、①②B、①③C、②③D、①②③

220、关于甲板线的描述，下述正确的是\_\_\_\_\_。①勘绘于首尾及船中两侧;②勘绘于船中处两侧;③其上边缘一般应经过干舷甲板上表面向外延伸与船壳板外表面之交点;④其下边缘一般应经过干舷甲板上表面向外延伸与船壳板外表面之交点;⑤勘绘于船尾及船中两侧A、①③⑤B、②③C、①④⑤D、②④⑤

221、甲板线应勘绘于船中处的两侧，甲板线的\_\_\_\_\_应经过干舷甲板上表面向外延伸与船壳板外表面之交点。A、上边缘B、下边缘C、上边缘向下1/2D、下边缘上侧1/2

222、规范规定，现行国际航行船舶的载重线标志分为\_\_\_\_\_。①不装载木材货物船舶的载重线标志;②装载木材货物船舶的载重线标志;③分舱载重线标志;④客货船载重线标志;⑤全季节载重线标志A、①②③④B、②③④⑤C、①②④⑤D、①②③④⑤

223、规范规定，仅需勘绘淡水载重线的载重线标志称为\_\_\_\_\_。A、分舱载重线标志B、全季节载重线标志C、客货船载重线标志D、木材船载重线标i

224、载重线标志的主要作用是确定\_\_\_\_\_。A、载重量B、船舶吨位C、船舶干舷D、船舶吃水

225、载重线标志中的圆圈、线段和字母，当船舷为暗色底时应漆成\_\_\_\_\_。A、红色B、白色C、黄色D、B或C

226、载重线标志中的圆圈、线段和字母，当船舷为浅色底时应漆成\_\_\_\_\_。A、红色B、黄色C、黑色D、白色

227、在深色船壳及浅色船壳上载重线标志与吃水标志使用的颜色分别是\_\_\_\_\_。A、黑;黑B、白;白C、黑;白D、白;黑

228、载重线圆圈的中心应位于\_\_\_\_\_。A、船中以前1/4船长处B、船尾略前C、船中处D、船首略后

229、下列不同区带、区域和季节期最大吃水限制线上边缘通过载重线圆圈中心的是\_\_\_\_\_。A、热带载重线B、夏季载重线C、冬季载重线D、夏季淡水载重线

230、载重线标志中“TF”水平线段表示\_\_\_\_\_。A、夏季载重线B、热带载重线C、热带淡水载重线D、淡水载重线

231、载重线标志中“S”水平线段表示\_\_\_\_\_。A、热带载重线B、冬季载重线C、夏季载重线D、淡水载重线

232、以\_\_\_\_\_度量最大吃水限制线。A、载重线的上边缘为准B、载重线的下边缘为准C、载重线的中线为准D、夏季载重线为准

233、夏季干舷是指\_\_\_\_\_。A、从干舷甲板线下边缘向下到夏季载重线的垂直距离B、从干舷甲板线上边缘向下到夏季载重线的垂直距离C、从干舷甲板线中线向下到夏季载重线的垂直距离D、从干舷甲板面下边向下到夏季载重线的垂直距离

234、干舷大小是衡量船舶\_\_\_\_\_的重要标志。A、型深大小B、储备浮力大小C、稳性大小D、吨位大小

235、从甲板线上边缘垂直向下量至载重线圆圈中心的距离等于\_\_\_\_\_。A、船舶的干舷B、所核定的夏季干舷C、船舶当时的干舷D、船舶的稳性高度

236、载重线标志的作用有\_\_\_\_\_。①确定船舶干舷的大小;②限制船舶的装载量;③确定船舶的总吨位与净吨位;④保证船舶具有足够的储备浮力A、①②B、①②③C、①②④D、①②③④

237、载重线标志由一圆圈和一水平线相交组成，水平线的\_\_\_\_\_通过圆圈的中心。A、中心线B、上边缘C、下边缘D、结合各船特点确定

238、勘绘载重线时，加绘表示勘定当局的缩写字母的位置在\_\_\_\_\_。A、圆圈两侧水平线上方B、圆圈两侧水平线下方C、圆圈的上方和下方D、圆圈两侧水平线上方或圆圈的上方和下方

239、船舶船名、船籍港标志的位置应该是\_\_\_\_\_。A、船名、船籍港均写在船首B、船名写在首尾，船籍港写在船尾C、船名、船籍港写在船尾，船籍港写在船首D、船名写在船首，船籍港写在首尾

240、国际航线船舶的船尾标志一般有\_\_\_\_\_。①船名;②船籍港;③国际海事组织（IMO)统一的编号;④船舶建造的船厂名称A、①②④B、①③④C、②③④D、①②③

241、船尾船名的字高一般比船首船名的字高小\_\_\_\_\_。A、5%B、5%〜10%C、10%D、10%〜20%

242、船尾船籍港字高一般为尾船名字高的\_\_\_\_\_。A、60%〜70%B、80%C、80%〜90%D、90%

243、下列关于烟囱标志的表述，正确的是\_\_\_\_\_。①表示船舶所属公司;②勘绘于烟囱左右两侧的高处;③由船籍国的船级社统一规定其颜色和图案A、①②B、①③C、②③D、①②③

244、主船体两舷舷侧及首尾一般有\_\_\_\_\_标志。①船名及船籍港标志;②载重线标志;③球鼻首与首侧推器标志;④分舱与顶推位置标志；⑤引航梯位置标志;⑥公司名称标志;⑦拖船的顶推位置A、①②③⑦B、①②③④⑦C、①②③④⑤⑦D、①②③④⑤⑥⑦

245、船型尺度用来\_\_\_\_\_。①计算阻力;②计算吃水差;③计算干舷A、①②B、②③C、①③D、①②③

246、在一些主要的船舶图纸上均使用和标注的尺度是\_\_\_\_\_。A、最大尺度B、型尺度C、全部尺度D、登记尺度

247、用于计算水对船舶的阻力和船体系数的船舶尺度是\_\_\_\_\_。①最大尺度;②船型尺度;③登记尺度;④计算尺度;⑤周边尺度A、②③④⑤B、①②④C、①②③④⑤D、②④

248、《钢质海船入级规范》中定义的尺度是\_\_\_\_\_\_。①最大尺度;②船型尺度;③登记尺度；④计算尺度；⑤周边尺度A、①②③④⑤B、①②③C、②③④⑤D、②④

249、船型尺度的用途是\_\_\_\_\_。A、确定泊位长度B、确定能否通过桥梁、架空电缆等问题的尺度依据C、计算总吨位和净吨位的尺度D、计算船舶稳性、吃水差、干舷高度和水对船舶的阻力等

250、型长（垂线间长，又称两柱间长或船长）是指\_\_\_\_\_。①首柱前缘量至舵杆中心线的长度;②首柱后缘量至舵杆中心线的长度;③首柱前缘量至舵柱后缘的长度A、①②B、①③C、②③D、①②③

251、垂线间长是指沿设计夏季载重线由\_\_\_\_\_。①首柱前缘量至舵柱后缘的长度;②首柱后缘量至舵柱中心线的长度;③首柱前缘量至舵杆中心线的长度A、①②B、①③C、②③D、①②③

252、型宽是指\_\_\_\_\_。①在船长中点处，由一舷肋骨外缘量至另一舷肋骨外缘之间的横向水平距离;②在船体最宽处，由一舷船壳板内缘量至另一舷船壳板内缘之间的横向水平距离;③在船体最宽处，由一舷肋骨外缘量至另一舷肋骨外缘之间的横向水平距离A、①②B、①③C、②③D、①②③

253、型深是指\_\_\_\_\_。①在船长中点处，沿船舷由平板龙骨上缘量至上层连续甲板横梁上缘的垂直距离;②在船长中点处，沿船舷由平板龙骨上缘量至上层连续甲板下缘的垂直距离;③在船长中点处，沿船舷由平板龙骨下缘量至上层连续甲板下缘的垂直距离A、①②B、①③C、②③D、①②③

254、登记尺度用来计算\_\_\_\_\_。A、载重量B、船舶吨位C、干舷和吃水差D、干舷和稳性

255、《1969年国际船舶吨位丈量公约》中定义的尺度是\_\_\_\_\_。A、最大尺度B、计算尺度C、登记尺度D、理论尺度

256、用来计算船舶总吨位和净吨位的尺度是\_\_\_\_\_。A、登记尺度B、型尺度C、最大尺度D、理论尺度

257、载明于船舶吨位证书中的尺度是\_\_\_\_\_。A、全部尺度B、计算尺度C、登记尺度D、理论尺度

258、登记深度是指\_\_\_\_\_\_。A、在登记长度中点处从平板龙骨上缘量至船舷处上甲板下缘的垂直距离B、在登记长度中点处从平板龙骨下缘量至船舷处上甲板上缘的垂直距离C、在登记长度中点处从中内龙骨上缘量至船舷处上甲板下缘的垂直距离D、在登记长度中点处从中内龙骨下缘量至船舷处上甲板I缘的垂直距离

259、登记宽度是指\_\_\_\_\_。A、对于金属外板船，其宽度是在船长中点处两舷肋骨外缘之间的水平距离B、对于非金属外板船，其宽度是在船长中点处两舷外板内表面之间的水平距离C、无论何种材料外板的船，其宽度均是在船长中点处两舷外板内缘之间的水平距离D、对于金属外板船，其宽度是在船长中点处两舷肋骨内缘之间的水平距离

260、净空高度是指\_\_\_\_\_。A、从船底平板龙骨下缘至船舶最高点之间的垂直距离B、船舶当时的实际水线面至船舶最高点之间的垂直距离C、从船底平板龙骨上缘至船舶最高点之间的垂直距离D、满载吃水线至船舶最高点之间的垂直距离

261、最大长度是指\_\_\_\_\_。A、从首柱最前端到尾柱最后端的水平距离B、从首柱前缘量到尾柱后缘的水平距离C、从船首最前端到船尾最后端的水平距离D、从首柱前缘量到舵柱后缘的水平距离

262、船舶的最大尺度的用途是\_\_\_\_\_。A、交纳靠泊费的依据B、确定泊位长度，船坞大小，及能否通过船闸、运河、大桥和架空电缆等C、船舶丈量登记注册用D、港口报关纳税，交灯塔费用

263、船型尺度包括\_\_\_\_\_。A、最大长度、最大宽度、最大高度B、登记长度、登记宽度、登记深度C、垂线间长、船宽、型深D、垂线间长、最大宽度、最大型深

264、下列属船舶登记尺度的是\_\_\_\_\_。A、垂线间长度B、最大长度、最大宽度、最大高度C、总长D、登深

265、沿夏季载重线由首柱前缘量至舵柱后缘的长度称为\_\_\_\_\_。A、全长B、登记长度C、型长D、设计长度

266、在船舶最宽处由一舷肋骨外缘量至另一舷肋骨外缘之间的水平距离称为\_\_\_\_\_。A、全宽B、型宽C、登记宽度D、设计宽度

267、船舶型尺度通常是指\_\_\_\_\_。A、造船时所用的尺度，B、操纵时所需用的尽度C、丈量船舶吨位时所用的尺度D、计算港口使费时所用的尺度

268、周界尺度是船舶\_\_\_\_\_的依据。①靠离码头;②进出船坞;③狭水道操纵;④计算船舶稳性和吃水差;⑤避让A、①②③B、①②④C、①②③⑤D、①②③④⑤

269、最大宽度一般可认为\_\_\_\_\_。A、在船中处B、在驾驶室处C、同型宽D、是全宽

270、最大高度是指\_\_\_\_\_。A、从船底平板龙骨下缘至桅顶间的垂直距离B、从船底平板龙骨下缘至船体最高点之间的垂直距离C、从船底平板龙骨上缘至桅顶之间的垂直距离D、从空载水线面至船体最高点之间的垂直距离

271、在船长中点处沿船舷自平板龙骨上缘量至干舷甲板横梁舷端上缘的垂直距离为\_\_\_\_\_。A、型深B、登记深度C、最大高度D、船高

272、钢质海船的登记宽度是指\_\_\_\_\_。A、在船舶最大宽度处，两舷外板外表面之间的横向水平距离B、在登记长度中点处，两舷外板外表面之间的横向水平距离C、在船舶最大宽度处，两舷外板内缘之间的横向水平距离D、在登记长度中点处，两舷外板内缘之间的横向水平距离

273、登记深度是指\_\_\_\_\_。①在登记长度中点处，自内底板上缘量至上甲板下缘之间的垂直距离;②在单层底船的登记长度中点处，自内龙骨上缘量至上甲板下缘之间的垂直距离;③在登记长度中点处，自内底板上缘量至上甲板横梁上缘之间的垂直距离A、①②B、②③C、①③D、①②③

274、通常又可称为两柱间长的船舶尺度是\_\_\_\_\_。A、型长B、登记长度C、最大长度D、全长

275、登记尺度的用途是\_\_\_\_\_。A、计算船舶航海性能B、计算船舶总吨位和净吨位C、确定泊位长度D、确定能否安全通过狭窄航道的依据

276、船舶型尺度是\_\_\_\_\_。A、垂线间长、型宽和型深B、最大长度、最大宽度和最大高度C、登记长度、登记宽度和登记深度D、吃水与吨位

277、主尺度比中的型深型吃水比与\_\_\_\_\_有关。A、稳性、抗沉性B、快速性、稳定性和船体强度C、稳性、操纵性、抗沉性D、摇荡性、抗沉性和船体强度

278、主尺度比中的型深型吃水比与\_\_\_\_\_有关。A、稳性、抗沉性B、操纵性、稳定性和船体强度C、操纵性、抗沉性D、耐波性、抗沉性和船体强度

279、当型深型吃水比值大时，船舶的特点是\_\_\_\_\_。①干舷高，储备浮力大；②舱容增大，重心升高;③航向稳定性好;④船体强度变差A、①②B、③④C、①②③D、②③④

280、主尺度比中的型长型宽比与\_\_\_\_\_无关。A、船体的几何形状B、航向稳定性C、船舶快速性D、排水体积

281、型宽型吃水比与\_\_\_\_\_有关。A、稳性、横摇周期B、横摇周期、耐波性C、稳性、航行阻力D、稳性、横摇周期、耐波性、航行阻力

282、当型宽型吃水比大时，船舶具有的特点是\_\_\_\_\_。A、稳性差B、横摇周期大C、耐波性好D、航行阻力增加

283、船长型深比大时，对\_\_\_\_\_不利。A、船体强度B、船舶稳性C、横摇周期D、航向稳定性

284、船长型吃水比大时，对\_\_\_\_\_不利。A、航向稳定性B、操纵回转性C、船舶稳性D、船体强度

285、下列比值的大小与船舶快速性的好坏关系最密切的是\_\_\_\_\_。A、L/B——型长型宽比B、B/d——型宽型吃水比C、B/D——型宽型深比D、L/D——型长型深比

286、型深型吃水比值的大小主要与\_\_\_\_\_因素有关。①稳性;②操纵性;③抗沉性;④耐波性A、①②B、①③C、①②③D、①②③④

287、当型宽型吃水比大时，船舶具有的特点是\_\_\_\_\_。①稳性好;②横摇周期大;③耐波性好;④航行阻力增加A、①②B、②③C、③④D、①④

288、船体型长型宽的比值L/B越大，则\_\_\_\_\_。①航向稳定性好;②快速性好;③耐波性好;④港内操纵不灵活A、①②B、①③C、①②③D、①②④

289、下列吨位不属于重量吨的是\_\_\_\_\_。A、总载重量B、总吨位和净吨位C、净载重量D、排水量

290、船舶载重吨位的用途是\_\_\_\_\_。A、表明船舶的载重能力B、表明船舶大小和海事赔偿的依据C、作为港口报关纳税的依据和计算港口使费的依据D、表明各国造船工业的发展水平

291、下列吨位不属于容积吨的是\_\_\_\_\_。A、总吨位B、净吨偯C、运河吨位D、排水量

292、船舶净吨位的用途是\_\_\_\_\_。A、计算海事赔偿费的依据B、国家统计船舶吨位的依据和计算海事赔偿费的依据C、表示船舶的载重能力D、作为计算税收和港口费用的依据

293、与船舶载重量有直接关系的吨位包括\_\_\_\_\_。①总吨位;②载重量;③运河吨位;④排水量;⑤净吨位A、①②③④B、②④C、①②④⑤D、②④⑤

294、船舶总吨位的用途是\_\_\_\_\_。A、表明船舶的载重能力B、表明各国造船工业的发展水平和国家的运输力量C、比较船舶大小及计算海损事故赔偿费的依据D、作为港口向船舶收取港口使费和税金的依据

295、下列关于船舶重量吨位的用途的描述，正确的是\_\_\_\_\_。①表示船舶的载重能力;②表示船舶的重量;③表示空船重量;④作为海事索赔的依据A、①②③B、②④C、①②④D、②③④

296、船舶排水量吨位的用途是\_\_\_\_\_。A、表示空船重量或船舶的载重量B、作为船舶向港口报关纳税的依据C、作为船舶通过运河时纳费的依据D、表明各国造船工业的发展水平和海事索赔的依据

297、以容积单位丈量得出的吨位是\_\_\_\_\_。①总吨;②净吨；③排水量;④净载重量A、①②B、③④C、②③D、①②③④

298、总吨位的用途有\_\_\_\_\_。①作为划分船舶等级的依据;②作为比较船舶大小的依据;③作为收取港口使费的依据;④作为船舶配员的依据;⑤作为计算船舶保险费用的依据A、①②③④⑤B、①②③④C、①②④⑤D、②③⑤

299、依据船舶登记尺度丈量出船舶容积后再按规定公式计算而得出的吨位是\_\_\_\_\_。A、总载重量B、总吨位C、重量吨D、容积吨

300、表明船舶载重能力的吨位是\_\_\_\_\_。A、运河吨位B、总吨位C、重量吨D、容积吨

## 参考答案

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 001、C | 002、A | 003、B | 004、C | 005、A | 006、B | 007、D | 008、A | 009、A | 010、C |
| 011、A | 012、A | 013、C | 014、B | 015、A | 016、D | 017、D | 018、D | 019、B | 020、A |
| 021、D | 022、B | 023、A | 024、D | 025、D | 026、A | 027、A | 028、D | 029、D | 030、D |
| 031、B | 032、C | 033、A | 034、A | 035、A | 036、A | 037、C | 038、C | 039、D | 040、A |
| 041、D | 042、B | 043、D | 044、B | 045、A | 046、D | 047、A | 048、A | 049、B | 050、D |
| 051、A | 052、B | 053、B | 054、A | 055、D | 056、C | 057、B | 058、A | 059、C | 060、A |
| 061、A | 062、B | 063、D | 064、D | 065、A | 066、B | 067、C | 068、B | 069、C | 070、C |
| 071、C | 072、A | 073、D | 074、A | 075、A | 076、B | 077、B | 078、D | 079、D | 080、C |
| 081、B | 082、A | 083、C | 084、A | 085、D | 086、A | 087、B | 088、C | 089、A | 090、B |
| 091、B | 092、A | 093、B | 094、D | 095、D | 096、D | 097、D | 098、B | 099、A | 100、A |
| 101、B | 102、A | 103、C | 104、C | 105、D | 106、C | 107、A | 108、A | 109、B | 110、A |
| 111、B | 112、D | 113、D | 114、A | 115、D | 116、D | 117、D | 118、B | 119、D | 120、B |
| 121、B | 122、B | 123、B | 124、D | 125、B | 126、C | 127、C | 128、D | 129、D | 130、D |
| 131、C | 132、B | 133、C | 134、D | 135、D | 136、B | 137、C | 138、A | 139、B | 140、A |
| 141、D | 142、A | 143、C | 144、D | 145、C | 146、A | 147、D | 148、C | 149、A | 150、D |
| 151、B | 152、C | 153、C | 154、A | 155、D | 156、A | 157、B | 158、A | 159、A | 160、B |
| 161、B | 162、B | 163、A | 164、A | 165、D | 166、D | 167、B | 168、B | 169、D | 170、D |
| 171、B | 172、B | 173、A | 174、A | 175、D | 176、B | 177、D | 178、D | 179、D | 180、D |
| 181、D | 182、D | 183、D | 184、C | 185、D | 186、D | 187、A | 188、D | 189、D | 190、D |
| 191、D | 192、D | 193、C | 194、D | 195、B | 196、D | 197、C | 198、B | 199、D | 200、A |
| 201、D | 202、B | 203、A | 204、D | 205、A | 206、C | 207、C | 208、B | 209、A | 210、C |
| 211、A | 212、C | 213、D | 214、D | 215、C | 216、B | 217、C | 218、A | 219、D | 220、B |
| 221、A | 222、D | 223、B | 224、C | 225、D | 226、C | 227、D | 228、C | 229、B | 230、C |
| 231、C | 232、A | 233、B | 234、B | 235、B | 236、C | 237、B | 238、D | 239、B | 240、D |
| 241、D | 242、A | 243、A | 244、D | 245、D | 246、B | 247、D | 248、D | 249、D | 250、B |
| 251、B | 252、C | 253、A | 254、B | 255、C | 256、A | 257、C | 258、C | 259、A | 260、B |
| 261、C | 262、B | 263、C | 264、D | 265、C | 266、B | 267、A | 268、C | 269、D | 270、B |
| 271、A | 272、D | 273、D | 274、A | 275、B | 276、A | 277、A | 278、A | 279、A | 280、D |
| 281、D | 282、D | 283、A | 284、B | 285、A | 286、B | 287、D | 288、D | 289、B | 290、A |
| 291、D | 292、D | 293、B | 294、C | 295、A | 296、A | 297、A | 298、C | 299、D | 300、C |

## 答案解析

001、C。客船主要特点:上层建筑高大，多层甲板，具有较好的抗沉性，操纵性能良好、设有减摇装置，平稳舒适，具有完善的救生、消防和通信设施，多设计为“二舱或三舱不沉制”，多为定期定线制。

002、A。同001。

003、B。客货船通常设计为“二舱不沉制”，多为定期定线制。

004、C。根据SOLAS公约的规定，凡载客超过12人的船舶均应视为客船。

005、A。同001。

006、B。同001。

007、D。同001。

008、A。货客船最低设计要求为“一舱不沉制”。

009、A。客船的尾门应位于舱壁平板。

010、C。同004。

011、A。杂货船为运送成包、成箱、成捆、成扎和桶装等件杂货物的船舶，主要特点:通常是多层(2〜3层）甲板结构，舱口尺寸较大以便于装卸，并配有吊杆或起重机，对货物种类与码头条件的适应性强，装卸效率不高，一般设计成“一舱不沉制”。

012、A。同004。

013、C。集装箱船、散装货船、油船均为单层甲板。

014、B。同011。

015、A。一般在杂货船及舱内装载杂货的多用途船的货舱内，装有护舷板，用来保护舱内船壳板不被碰撞，避免因船体出汗使紧贴钢板的货物造成湿损（汗湿）。

016、D。同011。

017、D。同011。

018、D。散货船是专门用来载运谷物、煤炭、矿砂等，粉状、粒状、块状大宗散体货物的船舶。主要特点:货物密度较小;货舱为单层甲板，双层底结构，有单舷侧和双舷侧结构，船型肥大，横剖面菱形，设有上下边舱，上边舱保证装满货舱;舱口较宽大，口围板也较高;通常采用尾机型;常常是单程运输;一般不设起重设备。

019、B。同018。

020、A。同018。

021、D。散货船货舱设计为菱形，目的是减少平舱与清舱工作，防止航行中由于船舶横摇而造成散货流动危及船舶稳性。

022、B。散货船货舱设计为菱形。

023、A。同018。

024、D。同018。

025、D。同021。

026、A。同018,021。

027、A。同018。

028、D。同021。

029、D。同018,021。

030、D。同021。

031、B。矿砂船的货舱横剖面成漏斗形，目的是提高重心高度，改善船舶稳性又便于清舱。

032、C。矿砂船为专运散装矿砂的运输船。主要特点:矿砂的比重大，所需的舱容小，为了提高船舶重心以减小横摇频率，双层底设置得最高（一般可达型深的1/5);货舱两侧的压载舱较大，舱口较宽大;货舱为单层甲板，货舱横剖面成漏斗形;一般采用高强度钢，内底板采用加厚措施，有的对货舱采取重货加强措施。

033、A。同032。

034、A。同032。

035、A。同032。

036、A。同032。

037、C。同032。

038、C。同032。

039、D。同032。

040、A。货舱舱容小。

041、D。同031。

042、B。同031。

043、D。同032。

044、B。矿砂/石油两用船（0/0船)用于运输矿砂和原油。主要特点：中间货舱一般占整个船舶货舱舱容的40%〜50%，双层底没有矿砂船高。运输矿砂时，装在中间货舱内；而运输原油时，装在两侧边舱和中间舱内。

045、A。同044。

046、D。矿砂/散货/石油（OBO船）三用船用于运输矿砂、较轻的散货和原油。主要特点:货舱横剖面形状和散货船类似成菱形，货舱为单层甲板，设有上下边舱，并设有双层船壳，中间货舱占整个船舶货舱容积的70%〜75%。中间货舱装运散货和矿砂。运输原油时，装在两侧边舱、上边舱和部分中间舱内。

047、A。同046。

048、A。同046。

049、B。同046。

050、D。兼用船（多用途船）即可装置油类又可装载散装干货。主要特点:不同时装载油类和散装干货;船型肥大;货舱口一般较宽大;配有起重设备。

051、A。同044,050。

052、B。同046,050。

053、B。集装箱船主要特点:货舱和甲板均能装载集装箱，货舱盖强度大;多为单层甲板，舱口宽且长，舱口总宽度可达。、7-0、8倍船宽，舱口总长度为0、75〜0、8倍船长;为保证船体强度和提高抗扭强度，船体设计多为双层船壳；同时为了防止货箱移动和固定货箱，货舱内设有格栅式货架（箱格导轨系统）；甲板上设有固定集装箱用的专用系固设备;主机马力大、航速较高，方形系数小于0.6;—般不设起货设备。

054、A。同053。

055、D。20ft集装箱（TEU)的尺寸为长20ft，宽8ft,高8ft。

056、C。同053。

057、B。同053。

058、A。同053。

059、C。同053。

060、A。同053。

061、A。集装箱船装卸效率高，货损货差小;方形系数小于0.6。

062、B。同055。

063、D。同053。

064、D。木材船的主要特点:货舱长而大，且舱内无支柱;为防止甲板木材滚落舷外，两舷舷侧设有立柱或立柱底脚，并且舷墙也较高;干舷比一般船低，船舷两侧排水口大且多;为不影响货物堆放和人员操作，起货机均安装在桅楼平台上；甲板强度要求高。

065、A。同064。

066、B。同064,木材船有双层底和单层底之分。

067、C。同064。

068、B。同064。

069、C。同064。

070、C。滚装船是采用水平方式装卸（“带轮”方式装卸）的船舶。主要特点:上层建筑高大，上甲板平整无舷弧和梁拱，露天甲板上无起货设备;具有多层甲板和双层底结构;强力甲板和船底一般釆用纵骨架式结构;货舱内支柱极少，一般为纵通甲板;为了便于拖车开进开出，货舱区域内设置局部横舱壁，或采用强横梁和强肋骨保证横向强度;在各层甲板上设有升降平台或内跳板供车辆行驶;首、尾、舷侧有跳板，供车辆上下，为了保证安全，装卸时跳板的工作坡度应小于8°，通常为4°〜5°。在外侧有首门、尾门和舷门；首门应位于干舷甲板之上，首门使用较少且内侧有内门，内门作为防撞舱壁的一部分;尾门使用较多;方形系数Cb小于0.6;舱容利用率低，抗沉性差，造价高;装卸效率高，船速快，适合短途运输。

071、C。同070。

072、A。同070。

073、D。同070。

074、A。同070。

075、A。同070。

076、B。滚装船装卸货时横倾角应小于4°，跳板对码头负荷不超过2〜3t/m3。

077、B。同070。

078、D。同070。

079、D。同070。

080、C。同070。

081、B。同070。

082、A。同070。

083、C。同070。

084、A。同070。

085、D。同070,客船的尾门应位于干舷甲板之上。

086、A。同070。

087、B。同076。

088、C。同070。

089、A。滚装船的首门结构形式有罩壳式和边钦链式。

090、B。同070。

091、B。同076。

092、A。冷藏船的主要特点:设有制冷系统和良好的隔热设备;吨位不大，航速较快;货舱口较小，设置多层甲板。

093、B。同092。

094、D。同092。

095、D。同050。

096、D。同050。

097、D。油船设置专用压载舱不能增加有效载货舱容。

098、B。油船的主要特点:一般采用纵骨架式船体结构以减轻船体重量;单甲板尾机型船；双船壳结构;为了减少自由液面对船舶稳性的影响和提高船舶的总纵强度，货舱内设纵向水密舱壁，把油舱划分为并列的两列或三列油舱（对L>90m的油船，要求在其货油舱区域内设置两道纵向连续的水密舱壁）；为了增加横向强度和分隔不同种的油，货舱设置多道横舱壁和大型肋骨框架;货油舱舱口为圆形或椭圆形小舱口，称为膨胀井，井口上有盖板;上甲板上布设很多油管和阀门，上甲板设置的起重机作吊放输油软管之用;油船的型长型宽比L/B较小，而型宽型吃水比B/d和方形系数Cb较大，船型比较肥；货油舱区域的前后两端设隔离舱，或用用泵舱、压载舱等代替，与机舱、居住舱室等隔开;设有专用压载舱或清洁压载舱，以及污油水舱。

099、A。同098。

100、A。油船尾机型设计不能提高操纵安全也不便于瞭望。

101、B。同098。

102、A。同098。

103、C。同098。

104、C。油船设置双层船壳的主要目的是防止海洋污染。

105、D。油船设置专用压载舱的优点是防止海洋污染，减轻货油舱结构腐蚀，提高结构强度和抗沉性，可在装卸油的同时排出或注入压载水，缩短停港时间；缺点是船体重量及造价有所增加，有效载货舱容减少。

106、C。油船专用压载舱与压载系统独立，而清洁压载舱与压载系统兼容。

107、A。同098。

108、A。同098。

109、B。同098。

110、A。同098。

111、B。同098。

112、D。同098。

113、D。同098。

114、A。同105。

115、D。同105。

116、D。液体化学品船的主要特点:外形与内部结构同油船相似;单甲板尾机型船;双船壳结构;便于装载和防止泄漏，液舱分得多而小，货舱内表面和管系采用不锈钢材料或一般材料加特殊涂层制成，以增强抗腐蚀能力;货舱内表面光滑，而外表面设置骨架;有毒物品装于中间货舱内，每个液舱均有独立的舱底泵。

117、D。同106。

118、B。同106。

119、D。液化石油气船可以分为全压式、半压半冷式和全冷冻式三种类型。其中全压式液化石油气船的货舱为球形或圆柱形罐;半压半冷式液化石油气船的货舱为球形或圆柱形，具有再液化装置;全冷冻式液化石油气船货舱为棱柱形，具有再液化装置。

120、B。液化天然气船均为全冷冻式，为球形或矩形；货舱温度控制在-162OC以下，材质为含镍不锈钢或铝合金。

121、B。同120。

122、B。同120。

123、B。同119。

124、D。液化乙烯运输船加压液化装在液货舱内运输，常压下装卸，液货舱为球形、圆柱形罐或矩形。

125、B。同119。

126、C。破冰船用于在冰封水域开辟航道和救助被冰封的船舶。主要特点:船首呈前倾状，首尾的左右两舷均设有大的压载舱。

127、C。工程船为从事港口、航道、海洋、水利等工程的船舶。主要包括挖泥船、起重船、海洋调查船、浮船坞、打捞船等。

128、D。同126。

129、D。拖船为操纵性好，稳性和浮性较好，船体不大的船舶。

130、D。海难救助船船速快，备有各种救助设备。

131、C。工作船为航行船舶提供服务性或专业性工作的船舶。主要包括拖船、消防船、引航船、供应船、破冰船、交通船、救助船、科学考察船等。

132、B。同131。

133、C。同127。

134、D。同127。

135、D。水翼船为底部装有前后各一对水翼的船。船在高速航行时，水翼产生的升力将船体托出水面。

136、B。气垫船为利用船上的大功率风机将空气压缩在船体底部，使船底与水面或地面之间形成气垫，进而高速航行的船。

137、C。气垫船按航行状态分为全垫升气垫船和侧壁气垫船。其中，全垫升气垫船借助船体四周柔性围裙形成气垫，进而高速航行;侧壁气垫船借助船底两侧刚性侧壁，首尾部柔性围裙形成气垫，进而高速航行。

138、A。水面效应船为借助浸在水中的永久性硬结构，完全或部分地保持气垫的一种气垫船。如侧壁气垫船，侧壁式气垫船的刚性侧壁发展为细长的两个船体，成为双体气垫船。

139、B。穿浪双体船具有大宽长比、小水线面面积，船首部成类似刀尖，船中部平时位于满载水线以上。

140、A。滑行船，又称滑行艇，高速航行时，船舶首部露出水面，底部贴水滑行。

141、D。拖船按用途可为运输拖船、救助拖船、港作拖船。

142、A。载驳船又称子母船，载运货驳的专用船舶。主要特点:装卸效率高，不需要码头;非常适合海、河联运;驾驶台位于船首；船型瘦长，航速较快。通常有三种类型:①LASH型载驳船，靠母船尾部的龙门吊进行装卸;②Sea-bee型载驳船，靠母船尾部的升降平台从水中托起驳船，再由输遊机运到舱内；③Bac。型载驳船：以浮船坞原理进行装卸，靠拖船直接浮进浮出。

143、C。同142。

144、D。挖泥船可分为抓斗式挖泥船、链斗式挖泥船、铲扬式挖泥船、吸扬式挖泥船。

145、C。同136，137。

146、A。船首楼是位于船首部的上层建筑。船首楼的长度一般为船长的10%左右，超过25%的称为长船首楼;船首楼一般只设一层;船首楼的作用是减小船首部上浪，改善船舶航行条件，可作为贮藏室等舱室。

147、D。同146。

148、C。主船体是指由上甲板、船底、舷侧及首尾等结构所组成的水密的空心结构，为船舶的主体部分，位于上甲板以下。

149、A。舭部:主船体横向舷侧与船底交汇的圆弧部分。

150、D。同149。

151、B。主船体两舷舷侧在过渡至船舶前后两端时，逐渐弯曲并最终会拢。前端的会拢段部分称船首，前端的弯曲部分称首舷;后端的会拢段部分称船尾，后端的弯曲部分称尾舷。

152、C。同151。

153、C。同151。

154、A。同151。

155、D。船底、般侧及舭部钢板称为船舶外板，又称船壳板。

156、A。平台甲板为强力甲板以下沿船长方向布置并不计入船体总纵强度的不连续甲板。

157、B。上层连续甲板（主甲板/上甲板)是主船体的最高一层全通甲板(首尾统长甲板）。

158、A。同156。

159、A。艇甲板不是主船体内的甲板，而是上层建筑中的甲板。

160、B。同157。

161、B。上甲板以下的各层甲板统称为下甲板，自上而下分别称为二层甲板、三层甲板等。

162、B。同161。

163、A。在上层连续甲板上，由一舷伸至另一舷的或其侧壁板离船壳板向内不大于4%船宽的围蔽建筑物，称为上层建筑，包括船首楼、桥楼和船尾楼。其他的围蔽建筑物称为甲板室，俗称桅屋。

164、A。上层建筑各层甲板命名方法有所不同。有从上层建筑下部的第一层甲板向上按A、B、C……的方式命名各层甲板;有的船舶则按各层甲板的使用性质不同而命名，如罗经甲板、驾驶甲板、艇甲板、起居甲板等。其中罗经甲板为驾驶台的顶层甲板。

165、D。同164。

166、D。同164。

167、B。同163。

168、B。同163。

169、D。同163。

170、D。船首楼的作用是减小首部上浪，改善船舶航行条件；首楼内的舱室可作为贮藏室用。

171、B。桥楼为位于船中部的上层建筑。桥楼主要用来布置驾驶室和船员居住处所。

172、B。船上的工作舱室包括驾驶室、海图室、机舱。

173、A。隔离空舱，又称干隔舱，用于隔开油舱与淡水舱、油船的货油舱与机舱的专用舱室。隔离空舱一般是一个仅有一个肋骨间距的狭窄空舱。

174、A。首楼不能增加首部强度。

175、D。同171。

176、B。驾驶甲板有驾驶室、海图室和引航员房间。

177、D。液舱一般布置在船舶低处，以便货舱布置在高处，便于货物装卸。

178、D。液舱横向尺寸较小且对称布置于船舶两侧，主要目的是减小自由液面对船舶稳性的影响。

179、D。主机的油舱多设在机舱附近双层底内的主要目的是减少加热管系的布置。

180、D。滑油舱一般设在机舱下部的双层底内，为防止污染滑油，四周设有隔离空舱。

181、D。污油水舱为供贮存污油用的舱，该舱位置较低，以便污油自行流入舱内。

182、D。深舱是由在船舶中纵剖面处设置的纵舱壁或制荡舱壁分隔为左右对称的舱室，以减小自由液面的影响，提高船舶稳性。

183、D。机舱可设在船中部、船尾部或船中偏后处。

184、C。中机型主要特点:船首尾吃水差小，货舱舱容浪费较大。

185、D。尾机型船主要特点:船首尾吃水差大，货舱舱容浪费较小，易产生较大纵向弯矩。

186、D。深舱为双层底以外的压载舱、船用水舱、货油舱(如植物油舱）及按闭杯试验法闪点不低于60OC的燃油舱等。

187、A。同173。

188、D。隔离空舱的主要作用是防火、防爆与防渗漏。

189、D。压载舱专供装载压载水用以调整吃水、纵横倾和稳性。

190、D。同171。

191、D。陀螺罗经室一般尽可能地布置在船舶摇摆中心附近。

192、D。规范要求，船员居住与活动处所都应有两条尽可能远离且独立的脱险通道通往艇甲板或露天甲板。

193、C。规范要求，客船一端不通的走廊长度不得超过13m，货船要求不得超过7m。

194、D。规范要求，大型公用舱室(30m2左右）应设2个出入口通至其他舱室和走廊。

195、B。规范要求，每一个机器处所都应有脱险通道2个。

196、D。规范要求，各层露天甲板之间设有斜梯通道，一般布置方向是首尾向。

197、C。规范要求，普通货船每一个货舱都有两个垂直梯子，梯口一般设在舱口两端的桅屋内。

198、B。同193。、

199、D。同186。

200、A。平行中体指除首尾外的船体中部两舷舷侧接近平行的部分。主要特点：能较好地利用舱容，施工方便、降低船舶造价。但对提高船速不利，故仅适用于低速船。

201、D。同186。

202、B。滑油舱一般设在机舱下部的双层底内。

203、A。同173。

204、D。同173。

205、A。同182。

206、C。球鼻首标志绘在船首两侧满载水线以上船壳上。

207、C。首侧推器标志绘在船首两侧满载水线以上船壳上球鼻首标志后面。

208、B。吃水标记方法有两种:一种是公制，以阿拉伯数字表示，其数字的高度和相邻两数字间距是10cm;另一种是英制，以阿拉伯数字或罗马数字表示，其数字的高度和相邻两数字间距是6in。

209、A。同208。

210、C。水尺的读取方法:①当水面平静时，若水面与数字的下端相切，水尺应取该数字；②有波浪时，水尺应取波浪最高及最低时读数的平均值;③以水面与吃水标志相切处按比例读取。

211、A。同210。

212、C。同210。

213、D。同210。

214、D。同210。

215、C。同208。

216、B。同210，1ft=12in。

217、C。同208。

218、A。同210。

219、D。同210。

220、B。甲板线为一长300mm、宽25mm的水平线，勘绘于船中处的两侧，其上边缘一般应经过干舷甲板上表面向外延伸与船壳板外表面之交点。

221、A。同220。

222、D。《钢质海船入级规范》规定，国际航行的船舶的载重线标志包括:不装载木材甲板货的船舶载重线标志、装载木材甲板货的船舶载重线标志;仅勘绘淡水载重线标志（全季节载重线标志）、客船分舱载重\_标志、客货船载重线标志。

223、B。同

224、C。为确定船舶干舷，保证船舶具有足够的储备浮力和航行安全，船级社为每艘船勘定了船舶在不同航行区带、区和季节期应具备的最小千舷。

225、D。载重线标志中的圆圈、线段和字母，当船舷为暗色底者，应漆成白色或黄色；当船舷为浅色底者，应漆成黑色。

226、C。同225。

227、D。同225。

228、C。载重线标志由外径为300mm、宽为25mm的圆圈，长为450mm、宽为25mm水平线，各条载重线组成。水平线的上缘通过圆圈书心，圆圈中心位于船中处，勘绘于船中处的两侧，圆圈两侧水平线上方或圆圈的上和下方加绘字母，表示勘定当局。

229、B。载重线的圆圈向船首方向绘有不同区带、区域和季节期的载重线，载重线的上边缘为最大吃水限制线，它们分别是:夏季载重线“S”，该水线与圆圈中心线处于同一高度，冬季载重线“W”，冬季北大西洋载重线“WNA”（船长大于100m的船舶可以不勘绘），热带载重线“T”，夏季淡水载重线“F”，热带淡水载重线“TF”。

230、C。同229。

231、C。同229。

232、A。同229。

233、B。夏季干舷是指从甲板线上边缘垂直向下度量至圆圈中心或夏季载重线上边缘的距离。其他载重线干舷也是从甲板线上边缘垂直向下度量至各条载重线的上边缘。

234、B。船舶干舷表明了船舶当时具备的储备浮力。干舷越大，储备浮力越大。

235、B。同233。

236、C。同234。

237、B。同228。

238、D。同228。

239、B。在船首两侧勘绘船名。一般写在船首楼中部。在船尾明显处自上而下分别勘绘船名和船籍港。

240、D。国际航线的船舶一般在船尾勘绘船名、船籍港和船舶识别号。

241、D。船尾船名字高比船首船名字高小10%〜20%，船尾船籍港字高一般为船尾船名字高的60%〜70%。

242、A。同241。

243、A。烟囱标志是用来表示船舶所属公司的标志，勘绘在烟囱左右两侧高处，船公司自行规定本公司所有船舶烟囱颜色与标志图案。

244、D。船舶两舷舷侧及首尾一般有如下标志:船名及船籍港标志、载重线标志、吃水标志、球鼻首与首侧推器标志、分舱与顶推位置标志、引航梯位置标志、拖船的顶推位置标志、公司名称标志、船舶识别号、螺旋桨标志等。

245、D。船舶尺度主要有最大尺度、船型尺度和登记尺度。其中，最大尺度又称全部尺度或周界尺度，是船舶靠离码头、系离浮筒、进出港、过桥梁或架空电缆、进出船闸或船坞以及狭水道航行时安全操纵或避让的依据。船型尺度又称为计算尺度、理论尺度、型尺度或主尺度，是《钢质海船人级规范》中定义的尺度，主要是从船体型表面上量取的尺度。在一些主要的船舶图纸上均使用和标注这种尺度，用于计算船舶稳性、吃水差、干舷高度、水对船舶的阻力和船体系数等。登记尺度为《1969年国际船舶吨位丈量公约》中定义的尺度，是主管机关登记船舶、丈量和计算船舶总吨位及净吨位时所用的尺度，并载明于船舶的吨位证书中。

246、B。同245。

247、D。同245。

248、D。同245。

249、D。同245。

250、B。型长又称船长或垂线间长或两柱间长，指沿设计夏季载重线，由首柱前缘量至舵柱后缘的长度;对无舵柱的船舶，则由首柱前缘量至舵杆中心线的长度，但均不得小于夏季载重线总长的96%，且不必大于97%。

251、B。同245。

252、C。型宽又称船宽，是指在船舶的最宽处，由一舷的肋骨外缘量（船壳板内缘）至另一舷的肋骨外缘（船壳板内缘）之间的横向水平距离。

253、A。型深指在船长中点处，沿船舷由平板龙骨上缘量至上层连续甲板（上甲板）的横梁上缘（上层连续甲板下缘）的垂直距离;对甲板转角为圆弧形的船舶，则由平板龙骨上缘量至横梁上缘(上层连续甲板下缘）延伸线与肋骨外缘延伸线的交点。

254、B。同245。

255、C。同245。

256、A。同245。

257、C。同245。

258、C。登记深度是指在登记长度中点处，从中内龙骨或内底板上缘量至船舷处上甲板下缘（横梁上缘）的垂直距离。

259、A。登记宽度:对金属外板的船舶，其宽度是在登记长度中点处量到两舷的肋骨型线(外缘）；对其他材料外板的船舶，其宽度在登记长度中点处量到船体外表面。

260、B。净空高度是指船舶最大高度减去吃水即得到船舶在水面以上的高度，即实际水线面至船舶最高点之间的垂直距离。

261、C。最大长度又称全长或总长，是指从船首最前端至船尾最后端（包括外板和两端永久性固定突出物）之间的水平距离。

262、B。同245。

263、C。船型尺度包括型长、型宽、型深、型吃水。

264、D。船型尺度包括登记长度、登记宽度、登记深度。

265、C。同250。

266、B。同252。

267、A。同245。

268、C。同245。

269、D。最大宽度又叫全宽，是指包括船舶外板和永久性固定突出物在内并垂直于纵中线面的最大横向水平距离。

270、B。最大高度是指自平板龙骨下缘至船舶最高桅顶间的垂直距离。

271、A。同253。

272、D。同259。

273、D。同258。

274、A。同250。

275、B。同245。

276、A。同2630

277、A。型深与型吃水的比值大小主要与稳性、抗沉性等因素有关。比值越大，干舷越高，储备浮力大，抗沉性好。但船舱容积增大，重心升高。

278、A。同277。

279、A。同277。

280、D。型长与型宽的比值大小主要与快速性和航向稳定性有关。比值越大，船体越瘦长，其快速性和航向稳定性越好,但港内操纵不灵活。

281、D。型宽与型吃水的比值大小与稳性、横摇周期、耐波性、快速性等因素有关。比值大，船体宽度大，稳性好，但横摇周期小，耐波性变差，航行阻力增加。

282、D。同281。

283、A。型长与型深的比值大小主要与船体强度有关。比值大对船体强度不利。

284、B。型长与型吃水的比值大小主要与船舶的操纵性有关。比值大，船舶的操纵回转性能变差。

285、A。同280。

286、B。同277。

287、D。同281。

288、D。同280。

289、B。重量吨表示船舶重量，也可表明船舶的载重能力，分为排水量和载重量两种。其中，排水量分为满载排水量、空船排水量及实际排水量三种。载重量分总载重量和净载重量两种。

290、A。同289。

291、D。容积吨又称登记吨，是指依据船舶登记尺度丈量出船舶容积后经计算而得出的吨位，表示船舶所具有空间的大小。容积吨可分为总吨位、净吨位及运河吨位三种。

292、D。净吨位是从总容积中扣除不能用于载货或载客的容积，如机舱、物料间、船员居住舱室等。净吨位是港口向船舶收取各种港口使费（如港务费、引航费、灯塔费、拖船费、靠泊与进坞费等）和税收的主要依据。

293、B。同289。

294、C。总吨位，简称总吨，是根据《1969年国际船舶吨位丈量公约》的各项规定丈量测定出船舶总容积后，再按公式计算得出。总吨位的主要用途:划分船舶等级的依据、比较船舶大小的依据、船舶配员的依据、计算船舶保险费用及计算海损事故赔偿费的依据、估算造船、买卖及租赁船舶所需費用的依据。

295、A。同289,294。

296、A。同289。

297、A。同291。

298、C。同294。

299、D。同291。

300、C。同289。

# 第二章船体结构

001、按规范规定，在船体结构中，船体的主要支撑构件称为\_\_\_\_\_\_\_。A、普通构件B、次要构件C、主要构件D、强力构件

002、按规范规定，在船体结构中一般是指板的扶强构件\_\_\_\_\_\_\_。A、—般构件B、普通构件C、次要构件D、主要构件

003、在船体结构中，规范规定的主要构件包括\_\_\_\_\_\_\_。①舷侧纵桁与甲板纵桁;②肋骨与纵骨;③强肋骨与强横梁;④横梁与舱壁扶强材A、①②③B、①②④C、②④D、①③

004、在船体结构中，规范规定的次要构件包括\_\_\_\_\_\_\_。①舷侧纵桁与甲板纵桁;②肋骨与纵骨;③强肋骨与强横梁;④横梁与舱壁扶强材A、①②③B、①②④C、②④D、①③

005、在船体结构中，规范规定的主要构件是指\_\_\_\_\_\_\_。A、板的扶强构件B、船体的主票支撑构件C、组合肋板的骨材D、中桁材

006、在船体结构中，规范规定的次要构件是指\_\_\_\_\_\_\_。A、板的扶强构件B、船体的生要支撑构件C、组合肋板的骨材D、舱壁扶强材

007、船体抵抗总纵弯曲应力和剪切应力作用的能力称为\_\_\_\_\_\_\_。A、总纵弯曲强度B、扭转强度C、横向强度D、局部强度

008、大风浪中航行，当船长L等于波长A时，船体最易出现\_\_\_\_\_\_\_。A、扭转变形B、中雜中垂变形C、局部变形D、局部和扭转变形

009、引起船体发生总纵弯曲的主要原因是沿着船长方向每一点上\_\_\_\_\_\_\_。A、重力分布不平衡造成的B、浮力分布不平衡造成的C、压力分布不平衡造成的D、重力和浮力不平衡造成的

010、船舶所受的最大剪力一般位于距首尾两端\_\_\_\_\_\_\_船长处。A、1/2B、1/4C、3/4D、1/3

011、船舶所受的最大总纵弯曲力矩一般位于船中附近，而最大剪力值则位于距首尾两端\_\_\_\_\_\_\_处。A、0.15LB、0.25LC、0.35LD、0.4L

012、以下关于船体强度的表述，最准确的是\_\_\_\_\_\_\_。A、船体对外的受力B、船体抵抗风浪冲击的能力C、船体抵抗“中拱”、“中垂”合力的能力D、船体具有承受和抵抗使其变形诸力的能力

013、船舶所受的弯曲力矩向首尾两端接近时将\_\_\_\_\_\_\_。A、逐渐减小B、迅速减少至一定值C、迅速增大D、逐渐增大

014、为保证船体固有的强度，最大限度地减轻中拱、中垂及扭转变形，必须注意\_\_\_\_\_\_\_。①对船体加强部位加强保养;②按舱容比合理配载，保证左右对称受力;③在大风浪中航行时，控制船速，以减少波浪的冲击;④大风浪中航行时，调整纵向摇摆A、①②③B、②③④C、①②③④D、①③④

015、船舶在波浪中产生最严重中拱中垂变形的时机是\_\_\_\_\_\_\_。A、波长等于船长B、波长等于2倍船长C、波高小于干舷D、波速大于船速

016、船体结构在设计过程中应充分考虑的要素有\_\_\_\_\_\_\_。①强度;②稳定性;③刚度A、①②③B、②③C、①③D、①②

017、船体发生扭转变形的时机是\_\_\_\_\_\_\_。①船舶斜浪航行时;②中拱、中垂时；③首尾装载对中心线左右不对称时;④空船航行时A、①②③④B、②③C、①③D、②③④

018、船体结构必须具有\_\_\_\_\_\_\_。①足够的强度;②足够的刚度;③足够的稳定性;④可靠的水密性;⑤符合营运上的要求A、①②③④B、②③④⑤C、①③④⑤D、①②③④⑤

019、船体结构的设计与建造应满足\_\_\_\_\_\_\_。①具有足够的强度、刚度和稳定性;②构件本身应有良好的连续性;③施工工艺合理;④充分考虑整个船体的美观;⑤便于维修保养A、①②③B、②③④⑤C、①③④D、②③④⑤

020、船体需要加强的部位有\_\_\_\_\_\_\_。①舱壁;②首部;③尾部;④上甲板A、①②③B、①③④C、②③④D、①②③④

021、船体需要加强的部位有\_\_\_\_\_\_\_。①舱壁;②首部;③尾部;④舭部;⑤上甲板A、①②③④⑤B、②③⑤C、②③④⑤D、①②③④

022、船体需要加强的部位有\_\_\_\_\_\_\_。①舱壁和舭部;②首部和尾部;③普通货船的上甲板和客船的主甲板A、①②B、②③C、①③D、①②③

023、根据船体骨架中型材排列的方式，可以将船体骨架形式分为\_\_\_\_\_\_\_。①横骨架式;②纵骨架式;③混合骨架式;④局部骨架式A、①②B、②③C、①③④D、①②③

024、船体纵骨架式结构的特点是\_\_\_\_\_\_\_。A、纵向构件排列密而小，横向构件排列疏而大B、纵向构件排列密而大,横向构件排列疏而小C、纵向构件排列疏而小,横向构件排列密而大D、纵向构件排列疏而大，横向构件排列密而小

025、下列对横骨架式结构特点的描述，不正确的是\_\_\_\_\_\_\_。A、建造方便B、货舱容积损失少C、船舶纵向强度大D、常用于沿海中小型船舶

026、纵骨架式船体结构的特点是\_\_\_\_\_\_\_。①纵向强度大;②船体重量轻;③适用于大型油船;④舱容利用率高A、①②③B、②③④C、①③④D、①②

027、关于纵骨架式船体结构，下列说法正确的是\_\_\_\_\_\_\_。①纵向构件尺寸大;②增加了船舶的自重;③能充分利用舱容A、①②B、②③C、①③D、①②③都不正确

028、船体横骨架式结构特点是\_\_\_\_\_\_\_。A、纵向构件排列密而大，横向构件排列疏而大B、纵向构件排列疏而大，横向构件排列密而小C、纵向构件排列密而小，横向构件排列疏而大D、纵向构件排列密而小，横向构件排列密而大

029、横骨架式船的骨架排列特点之一是\_\_\_\_\_\_\_。A、横骨架大而大B、横骨架大而疏C、横骨架小而密D、横骨架小而疏

030、横骨架式船舶的特点是\_\_\_\_\_\_\_。A、横向构件间距大,尺寸大B、船舶自重相对减轻C、货舱容积损失少D、干隔舱可少设

031、因布置大型肋骨框架而导致舱容利用率低，装卸不便的骨架结构是\_\_\_\_\_\_\_。A、纵横混合骨架式B、纵骨架式C、横骨架式D、混合骨架式

032、某船船底结构中纵桁较多而其舷侧结构中肋骨排列较密，该船为\_\_\_\_\_\_\_。A、横骨架式B、纵骨架式C、纵横混合骨架式D、混合骨架式

033、船体纵向构件排列密而小，横向构件排列疏而大的骨架结构属于\_\_\_\_\_\_\_。A、横骨架式结构B、纵骨架式结构C、纵横混合骨架式D、横纵混合骨架式

034、船体横向强度与局部强度好，结构简单，容易建造，肋骨和横梁尺寸较小，舱容利用率高且便于装卸的这种船体骨架结构属于\_\_\_\_\_\_\_。A、纵横混合骨架式B、纵骨架式C、横骨架式D、加强骨架式

035、船体的纵向强度大，甲板和船体外板可以做得薄一些，船体重量轻，但舱容利用率较低的这种船体骨架结构属于\_\_\_\_\_\_\_。A、横骨架式B、纵骨架式C、纵横混合骨架式D、自由骨架式

036、船体纵骨架式结构特点是\_\_\_\_\_\_\_。①纵向构件排列密而小;②横向构件排列疏而小;③纵向构件排列密而大;④横向构件排列疏而大A、①②B、②③C、①③D、①④

037、横骨架式结构特点是\_\_\_\_\_\_\_。①纵向构件排列密而大;②横向构件排列疏而大;③纵向构件排列疏而大;④横向构件排列密而小A、①②B、②③C、①③D、③④

038、对横骨架式船体结构特点描述正确的是\_\_\_\_\_\_\_。①建造方便;②货舱容积损失少;③船舶纵向强度大;④常用于沿海中小型船A、①②③B、①②④C、②③④D、①②

039、货舱容积损失少的骨架排列形式是\_\_\_\_\_\_\_。A、纵骨架式B、横骨架式C、纵横混合骨架式D、自由骨架式

040、货舱容积利用率低的骨架排列形式是\_\_\_\_\_\_\_。A、纵骨架式B、横骨架式C、纵横混合骨架式D、自由骨架式

041、纵横强度合理，大中型船普遍使用的船体骨架形式是\_\_\_\_\_\_\_。A、纵骨架式B、横骨架式C、纵横混合骨架式D、自由骨架式

042、混合骨架式船体结构的特点是\_\_\_\_\_\_\_。①主船体中段的强力甲板采用纵骨架式结构;②船底采用纵骨架式结构;③首尾端采用横骨架式结构;④舷侧和下甲板采用横骨架式结构A、①②③B、②③④C、①③④D、①②③④

043、船体纵横结构强度较好，可简化施工工艺且充分利用了舱容方便装卸的船体骨架是\_\_\_\_\_\_\_。A、横骨架式B、纵骨架式C、混合骨架式D、普通骨架式

044、横骨架式船体结构的优点是\_\_\_\_\_\_\_。①横向与局部强度好;②舱容利用率低;③结构简单;④装卸方便A、①④B、③④C、①③④D、①②③④

045、关于横骨架式船体结构，下列描述正确的是\_\_\_\_\_\_\_。①结构简单，建造容易;②横向构件尺寸小，舱容损失较少;③总纵强度高A、①②B、①③C、②③D、①②③

046、关于纵骨架式船体结构，下列描述正确的是\_\_\_\_\_\_\_。①横向构件尺寸大;②增加了船体自重;③能充分利用舱容;④纵向强度好A、②③B、①④C、①③④D、①②③④

047、船体骨架排列形式不包括\_\_\_\_\_\_\_。A、横骨架式B、长骨架式C、纵骨架式D、混合骨架式

048、纵骨架式船的骨架排列特点之一是\_\_\_\_\_\_\_。A、纵骨架大而密B、纵骨架大而疏C、纵骨架小而密D、纵骨架小而疏

049、混合骨架式船体结构的特点是\_\_\_\_\_\_\_。①纵横强度均较好;②结构复杂;③舱容利用率较高;④在纵横构件交界处易产生应力集中；⑤减轻了结构重量A、①②③④B、①③④,C、②③④D、①②③④⑤

050、广泛应用于大中型干散货船的船体结构形式是\_\_\_\_\_\_\_。A、横骨架式B、纵骨架式C、混合骨架式D、强骨架式

051、在外板名称中“K”列板也叫\_\_\_\_\_\_\_。A、舷顶列板B、舭列板C、平板龙骨D、船底板

052、在船舶事故报告中受损外板的编号为“SF6”，其含义是\_\_\_\_\_\_\_。A、右舷第6列第F块板B、左舷第6列第F块板C、右舷F列第6块板D、左舷F列第6块板

053、甲板板的排列在首尾中心线上的一行为\_\_\_\_\_\_\_。A、A行B、K行C、B行D、F行

054、船壳外板编号“SC2”表示\_\_\_\_\_\_\_。A、左舷C列第2块板B、左舷S列C行第2块板C、右舷C列第2块板D、右舷S列C行第2块板

055、船壳外板由许多块钢板焊接而成，其中钢板的长边与长边相接称为\_\_\_\_\_\_\_钢板的短边与短边相接称为。A、端接;边接B、长接;短接C、边接;端接D、短接;长接

056、船壳外板由\_\_\_\_\_\_\_组成。①平板龙骨;②船底列板;③舭列板;④舷侧列板;⑤舷顶列板;⑥龙骨A、①②③④⑤⑥B、①②③④⑤C、②③④⑤⑥D、①②④⑤⑥

057、钢板的长边与长边相接称为\_\_\_\_\_\_\_。A、端接B、边接C、横接D、纵接

058、钢板短边与短边相接后形成的焊缝称为\_\_\_\_\_\_\_。A、边接缝B、纵接缝C、端接缝D、横接缝

059、并板位于\_\_\_\_\_\_\_。A、首尾部B、船底C、船中D、甲板

060、船壳板的组成部分有\_\_\_\_\_\_\_。①平板龙骨;②船底板;③舭列板;④舷侧外板;⑤舷顶列板A、①②③④B、②③④⑤C、①③④⑤D、①②③④⑤

061、钢板逐块端接而成的连续长条板称为\_\_\_\_\_\_\_。A、外板B、船底板C、舷侧板D、列板

062、在船舶首尾部，由相邻两列板合并而成的列板称为\_\_\_\_\_\_\_。A、舭列板B、舷列板C、首尾列板D、并板

063、船壳外板的编号“PD8”表示\_\_\_\_\_\_\_。A、左舷D8列板B、右舷D列第8块板C、右舷P列D行第8块板D、左舷D列第8块板

064、船壳外板中“右舷C列第6块板”可编号为\_\_\_\_\_\_\_。A、SC6B、C6SC、6SCD、S6C

065、船壳外板的编号“PC4”表示\_\_\_\_\_\_\_。A、左舷C列第4块板B、左舷P列C行第4块板C、右舷C列第4块板D、右舷P列C行第4块板

066、船壳外板的编号“SC4”表示\_\_\_\_\_\_\_。A、左舷C列第4板块B、左舷S列C行第4块板C、右舷S列C行第4块板D、右舷C列第4块板

067、某船在修船中需要更换船壳外板，其编号为“SB5”它是\_\_\_\_\_\_\_。A、左舷B列第5块板B、右舷B列第5块板C、舷顶列板向下，右舷第5行B块板D、舷顶列板向下，右舷B行第5块板

068、船壳外板的编号“PD2”表示\_\_\_\_\_\_\_。A、左舷P列D行第2块板B、左舷D列第2块板C、右舷D列第2块板D、右舷P列D行第2块板

069、船壳外板的排列以平板龙骨（K列板）为基准，分别向将各列板依次编号为\_\_\_\_\_\_\_。A、前;舭列板B、上;舷侧顶板C、左(右）；舷顶列板D、左(右）；舭列板

070、下列关于外板编号方法的描述，正确的是\_\_\_\_\_\_\_。①船壳外板编号由列板与钢板序号两部分组成;②对不同列板，以平板龙骨为基准分别向左(右）舷以;③对同一列板中每块钢板的编号可从首（或尾）开始按序号编号A、①②B、②③C、①③D、①②③

071、船壳外板的排列顺序为\_\_\_\_\_\_\_。A、以平板龙骨为基准分别向左（右）舷将各列板编为A B C D……直至舷顶列板B、自平板龙骨始向右按A B……至右舷舷顶列板，然后自左舷由上向下排列C、由各舷的舷顶列板向下按字母排列，平龙骨板为K列板D、以平板龙骨（K列板）为基准，两舷各自独立排列编号

072、船底列板的排列以平板龙骨（K列板）为基准，分别向\_\_\_\_\_\_\_将各列板依次编号A B C D……至\_\_\_\_\_\_\_为止。A、上;舭列板B、前;舷侧列板C、左（右）；舭列板D、左(右）；舷顶列板

073、船底外板的排列顺序为\_\_\_\_\_\_\_。A、以平板龙骨为基准，分别向左(右)将各列板依次编号为A B……直至舷顶列板B、自平板龙骨始向右按A B……至右舷舷侧顶板，然后自左舷由上向下排列C、由各舷的舷顶列板向下按英文字母排列顺序编出行列，其中平板龙骨为K列板D、以平板龙骨为基准，分别向左(右)将各列板依次编号为A B……直至舭列板

074、船壳外板的编号“PD6”表示\_\_\_\_\_\_\_。A、左舷D6列板B、右舷D列第6块板C、左舷D列第6块板D、左舷P列D行第6块板

075、并板是指由两列板会合并为一列的板，通常设置在\_\_\_\_\_\_\_。A、舱口之间的位置B、舱口与舷顶列板之间的位置C、船中需要特别加强的位置D、船舶的首部和尾部

076、主船体外板厚度在船长方向上的分布特点是在船中\_\_\_\_\_\_\_区段范围内外板厚度最大。A、0.5LB、0.4LC、0.25LD、0.3L

077、船体外板用若干列板组成的目的是\_\_\_\_\_\_\_。①减少沿船长方向上焊缝的数量;②根据船体上下位置的受力情况来调整列板的厚度;③使各列板排列整齐A、①②B、②③C、①③D、①②③

078、钢板的短边与短边相接称为\_\_\_\_\_\_\_。A、端接B、边接C、横接D、纵接

079、舱口边至舷边的甲板板，钢板的长边沿\_\_\_\_\_\_\_方向布置。A、船长B、船宽C、船中D、横向

080、普通货船的强力甲板是\_\_\_\_\_\_\_。A、平台甲板B、上层连续甲板C、首楼甲板D、下层连续甲板

081、梁拱是甲板的横向曲度，其作用是\_\_\_\_\_\_\_。①增加甲板强度;②增加保留浮力;③增加总纵强度;④便于甲板排水;⑤防止甲板上浪A、①②③B、①④⑤C、②④⑤D、①②④

082、最上一层首尾统长甲板，一般称为\_\_\_\_\_\_\_。A、艇甲板B、游步甲板C、水密甲板D、上甲板

083、强力甲板在船中区域内厚度最大\_\_\_\_\_\_\_。A、0.3LB、0.5LC、0.4LD、0.7L

084、对普通货船最上一层首尾统长甲板的根本要求是\_\_\_\_\_\_\_。A、能承装货物B、抗风浪C、保证水密D、便于工作

085、下列关于甲板厚度分布特点的描述，正确的是\_\_\_\_\_\_\_。A、对多层甲板而言，强力甲板最厚B、同一层甲板，舱口之间的甲板最厚C、同一层甲板，首尾两端的甲板最厚D、甲板边板是上甲板中最薄的一列板

086、下列关于舱口围板作用的描述，错误的是\_\_\_\_\_\_\_。A、保证人员安全B、防止海水浸入C、增加舱口区域的结构强度D、便于装卸货

087、舱口围板的高度是按舱盖的计算压头得出的，按规范规定（除经CCS批准外），其最小高度应不小于\_\_\_\_\_\_\_。A、450mmB、600mmC、800mmD、850mm

88、上甲板货舱口围板的作用是\_\_\_\_\_\_\_。①防止海水灌入舱内;②增加甲板开口处的强度;③保证工作人员的安全;④一般围板在甲板上的局度应不小于600mmA、①②③B、①②③④C、②③④D、①②④

089、舱口角隅处的加强方法有\_\_\_\_\_\_\_。①将舱口围板下伸超过甲板;②增加水平加强筋和肘板;③将攝板分成两部块，分别焊接在甲板开口边缘的上下面，并在下面用菱形面板加强A、①②B、②③C、①③D、①②③

090、下列关于甲板厚度分布的说法，错误的是\_\_\_\_\_\_\_。A、同一层甲板，在船中0.4L区段最厚B、同一层甲板，甲板边板最厚C、同一层甲板，舱口之间的甲板比舱口以外的甲板薄D、下甲板比上甲板厚

091、舱口围板的作用是\_\_\_\_\_\_\_。①保证人员安全;②防止海水浸人;③高度不小于600mm;④增加舱口处的强度A、①②③B、①②④C、②③④D、①②③④

092、下列不属于货舱口组成部分的是\_\_\_\_\_\_\_A、舷墙B、端梁C、纵向围板D、水平加强筋

093、下列关于舱口围板的描述，正确的是\_\_\_\_\_\_\_。①舱口围板在甲板上面的高度不小于450mm;②舱口围板的外侧设有水平加强筋和防倾肘板;③纵向围板的下部与甲板纵桁处于同一直线上，且兼作甲板纵桁的一部分A、①②B、②③C、①③D、①②③

094、关于主甲板的说法，正确是\_\_\_\_\_\_\_。①普通货船的强力甲板就是主甲板;②油船的干舷甲板就是主甲板;③客船的上甲板就是主甲板A、①②B、②③C、①③D、①②③

095、舷弧是甲板的纵向曲度，其作用是\_\_\_\_\_\_\_。①减少甲板上浪;②增加甲板强度;③便于甲板排水;④使船体外形美观;⑤增加保留浮力；⑥便于甲板作业A、①③④⑤B、①②⑤⑥C、③④⑤⑥D、①②③④

096、舷弧是甲板的纵向曲度，其作用是\_\_\_\_\_\_\_。①增加甲板强度;②增加总纵强度;③减少甲板上浪;④便于甲板排水;⑤使船体外形美观A、①③④⑤B、①②⑤C、③④⑤D、①②③④

097、舷弧的作用是\_\_\_\_\_\_\_。①减少甲板上浪;②增强甲板强度;③便于甲板排水;④使船体外形美观A、①③④B、②③④C、①②③④D、①②③

098、甲板边板必须连续且其厚度在上甲板列板中最厚的一列板的主要原因是\_\_\_\_\_\_\_。①甲板边板在上甲板中受力最大;②承受船体横向变形力的作用;③容易被甲板积水腐蚀A、①②B、①②③C、①③D、②③

099、下列关于甲板结构中横梁的描述，正确的是\_\_\_\_\_\_\_。A、普通横梁仅在横骨架式甲板结构中采用，而强横梁仅在纵骨架式甲板结构中采用B、横骨架式甲板结构中采用强横梁，而纵骨架式甲板结构中采用普通横梁C、横骨架式甲板结构与纵骨架式甲板结构都仅采用普通横梁D、横骨架式甲板结构与纵骨架式甲板结构都可采用强横梁，但数量不同

100、下列关于舱口围板的描述，正确的是\_\_\_\_\_\_\_。①舱口围板的高度依据《1966年国际载重线公约》确定;②舱口围板的最低高度应不小于600mm;③纵向舱口围板的下部与甲板纵桁处于同一直线上，且兼作甲板纵桁的一部分A、①②B、②③C、①③D、①②③

101、强力甲板是指\_\_\_\_\_\_\_。①上层连续甲板;②在船中0.4L区域内长度不小于0.15L的上层建筑甲板;③在船中0.5L区域内长度不小于0.15L的上层建筑甲板;④在船中0.4L区域内长度不小于0.15L的上层建筑区域以外的上层连续甲板A、①②④B、①③④C、①③D、②④

102、水密横舱壁上伸到达的连续甲板是\_\_\_\_\_\_\_。A、干舷甲板B、舱壁甲板C、平台甲板D、量吨甲板

103、当船体受总纵弯曲应力时，受力最大的一层甲板称\_\_\_\_\_\_\_。A、强力甲板B、舱壁甲板C、干舷甲板D、量吨甲板

104、规范规定强力甲板(包括端部甲板）的最小厚度应不小于\_\_\_\_\_\_\_。A、6mmB、8mmC、10mmD、12mm

105、为防止甲板开口角隅处因应力集中而产生裂缝，该处应设计成\_\_\_\_\_\_\_，并应采取加强措施。①拋物线形;②椭圆形;③圆形A、①②B、②③C、①③D、①②③

106、规范规定在船中\_\_\_\_\_\_\_区域内强力甲板的厚度应，并逐渐向端部甲板厚度过渡。A、0.4L;加厚B、0.75L;加厚C、0.4L;保持相同D、0.75L;保持相同

107、下列关于支柱的描述，不正确的是\_\_\_\_\_\_\_。A、支柱的作用是支撑甲板骨架，保持船体竖向形状B、支柱的上下端应位于船体骨架的交叉节点处C、多层甲板船上下层甲板间的支柱一般不设置在同一垂直线上D、对需载运大件货的货舱，可采用悬臂梁结构形式来代替支柱

108、梁拱的取值范围一般在船宽的\_\_\_\_\_\_\_之间。A、1/200〜1/100B、1/150〜1/80C、1/100〜1/80D、1/100〜1/50

109、—般首舷弧是尾舷弧的\_\_\_\_\_\_\_。A、1倍B、1.5倍C、2倍D、2.5倍

110、船中处的舷弧数值为\_\_\_\_\_\_\_。A、50(L/3+10)B、25(L/3+10)C、5、6(L/3+10)D、0

111、双层底的作用是\_\_\_\_\_\_\_。①增强船体总纵强度和船底局部强度;②用作油水舱，并可调整船舶吃水;③增加船舶抗沉能力和承受负载A、①②B、①③C、②③D、①②③

112、平板龙骨是船底结构中的强力构件，所以它\_在船长范围内\_\_\_\_\_\_\_。A、宽度与厚度均不变B、厚度不变C、宽度不变D、度不变IX宽度与厚度随位置不同而有所不同

113、实肋板上有许多孔，其作用是\_\_\_\_\_\_\_。①双层底空气流通;②双层底油和水流通;③减轻结构重量A、①②B、①③C、②③D、①②③

114、因水密肋板可能会受单面水的压力，故其厚度比实肋板厚度厚\_\_\_\_\_\_\_mm，但一般不必大于\_\_\_\_\_\_\_mm。A、2；10B、4；10C、2；15D、4；15

115、对横骨架式双层底结构而言，设置实肋板的规定是\_\_\_\_\_\_\_。①至少每隔4个肋距设置实肋板，且间距不大于3、2m;②距首垂线0、2L以前区域应在每个肋位上设置实肋板;③机舱、锅炉座及推力轴承座下应在每个肋位上设置实肋板A、①②B、①③C、②③D、①②③

116、舭肘板的宽度和高度应\_\_\_\_\_\_\_。A、宽度大于高度B、高度大于宽度C、高度等于宽度D、无具体要求

117、管隧设置在\_\_\_\_\_\_\_。A、防撞舱壁与尾尖舱舱壁之间B、机舱以下的双层底内，便于管路的集中布置C、机舱前舱壁至防撞舱壁之间D、单层底结构内

118、经常航行在浅水区域的船舶，在其建造时内底边板最好采用\_\_\_\_\_\_\_。A、下倾式B、上倾式C、水平式D、曲折式

119、当船长大于200m或纵骨采用了高强度钢时，船底纵骨应\_\_\_\_\_\_\_。①穿过水密肋板;②中断于水密肋板;③也可采用相应的替代结构A、①②B、①③C、②③D、①②③

120、平板龙骨是船底结构中的重要强力构件，因此\_\_\_\_\_\_\_。A、应在船长范围内保持厚度不变B、应在船长范围内保持宽度不变C、应在船长范围内保持宽度和厚度都不变D、平板龙骨的宽度和厚度可随所在位置的不同而不同

121、连接船底板和内底板的横向构件是\_\_\_\_\_\_\_。A、肋骨B、桁材C、横梁D、肋板

122、船底外板与内底板之间的空间称为\_\_\_\_\_\_\_。A、货舱B、首尖舱C、双层底D、隔离空舱

123、规范对平板龙骨的要求是\_\_\_\_\_\_\_。①其厚度不得小于船底板厚度加2mm;②首至尾宽度保持不变;③首至尾厚度保持不变A、①③B、②③C、④②D、①②③

124、双层底的作用是\_\_\_\_\_\_\_。①增加船的抗沉性;②增加船底强度;③可做压载水舱，淡水舱等A、①②B、①③C、②③:D、①②③

125、舭肘板的主要作用是\_\_\_\_\_\_\_。A、保证舭部的局部强度和船体的横向强度B、保证舭部的局部强度和船体的纵向强度C、保证船体总纵强度，减轻纵摇D、保证船体总纵强度，減轻横摇

126、船底列板厚度较舷侧列板的应\_\_\_\_\_\_\_。A、加厚B、减薄C、相同D、不一定

127、船舶设置双层底的主要作用是\_\_\_\_\_\_\_。A、保证抗沉性B、调整前后吃水C、便于装卸货D、调整横倾

128、右图箭头所示的构件为\_\_\_\_\_\_\_。**A**、肋板B、旁肋板C、旁桁材D、孔肋板

129、双层底内的油舱与食用水舱之间应\_\_\_\_\_\_\_。A、确保水密B、设置隔离空舱C、设水密肋板D、设实肋板

130、双层底的作用是\_\_\_\_\_\_\_。①增加船舶的抗沉性;②增加船底强度;③可做压载水舱;④调整纵、横倾，吃水差;⑤改舶的操纵性A、①②③④B、②③④⑤C、①③④⑤D、①②③④⑤

131、肋板是连接船底板和内底板的横向构件，按结构和用途的不同可分为\_\_\_\_\_\_\_。①实肋板;②箱形肋板;③水密肋板;④组合肋板;⑤舭肋板A、①②③④B、①③④⑤C、①③④D、①②④

132、舭肘板的基本形状一般是\_\_\_\_\_\_\_。A、方形B、圆弧形C、长形D、三角形

133、平板龙骨在船长范围内\_\_\_\_\_\_\_。①保持厚度不变;②保持宽度不变;③厚度随位置不同而有所不同;④宽度随位置不同所不同A、①②B、②③C、①③D、②④

134、实肋板上有许多孔，其作用是\_\_\_\_\_\_\_。①减轻结构重量;②保证双层底油和水流通;③保证双层底空气流通;④增加舱底强度A、①②③B、②③④C、①③④D、①②③④

135、下列不是双层底的肋板\_\_\_\_\_\_\_。①水密肋板;②箱形肋板;③舭列板;④组合肋板A、②③④B、①②③C、②③D、③④

136、双层底横向构件中开有较大减轻孔的肋板为\_\_\_\_\_\_\_。A、水密肋板B、实肋板C、组合肋板D、轻型肋板

137、双层底横向构件中，上缘开有气孔，下缘开有油水孔，中间开有减轻孔的肋板称为\_\_\_\_\_\_\_。A、组合肋板B、水密肋板C、轻型肋板D、实肋板

138、—般在水密横舱壁下设置的肋板是\_\_\_\_\_\_\_。A、实肋板B、水密肋板C、组合肋板D、轻型肋板

139、横骨架式双层底结构在不设置实肋板的肋位上设置的肋板之一是\_\_\_\_\_\_\_。A、主肋板B、水密肋板C、组合肋板D、实肋板

140、在机舱、锅炉座、推力轴承座及横舱壁和支柱下设置的肋板是\_\_\_\_\_\_\_。A、水密肋板B、组合肋板C、轻型肋板D、实肋板

141、横骨架式双层底结构在不设置实肋板的肋位上用于代替组合肋板的结构是\_\_\_\_\_\_\_。A、油密肋板B、水密肋板C、主肋板D、轻型肋板

142、距首垂线0.2L以前区域的双层底内，旁桁材间距应不大于\_\_\_\_\_\_\_。A、2个肋距B、3个肋距C、4个肋距D、5个肋距

143、规范对50m<61m的客船设置双层底的要求是\_\_\_\_\_\_\_。①至少应在机舱前舱壁至首尖舱舱壁;②或尽可能接近“①”规定的范围之间设置;③设置于首、尾尖舱舱壁之间A、①②B、②③C、①③D、①②③

144、规范对61mL<76m的客船设置双层底的要求是\_\_\_\_\_\_\_。①至少应在机舱以外设置;②应延伸至首、尾尖舱舱壁;③尽可能接近“②”规定的区域A、①②B、②③C、①③D、①②③

145、规范对L76m的客船设置双层底的要求是\_\_\_\_\_\_\_。①应在船中部设置;②应延伸至首、尾尖舱舱壁;③尽可能接近“②”规定的区域A、①②B、②③C、①③D、①②③

146、纵骨架式双层底结构中的横向构件之一称为\_\_\_\_\_\_\_。A、肋骨B、横梁C、桁材D、肋板

147、规范规定船底平板龙骨的厚度为\_\_\_\_\_\_\_。A、不大于船底板厚度加2mmB、不得小于船底板厚度加2mmC、大于船底板厚度加1mmD、不得小于船底板厚度加3mm

148、规范对平板龙骨的宽度要求是\_\_\_\_\_\_\_。A、船中宽首尾窄B、在整个船长范围内保持宽度不变C、船中0.4L处宽度保持不变D、首尾处稍宽，船中0.4L处稍窄

149、规范规定船底板在船中\_\_\_\_\_\_\_区域内的厚度不得小于端部船底板厚度。A、0.3LB、0.4LC、0.6LD、0.8L

150、双层底的作用是\_\_\_\_\_\_\_。①增加总纵强度;②增加船底局部强度;③调整船舶吃水;④改善航行性能;⑤提高抗沉性A、①②③④⑤B、②③④⑤C、①②④⑤D、①②③④

151、双层底的作用有\_\_\_\_\_\_\_。①增加抗沉性;②增加总纵强度;③用作油水舱;④调整吃水差;⑤增加净载重量A、①②③④⑤B、②③④⑤C、①②④⑤D、①②③④

152、下列\_\_\_\_\_\_\_不是双层底的组成部分A、舭肋板B、实肋板C、水密肋板D、中桁材

153、右图为水密肋板结构示意图，图中箭头所示的构件为\_\_\_\_\_\_\_。**A**、肋板B、旁肋板C、旁桁材D、加强筋

154、对客船，当船长自50m至小于61m时，至少应自\_\_\_\_\_\_\_或尽可能接近该处之间设置双层底。A、机舱前舱壁至防撞舱壁B、从防撞舱壁至尾尖舱舱壁C、机舱后舱壁至防撞舱壁D、机舱后舱壁至尾尖舱舱壁

155、对客船，当\_\_\_\_\_\_\_时，至少应在机舱以外设置双层底，并应延伸至防撞舱壁及尾尖舱舱壁或尽可能接近该处。A、6176mB、50L<61mC、L=76mD、L>76m

156、常见于横骨架式双层底结构中的肋板是\_\_\_\_\_\_\_。①组合肋板;②舭列板;③轻型肋板;④舭肋板A、①②B、②③C、①③D、②④

157、按规定，实肋板上所开人孔的高度应不大于该处双层底高度的\_\_\_\_\_\_\_，且其位置在船长方向上应尽量按直线排列，以便人员出入。A、30%B、50%C、60%D、75%

158、下列关于实肋板上所开人孔的描述，正确的是\_\_\_\_\_。①其高度应不小于该处双层底高度的50%;②其位置在船长方向上应尽量按直线排列；③可减轻结构重量A、①②B、②③C、①③D、①②③

159、舭肘板（又称污水沟三角形）的结构特点是\_\_\_\_\_\_\_。①其宽度与高度相同;②其厚度与实肋板相同;③其上面板或折边的宽度一般为其厚度的10倍A、①②③B、①②C、①③D、②③

160、按规定，舭肘板所开圆形减轻孔孔缘任何地方的板宽均应不小于舭肘板宽度的\_\_\_\_\_\_\_。A、1/4B、1/3C、2/3D、1/2

161、规范规定，中桁材在船中\_\_\_\_\_\_\_区域内，其上不得开人孔或减轻孔，且在该区域范围内应保持连续。A、0.4LB、0.45LC、0.6LD、0.75L

162、箱形龙骨的一般特点有\_\_\_\_\_\_\_。①一般设置于机舱舱壁与防撞舱壁之间;②不能代替中桁材所起的作用;③可用于集中布置各种管路和电气线路;④需占用一部分双层底舱容⑤其宽度不超过2mA、①②③④B、②③④⑤C、①③④⑤D、①②③⑤

163、双层底结构中可用于集中布置各种管路和电气线路，并便于保护和维修这些设备的纵向构件称为\_\_\_\_\_\_\_。A、中底桁B、箱型龙骨C、中桁材D、轴隧

164、按规定箱形龙骨的宽度不应超过\_\_\_\_\_\_\_。A、1mB、1.5mC、2mD、3m

165、下列关于内底板和内底边板的描述，不正确的是\_\_\_\_\_\_\_。A、内底板和内底边板的长度也就是双层底的长度B、在每个双层底舱的内底板上，至少开设有两个成对角线布置的长圆形或圆形人孔C、内底边板比内底板厚些D、内底板与舭列板相连接

166、按规定，船底纵骨的最大间距应不大于\_\_\_\_\_\_\_。A、0.8mB、1.0mC、1.6mD、2.0m

167、规范规定，内底纵骨的剖面模数为船底纵骨剖面模数的\_\_\_\_\_\_\_。A、60%B、70%C、85%D、90%

168、内底边板的结构形式有\_\_\_\_\_\_\_。①下倾式;②水平式;③上倾式;④直角式;⑤曲折式A、①②③B、②③④C、②③④⑤D、①②③⑤

169、散装货船与矿砂船较多采用的内底边板结构形式是\_\_\_\_\_\_\_。A、下倾式B、上倾式C、水平式D、曲折式

170、普通干货船较多采用的内底边板结构形式是\_\_\_\_\_\_\_。A、下倾式B、上倾式C、水平式D、曲折式

171、能与舭列板构成污水沟的内底边板结构形式是\_\_\_\_\_\_\_。A、下倾式B、上倾式C、水平式D、曲折式

172、水平式内底边板的特点有\_\_\_\_\_\_\_。①施工方便;②可使舱内平坦且强度好;③可提高船舶的抗沉性;④集装箱船广泛采用A、①②B、②③C、③④D、①②③

173、曲折式内底边板的最大特点是\_\_\_\_\_\_\_。A、施工方便B、可提高船舶的抗沉性C、可与舭列板构成污水沟D、增加舱容

174、下列关于平板龙骨的描述，正确的是\_\_\_\_\_\_\_。①平板龙骨的宽度不必大于1800mm;②平板龙骨的宽度应在整个船长范围内保持不变;③平板龙骨的厚度不得小于船底板厚度加2mm;④在船中0.4L区域以外的平板龙骨允许小于相邻的船底板厚度A、①②③④B、②③④C、①②③D、①②④

175、下列关于箱形中桁材描述，正确的有\_\_\_\_\_\_\_。①设置有水密人孔和通向露天甲板的应急出口；②其出口的关闭装置可单面操纵;③围壁结构具有水密舱壁的同等性能A、①②B、①③C、②③D、①②③

176、对于双层底内为燃油舱的区域，其内底板的厚度应不小于\_\_\_\_\_\_\_。A、6mmB、8mmC、10mmD、12mm

177、下列关于纵骨架式双层底结构设置实肋板的说法，正确的是\_\_\_\_\_\_\_。①机舱区域包括主机座、锅炉座、推力轴承座下的每隔1个肋位处均应设置实肋板;②距首垂线0.2L以前区域每隔1个肋位设置实肋板;③除“①”和“②”以外的其余区域实肋板间距应不大于3.6mA、①②B、②③C、①③D、①②③

178、下列关于舷侧结构中采用强肋骨的描述正确的是\_\_\_\_\_\_\_。①机舱和船端的舷侧;②尾机型船长而大的货舱舷侧;③油船横骨架式舷侧;④强肋骨可增加舷侧的局部强度A、①②④B、②③④C、①③④D、①②③④

179、肋骨按其所在位置的不同一般可分为\_\_\_\_\_\_\_。①主肋骨;②甲板间肋骨;③尖舱肋骨;④强肋骨A、①②③④B、①③④C、①②③D、②③④

180、下列船壳板中\_\_\_\_\_\_\_较薄。A、舷顶列板B、龙骨板C、中部舷侧列板D、首尾舷侧列板

181、外板需要局部加强的部位有\_\_\_\_\_\_\_。①易产生应力集中处;②受振动力处;③波浪冲击力较大处A、①②③B、①③C、②③D、①②

182、肋骨编号方法是\_\_\_\_\_\_\_。A、以首柱为0号，向前为正，向后为负B、以尾柱为0号，向首为正，向尾为负C、以船中为0号，向首为正，向尾为负D、以尾垂线为0号，向首为正，向尾为负

183、舷侧结构由\_\_\_\_\_\_\_等所组成。①舷侧外板;②肋骨，舷侧纵桁;③舷边A、①③B、①②C、①②③D、②③

184、舷边结构的连接方法是\_\_\_\_\_。①圆弧连接;②舷边角钢连接;③直角焊接A、①②B、①③C、②③D、①②③

185、按规范规定，肋骨的最大间距应不大于\_\_\_\_\_\_\_。A、600mmB、500mmC、800mmD、1000mm

186、肋骨按其受力可分为\_\_\_\_\_\_\_。①主肋骨;②甲板间肋骨;③尖舱肋骨;④强肋骨；⑤普通肋骨A、②③④⑤B、①②③C、④⑤D、①②④⑤

187、强肋骨属于\_\_\_\_\_\_\_的构件。A、船底结构B、舷侧结构C、甲板结构D、舱壁结构

188.舷侧结构中采用强肋骨的部位有\_\_\_\_\_\_\_。①机舱和船端的舷侧;②尾机型船长而大的货舱舷侧;③油船横骨架式的舷侧;④货舱的舱口端梁处A、①②③④B、①②④C、②③④D、①④

189、肋骨按其受力可分为\_\_\_\_\_\_\_。①船舱肋骨;②甲板间肋骨;③强肋骨;④尖舱肋骨;⑤普通肋骨A、①②③B、②④C、③⑤D、①⑤

190、舷墙的作用是\_\_\_\_\_\_\_。①减少甲板上浪;②保证人员安全;③高度不小于1m;④防止甲板物品滚落入水;⑤增加总纵强度A、②③④B、②④⑤C、①②④D、①②③④⑤

191、肋骨编号方法是\_\_\_\_\_\_\_。①习惯上以舵杆中心线为“0”号，对全船肋骨进行编号;②以尾垂线为“0”号，对全船肋骨进行编号;③以船中为“0”号，对全船肋骨进行编号A、①②B、②③C、①③D、①②③

192、肋骨按其所在位置可分为\_\_\_\_\_\_\_。①甲板间肋骨;②普通肋骨;③尖舱肋骨A、①②B、①③C、②③D、①②③

193、舷墙的主要作用与特点有\_\_\_\_\_\_\_。①减少甲板上浪;②保障人员安全;③防止甲板物品滚落舷外;④不参与总纵弯曲;⑤与舷顶列板牢固焊接成一体A、①②③④B、②③④⑤C、①③④⑤D、①②④⑤

194、舷墙和栏杆的高度应不小于\_\_\_\_\_\_\_，栏杆的最低一根横杆高度应不超过\_\_\_\_\_\_\_。A、500mm；130mmB、1000mm；230mmC、1500mm；330mmD、2000mm；430mm

195、舷墙的主要组成部分有\_\_\_\_\_\_\_。①舷墙板;②舷顶列板;③支撑肘板;④扶手;⑤甲板边板A、①②③④B、②③④⑤C、①③④D、①②③④⑤

196、舷顶列板和甲板边板的连接处称舷边，其连接方法有\_\_\_\_\_\_\_。①舷边角钢连接;②圆弧连接;③舷边直角焊接；④上倾式和下倾式连接A、①②③B、②③④C、①③④D、①②③④

197、肋骨的编号方法一般为\_\_\_\_\_\_\_。A、以首垂线处为“0”号B、以船中处为“0”号C、以尾垂线处为“0”号D、以舵杆后缘为“0”号

198、舷顶列板和甲板边板的连接处称舷边，其连接方法有\_\_\_\_\_\_\_。①舷边角钢连接法;②圆弧连接法;③舷边直角焊接法;④下倾连接法;⑤上倾连接法A、①②③B、②③④⑤C、①②③⑤D、①④⑤

199、肋骨编号方法是\_\_\_\_\_\_\_。A、以首柱为0号，向首为正，向尾为负B、以尾柱为0号，向首为正，向尾为负C、以船中为0号，向首为正，向尾为负D、以舵杆中心线为0号，向首为正，向尾为负

200、舷侧结构由\_\_\_\_\_\_\_等组成。①舷侧外板;②肋骨;③强肋骨;④舷侧纵桁;⑤舷边A、①②③④B、②③④⑤C、①②③④⑤D、①②③⑤

201、肋骨的编号方法是\_\_\_\_\_。A、以首垂线处为“0”号B、以船中处为“0”号C、以舵杆后缘处为“0”号D、以舵杆中心线处为“0”号

202、舷侧结构由\_\_\_\_\_\_\_组成。①水密的舷侧外板;②肋骨和强肋骨;③舷边A、①③B、①②C、②③D、①②③

203、与相邻的舷侧列板相比，舷顶列板需加厚的主要原因是\_\_\_\_\_\_\_。A、舷顶列板是承受总纵弯矩最大的一列板B、舷顶列板位于舷侧列板的最上部C、舷顶列板上方要焊接舷墙，因而影响其结构D、舷顶列板上要开甲板排水孔，使其强度降低

204、肋骨编号法可用于\_\_\_\_\_\_\_。①海损事故后报告受损部位;②船舶修造中指明肋骨位置;③明确船体受力部位A、①③B、①②C、②③D、①②③

205、直角舷边的特点是\_\_\_\_\_\_\_。①建造方便;②易造成应力集中;③多用于中小型船舶;④集装箱船、散货船广泛采用A、①②B、①②④C、②③④D、①②③④

206、栏杆的最低一根横杆距甲板应不超过\_\_\_\_\_\_\_mm，其他横杆的间距应不超过\_\_\_\_\_\_\_mm。A、200;300B、230;250C、200;380D、230;380

207、在舷边的连接方法中，若采用圆弧舷板，则应满足的要求是\_\_\_\_\_\_\_。①圆弧半径应不小于板厚的15倍;②圆弧舷板厚度至少应等于甲板板厚度;③在船中0.5L区域内的圆弧舷板上应尽量避免焊接甲板装置A、①②B、①③C、②③D、①②③

208、下列关于舷顶列板的描述，正确的是\_\_\_\_\_\_\_。①其在船中0.75L区域内的厚度均应不小于强力甲板边板厚度的0.8倍;②其厚度不小于相邻舷侧外板的厚度;③其厚度可逐渐向两端过渡到端部的舷侧外板厚度A、①②B、②③C、①③D、①②③

209、按规定，肋骨或舷侧纵骨最大间距应不大于\_\_\_\_\_\_\_。A、0.7mB、0.9mC、1.0mD、1.2m

210、舷墙和栏杆的高度规定是\_\_\_\_\_\_\_。①不小于1.0m②甲板上设计或装运木材时，其高度至少应为1.0m；③栏杆的最低一横杆距夹板应不超过230mmA、①②B、①③C、②③D、①②③

211、下列关于舷侧外板厚度的描述，正确的是\_\_\_\_\_\_\_。①船中部较厚，向两端渐薄;②靠近舭列板附近的舷侧列板要比上面的厚一些;③船中0.4L区域内的舷顶列板比相邻的舷侧列板厚A、①②B、①③C、②③D、①②③

212、下列各项不属于舱壁作用的是\_\_\_\_\_\_\_。A、增加抗沉性B、控制火灾蔓延C、有利于不同货种的分隔积载D、提高舱容利用率

213、仅在油船上设置而一般货船上不设置的舱壁是\_\_\_\_\_\_\_。A、液体舱壁B、水密纵舱壁C、防火舱壁D、制荡舱壁

214、防撞舱壁位于\_\_\_\_\_\_\_。A、尾尖舱与货舱之间B、首尖舱与货舱之间C、货舱与货舱之间D、货舱与机舱之间

215、万吨级船舶一般设置4〜6道以上的水密横舱壁，它的主要作用是\_\_\_\_\_\_\_。A、分隔舱容B、防止火灾C、减少自由液面D、增加抗沉性

216、船舶设置水密横舱壁的主要作用是\_\_\_\_\_\_\_。A、保证抗沉性B、便于装卸货C、调整前后吃水D、增加船舶的承受负载

217、制荡舱壁的主要作用是\_\_\_\_\_\_\_。A、增加纵横强度B、减小自由液面的影响C、制止液体横荡D、减小液体摇荡时产生的冲击力

218、设有双层底的船舶，其水密舱壁一般设置在\_\_\_\_\_\_\_之间。A、内底板和上甲板B、船底板和上甲板C、内底板和下甲板D、船底板和下甲板

219、制荡舱壁一般设置在\_\_\_\_\_\_\_。①首尖舱;②尾尖舱;③双层底舱A、①②B、①③C、②③D、①②③

220、舱壁按结构可分为\_\_\_\_\_\_\_。①平面舱壁;②防火舱壁；③对称槽形舱壁A、①②B、②③C、①②③D、①③

221、舱壁按结构可分为\_\_\_\_\_\_\_。①平面舱壁;②防火舱壁;③对称槽形舱壁;④制荡舱壁;⑤双层板舱壁A、①②④B、②③④C、②③⑤D、①③⑤

222、下列关于制荡舱壁的描述，正确的是\_\_\_\_\_\_\_。①设在液舱内;②可减少自由液面的影响;③无须在液舱内采用横向布置的方式;④在液舱内一般纵向布置A、①②③B、②③④C、①②④D、①②③④

223、位于船舶最前端的一道水密舱壁被称为\_\_\_\_\_\_\_。①首尖舱舱壁;②防撞舱壁;③制荡舱壁A、①或②B、②或③C、①或③D、①或②或③

224、钢质海船一般在\_\_\_\_\_\_\_处应设置防火舱壁。①货舱与货舱之间的舱壁;②机舱的舱壁;③客船起居处所的舱壁A、①②B、②③C、①③D、①②③

225、舱壁的作用有\_\_\_\_\_\_\_。①分隔舱容;②防止火灾蔓延;③减少自由液面的影响;④提高船舶的抗沉性能A、①②③B、②③④C、①③④D、①②③④

226、船舶设置横舱壁的作用是\_\_\_\_\_\_\_。①保证抗沉性;②减少自由液面的影响;③分隔舱容;④增加船体强度A、①②③B、②③④C、①③④D、①②③④

227、对称槽型舱壁的优点有\_\_\_\_\_\_\_。①重量轻;②清舱工作方便;③焊接工作量少;④所占舱容大;⑤对包装及箱装货物装卸不利A、①②③B、①②③④C、①②③④⑤D、②③④⑤

228、对称槽形舱壁的优点是\_\_\_\_\_\_\_。①结构重量轻;②建造工艺简单;③充分利用舱容;④货船普遍采用A、①②③B、①②C、③④D、①②③④

229、万吨级船不少于四道水密横舱壁的主要作用是\_\_\_\_\_\_\_。A、分隔舱容B、阻止火灾蔓延C、保证船舶的抗沉性能D、减小自由液面对稳性的影响

230、舱壁按用途的不同可分为\_\_\_\_\_\_\_。①水密舱壁;②防火舱壁;③液体舱壁;④制荡舱壁A、①②④B、②③④C、①②③④D、①②③

231、船舶最重要的一道水密横舱壁是\_\_\_\_\_\_\_。A、尾尖舱舱壁B、首尖舱舱壁C、大舱与大舱之间的舱壁D、大舱与机舱之间的舱壁

232、水密舱壁一般设置在\_\_\_\_\_\_\_之间。①单层底船为船底板和舱壁甲板;②双层底船内底板和舱壁甲板;③船底和下甲板A、①②B、②③C、①③D、①②③

233、下列说法错误的是\_\_\_\_\_\_\_。A、中间肋骨是指水线附近两相邻肋骨间设置的短肋骨B、平面舱壁抵抗横向压力的能力较对称槽形舱壁弱C、船舶采用混合首柱，既有较大的强度，又不会使空船重量增加很大D、单桨船的轴遂偏向左舷

234、对称槽型舱壁的特点有\_\_\_\_\_\_\_。①所占舱容较大;②在同等受力情况下可节省材料;③无扶强材和肘板等构件;④增加了工艺装配和焊接工作量;⑤便于清舱，适用于油船和杂货船;⑥竖向布置，抵抗横向压力较好A、①②③⑥B、①②③C、①②③⑤D、①②③⑤⑥

235、下列关于水密舱壁设置要求的描述，正确的是\_\_\_\_\_\_\_。①对于货船，水密防撞舱壁应通至干舷甲板;②对于客船，水密尾尖舱舱壁应通至舱壁甲板；③机舱位于船中部时，其前后端均应设置水密舱壁A、①②③B、①②C、①③D、②③

236、尾机型万吨级船按规定一般需设置\_\_\_\_\_\_\_道水密横舱壁。A、3〜4B、2〜5C、4〜6D、7〜8

237、对称槽型舱壁的剖面形状有\_\_\_\_\_\_\_。①三角形;②矩形;③梯形;⑤半圆形;⑥弧形A、①②③⑥B、①②③C、①②③⑤D、①②③⑤⑥

238、对称槽型舱壁应用较为广泛的剖面形状是\_\_\_\_\_\_\_。A、三角形与矩形B、矩形与梯形C、梯形与弧形D、弧形与三角形

239、最有利于散装货船及矿砂船卸货的对称槽型舱壁是\_\_\_\_\_\_\_。A、无底登梯形B、无底登弧形C、有底登梯形D、矩形

240、下列关于平面舱壁的描述，不正确的是\_\_\_\_\_\_\_。A、由舱壁板、扶强材及水平桁等组成B、普通杂货船较多采用C、与对称槽型舱壁相比装配与焊接的工作量较大D、舱壁板的厚度特征是由上向下逐渐减薄

241、船体首部设置球鼻首的主要作用是\_\_\_\_\_\_\_。A、增加速度B、增加首部强度C、减小水阻力D、减小兴波阻力

242、船体首柱和尾柱必须加强的原因是\_\_\_\_\_\_\_。①离船中最远，受力大;②首部受风浪冲击;③首部要承受冰块和万一发生碰撞后产生的冲击力;④尾部受螺旋桨震动及舵的水动力作用A、②③④B、①③④C、①②④D、①②③

243、首柱是船首结构中的重要强力构件，其作用是\_\_\_\_\_\_\_。①增强保留浮力;②便于甲板排水；③保持船首形状;④会拢外板;⑤保证船首局部强度A、①②④B、②③⑤C、②③④D、③④⑤

244、尾柱是船尾结构中的强力构件，其作用是\_\_\_\_\_\_\_。①支持舵与螺旋桨;②改善航行性能;③增强船尾结构强度;④保护舵与螺旋桨A、②③④B、①②④C、①②③④D、①③④

245、斜肋骨是指\_\_\_\_\_\_\_。A、在船的首尾端呈放射状设置的肋骨B、在船中呈放射状设置的肋骨C、在机舱呈放射状设置的肋骨D、在货舱呈放射状设置的肋骨

246、船首结构需加强的原因是\_\_\_\_\_\_\_。①首部受波浪、冰块的冲击;②首部要受水阻力作用;③抗碰撞A、②③B、①②C、①②③D、①③

247、首尖舱区域的加强方法有\_\_\_\_\_\_\_。①设置升高肋板;②设置延伸至首柱并与其牢固连接的中内龙骨;③设置开孔平台；④在中纵剖面处增设制荡舱壁A、①②③B、②③C、①②④D、①②③④

248、首柱的作用有\_\_\_\_\_\_\_。①会拢外板;②保证船首局部强度;③保证船首形状A、②③B、①②C、①②③D、①③

249、尾柱的作用是\_\_\_\_\_\_\_。①连接尾端底部结构;②连接两舷侧外板和龙骨;③增强船尾的结构强度A、②③B、①②C、①②③D、①③

250、尾结构区域要承受的力有\_\_\_\_\_\_\_。①水压力;②车叶转动时的震动力;③航的水动力及车叶的自重A、①②B、②③C、①③D、①②③

251、球鼻首的作用是\_\_\_\_\_\_\_。A、防撞B、装压载水C、增加船首强度D、减少兴波阻力与形状阻力

252、尾尖舱内的加强方法有\_\_\_\_\_\_\_。①加设厚度比首尖舱肋板厚1.5mm的实肋板;②当舷侧为纵骨架式时，应在舱顶设置适当数量的强横梁;③在中纵剖面处加设制荡舱壁A、①②B、①③C、②③D、①②③

253、下列属于尾突出体作用的是\_\_\_\_\_\_\_。①增强船尾的结构强度;②保护车叶和舵;③扩大甲板面积;④改善航行性能A、①②③④B、②③④C、①③④D、①②④

254、强胸横梁属于\_\_\_\_\_\_\_的构件。A、船底结构B、甲板结构C、舱壁结构D、首尾结构

255、对舷侧为横骨架式的首、尾尖舱应设置的强胸横梁垂向间距分别为\_\_\_\_\_\_\_。A、不大于2m和不大于2.5mB、不大于2m和不大于2mC、不大于2.5m和不大于2.5mD、不大于2.5m和不大于2m

256、当首尖舱舷侧为纵骨式且舱深超过10m时，应在适当位置设置一层或多层\_\_\_\_\_\_\_，或在每根强肋骨处设置一道或多道\_\_\_\_\_\_\_。A、开孔平台;强胸横梁B、强胸横梁;开孔平台C、升高肋板;开孔平台D、强肋板;升高肋板

257、下列属于首部结构特点的是\_\_\_\_\_\_\_。①多采用纵骨架式;②肋骨间距小；③构件尺寸大；④设有许多空间骨架A、①②③B、②③④C、①②③④,D、①②④

258、首柱的作用是\_\_\_\_\_\_\_。①保持船首形状;②提高稳性;③增加储备浮力;④会拢外板；⑤保证船首局部强度A、③④⑤B、①④⑤C、①③④⑤D、①②③

259、尾结构区域要承受的力有\_\_\_\_\_\_\_。①水压力;②车叶转动的震动力和水动力;③舵的水动力及车叶与舵叶的荷重A、①②B、①③C、②③D、①②③

260、按规定，当首尖舱舱长超过10m时，尚应在舱内设置\_\_\_\_\_\_\_或\_\_\_\_\_\_\_。A、横向的制荡舱壁;强肋骨B、纵向的制荡舱壁;强肋骨C、纵桁;纵骨D、横向的水密舱壁;强肋骨

261、船舶首部和尾部的受力特点是\_\_\_\_\_\_\_。A、受总纵弯曲作用力较大局部作用力较小B、受总纵弯曲作用力较小局部作用力较大C、受总纵弯曲作用力和局部作用力均很大D、受总纵弯曲作用力和局部作用力均很小

262、钢板首柱的特点是\_\_\_\_\_\_\_。①制造方便，修理容易;②重量轻，成本低;③碰撞时仅局部变形;④刚性大，韧性差A、①②③B、①②④C、②③④D、①②③④

263、对尾柱的要求是\_\_\_\_\_\_\_。①尾柱底骨应向船首延伸至少三个肋距并与平板龙骨牢固连接;②尾柱的上部应与尾肋板或舱壁牢固连接;③尾柱应采用钢板制成A、①②B、①③C、②③D、①②③

264、尾突出体的作用是\_\_\_\_\_\_\_。①扩大甲板面积;②保护螺旋桨和舵;③改善航行性能A、①②B、①③C、②③D、①②③

265、大中型集装箱船广泛采用的尾端形状是\_\_\_\_\_\_\_。A、椭圆形尾B、巡洋舰型尾C、方形尾D、弧形尾

266、对舷侧为横骨架式的首尖舱区域，其加强方法有\_\_\_\_\_\_\_。①设置垂向间距不大于2m的强胸横梁;②在强胸横梁处设置舷侧纵桁;③设置升高肋板;④肋骨间距应取1.0A、①②③B、②③④C、①②③④D、①②④

267、船首结构组成部分中的船底加强措施有\_\_\_\_\_\_\_。①设置实肋板和旁桁材;③加厚船底板;③船底纵骨剖面模数应比船中部小10%A、①②B、②③C、①③D、①②③

268、当首尖舱被用作液舱且其最宽处的宽度超过0.5B时，应在中纵剖面处设置有效的支撑构件或\_\_\_\_\_\_\_。A、水密舱壁B、制荡舱壁C、纵桁D、纵骨

269、首柱按制造方法的不同，可分为\_\_\_\_\_\_\_。①钢板焊接首柱;②铸钢嘗柱;③混合型首柱A、①②B、②③C、①③D、①②③

270、按不同的冰况，航行冰区的加强分五个冰级标志，其中\_\_\_\_\_\_\_适用于中国沿海航行的船舶。A、B冰级B、B1冰级C、B2冰级D、B3冰级

271、航行冰区的加强分五个冰级标志，它们是\_\_\_\_\_\_\_。A、B1、B2、B3、B4、B5B、B0、B1、B2、B3、B4C、B1\*、B1、B2、B3、B4D、B1\*、B1、B2、B3、B

272、B级冰区加强船舶的钢板焊接首柱自满载水线以上600mm处以下部分的板厚应为规范值的\_\_\_\_\_\_\_，但不必大于25mm。A、1.1倍B、1.5倍C、2倍D、2.1倍

273、B级冰区加强中间肋骨的垂向设置范围为压载水线以下\_\_\_\_\_\_\_mm至满载水线以上\_\_\_\_\_\_\_mm处，其两端不必连接。A、1000；1000B、1000；500C、500;1000D、500;500

274、对采用B级冰区加强的船舶，如不设置中间肋骨，则肋骨间距应为船中部肋骨间距的\_\_\_\_\_\_\_，但应不大于500mm。A、50%B、60%C、80%D、90%

275、航行于冰区的船舶必须按规范的规定进行加强，其加强部位主要有\_\_\_\_\_\_\_。①甲板;②船壳外板;③舷侧骨架;④首尾结构A、①②③④B、②③④C、①②③D、①③④

276、航行于冰区船舶的加强方法有\_\_\_\_\_\_\_。①增加板厚;②加大骨架间距;③加大骨架尺寸;④缩小骨架间距A、①③B、③④C、①②③D、①③④

277、舷侧抗冰加强部分称为冰带，分为\_\_\_\_\_\_\_。①首部区;②中部区;③尾部区;④水线区A、①③B、③④C、①②③D、①③④

278、C级分隔是指\_\_\_\_\_\_\_。①用认可的不燃材料制成;②经标准耐火试验后能防止烟及火焰通过;③限制背火面的温升;④允许使用厚度不超过2.5mm的可燃装饰板A、①④B、②④C、①③D、①②③

279、C级分隔\_\_\_\_\_\_\_。①应以认可的不燃材料制成;②不需要满足有关防止烟和火焰通过以及限制温升的要求;③允许使用可燃装饰板A、①②③B、①②C、②③D、①③

280、甲级分隔应用经认可的不燃材料隔热，使在规定时间内，其背火一面的平均温度较原始温度升高不超过\_\_\_\_\_\_\_，且在任何一点的温升不超过\_\_\_\_\_\_\_。A、140°C；225°CB、225°C；140°CC、140°C；180°CD、180°C；225°C

281、B级分隔应具有在规定的时间内，使背火一面的平均温度升高不超过\_\_\_\_\_\_\_，且在任何一点的温度较原始温度升高不超过\_\_\_\_\_\_\_。A、140°C；225°CB、225°C；140°CC、140°C；180°CD、180°C；140°C

282、耐火分隔中的乙级分隔分为\_\_\_\_\_\_\_等级。A、4个B、3个C、2个D、1个

283、耐火分隔中的丙级分隔分为\_\_\_\_\_\_\_等级。A、4个B、3个C、2个D、1个

284、主竖区系指船体、上层建筑及甲板室以\_\_\_\_\_\_\_。A、A级分隔分成的区段B、B级分隔分成的区段C、C级分隔分成的区段D、D级分隔分成的区段

285、船舶的防火措施有\_\_\_\_\_\_\_。①控制可燃物;②控制通风;③控制热源;④结构防火A、①②③B、②③④C、①③④D、①②③④

286、船舶的防火分隔共有\_\_\_\_\_\_\_等级。A、3个B、4个C、6个D、7个

287、耐火分隔中的甲级分隔分为\_\_\_\_\_\_\_等级。A、4个B、3个C、2个D、1个

288、“其他等效材料”是指经标准耐火试验规定的曝火时间后，在\_\_\_\_\_\_\_上与钢具有同等性能的材料。A、燃点和熔点B、强度和硬度C、结构性和完整性D、不燃性

289、构成主竖区的舱壁必须满足\_\_\_\_\_\_\_要求。A、甲级分隔B、乙级分隔C、丙级分隔D、30min耐火实验

290、甲级分隔是指经\_\_\_\_\_\_\_的标准耐火试验至结束时，能防止\_\_\_\_\_\_\_通过。A、60min;烟及火焰B、90min;烟及火焰C、60min;火焰D、90min;火焰

291、船舶防火结构中的“乙级分隔”是指\_\_\_\_\_\_\_。A、经最初1h标准耐火试验至结束时，能防止火焰通过B、经最初30min标准耐火试验至结束时，能防止烟及火焰通过C、经最初1h标准耐火试验至结束时，能防止烟及火焰通过D、经最初30min标准耐火试验至结束时，能防止火焰通过

292、防火建造的“其他等效材料”是指\_\_\_\_\_\_\_。A、不燃材料B、燃点与钢材相同的材料C、加热至750℃时，不致影响其性能的材料D、经标准耐火试验规定的曝火时间后，在结构性和完整性上与钢具有同等的效能

293、不燃材料是指将某种材料加热至\_\_\_\_\_\_\_时，既不燃烧也不发生足量的能造成自燃的易燃蒸气的材料。A、140°CB、225°CC、180℃D、750℃

294、客船船体、上层建筑及甲板室应以\_\_\_\_\_\_\_分隔为若干个主竖区;各主竖区在任何甲板上的平均长度一般不超过\_\_\_\_\_\_\_m。A、甲级;40B、乙级;40C、甲级;30D、乙级;30

295、其构造应在1h的标准耐火试验至结束时，能防止烟及火焰通过的这种分隔是\_\_\_\_\_\_\_。A、甲级分隔B、乙级分隔C、丙级分隔D、丁级分隔

296、防火分隔等级最高的是\_\_\_\_\_\_\_。A、甲级分隔B、乙级分隔C、丙级分隔D、丁级分隔

297、A级分隔是指由符合\_\_\_\_\_\_\_要求的舱壁与甲板所组成的分隔。①以钢或其他等效材料作分隔材料，并有适当的防挠加强;②其构造能在1h的标准耐火试验至结束时，防止烟及火焰通过;③用经认可的不燃材料隔热A、①②③B、①②C、②③D、①③

298、B级分隔是指由符合\_\_\_\_\_\_\_要求的舱壁、甲板、天花板或衬板所组成的分隔。①其构造能在最初30min的标准耐火试验结束时，防止火焰通过;②具有符合规定的隔热值;③以认可的不燃材料制成A、①②③B、①②C、①③D、②③

299、下列关于A-15级分隔的描述，不正确的是\_\_\_\_\_\_\_。A、其构造能在1h的标准耐火试验至结束时，防止烟及火焰通过B、要用钢或其他等效材料作分隔材料C、在15min时间内其任何一点的温升不超过225℃D、在15min时间内其背火一面的平均温升不超过140℃

300、\_\_\_\_\_\_\_分隔防火最有效。A、A-30级B、A-15级C、A-0级D、B-15级

301、船舶的主竖区必须是\_\_\_\_\_\_\_。①上层建筑和甲板室;②船体结构中竖直的区段;③以“甲级分隔”分成的区段A、①②B、①③C、②③D、①②③

302、任何起居处所和服务处所允许使用的可燃贴面的厚度不应超过\_\_\_\_\_\_\_。A、2mmB、2.5mmC、3mmD、4mm

303、耐火分隔是指由钢或其他等效材料和/或不燃材料按一定结构形式建立起来的\_\_\_\_\_\_\_。A、舱壁和甲板B、甲板和船底板C、船底板和舱壁D、舱壁、甲板和船底板

304、船舶防火结构应以钢或其他等效材料建造的部位有\_\_\_\_\_\_\_①船体;②上层建筑；③结构性舱壁;④甲板及甲板室;⑤船员起居室A、①②③④B、②③④⑤C、①③④⑤D、①②④⑤

305、加热至750℃时，既不燃烧也不发生足量的易燃蒸气的材料称为\_\_\_\_\_\_\_。A、其他等效材料B、耐火材料C、认可材料D、不燃材料

306、任一起居处所用A级或B级分隔的各个处所的面积不得超过\_\_\_\_\_\_\_。A、40m2B、50m2C、60m2D、70m2

307、耐火分隔中的“甲级分隔”是指\_\_\_\_\_\_\_。A、经最初1h的标准耐火试验至结束时，能防止火焰通过B、经最初30min的标准耐火试验至结束时，能防止火焰通过C、经1h的标准耐火试验至结束时，能防止烟及火焰通过D、经30min的标准耐火试验至结束时，能防止烟及火焰通过

308、下列关于B级分隔的描述，正确的是\_\_\_\_\_\_\_。A、经最初30min的标准耐火试验至结束时，能防止烟及火焰通过B、可分为2个等级C、是构成主竖区的分隔方式D、在15min或0min内其背火一面的平均温度较原始温度升高不超过235℃

309、“不燃材料”是指将某种材料加热至\_\_\_\_\_\_\_\_时既不燃烧又不发生足量的易燃蒸气的材料。A、500℃B、750°CC、800℃D、1000°C

310、耐火分隔中的“乙级分隔”是指经\_\_\_\_\_\_\_的标准耐火试验至结束时能防止\_\_\_\_\_\_\_通过。A、最初60min;烟及火焰B、最初60min;火焰C、最初30min;烟及火焰D、最初30min;火焰

311、起居处所与相邻的机器、货舱、服务处所之间应采用\_\_\_\_\_\_\_。A、甲级分隔B、乙级分隔C、丙级分隔D、丁级分隔

312、在轴隧末端靠近尾尖舱舱壁处，设有应急围井通至露天甲板上，其作用是\_\_\_\_\_\_\_。①平时作为通风口;②应急时作为机舱和轴隧的逃生口；③应急出口盖不能加锁;④应急出口盖平时要加锁密封防止海水进入A、①②③B、②③④C、③④D、①②

313、舭龙骨的作用是\_\_\_\_\_\_\_。A、保证船体总纵强度B、增强舭部局部强度C、减轻横摇D、减轻纵摇

314、能使螺旋桨效率高、抗蚀性强的建造材料是\_\_\_\_\_\_\_。A、塑料B、合金钢C、铸钢或锻钢D、青铜或黄铜

315、下列关于轴隧作用的描述，正确的是\_\_\_\_\_\_\_。①保护推进器轴;②便于维护保养工作;③可作为应急通道A、①②B、②③C、①③D、①②③

316、—般船舶均装设有舭龙骨，其作用是\_\_\_\_\_\_\_。A、加固舭部B、提髙船舶航速C、改善船舶航行性能D、减轻船舶横摇

317、舭龙骨有连续式和间断式两种，其中间断式舭龙骨的特点是\_\_\_\_\_\_\_。①对航行船舶的航行阻力小;@横摇阻尼较大;③适用于较髙速度的船舶;④适用于较低速度船舶A、①②③B、①②④C、①D、②

318、为防止舭龙骨损坏时使船体外板受掼，舭龙骨一般焊接在\_\_\_\_\_\_\_。A、舭部外板上B、舷侧列板上C、船底列板上D、与舭部外板连接的覆板上

319、为防止船底塞被海水腐蚀及脱落，出坞前应在船底塞\_\_\_\_\_\_\_。A、里面用水泥封涂成一个半球形的水泥包B、外面用水泥封涂成一个半球形的水泥包C、里外面均用水泥封涂成一个半球形的水泥包D、里外面均用电焊焊牢

320、船底塞一般在船底，每一双层底分舱中舱底一般设有\_\_\_\_\_\_\_。A、—个船底塞B、二个船底塞C、三个船底塞D、四个船底塞

321、在舱底，每一双层底分舱中船底塞设置的要求是\_\_\_\_\_\_\_\_。①在平板龙骨的两侧;②在每一分舱后端的水密肋板前一档肋距处;③不得开在平板龙骨上;④在每一分舱前端水密肋板附近A、①②③B、②③④C、①③④D、①②④

322、船底塞的正确使用方法是\_\_\_\_\_\_\_。A、从舱内向外塞B、从船底外面向里塞C、船底内外均可塞D、船出坞后堵塞

323、船底塞的作用是\_\_\_\_\_\_\_。A、抽水B、压水C、防止漏水D、排除舱内积水

324、单桨船的轴隧通常\_\_\_\_\_\_\_。A、偏于船舶右舷B、偏于船舶左舷C、位于船舶首尾纵中线上D、无法确定

325、制造船底塞的材料为\_\_\_\_\_\_\_。A、水泥B、塑料C、青铜D、锰黄铜

326、机舱和轴隧间舱壁上应设置符合规定的\_\_\_\_\_\_\_。A、铰链式水密门B、滑动式水密门C、一级水密门D、移动式水密门

327、轴隧在尾室后端近尾尖舱舱壁处设置应急出口的目的是\_\_\_\_\_\_\_。①便于紧急情况下人员撤离机舱；②作为自然通风的通风口；③平时用于进出机舱A、①②③B、②③C、①③D、①②

328、船底塞抒紧后，尚应米取的措施是\_\_\_\_\_\_\_。A、用水泥封涂成一个半球形的水泥包B、用电焊封死C、涂两度防诱漆D、无须采取任何措施

329、下列关于轴隧的描述，正确的是\_\_\_\_\_\_\_。①在货舱口下的轴隧顶板加厚2mm，否则应加木铺板;②在机舱和轴隧间舱壁上应设置符合规定的滑动式水密门;③应急通道的关闭装置必须满足单面操纵要求;④轴隧主要用来保护推进器轴A、①②③④B、②③④C、①②③D、①②④

330、轴隧的主要作用是\_\_\_\_\_\_\_。A、保护推进器轴B、作为机舱至尾室的通道C、便于人员对尾轴和轴承进行保养和维修D、作为应急时逃生之用

331、下列关于轴隧的描述.错误的是\_\_\_\_\_\_\_。A、在货舱口下的轴隧顶板应加厚2mm，否则应加木铺板B、在机舱和轴隧间舱壁上应设置符合规定的滑动式水密门C、应急通道的关闭装置必须满足单面操纵要求D、轴隧主要用来保护推进器轴

332、下列关于舭龙骨的描述，错误的是\_\_\_\_\_\_\_。A、舭龙骨用来减轻船舶横摇B、在长度方向，舭龙骨装在船中部，长度一般在船长的1/4〜1/3之内C、舭龙骨宽度不能超出船的舷侧外板型线与船底板型线所围成的区域D、舭龙骨是承受船体总纵弯曲强度的构件之一

333、下列关于舭龙骨的描述，正确的是\_\_\_\_\_\_\_。①用来减轻船舶横摇;②在长度方向，舭龙骨装在船中部，长度一般在船长的1/4〜1/3之内;③其宽度不能超出船的舷侧外板型线与船底板型线所围成的区域;④舭龙骨是承受船体总纵弯曲强度的构件之一A、①②③④B、②③④C、①②③D、①③④

334、按规范规定，双层壳油船的\_\_\_\_\_\_\_可兼作隔离空舱。①泵舱;②压载舱;③燃油舱A、①②B、②③C、①③D、①②③

335、船体的水密结构和装置主要有\_\_\_\_\_\_\_。①水密舱壁;②双层底;③水密门、窗;④船壳板上的排水孔设置的自动止回阀A、①②③B、①②④C、①②③④D、②③④

336、船体的水密结构和装置主要有\_\_\_\_\_\_\_。①水密舱壁;②双层底；③水密门、窗；④船壳水线下排水孔的止回阀;⑤船壳板A、①②③⑤B、①②③④⑤C、①②③D、①②③④

337、船舶的水密结构是指\_\_\_\_\_\_\_A、客舱和货舱B、压载舱和货舱C、水密横舱壁和双层底;D、机舱和双层底

338、以下为水密装置的是\_\_\_\_\_\_\_。①水密舱壁上开口的关闭设备;③船壳板上开口的关闭设备;③舱壁甲板以上的水密装置A、①②B、①③C、②③D、①②③

339、任何动力式滑动水密门，无论是劫力还是竽动操作，均燦能在船舶向任一舷横倾至\_\_\_\_\_\_\_的情况下将门关闭。A、5°B、10°C、15°D、20°

340、任何动力式滑动水密门必须满足\_\_\_\_\_\_\_。①能从驾驶室遥控关闭;②从门所在舱壁的每一边就地操纵;③在控制位置具有门开启或关闭的指示器;④在关闭门时发出声响报警;⑤应有一个独立的手动机械操纵装置A、①②③B、①②③④C、②③④D、①②③④⑤

341、除所规定的航行中可以开启的门外，所有水密门在航行中应保持\_\_\_\_\_\_\_。A、关闭B、打开C、正常的工作状态D、可随时打开状态

342、客船上的所有动力滑动门，应能满足在船舶处于正浮状态时，能从驾驶室内的总控制台不超过\_\_\_\_\_\_\_内被同时关闭。A、30秒B、60秒C、90秒D、120秒

343、客船上所有动力滑动式水密门的遥控操纵位置是在\_\_\_\_\_\_\_。A、驾驶室B、舱壁甲板以上的手动操纵处C、舵机间和驾驶室D、驾驶室和舱壁甲板以上的手动操纵处

344、按要求，每一动力滑动式水密门应为\_\_\_\_\_\_\_。A、竖动式B、横动式C、滚动式或横动式D、竖动式或横动式

345、在船舶正浮时，用手动操纵装置将动力滑动式水密门完全关闭的时间应不超过\_\_\_\_\_\_\_。A、30秒B、60秒C、90秒D、120秒

346、每一动力滑动式水密门的操纵方式有\_\_\_\_\_\_\_\_。①独立的动力系统操纵;②现场独立的手动机械操纵;③舱壁甲板上用全周旋摇柄转动操纵;④无线遥控操纵A、①②B、①②③C、①②③④D、①②④

347、驾驶室内水密门集控台显示每扇门开启或关闭状态的方法是\_\_\_\_\_\_\_。①红灯表示一扇门完全开启；②红灯表示—扇门完全关闭；③绿灯表示一扇门完全关闭；④绿灯表示一扇门完全开启;⑤红灯闪烁表示门处于关闭过程中;⑥黄灯闪烁表示门处于关闭过程中A、①③⑤B、②④⑥C、①③⑥D、②④⑤

348、按规定，用手动操纵装置将滑动式水密门完全关闭的时间不超过\_\_\_\_\_\_\_秒，且应满足在船舶向任一舷横倾至\_\_\_\_\_\_\_时也能将门关闭。A、90；15°B、60；10°C、60；15°D、90；10°

349、必须设置手动橾纵装置的水密门是\_\_\_\_\_\_\_。①铰链式水密门;②滑动式水密门;③动力滑动式水密门A、①②B、①②③C、①③D、②③

350、当动力滑动式水密门用动力遥控方式关闭时，其警报器应在门开始移动前至少\_\_\_\_\_\_\_秒但不超过秒发出声响，且应连续发声报警直至完全关闭。A、2；5B、5；10C、2；10D、5；15

351、在船舶正浮时，动力滑动式水密门从开始移动至门完全关闭的时间，在任何情况下应不少于\_\_\_\_\_\_\_秒或不大于\_\_\_\_\_\_\_秒。A、10；20B、20；40C、10；40D、20；60

352、驾驶室内水密门集控台显示一扇门完全幵启的方法是\_\_\_\_\_\_\_。A、绿灯B、红灯C、黄灯D、红灯闪烁

353、驾驶室内水密门集控台显示一扇门完全关闭的方法是\_\_\_\_\_\_\_。A、绿灯B、红灯C、黄灯D、红灯闪烁

354、驾驶室内水密门集控台显示一扇门处于关闭过程中的方法是\_\_\_\_\_\_\_。A、绿灯B、红灯C、黄灯D、红灯闪烁

355、按规定，凡穿过防撞舱壁的管子都应在\_\_\_\_\_\_\_上设置并能在舱壁甲板上进行控制的闸阀，以便在首部破损时能立即将该闸阀关闭。A、首尖舱外侧的舱壁B、首尖舱内侧的舱壁C、舱壁甲板D、干舷甲板

356、下列关于对水密舱壁上水密门的要求的描述，不正确的是\_\_\_\_\_\_\_。A、滑动水密门的操纵装置应能保证在船舶向任一舷横倾至10°的情况下将门闭B、每一动力操纵的滑动水密门应有一个独立的手动机械操纵装置C、当动力滑动水密门在主动力失灵时,其动力、控制及指示器应能工作D、除所规定的航行中可以开启的水密门外，所有水密门在航行中应保持关闭

357、客船上每一动力滑动水密门的最大净开口宽度一般应限制为\_\_\_\_\_\_\_。A、1.2mB、1.5mC、1.8mD、2.0m

358、客船上动力滑动水密门的操纵方式有\_\_\_\_\_\_\_。①驾驶室集中遥控关门;②在舱壁甲板上可到达之处的手动操纵处用全周旋摇柄转动关门；③现场门的里外用独立的手动机械装置开关门A、①②B、②③C、①③D、①②③

359、水密舱壁上动力滑动水密门的操纵方式有\_\_\_\_\_\_\_。①驾驶室遥控关门;②在舱壁甲板上可到达之处的手动操纵处用全周旋摇柄转动关门;③现场门的里外用独立的手动机械装置开关门A、①②B、②③C、①③D、①②③

360、分隔货舱的水密舱壁上装设的水密门可为\_\_\_\_\_\_\_，但不必是遥控的。①铰链式;②滚动式;③滑动式;④竖动式;⑤横动式A、①②③B、②③④C、④⑤D、①②③④⑤

361、下列关于货船上用作大型货物处所内部分隔的水密门的描述，正确的是\_\_\_\_\_\_\_。①这些门为非遥控操纵的铰链式、滚动式或滑动式门;②这些门应在开航前关妥，并应在航行中保持关闭;③这些门在港内开启的时间和船舶离港前关闭的时间应记人航海日志中A、①②B、②③C、①③D、①②③

362、货船上有关水密门和舱盖的使用应经\_\_\_\_\_\_\_批准。A、水手长B、木匠C、值班驾驶员D、三副

363、下列关于货船上用作大型货物处所内部分隔的水密门的描述，不正确的是\_\_\_\_\_\_\_。A、这些门为遥控操纵的铰链式、滚动式或滑动式门B、这些门应在开航前关妥，并应在航行中保持关闭C、这些门在港内开启的时间应记人航海曰志D、这些门在船舶离港前关闭的时间应记人航海日志

364、船舶限界线以下的舷窗一般都采用水密性和抗风浪性强的\_\_\_\_\_\_\_般窗。A、方形B、圆形C、椭圆形D、圆形或椭圆形

365、限界线以下的舷窗可分为\_\_\_\_\_\_\_。①永久关闭式舷窗;②离港前关闭，到港后方可开启的舷窗;③航行中由船长决定是否关闭的舷窗;④船员自行决定是否关闭的舷窗A、①②③B、②③④C、①②D、①②③④

366、在图上每一块钢板的宽度是其实际宽度，而长度是其在基线上投影长度的图纸是\_\_\_\_\_\_\_。A、纵中剖面结构图B、横剖面图C、基本结构图D、外板展开图

367、由于船体形状和外板布置都是左右对称的，所以习惯上外板展开图仅绘制\_\_\_\_\_\_\_。A、左舷外板展开图B、右舷外板展开图C、左、右舷外板展开图均有D、船中外板展开图

368、船图上的基本图线有粗细之分,一般细线只有粗线的\_\_\_\_\_\_\_。A、1/3B、2/3C、1/4D、1/2

369、图上注有全船外板的排列、厚度及外板上开口的位置线,是造船或修理时确定船体钢板的规格和数量，申请订货或备料的主要依据的图纸是\_\_\_\_\_\_\_。A、基本结构图B、外板展开图C、纵中剖面结构图D、横剖面图

370、船体主要结构图的用途有\_\_\_\_\_\_\_。①表明了船体构件的尺度;②是造船时计算强度和选用材料的依据;③是修船时更换板材或骨架的依据A、①②B、②③C、①②③D、①③

371、图上注有肋骨尺度和间距、甲板纵桁尺度、各种支柱尺度、纵舱壁厚度及其上的扶强材尺度、上层建筑的高度以及板的厚度和扶强材尺度等的图纸是\_\_\_\_\_\_\_。A、中横剖面图B、内底结构图C、局部结构图D、纵中剖面结构图

372、船体主要结构图的用途有\_\_\_\_\_\_\_。①可通过其了解本船船体结构尺度;②是造船时计算强度和选用构件的依据;③是修船时决定是否需要换新的依据A、①②B、①③C、②③D、①②③

373、船体结构图上所有钢板、骨架的尺度与间距均只标数字时，则它们的单位是\_\_\_\_\_\_\_。A、mB、dmC、cmD、mm

374、反映了船体纵、横构件的布置和结构情况的图纸是\_\_\_\_\_\_\_。A、中横剖面图B、外板展开图C、舱壁图D、基本结构图

375、基本结构图的作用有\_\_\_\_\_\_\_。①反映了船体纵、横构件的布置和结构情况;②是绘制其他结构图样的依据;③是具体施工时的指导性图纸A、①②B、②③C、①③D、①②③

376、外板展开图的作用是\_\_\_\_\_\_\_。①反映了全船外板的排列、厚度及外板上开口的位置;②用于造船与修理时确定船体钢板的规格和数量;③可作为施工时的依据A、①②③B、②③C、①②D、①③

377、下列结构图中，\_\_\_\_\_\_\_不属于船体基本结构图。①纵中剖面结构图;②各层甲板图;③内底结构图;④外板展开图;⑤中横剖面图A、①③B、④⑤C、②③D、③④

378、下列不属于船体基本结构图的图纸是\_\_\_\_\_\_\_。A、纵中剖面结构图B、横剖面图C、各层甲板图D、内底结构图

379、图上注有外板的排列及厚度、外板上开口的位置等，是造船或修理时确定船体钢板的规格和数量，申请备料和订货的主要依据的图纸是\_\_\_\_\_\_\_。A、基本结构图B、中横剖面图C、外板展开图D、纵中剖面结构图

380、船舶横剖面包括\_\_\_\_\_\_\_。①中横剖面图;②船首处横剖面图;③机舱处横剖面图;④货舱处横剖面图;⑤船尾处横剖面图A、①②③④B、②③④⑤C、①③④D、③④⑤

381、外板展开图是由船壳外板沿基线横向展开而成，在图上每块钢板的特点是\_\_\_\_\_\_\_。A、宽度和长度均是其实际数值B、宽度和长度均是其在基线上的投影数值C、宽度是其实际宽度，长度是其实际长度在基线上的投影数值D、宽度是其实际宽度在基线上的投影数值，长度是其实际长度

382、反映船舶总体布置情况的图纸是\_\_\_\_\_\_\_。A、基本结构图B、外板展开图C、船中剖面图D、船舶总布置图

383、总布置图一般由\_\_\_\_\_\_\_组成。①侧视图;②各层甲板与平台平面图;③船体主要尺度和技术性能数据;④剖面图;⑤首尾俯视图A、②③④B、③④⑤C、①②④D、①②③

384、总布置图中的侧视图一般是\_\_\_\_\_\_\_。A、从船舶右舷正视而得的视图B、从船舶左舷正视而得的视图C、从船尾正视而得的视图D、从船首正视而得的视图

385、识读总布置图主要可了解\_\_\_\_\_\_\_。①船舶的用途、主要尺度和技术性能数据;②船体舱室的划分和布置;③各种设备及位置；④船舶总的布置情况A、②③④B、①②③C、①②④D、①②③④

386、—般放在总布置图上方的图是\_\_\_\_\_\_\_。A、舱底平面图B、各层平台及甲板平面图C、右舷侧视图D、船首尾俯视图

387、—般放在总布置图最下方的图是\_\_\_\_\_\_\_。A、舱底平面图B、各层平台及甲板平面图C、右舷侧视图D、船首尾俯视图

388、在船舶总布置图中以文字形式单独表示的尺度数据一般有\_\_\_\_\_\_\_。①总长;②两柱间长;③型宽;④型深;⑤设计吃水;⑥满载排水量;⑦甲板间高;⑧航速;⑨肋骨间距和甲板厚度A、①②③④⑤⑥⑦⑧⑨B、①②③④⑤⑥⑦⑧C、①②③④⑤⑥⑦D、①②③④⑤⑥

389、识读俯视图（各层平台、甲板及舱底平面图）时需要相互对照的图是\_\_\_\_\_\_\_。A、中剖面图B、基本结构图C、外板展开图D、侧视图

390、总布置图的主要组成部分有\_\_\_\_\_\_\_。①右舷侧视图;②各层甲板与平台的俯视图;③船体主要尺度和技术性能数据；④舱底平面图;⑤图纸名称、编号与设计单位;⑥舱壁图A、①②③④⑤B、②③④⑤⑥C、①③④⑤⑥D、①②④⑤⑥

391、比较集中体现船舶的用途、任务和经济性的图纸是\_\_\_\_\_\_\_。A、基本结构图B、外板展开图C、线型图D、总布置图

392、总布置图中的侧视图是将船舶的\_\_\_\_\_\_\_向中线面投影所得的视图。A、左舷侧面B、右舷侧面C、左舷正面D、右舷正面

393、总布置图的主要组成部分有\_\_\_\_\_\_\_。①侧视图;②各层平台与甲板的俯视图;③舱底平面图及船体主要尺度和技术性能数据；④中剖面图;⑤局部结构图A、①②③B、①②③④⑤C、②③④⑤D、①②③⑤

394、总布置图的主要组成部分有\_\_\_\_\_\_\_。①右舷侧视图;②各层平台和甲板平面图;③舱底平面图;④船体主要尺度和技术性能数据A、①②③④B、①②③C、①④D、②③

395、反映船底水线下的海底阀、舭龙骨及测深仪的部件位置的图纸是\_\_\_\_\_\_\_。A、基本结构图B、外板展开图C、坞墩图D、船舶总布置图

# 

## 参考答案

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 001、C | 002、C | 003、D | 004、C | 005、B | 006、A | 007、A | 008、B | 009、D | 010、B |
| 011、B | 012、D | 013、A | 014、B | 015、A | 016、A | 017、C | 018、D | 019、D | 020、C |
| 021、B | 022、B | 023、D | 024、A | 025、C | 026、D | 027、D | 028、B | 029、C | 030、C |
| 031、B | 032、C | 033、B | 034、C | 035、B | 036、D | 037、D | 038、D | 039、B | 040、A |
| 041、C | 042、D | 043、C | 044、C | 045、A | 046、B | 047、B | 048、C | 049、B | 050、C |
| 051、C | 052、C | 053、A | 054、C | 055、C | 056、B | 057、B | 058、C | 059、A | 060、D |
| 061、D | 062、D | 063、D | 064、A | 065、A | 066、D | 067、B | 068、B | 069、C | 070、D |
| 071、A | 072、C | 073、D | 074、C | 075、D | 076、B | 077、A | 078、A | 079、A | 080、B |
| 081、D | 082、D | 083、C | 084、C | 085、A | 086、D | 087、A | 088、A | 089、C | 090、D |
| 091、B | 092、A | 093、D | 094、A | 095、A | 096、C | 097、A | 098、C | 099、D | 100、C |
| 101、C | 102、B | 103、A | 104、A | 105、D | 106、C | 107、C | 108、D | 109、C | 110、D |
| 111、D | 112、C | 113、D | 114、C | 115、D | 116、C | 117、C | 118、D | 119、B | 120、B |
| 121、D | 122、C | 123、C | 124、D | 125、A | 126、A | 127、A | 128、A | 129、B | 130、D |
| 131、C | 132、D | 133、B | 134、A | 135、C | 136、D | 137、D | 138、B | 139、C | 140、D |
| 141、D | 142、B | 143、A | 144、D | 145、D | 146、D | 147、B | 148、B | 149、B | 150、A |
| 151、D | 152、A | 153、C | 154、A | 155、A | 156、C | 157、B | 158、B | 159、A | 160、B |
| 161、D | 162、C | 163、B | 164、C | 165、D | 166、B | 167、C | 168、D | 169、B | 170、A |
| 171、A | 172、A | 173、B | 174、C | 175、B | 176、B | 177、D | 178、A | 179、C | 180、D |
| 181、A | 182、D | 183、C | 184、D | 185、D | 186、C | 187、B | 188、B | 189、C | 190、C |
| 191、A | 192、B | 193、A | 194、B | 195、C | 196、A | 197、C | 198、A | 199、D | 200、C |
| 201、D | 202、D | 203、A | 204、B | 205、A | 206、D | 207、D | 208、B | 209、C | 210、D |
| 211、D | 212、D | 213、B | 214、B | 215、D | 216、A | 217、B | 218、A | 219、A | 220、D |
| 221、D | 222、C | 223、A | 224、B | 225、D | 226、C | 227、A | 228、B | 229、C | 230、C |
| 231、B | 232、A | 233、B | 234、B | 235、A | 236、C | 237、A | 238、C | 239、C | 240、D |
| 241、D | 242、A | 243、D | 244、D | 245、A | 246、C | 247、D | 248、C | 249、C | 250、D |
| 251、D | 252、D | 253、B | 254、D | 255、A | 256、A | 257、B | 258、B | 259、D | 260、A |
| 261、B | 262、A | 263、A | 264、D | 265、C | 266、A | 267、A | 268、B | 269、D | 270、A |
| 271、D | 272、A | 273、A | 274、B | 275、A | 276、D | 277、C | 278、A | 279、A | 280、C |
| 281、A | 282、C | 283、D | 284、A | 285、D | 286、D | 287、A | 288、C | 289、A | 290、A |
| 291、D | 292、D | 293、D | 294、A | 295、A | 296、A | 297、A | 298、A | 299、C | 300、A |
| 301、B | 302、B | 303、A | 304、A | 305、D | 306、B | 307、C | 308、B | 309、B | 310、D |
| 311、A | 312、D | 313、C | 314、D | 315、D | 316、D | 317、C | 318、D | 319、B | 320、B |
| 321、A | 322、B | 323、D | 324、B | 325、D | 326、B | 327、D | 328、A | 329、D | 330、A |
| 331、C | 332、D | 333、C | 334、D | 335、A | 336、A | 337、C | 338、D | 339、C | 340、D |
| 341、A | 342、B | 343、D | 344、D | 345、C | 346、B | 347、A | 348、A | 349、B | 350、B |
| 351、B | 352、B | 353、A | 354、D | 355、B | 356、A | 357、A | 358、D | 359、C | 360、A |
| 361、D | 362、C | 363、A | 364、B | 365、A | 366、D | 367、B | 368、A | 369、B | 370、C |
| 371、D | 372、D | 373、D | 374、D | 375、D | 376、C | 377、B | 378、B | 379、C | 380、C |
| 381、C | 382、D | 383、D | 384、A | 385、D | 386、C | 387、A | 388、B | 389、D | 390、A |
| 391、D | 392、B | 393、A | 394、A | 395、C |  |  |  |  |  |

# 

## 答案解析

001、C。按《钢质海船人级规范》规定，船体结构可分为主要构件和次要构件。主要构件是指船体的主要支撑构件，如强肋骨、舷侧纵桁、强横梁、甲板纵桁、实肋板、船底桁材、舱壁桁材等;次要构件一般是指板的扶强构件，如肋骨、纵骨、横梁、舱壁扶强材、组合肋板的骨材等。

002、C。同001。

003、D。同001。

004、C。同001。

005、B。同001。

006、A。同001。

007、A。船舶总纵弯曲强度是指船体抵抗总纵弯曲应力和剪切应力作用的能力。剪力的最大值一般出现在距首尾1/4船长处。弯矩的最大值一般出现在船体中部，向首尾端逐渐减小。

008、B。由于波浪的影响，重力与浮力沿船长分布不均匀而产生总纵弯矩。在波长与船长相等或接近时，总纵弯矩最为显著，船体最易出现中拱中垂现象。

009、D。同008。

010、B。同007。

011、B。同007。

012、D。船体强度是指船舶具有承受和抵抗使其变形的能力。主要包括以下三种:船体的总纵强度、船体的横向强度、船体的局部强度。

013、A。同007。

014、B。对船体加强部位加强保养，有利于船体的局部强度，不一定能减轻中拱、中垂及扭转变形。

015、A。同008。

016、A。为了使船舶在受各种外力作用时不致产生断裂或不允许的变形，船体结构设计应充分考虑船舶具有足够的强度、刚性、稳定性、水密性和符合营运上的要求。

017、C。船舶首尾部的装载在船体中心线两侧不对称，或船舶在斜浪中航行时造成横摇，都会在船体上产生扭矩变形。

018、D。同016。

019、D。同016。

020、C。船体需要加强的部位有首部、尾部、上甲板。

021、B。同020。

022、B。同020。

023、D。按照构件的排列方式，船体结构可分为横骨架式、纵骨架式、纵横混合骨架式三种形式。

024、A。纵骨架式船体结构是在上甲板、船底和舷侧结构中，纵向构件数目多、排列密而尺寸小，而横向构件数目少、排列疏而尺寸大的船体结构。

025、C。横骨架式船体结构特点:①横向强度和局部强度好;②结构简单，容易建造;③舱容利用率高且便于装卸;④空船重量大。横骨架式船体结构主要用于对总纵强度要求不高的中小型船舶和内河船舶。

026、D。纵骨架式船体结构特点:①总纵强度大;②结构复杂;③舱容利用率低且装卸不便;④空船重量小。横骨架式船体结构主要用于大型油船和矿砂船。“适用于大型油船”是应用，不是特点。

027、D。同026。

028、B。横骨架式船体结构是在上甲板、船底和舷侧结构中，横向构件数目多，排列密而尺寸小，而纵向构件数目少，排列疏而尺寸大的船体结构。

029、C。同028。

030、C。同028。

031、B。纵骨架式船体结构中，为了增加横向强度，布置大型肋骨框架而导致舱容利用率低，装卸不便。

032、C。混合骨架式船体结构,在强力甲板和船底采用纵骨架式船体结构，而在下甲板和舷侧采用横骨架式船体结构，首尾端采用横骨架式船体结构。

033、B。同024。

034、C。同025。

035、B。同026。

036、D。同024。

037、D。同024。

038、D。同025。“常用于沿海中小型船”是应用，不是特点。

039、B。同025。

040、A。同026。

041、C。混合骨架式船体结构特点:①既满足总纵强度的要求，又有较好的横向强度;②结构较为简单，建造也较容易;③舱容利用率较高；④弦侧与甲板、船底的交接处易产生应力集中，结构连接性较差。混合骨架式船体结构主要用于大中型干散货船。

042、D。同032。

043、C。同041。

044、C。同025,028。

045、A。同026。

046、B。同024,026。

047、B。同023。

048、C。同024。

049、B。同041。

050、C。同041。

051、C。外板又叫船壳板，包括舷侧板和船底板，其基本组成单位是列板。列板根据所处的位置可分为平板龙骨、船底列板、舭列板、舷侧列板和舷顶列板。列板平板龙骨称为K列板，左右相邻的两列板为A列板，再次位B列板，以此类推;而每一列钢板的每一块钢板，从首向尾或从尾向首排列号数。外板编号由列板与钢板序号两部分组成。

052、C。同051。

053、A。甲板板中央一列沿船长布置应保持相同宽度。排列时，通常先排列甲板边板与中央的一列，然后自中心线向两侧排列，力求两舷的排列相互对称。通常将排列在船舶首尾中心线上的一列甲板板称为A行板。

054、C。同051。

055、C。列板由许多块钢板依次焊接而成。钢板的长边沿船长方向布置，长边与长边相接叫边接，其焊缝叫边接缝;短边与短边相接叫端接，其焊缝叫端接缝。

056、B。同051。

057、B。同055。

058、C。同055。

059、A。在首尾部，由于船体痩削，某两列板会合并为一列板，称为并板。

060、D。同055。

061、D。同055。

062、D。同059。

063、D。同051。

064、A。同051。

065、A。同051。

066、D。同051。

067、B。同051。

068、B。同051。

069、C。同051。

070、D。同051。

071、A。同051。

072、C。同051。

073、D。同051。

074、C。同051。

075、D。同059。

076、B。外板的厚度分布:①沿船长方向外板在船中0.4L范围内厚度最大，向首尾两端逐渐减薄;但首尾部强度需要加强，所以首尾部的外板不能太薄，一般比中部减薄20%左右;②横剖面方向平板龙骨位于船底中心线处，厚度比船底列板至少大2mm，均应不小于相邻船底板的厚度;宽度沿船长方向保持不变，平板龙骨的宽度不必大于1800mm;船中部0.4L区域内的船底板厚度不得小于端部船底板的厚度，船中部0.4L区域以外的船底板厚度逐渐向端部船底板厚度过渡。舷侧列板在船中部较厚，向两端逐渐减薄，舷顶列板是受应力和弯矩最大的列板。其余列板从船底列板向上随着水压力的减小而逐渐减薄。

077、A。船体外板由若干个列板组成。这样既能减少沿船长方向上焊缝的数量，又可以根据船体上下位置的受力情况来调整列板的厚度。

078、A。同055。

079、A。甲板板的布置:从舱口边至舷边的甲板板之间的钢板长边沿船长方向布置。这些板通常是首尾连接的，对船体总纵强度有贡献。在舱口之间及首尾端的甲板，因不参与总纵弯曲且面积狭窄，钢板可以横向布置。为防止甲板开口角隅处因应力集中而产生裂缝，该处应设计成拋物线形、椭圆形或圆形，并采取加强措施。

080、B。对大多数船来说，上层连续甲板（上甲板）就是强力甲板。

081、D。梁拱是在船的中横剖面处甲板的横向拱度，用甲板中线与甲板边线的高度差表示。梁拱可增加甲板的强度、便于排泄甲板积水、增加储备浮力。梁拱的取值范围一般为船宽的1/100〜1/50。

082、D。上层连续甲板（主甲板/上甲板)是主船体的最高一层全通甲板(首尾统长甲板）。

083、C。同076。

084、C。上层连续甲板应保证水密。

085、A。如果货舱内有多层甲板，对总纵强度贡献最大的甲板称为强力甲板。厚度应是各层甲板中最厚的，最小厚度应不小于6mm。

086、D。舱口围板是设置在舱口四周与甲板垂直的围板。其作用是增加舱口处的强度，防止海水灌入舱内，保障作业人员安全。

087、A。依据《1966年国际载重线公约》的规定，舱口围板的高度根据舱口的位置有所不同，最小高度有450mm和600mm两种。

088、A。同086。

089、C。舱口角隅处的加强方法:①将舱口围板下伸超过甲板;②将围板分成两部分，分别焊接在甲板开口边缘的上下面，并在下面用菱形面板加强。

090、D。下甲板处于上甲板和船体之间，承受的总纵弯曲力矩较小，以承受局部载荷为主，因此下甲板比上甲板薄得多。

091、B。同087,089。

092、A。舷墙设置在甲板边缘，主要作用是保障人员安全，减少甲板上浪，防止甲板物品滚落海中。不参与总纵弯曲。\_

093、D。舱口围板的外侧设有水平加强筋和防倾肘板，以增加围板的强度和防倾;纵向围板的下部与甲板纵桁处于同一直线上，兼作甲板纵桁的一部分。

094、A。主甲板与上甲板的区别在手是否能保证所有开口都封闭并保持水密。上甲板都能保持水密。客船的土甲板不一定就是主甲板。

095、A。舷弧是甲板的纵向曲度，用甲板基线与舷弧线的高度差表示。舷弧使船体外形美观、便于排除甲板积水、减甲板上浪、增加储备浮力。舷弧不能增加甲板强度。船中处的舷弧为0。,位于首垂线处的舷弧为首舷弧，位于尾垂线处的舷弧为尾舷弧，一般来说，首舷弧是尾舷弧的2倍。

096、C。同095。

097、A。同095。

098、C。甲板边板首尾连续，既参与总纵弯曲，又受船体横向变形力的作用，并且容易被甲板积水腐蚀，因而厚度最大。

099、D。横梁是甲板结构中采用的横向构件，由尺寸较小的不等边角钢做成。强横梁也是甲板结构中采用的横向构件，由尺寸较大的T型材或折边钢板做成。

100、C。同086,093。

101、C。强力甲板是上层连续甲板（上甲板），在船中0.5L区域内长度不小于0.15L的上层建筑甲板和此上层建筑区域以外的上层连续甲板。

102、B。舱壁甲板是指水密横舱壁上升到达的连续甲板。

103、A。同085。

104、A。同085。

105、D。同079。

106、C。甲板板的厚度分布:①沿船长方向，甲板板在船中0.4L范围内厚度最大，厚度保持不变，向首尾两端可逐渐减薄;下甲板厚度比上甲板薄得多。②沿船宽方向，上甲板沿着舷边的一列板称为甲板边板，厚度最大;在舱口之间的甲板板，不参与总纵弯曲，其厚度较其他甲板板薄。

107、C。支柱是船舱内的竖向构件，作用是支撑甲板骨架，保持船体的竖向形状。货舱内支柱的数目应尽可能少，常用四根支柱设置在舱口的四角或用两根支柱设置在舱口端梁的中点，支柱的下端应支在船底纵桁与肋板的交叉点上。如果有下层甲板，则上下支柱应处于同一条垂线上，装运大件货的干货船，采用悬壁梁的结构形式代替支柱。

108、D。同081。

109、C。同095。

110、D。同095。

111、D。双层底结构是指由船底板、内底板及其骨架围成的水密空间结构。设置在防撞舱壁（首尖舱舱壁）和尾尖舱舱壁之间。作用:①增加船体的横向、总纵强度和船底的局部强度;②作为燃油舱、滑油舱、压载水舱及淡水舱;③提高船舶的抗沉性;④提高船体抗泄漏能力;⑤作为压载水舱，能调节船舶的吃水、浮态和稳性，改善船舶的航行性能;⑥承受舱内货物和机械设备的负载。乃

112、C。同076。

113、D。实肋板，又称主肋板，是非水密横向构件。为减轻结构重量、人员通过及便于舱室间的空气和油水流动，上面可以开减轻孔、气孔和流水孔。

114、C。水密肋板，是水密横向构件，将双层底沿船长方向分隔成若干互不相通的舱室压载，一般在水密横舱壁下均设有水密肋板。水密肋板比主肋板厚2mm，但一般不必大于15mm。

115、D。对横骨架式双层底结构而言，设置实肋板的规定:①至少每隔4个肋距设置实肋板，且间距不大于3.2m;②距首垂线0.2L以前区域应在每个肋位上设置实肋板;③机舱、锅炉座下、推力轴承座下应在每一个肋位均设实肋板。

116、C。舭肘板是连接船底肋板与舷侧肋骨的板材，俗称污水沟三角板。其高度等于宽度，厚度与实肋板相同，其面板或折边的宽度一般为其厚度的10倍，舭肘板上可以开圆形减轻孔，但孔缘任何地方的板宽均应不小于舭肘板宽度的1/3，舭肘板的作用是保证舭部的局部强度和船体的横向强度。

117、C。箱形中桁材是指位于船底中心线两侧对称布置的纵桁，与内、外底板组成水密空心结构，一般从机舱前壁设置到防撞舱壁，用于集中布置舱底各种管路和电器线路，故又称管隧或箱形龙骨，其宽度不超过2m。

118、D。内底板是双层底上面的水密铺板。位于内底板边缘与般列板相连的一列板称为内底边板，有下倾式、水平式、上倾式和折曲式四种形式，普通货船多采用下倾式，内底边板与舭列板组成污水沟;接近首尾端或在客船上，一般采用水平式，舱内平坦，强度较好;散货船采用上倾式，以利装卸作业;折曲式强度好，用于经常航行于有浅滩水域的船舶。

119、B。船底纵骨是位于船底板上的纵向构件，由尺寸较小的不等边角钢做成。其间距应不大于1m。当船长超过200m或纵骨采用了高强度钢时，船底的纵骨应穿过水密肋板，但也可以用相应的替代结构。

120、B。同076。

121、D。连接船底板和内底板的横向构件为肋板，连接肋板与肋骨的横向构件为舭肘板。

122、C。同111。

123、C。同076。

124、D。同111。

125、A。同116。

126、A。同076。

127、A。同111，双层底的主要作用是提高船舶的抗沉性。

128、A。同121。

129、B。隔离空舱。又称干隔舱，用于隔开油舱与淡水舱、油船的货油舱与机舱的专用舱室。隔离空舱是一个一般仅有一个肋骨间距的狭窄空舱。

130、D。同111。

131、C。肋板包括实肋板、水密肋板、组合肋板和轻型肋板。舭肘板是肋板与肋骨的连接板。

132、D。同116。

133、B。同076。

134、A。同121。

135、C。同131。

136、D。横骨架式双层底在不设置实肋板的肋位上，可设置轻型肋板代替组合肋板。轻型肋板覆板厚度不小于所在区域实肋板厚度，但允许有较大的减轻孔。

137、D。同113。

138、B。同114。

139、C。组合肋板，又叫框架肋板，是由内底横骨、船底横骨和肘板等组成的框架。横骨架式的双层底在不设置实肋板的肋位上应设置组合肋板。厚度应与该区域肋板的板厚相同。

140、D。同115。

141、D。同136。

142、B。旁桁材是位于中桁材两侧对称布置的纵向构件，与船底板和内底板相连，上面可以开减轻孔、气孔和流水孔。距首垂线0.2L以前区域，旁桁材间距应不大于3个肋距。

143、A。《钢质海船入级规范》对不同长度的船舶双层底的要求是不同的。对于客船，当船长为50m至小于61m时，至少应自机舱前舱壁至防撞舱壁或尽可能接近该处之间设置双层底；当船长为61m至小于76m时，至少应在机舱以外设置双层底，并应延伸至防撞舱壁及尾尖舱舱壁或尽可能接近该处;当船长为76m及76m以上时，应在船中部设置双层底，并应延伸至防撞舱壁及尾尖舱舱壁或尽可能接近该处。

144、D。同143。

145、D。同143。

146、D。同121。

147、B。同076。

148、B。同076。

149、B。同076。

150、A。同111。

151、D。同111。

152、A。实肋板、水密肋板为双层底结构中的横向构件，中桁材为双层底结构中的纵向构件。

153、C。旁桁材是位于中桁材两侧对称布置的纵向构件，与船底板和内底板相连，上面可以开减轻孔、气孔和流水孔。

154、A。同143。

155、A。同143。

156、C。同131。

157、B。所有肋板、旁桁材上均应开人孔;除轻型肋板外，开孔的高度应不大于该处双层底高度的50%，否则应予加强。各肋板开孔位置在船长方向应尽量按直线排列，以便人员出入。

158、B。同157。

159、A。同116。

160、B。同116。

161、D。中桁材在船中部0.751区域范菌内虚连续，不应开人孔或减轻孔，并应尽量向首尾柱延伸，在个别特殊情况下一定要开孔时，应予以加强，并取得船级社的同意。

162、C。同117。

163、B。同117。

164、C。同117。

165、D。内底板是双层底上面的水密铺板，设有呈对角线布置的人孔，以便人员进去检修。内底边板是内底板的边缘，与舭列板相连的一列板。

166、B。船底纵骨是在纵骨架式结构中设置的纵向构件，其最大间距应不大于1m。

167、C。内底纵骨的剖面模数为船底纵骨剖面模数的85%。

168、D。内底边板是内底板的边缘，与舭列板相连的一列板，它有下倾式、水平式、上倾式和曲折式四种形式。下倾式的内底边板与舭列板组成污水沟，普通干货船多采用此形式；水平式的内底边板施工方便，强度较好，客船、集装箱船、油船的油藏区域、干货船的货舱区域及其他船舶近首尾端多采用此形式;上倾式的内底边板便于散货的装卸，散货船和矿砂船多采用此形式;曲折式的内底边板与舭列板形成有效的双层空间，强度好，抗沉性好，用于经常航行于有浅滩水域的船舶。

169、B。同168。

170、A。同168。

171、A。同168。

172、A。同168,③不能选。

173、B。同168。

174、C。同076。

175、B。箱形中桁材设有水密的人孔和通向露天甲板的应急出口，其出口的关闭装置能两面操纵，围壁结构与水密舱壁要求相同。

176、B。双层底内为燃油舱的区域，内底板厚度应不小于8mm。其厚度分布特点与船底板相似，即船中部较厚，两端稍薄。

177、D。对纵骨架式双层底结构而言，设置实肋板的规定:①在机舱区域，至少每隔1个肋位上应设置实肋板;②距首垂线0.2L以前区域应在每隔1个肋位上设置实肋板;③主机座、锅炉座、推力轴承座下的每个肋位处均应设置实肋板;④其余区域实肋板间距应不大于3.6m

178、A。纵骨架式舷侧结构中，强肋骨是唯一的横向构件。强肋骨可支持舷侧纵骨，增加局部强度，保证船体横向强度。油轮横骨架式的舷侧采用普通肋骨。

179、C。肋骨按其所在位置一般可分为主肋骨、甲板间肋骨、中间肋骨、尖舱肋骨。

180、D。同076。

181、A。船舶外板在承受波浪冲击力、机器振动力、撞击力、局部集中应力处应适当加强。

182、D。肋骨编号习惯上以舵杆中心线处的肋骨为0号，向首依次为1，2,3…，向尾依次为-1，-2…。少数有舵柱的船舶以舵柱后缘为0号，向首排列取正号，向尾排列取负号。尾垂线是通过夏季载重线或设计水线与舵柱后缘的交点所做的垂线，如无舵柱，则取在舵杆的中心线上。

183、C。舷侧结构是连接船底和甲板的侧壁部分。舷侧结构中的主要组成有舷侧外板、肋骨、强肋骨、舷侧纵桁、舷侧纵骨、舷边、舷墙及栏杆等。

184、D。舷边是指甲板边板与舷顶列板的连接部位。一般有舷边角钢铆接、舷边直角焊接、舷边圆弧连接。

185、D。《钢质海船入级规范》规定，肋骨的最大间距应不大于1.0m。

186、C。肋骨按其受力可分为普通肋骨和强肋骨。

187、B。同183。

188、B。同178。

189、C。同186。

190、C。舷墙的主要作用是保障人员安全，减少甲板上浪，防止甲板物品滚落海中。舷墙不参与总纵弯曲。舷墙和栏杆的高度应不小于1000mm。栏杆的最低一根横杆高度应不超过230mm，其他横杆的间距应不超过380mm。在船中部，应尽可能不将舷墙与舷顶列板焊接，应留有一定空隙以利于排水，且避免其参加船体总纵弯曲，此处舷墙由支撑肘板支持。

191、A。同182。

192、B。同179。

193、A。同190。

194、B。同190。

195、C。同195。

196、A。同184。

197、C。同182。

198、A。同184。

199、D。同182。

200、C6同183。

201、D。同182。

202、D。同183。

203、A。舷顶列板加厚的原因:舷顶列板在舷侧承受总纵弯矩最大;舷顶列板上要开甲板排水孔，使其强度降低。主要原因是前者。

204、B。肋骨编号的作用:船舶修造中，指示肋骨的位置;海损事故报告中，注明船体受损部位。

205、A。舷边直角焊接特点:建造方便;易造成应力集中，易产生裂缝。“多用于中小型船舶和一些有加强措施的船舶，如集装箱船(双层舷侧）、散货船(顶边水舱）等”不是特点。

206、D。同190。

207、D。舷边圆弧连接特点是:应力分布均匀，结构刚性较大，舷边不易破裂;但施工困难，甲板有效面积减小，甲板排水易弄脏舷侧板;多用于大型船舶的船中部位。《钢质海船入级规范》中规定圆弧舷板厚度至少应等无甲板板厚度，它的圆弧半径不得小于板厚的15倍，且在船中0.5L区域内的圆弧舷板应尽量避免焊接甲板装置。

208、B。舷顶列板在舷侧受应力和弯矩最大，在船中的0、4L区域内，其板厚在任何情况下不得小于强力甲板边板厚度的0.8倍，也不得小于相邻舷侧列板的厚度。舭列板和附近的列板稍厚。舷侧列板在船中部较厚，向两端逐渐减薄。

209、C。同185。

210、D。同190。

211、D。同208。

212、D。舱壁的作用:提高船舶抗沉能力、可以控制火灾蔓延、有利于不同货种的分隔积载、增加船体强度、液货船的纵向舱壁可以减少自由液面对稳性的影响，并参与总纵弯曲。

213、B。水密舱壁是指从船底（船底板或内底板）到舱壁甲板的舱壁，分为水密横舱壁和水密纵舱壁。水密纵舱壁一般仅见于液货船。

214、B。防撞舱壁，又称首尖舱舱壁，是最前端的水密横舱壁，位于首尖舱与货舱之间，是最重要的一道水密横舱壁。

215、D。为了提高船舶的抗沉性，万吨级船舶需设置4〜6道水密横舱壁。

216、A。同215。

217、B。制荡舱壁是设在液舱内，用于减少自由液面对稳性的影响的纵向舱壁，上面开有减轻孔、气孔和流水孔，一般设置在首尖舱和尾尖舱内。

218、A。同213。

219、A。同217。

220、D。舱壁按结构可分为平面舱壁、对称槽形舱壁、双层板舱壁。

221、D。同220。

222、C。同217。横向舱壁可以用来加强船体横向和局部强度。

223、A。同214。

224、B。一般在机舱和客船起居处所的舱壁采用防火舱壁。

225、D。同212。

226、C。同212。

227、A。对称槽形舱壁具有以下优点：在同等强度下，结构重量轻、建造工艺简单、便于清舱。缺点：占据舱容较大，不利于装载件装货物，抵抗水平方向压力的能力较弱。

228、B。同227。

229、C。同215。

230、C。舱壁按用途的不同可分为水密舱壁、油密舱壁（液体舱壁）、防火舱壁、制荡舱壁、轻型舱壁。

231、B。同214。

232、A。同213。

233、B。因对称槽形横向舱壁的槽体方向大多数竖直布置，对称槽形舱壁抵抗横向压力较差，对称槽形纵向舱壁的槽体方向常为水平方向布置，为了承受总纵弯曲力矩。

234、B。同227。

235、A。对于货船，首尖舱舱壁、尾尖舱舱壁水密延伸到干舷甲板;对于客船，首尖舱舱壁、尾尖舱舱壁水密延伸到舱壁甲板。机舱位于船中部时，其前后端均应设置水密舱壁。

236、C。同215。

237、A。对称槽形舱壁根据折曲的形状，可以分为三角形、矩形、梯形及弧形。其中梯形与弧形使用较为广泛。

238、C。同237。

239、C。对称槽形舱壁一般用于油船、散货船和矿砂船。为了有利于货物装卸，散货船一般采用有底登梯形。

240、D。平面舱壁的舱壁板的钢板长边沿水平方向布置，其厚度由下向上逐渐减薄。

241、D。球鼻首为首部前端设计水线以下的球鼻形突出体，其作用是减小兴波阻力与形状阻力。

242、A。船首主要受波浪、冰块冲击力，水阻力和撞击力，船尾主要受水压力、车叶振动力，舵的水动力和车舵重力。

243、D。首柱位于船体最前端，汇拢首部外板，保持船首形状及保证船首局部强度的强力构件。

244、D。尾柱位于尾端下部的大型构件，其作用是汇拢两侧外板，支持与保护螺旋桨和舵及加强船尾结构强度。

245、A。巡洋舰式尾突出体内的肋骨和横梁呈放射状布置，称为斜肋骨和斜横梁。

246、C。同242。

247、D。首部加强包括首尖舱加强，首尖舱后舷侧加强，船首底部加强。首尖舱加强包括设置升髙肋板(实肋板）、设置延伸至首柱并与其牢固连接的中内龙骨，设置开孔平台或强胸横梁，一定条件下在中纵剖面处增设制荡舱壁或强肋骨。

248、C。同243。

249、C。同244。

250、D。同242。

251、D。同241。

252、D。尾部加强包括尾尖舱加强和尾尖舱上舷侧加强。尾尖舱加强包括加设厚度比首尖舱肋板厚1.5mm的实肋板;当舷侧为横骨架式时，设置开孔平台或强胸横梁；当舷侧为纵骨架式时，应在舱顶设置适当数量的强横梁;在中纵剖面处加设制荡舱壁。

253、B。尾突出体是指尾尖舱以上向后突出的部分。其作用是扩大甲板面积，保护螺旋桨和舵，改善航行性能。

254、D。同247,252。

255、A。首尖舱加强中，当舷侧为横骨架式时，设置上下间距不大于2m的强胸横梁。尾尖舱加强中，当舷侧为横骨架式时，设置下间距不大于2、5m的强胸横梁。

256、A。首尖舱加强中，当舷侧为纵骨架式且舱深超过10m时，应设置一层或多层开孔平台，或在每根强肋骨处设置强胸横梁。

257、B。首尾机构多采用横骨架式。

258、B。同243。

259、D。同242。

260、A。首尖舱加强中，当首尖舱长度超过10m时，应在首尖舱内设置横向的制荡舱壁或强肋骨。

261、B。船舶首尾部的受力特点:受总纵弯曲作用力较小，局部作用力较大。

262、A。首柱按其制作方式分为钢板首柱、铸钢首柱、混合首柱三种。其中，钢板首柱特点是制造方便，重量轻，成本低。碰撞时仅局部变形，容易修理。

263、A。尾柱的下部应从螺旋桨轴毂前端向船首延伸至少三个肋距，并与平板龙骨牢固连接。尾柱的上部应与尾肋板或舱壁牢固连接。尾柱可用铸造方法，也可用焊接方法制作。

264、D。同253。

265、C。船尾端部形状有椭圆形、巡洋舰型、方形三种。集装箱船多采用方形尾。

266、A。首尖舱加强中，设置升高肋板（实肋板）；当舷侧为横骨架式时，设置上下间距不大于2m的强胸横梁，并配有相应的舷侧纵桁。

267、A。船首底部加强中，对于双层底结构，设置实肋板和旁桁材;对于单层底结构，设置尽可能向船首延伸的旁内龙骨;加厚船底板;船底纵骨剖面模数应比船中部大10%。

268、B。当首尖舱为液舱且其最宽处的宽度超过0.5B时，在中纵剖面处应设置有效的支撑构件或制荡舱壁，以支持强胸横梁。

269、D。同262。

270、A。按不同的冰况，航行冰区的加强可以B1\*、B2、B3、B五个冰级标志。B冰级适用于中国沿海航行的船舶。

271、D。同270。

272、A。B级冰区加强包括外板、肋骨、首柱的加强。首柱加强中，钢板焊接首柱至满载水线以上600mm处以下部分的板厚应为规范值的1.1倍，但不必大于25mm。

273、A。B级冰区船舶肋骨加强中，如设置中间肋骨，则中间肋骨的垂向设置范围为压载水线下1000mm至满载水线上1000mm处;如不设置中间肋骨，则肋骨间距应为船中部肋骨间距的60%，但应不大于500mm。

274、B。同273。

275、A。航行冰区的船舶的船体需要加强，其加强的部位主要有甲板、外板、舷侧骨架及首尾结构等。加强的方法主要有增加板厚、加大骨架尺寸和缩小骨架间距。

276、D。同275。

277、C。冰带是指舷侧抗冰加强部分，分为冰带首部区、冰带中部区、冰带尾部区三个区域。这三个区域应在外板展开图上标明。

278、A。《国际海上人命安全公约》规定，耐火分隔根据其使用的材料和所达到的隔热效果的差异，可分为A级分隔（甲级分隔）、B级分隔（乙级分隔）和C级分隔（丙级分隔）。A级分隔防火最有效。其中，C级分隔:认可的不燃材料制成，允许2.5mm可燃装饰板的使用;不必满足防止烟和火焰通过以及限制温升的要求。

279、A。同278。

280、C。甲级分隔是指符合以下要求的舱和甲板所组成的分隔：以钢或其他等效的材料制造;经1h的标准耐火试验至结束时，能防止烟及火焰的通过;用经认可的不燃材料隔热，在下列时间内，其背火一面的平均温度较原始温度增高不超过140°C，且在包括任何接头在内的任何1点的温度较原温度增高不超过1800CA-60级60min;A-30级30min;A-15级15min;A-0级0min。

281、A。B级分隔是指符合以下要求的舱壁、甲板、天花板或衬板所组成的分隔:认可的不燃材料制成，并不排除可燃装饰板的使用;经半小时的标准耐火试验至结束时，能够防止火焰通过;具有符合规定的隔热值，在下列时间内，其背火一面的平均温度较原始温度增高不超过1401，且在包括任何接头在内的任何一点的温度较原始温度增高不超过2250CB-15级15min;B-0级0min。

282、C。同281。

283、D。同278。

284、A。主竖区是指由A级分隔分成的船体、上层建筑和甲板室区段，其在任何一层甲板上的平均长度和宽度一般不超过40m。

285、D。船舶的防火措施包括控制可燃物，控制通风（氧气），控制热源，结构防火。

286、D。同278,280,281。

287、A。同280。

288、C。钢或其他等效材料是指本身或由于所设置隔热物，经过标准耐火试验规定的适用曝火时间后，在结构性和完整性上与钢具有等效性能的任何不燃材料。

289、A。同284。

290、A。同280。

291、D。同281。

292、D。同288。

293、D。不燃材料是指某种材料加热至约7500C时，既不燃烧，也不发出足以造成自燃的易燃蒸气，根据《耐火程序试验规则》确定。

294、A。同284。

295、A。同280。

296、A。同278。

297、A。同280。

298、A。同281。

299、C。同280。

300、A。同280。

301、B。同284。

302、B。起居处所和服务处所允许使用的可燃贴面的厚度不应超过2.5m。

303、A。同280。

304、A。同280,284。

305、D。同293。

306、B。液货船以外的货船，无论在何种情况下，任一起居处所或用A级或B级分隔作为限界面的各个处所的面积不得超过50m2。

307、C。同280。

308、B。同281。

309、B。同293。

310、D。同281。

311、A。起居处所与相邻的机器、货舱、服务处所之间应采用甲级分隔。

312、D。轴隧是设置于机舱和船尾之间的水密通道。轴隧的作用是保护推进器轴，便于工作人员对轴系进行检查、维修。在轴隧尾室处还设有应急出口，直通露天甲板，俗称逃生孔。应急出口的关闭装置应能两面操纵。逃生孔亦可兼做自然通风口。

313、C。舭龙骨是设在船中附近的舭部外侧，沿着水流方向的一块长条板，长度一般为1/4至1/3船长，舭龙骨宽度不能超出船的舷侧外板型线与船底板型线所围成的区域。其作用是增加横摇阻尼，减轻船舶横摇。舭龙骨不参与总纵弯曲。

314、D。铜质螺旋浆的推进效率高、抗腐蚀性强。

315、D。同312。

316、D。同313。

317、C。舭龙骨有连续式和间断式两种。连续式舭龙骨上有减轻孔（目的是减轻结构重量，减轻横摇），结构简单，适用于航速不是很高的船。间断式舭龙骨对航行船舶的航行阻力小（目的是避免造成连续损坏），适用于高速船。“适用于高速船”不是特点。

318、D。为了防止舭龙骨损坏时使船体外板受损，舭龙骨一般不直接焊接在舭部外板上，而是用一块覆板将两者连接起来。

319、B。船底塞的作用是在坞修时排除船内积水。在每一双层底舱和单层底舱内应至少设置一个船底塞，一般设置在平板龙骨两侧每一分舱后部水密肋板前一档肋距处。为了防止海水腐蚀及脱落，出坞前在船底塞外面用水泥涂封成一个半球形的水泥包。

320、B。同319。

321、A。同319。

322、B。船底塞一般用锰黄铜或不锈钢制成，从船底外面向里塞。

323、D。同319。

324、B。单浆船的轴隧通常偏于船舶左舷。

325、D。同322。

326、B。轴隧必须水密，机舱和轴隧间舱壁上应设置符合规定的滑动式水密门。

327、D。同312。

328、A。同319。

329、D。同312,轴隧有拱顶和平顶两种形式。前者强度较好，后者便于装货。在货舱口下的轴隧顶板应加厚2mm，否则应加木铺板。

330、A。同312。

331、C。轴隧尾室的应急出口的关闭装置应能两面操纵。

332、D。舭龙骨不参与总纵弯曲。

333、C。同332。

334、D。按《钢质海船入级规范》规定，双层壳油船的泵舱、压载舱、燃油舱均可兼作隔离空舱。

335、A。船体水密与抗沉结构有水密舱壁、双层底、双层舷侧及各种开口水密装置（如水密门、窗、水密舱盖与道门盖等）。船壳板上的排水孔设置自动止回阀，并设有强制关闭的装置或设两个止回阀，其中一个的高度应能满足随时可以检查，并且是常闭型的。

336、A。同335。

337、C。同335。

338、D。船体开口水密装置根据用途可分为货舱舱盖、船用门、船用窗、人孔盖。根据《国际海上人命安全公约》和我国《海船分舱和破舱稳性规范》规定船体开口水密装置包括：水密舱壁上开口的关闭装置、限界线以下船壳板上开口的关闭装置、舱壁甲板以上船壳板上开口的关闭装置。限界线是指沿着船舷由舱壁甲板上表面以下76mm处所绘的线。

339、C。水密门分为三级:一级为铰链门;二级为手动滑动门，分为横动式和竖动式两种;三级为动力滑动门（兼手动），分为横动式和竖动式两种。任何水密门的操纵装置，无论是否动力操纵，均须在船舶向左或向右倾斜15°时能将门关闭。

340、D。任何动力滑动水密门应既能从驾驶室遥控关闭，也能用一个独立的手动机械操纵装置就地从门的任一边手动进行开关门操纵。在控制位置应装设门所在位置指示器，并且在门关闭时发出声响警报。

341、A。除所规定的航行中可以开启的门外，所有水密门在航行中应保持关闭。在港口开启和离港前关闭的时间应记人航海日志。

342、B。水密舱壁上的水密门，无论是手动滑动门（二级)还是动力滑动门（三级），满足在船舶正浮时，关门时间要求:手动关门应不超过90s;驾驶室遥控关所有门应不超过60s;动力关闭动力滑动门从开始移动至门完全关闭的时间为20〜40s。

343、D。客船上所有动力滑动式水密门的遥控操纵位置设在驾驶室内和舱壁甲板以上的手动操纵处。最大净开口宽度一般限制为1.2m。

344、D。同339。

345、C。同342。

346、B。动力滑动式水密门从驾驶台遥控属于有线遥控操纵。

347、A。驾驶室内水密门集控台显示每扇门开启或关闭状态的方法是:红灯表示门完全开启，绿灯表示门完全关闭，遥控关门时，以红灯闪烁表示处于关闭过程中。

348、A。同339,342。

349、B。铰链式水密门、滑动式水密门均为手动操纵，而动力滑动门兼有手动操纵。

350、B。特别的声响报警器应在遥控操纵关闭水密门开始移动前至少5s但不超过10s发出声响，且连续发声报警直至该门完全关闭；而手动操作在门移动时立即发出声响警报。

351、B。同342。

352、B。同347。

353、A。同347。

354、D。同347。

355、B。防撞舱壁上不准设门、人孔、通风管道或任何其他开口。凡穿过防撞舱壁的管子应在首尖舱内侧的舱壁上设置截止阀，并能在舱壁甲板上控制。若其位于的处所不是货物处所，该阀可设于防撞舱壁的后面。

356、A。任何水密门的操纵装置，无论是否动力操纵，均须在船舶向左或向右倾斜15°时能将门关闭。

357、A。同343。

358、D。同340,343。

359、C。同340。

360、A。货船水密舱壁上的水密门可以是铰链的、滚动的或滑动的门，但不应是遥控操纵的。除所规定的航行中可以开启的门外，此类门应在开航前关妥，并应在航行中保持关闭。在港口开启和离港前关闭的时间应记入航海日志。

361、D。同360。

362、C。出入门和舱盖应装设显示这些门或舱盖是开启还是关闭的设施。门或舱盖的使用应经值班驾驶员批准。

363、A。同360。

364、B。限界线以下的舷窗为圆形，装有可靠的铰链舷窗盖，由船长决定是否关闭。

365、A。限界线以下的舷窗可分为:永久关闭式舷窗;离港前关闭，到港后方可开启的舷窗；航行中由船长决定是否关闭的舷窗。

366、D。外板展开图主要表示全船外板的排列、厚度及外板上开口的位置等。因船体表面具有双重曲度，船壳外板沿基线横向展开，而纵向不展开，即外板展开图中钢板的宽度与其实际尺寸相同，而钢板的长度的投影小于实际尺寸。因船体的形状是左右舷对称的，故外板的布置也左右对称，所以外板展开图只绘出一半，习惯上是绘制右舷的外板展开图。

367、B。同366。

368、A。《金属船体制图》规定，船图中粗实线的宽度0.4〜1.2mm，细实线的宽度为粗实线的1/3。数字尺寸若没标明单位，单位均为mm。

369、B。同366。

370、C。船体主要结构图主要有基本结构图、横剖面图、外板展开图。主要用途:①表明船体结构的尺度;②作为计算强度和选用构件的依据;③作为修船时决定是否需要换新的依据。

371、D。基本结构图与总布置图相仿，由中纵剖面结构图、各层平台和甲板结构图及内底结构图组成。其中，中纵剖面结构图卫注有肋骨尺寸和间距，甲板纵桁尺寸，各种支柱尺寸，纵舱壁厚度及其面的扶强材尺寸，上层建筑的高度，以及板的厚度和扶强材尺寸等。

372、D。同370。

373、D。同3689。

374、D。基本结构图反映了船体纵、横构件布置和结构情况，可作为绘制其他结构图样的依据，又是具体施工时的指导性图纸。

375、D。同374。

376、C。外板展开图反映了全船外板的排列、厚度及外板上开口的位置，是修造船时确定船体钢板的规格和数量，作为订货或备料的主要依据。

377、B。同371。

378、B。同371。

379、C。同376。

380、C。横剖面图包括中横剖面图、机舱处横剖面图、货舱处横剖面图◦其对象范围为除船首、尾尖舱以外的船体部分。

381、C。同366。

382、D。总布置图是全船各舱室划分和机械设备的布置图，反映了全船总体布置情况，比较集中体现了船舶的用途、任务和经济性。总布置图由右舷侧视图、各层平台与甲板的俯视图、舱底平面图及船体主要尺度和技术性能数据等组成。

383、D。同382。

384、A。同382。

385、D。同382。

386、C。右舷侧视图一般放在总布置图的上方。

387、A。舱底平面图一般放在总布置图最下方。

388、B。肋骨间距和甲板厚度在基本结构图中显示。

389、D。同382。

390、A。同382。

391、D。同382。

392、B。同382。

393、A。同382。

394、A。同382。

395、C。坞墩图是一张关于船体底部船壳型线的图纸，反映了船底水线下的海底阀、舭龙骨、测深仪的部件及坞墩的位置。

# 

# 第三章船舶管系

001、船舶的通风方式有\_\_\_\_\_。①自然通风;②机械通风;③空调调节;④风扇吹风A、①②③B、②③④C、①③④D、①②③

002、机器处所内通风的关闭装置应与其他处所内通风的关闭装置\_\_\_\_\_。A、共用B、完全分开C、是否分开无要求D、是否分开因船而异

003、船用空调系统的设置形式一般有\_\_\_\_\_。①集中式空调装置;②分组集中式空调装置;③独立式空调装置A、①②B、②③C、①③D、①②③

004、船上自然通风系统的原理是\_\_\_\_\_\_。①有船速时才能实现通风；②无风无船速时不能实现通风;③相对船有空气流动即可通风A、①②B、②③C、①③D、③

005、船上通风管系的作用是\_\_\_\_\_。①防止货物变质或自燃;②改善人员的生活与工作条件;③调节舱内温度和湿度A、①②③B、①②C、③②D、①③

006、对通风管系的布置要求是\_\_\_\_\_①通风筒口应设在开敞甲板的排气口附近；②通风筒上口在甲板上应具有一定高度;③通风管道不得穿过舱壁甲板以下的水密舱壁A、①②B、①③C、②③D、①②③

007、关于通风管系的布置，下列鼕求不正确的是\_\_\_\_\_\_。A、通风筒口应设在开敞甲板上，并尽量远离排气管口、天窗和升降口等处B、通风筒穿过甲板时应设钢质接管，但连接管高度无具体要求C、通风管不得通过舱壁甲板以下的水密舱壁D、必须考虑到防火分隔的完整性

008、大风浪时需将风斗取下，盖上木盖，套上帆布罩以防海水进入货舱的自然通风设备是\_\_\_\_\_。A、排风筒B、鹅颈式通风帽C、蘑菇式通风帽D、烟斗式通风帽

009、自然通风系统中常见的通风帽有\_\_\_\_\_。①烟斗式通风帽;②排风筒;③蘑菇式通风帽;④鹅颈式通风帽A、②③④B、①②③C、①③④D、①②③④

010、常用于水柜或油柜上，并设有滤网的通风筒是\_\_\_\_\_。A、蘑菇式B、烟斗式C、鹅颈式D、排风筒

011、通风管系中的通风筒口应设在\_\_\_\_\_\_。A、遮蔽甲板下B、开敞甲板上C、任意舱壁上D、舷墙内侧

012、通风筒口应尽量远离\_\_\_\_\_。A、住所、驾驶台B、机舱、厨房C、甲板室、首尾楼D、排气管口、天窗和升降口等处

013、通风管不得穿过\_\_\_\_\_。A、舱壁甲板以上的水密舱壁B、舱壁甲板以下的水密舱壁C、甲板室的水密舱壁D、强力甲板

014、能对外界空气进行过滤和温湿度处理，并将处理后的新鲜空气送至各舱室的装置是\_\_\_\_\_。A、排风筒B、风机C、烟斗式通风筒D、空调系统

015、采用回风集中式空调系统的目的是\_\_\_\_\_\_。A、符合卫生要求B、减少舱室负荷C、降低舱温D、降低能耗

016、位于开敞的干舷甲板和后升高甲板及在距首垂线以前的开敞的上层建筑甲板上的通风筒，其甲板以上的围板高度应不小于\_\_\_\_\_mm。A、2300B、4500C、760D、900

017、位于距首垂线0.25L以后的开敞的上层建筑甲板上的通风筒，其甲板以上的围板高度应不小于\_\_\_\_\_\_mmA、230B、450C、760D、900

018、\_\_\_\_\_\_是自然通风系统的装置。A、排风筒B、风机C、空调D、干燥通风

019、自然通风系统常用的通风筒形式有\_\_\_\_\_\_。①烟斗式;②排风筒;③鹅颈式;④蘑菇式;⑤空调A、①②③④⑤B、①②③⑤C、①②③④D、①②④⑤

020、蘑菇式通风筒一般不用于\_\_\_\_\_。A、货舱通风B、厨房通风C、住舱通风D、水柜或油柜通风

021、货船较多采用的空调系统是\_\_\_\_\_。A、中央集中式空调装置B、分组集中式空调装置C、独立式空调装置D、混合式空调装置

022、客船较多采用的空调系统是\_\_\_\_\_\_\_。A、中央集中式空调装置B、分组集中式空调装置C、独立式空调装置D、混合式空调装置

023、按规定，通风筒应设有能在\_\_\_\_\_\_\_将其关闭的装置，以便该通风筒所在舱室发生火灾时能迅速将其关闭。A、内部B、外部C、上部D、下部

024、水灭火系统组成部分中的甲板管系平时可用于\_\_\_\_\_\_\_。A、冲洗厕所B、供舱室卫生用水C、冲洗甲板和锚链D、排污水

025、水灭火系统组成部分中的甲板管系可用于\_\_\_\_\_\_\_。①冲洗厕所及排污水;②灭火;③冲洗甲板和锚链;④供舱室卫生用水A、①②B、②③C、③④D、①④

026、因其作用的特殊性，每艘船舶都配备的消防管系是\_\_\_\_\_\_\_。A、泡沫灭火系统B、气体灭火系统C、水灭火系统D、惰性气体保护系统

027、惰性气体保护系统仅配备于\_\_\_\_\_\_\_。A、集装箱船和滚装船B、滚装船和油船C、液化气船和化学品船D、油船

028、水灭火系统的甲板管系除主要用于灭火外，平时还可用于\_\_\_\_\_\_\_。①冲洗甲板;②起锚时冲洗锚链和锚;③向顶边舱灌装压载水;④粮食船载货前洗舱;A、①②③④B、①②③C、②③④D、①②④

029、下列关于水灭火系统的甲板管系用途的描述，不正确的是\_\_\_\_\_\_\_。A、可用于冲洗甲板\_\_\_\_\_\_\_B、起锚时可用其冲洗锚链和锚C、用其向压载舱灌装压载水D、与手提式泡沫枪装置配套使用

030、船舶日用水管系的供水方法有\_\_\_\_\_\_\_。①重力水柜;②压力水柜;③循环泵A、①②B、①②C、②③D、①③

031、船舶日用水管系是用于供应船舶锅炉和船员生活用水，主要包括\_\_\_\_\_\_\_。①日用淡水系统;②日用热水系统;③饮用水系统;④主机循环氷系统A、①②③④B、①②③C、②③④D、①②④

032、船舶甲板排水管系是用于排除\_\_\_\_\_\_\_的系统。A、甲板或地板积水B、卫生间积水C、甲板间舱积水D、锚链舱积水

033、船舶甲板排水管系主要由\_\_\_\_\_\_\_组成。①排水上口多孔盖板;②排水管;③截止阀A、①②③B、①②C、②③D、①③

034、为防止海水倒灌，甲板排水管系在所有开口排至舷外的排水管下口处均设有\_\_\_\_\_\_\_。A、截止阀B、止回阀C、控制阀D、截止阀或止回阀

035、按规范规定，甲板排水管系起源于非封闭处所的任何水平面上的泄水孔和排水管，不论是在干般甲板以下大于\_\_\_\_\_\_\_mm处或在夏季载重线以上小于\_\_\_\_\_\_\_mm处穿过外板，均应在外板处设置止回阀。A、600;600B、450;600C、600;450D、450;450

036、下列关于船舶卫生排泄系统的描述，正确的是\_\_\_\_\_\_\_。A、该系统是船上冲洗卫生设备的系统B、其特点是直接排放入海C、该系统可用于冲洗船尾舵机间D、可代替甲板排水系统

## 参考答案

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 001、A | 002、B | 003、D | 004、D | 005、A | 006、C | 007、B | 008、D | 009、D | 010、C |
| 011、B | 012、D | 013、B | 014、D | 015、D | 016、D | 017、C | 018、A | 019、C | 020、D |
| 021、A | 022、B | 023、B | 024、C | 025、B | 026、C | 027、D | 028、D | 029、C | 030、A |
| 031、B | 032、A | 033、B | 034、B | 035、B | 036、A |  |  |  |  |

## 答案解析

001、A。通风是对舱室及货舱进行换气，目的在于排除室内污浊的空气而代之以新鲜空气，降低室内温度和湿度，改善船员和乘客的居住和工作条件，避免货物的腐败，以及使各种器材、仪表能正常使用。船上常见的通风方式有自然通风、机械通风和空调系统。

002、B。SOLAS公约规定:机器处所内的动力通风关闭装置，应周其他处所内的通风关闭装置完全分开。

003、D。空调系统一般有三种设置形式中央集中式、分组集中式和独立式空调装置。

004、D。自然通风是利用空气流动时通风筒的内外压力差实现舱室通风换气的。

005、A。同001。

006、C。通风管系的布置要求:①通风筒口应设在开敞甲板上，并尽量远离排气管口、天窗和升降口等处;②通风筒上口在甲板上应具有一定高度，必要时设风雨密装置;③通风管道不得穿过舱壁甲板以下的水密舱壁;④主要进风口和出风口应能在被通风处所的外部关闭。

007、B。同006。

008、D。自然通风是利用空气流动时通风筒内外压力差而使舱室通风换气。常用的通风筒有烟斗式通风筒、排风筒、鹅颈式通风筒、菌形通风筒（蘑菇式）。烟斗式通风筒的风斗套在管座上，上面设有把手可以转动风斗，大风浪时需将风斗取下，盖上木盖，套上帆布罩以防海水浸入货舱。

009、D。同008。

010、C。鹅颈式通风帽用于水柜或油柜上，上口设有滤网。

011、B。同006。

012、D。同006。

013、B。同006。

014、D。空调系统对外界空气进行过滤、加热（或冷却）和加湿（或去湿），并把处理后的空气送至各舱室来调节室内温度和湿度，起到制造人工小气候的作用。

015、D。中央集中式空调系统多见于货船，设置回风系统，为了节约冷(热)量，降低能耗。

016、D。《1966年国际载重线公约》规定:位于开敞的干舷甲板和后升高甲板及在距首垂线0.25L以前的露天上层建筑甲板上的通风筒，其在甲板以上的围板高度应至少为900mm;位于距首垂线0.25L以后，且在干舷甲板以上至少一个标准上层建筑高度的露天上层建筑甲板上，以及位于从首垂线起0.25L以前，且在干舷甲板以上至少两个标准上层建筑高度的露天上层建筑甲板上的通风筒，其在甲板以上的围板高度应不小于760mm。如果任何通风筒的围板，高度超过900mm，则必须有专门的支撑。（当L≤30m词时，标准上层建筑髙度为1.8m;当L=75m时，标准上层建筑高度为1.8m;当L≥125m时，标准上层建筑高度为2.3m;船长为中间值时，其标准高度应按线性内插法求得。）

017、C。同116

018、A。同008。

019、C。同008。

020、D。蘑菇式通风帽设在桅顶的用于货舱通风，用于厨房和住舱通风的应装有可调节螺杆。

021、A。同015。

022、B。分组集中式空调系统多见于客船。

023、B。同006。

024、C。消防管系是船舶按规定设置的各种固定式灭火系统。常用的固定式灭火系统有水灭火系统、气体灭火系统、泡沫灭火系统、水雾灭火系统、自动喷水系统、惰性气体保护系统等。水灭火系统位于甲板的管系除了主要用于灭火外，还可用于冲洗甲板，起锚时冲洗锚链和锚，冲洗货舱，与手提式泡沫枪装置配套使用等。

025、B。同024。

026、C。SLAS公约规定:船舶必备灭火的供水系统，如消防泵、消防总管、消火栓和消防水龙带。

027、D。惰性气体保护系统用于油船。

028、D。同024。

029、C。同024。

030、A。日用水管系用于供应船舶锅炉和船员生活用水，主要有日用淡水系统、日用热水系统、饮用水系统等。供水方法:重力水柜、压力水柜、循环泵。

031、B。同030。

032、A。甲板排水管系是用于排除甲板上或地板上的积水至舷外的系统，主要由甲板排水口盖板、甲板排水孔和排水管组成。

033、B。同032。

034、B。《钢质海船入级规范》规定，开始于任何水平面上的泄水管和排水管，不论是在干舷甲板以下大于450mm处，还是在夏季载重线以上小于600mm处穿过船壳板，均应在船壳板处设置止回阀，防止海水倒灌。

035、B。同034。

036、A。卫生排泄系统是船上冲洗卫生设备的系统。为了防止海洋污染，粪便必须经粪便处理系统处理后方可排放入海。

# 第四章船舶装卸设备

001、吊杆按结构和使用形式不同可分为\_\_\_\_\_\_\_。①轻型单吊杆;②轻型双吊杆;③普通重型吊杆;④“V”型重吊;⑤重型双吊杆A、①②④⑤B、①②③⑤C、①②③④D、②③④⑤

002、轻型吊杆主要组成是\_\_\_\_\_\_\_。①起重柱;②吊杆装置;③起货机;④旋转塔架A、②③④B、①③④C、①②④D、①②③

003、轻型吊杆是指安全工作负荷等于和小于\_\_\_\_\_\_\_的吊杆装置和吊杆式起重机。A、49kNB、98kNC、117.6kND、147kN

004、吊杆头端升起时，其轴线与水平面的夹角叫吊杆仰角，又叫吊举角，装卸作业时，轻型吊杆仰角一般为\_\_\_\_\_\_\_。A、20°〜75°B、15°〜60°C、15°〜75°D、20°〜60°

005、双千斤索轻型单吊杆回转是靠\_\_\_\_\_\_\_实现的。A、两千斤索同速一收一放B、两千斤索同时收进或松出C、两牵索一收一放D、两牵索同时收或放

006、双千斤索轻型单吊杆变幅是靠\_\_\_\_\_\_\_实现的。A、两千斤索同速一收一放B、两千斤索同时收进或松出C、两牵索一收一放D、两牵索同时收进或松出

007、普通轻型单吊杆的千斤索的作用是控制\_\_\_\_\_\_\_A、吊杆左右旋转B、吊杆俯仰角度C、装卸货物升降D、固定起重柱位置

008、普通轻型双吊杆的中稳索的作用是控制\_\_\_\_\_\_\_。A、吊杆俯仰角度B、吊杆左右摆动位置C、两吊杆头之间的距离D、固定起重柱位置

009、普通轻型单吊杆的摆动稳索的作用是控制\_\_\_\_\_\_\_。A、吊杆左右旋转B、吊杆俯仰角度C、装卸货物升降D、固定起重柱位置

010、单千斤索轻型双吊杆之间牵索为\_\_\_\_\_\_\_。A、千斤索B、下稳索C、中盖（中稳索）D、上稳索

011、在双杆作业中，用于固定工作中吊杆的位置，并承受吊货时吊货索张力的稳索称为\_\_\_\_\_\_\_。A、中盖B、软盖C、老盖D、边盖

012、起落吊杆时，做法不对的是\_\_\_\_\_\_\_。A、人员不准站在吊杆底下B、作业人员应足够C、操作应尽量快，以策安全D、双杆必须互相配合好

013、单千斤索轻型双吊杆，两吊杆头至桅肩的引索称为\_\_\_\_\_\_\_。A、千斤索B、吊杆稳索C、桅杆稳索D、调节牵索

014、起吊杆时，首先应\_\_\_\_\_\_\_。A、打开吊杆支架铁箍B、整理索具C、检查各活动部件松动情况D、松出吊货索

015、起吊杆时，为使吊杆不左右摆动而系结在舷边眼板上的绳索是\_\_\_\_\_\_\_。A、保险索B、中稳索C、附加索D、调整稳索

016、轻型单吊杆的轴向压力主要取决于\_\_\_\_\_\_\_。A、吊货索的拉力B、滑轮的摩擦C、吊杆自重D、吊杆的水平仰角

017、吊杆在单杆作业时\_\_\_\_\_\_\_。①吊杆头部吊货索滑车受力随仰角增大而增大;②千斤索拉力随仰角减小而增大;③千斤索拉力随仰角减小而减小;④吊杆轴向压力随仰角增大而减小A、①B、②C、①②D、③④

018、吊杆长度、千斤索眼板至吊杆承座高度和吊重一定时，千斤索受力与吊杆仰角的关系是\_\_\_\_\_\_\_。A、随仰角增大而增大B、随仰角增大而减小C、无关D、以上都不对

019、对单千斤索吊杆受力分析可知，其千斤索张力的大小与\_\_\_\_\_\_\_。A、吊杆仰角有关，仰角越大张力越大B、吊杆仰角有关，仰角越大张力越小C、吊杆仰角无关D、货重及吊杆自重有关

020、吊杆作业时，在轴向力相同的条件下，双杆作业时的工作负荷约为单杆作业工作负荷的\_\_\_\_\_\_\_。A、100%B、40%〜60%C、200%D、150%

021、设船上桅高为10米，吊杆长度为15米，起货机把5吨的货物吊起，并处于静止状态，则吊杆的轴向压力为（不计吊杆自重、滑车摩擦力）\_\_\_\_\_\_\_。A、7吨B、7.5吨C、8吨D、12.5吨

022、在轻型单吊杆受力过程中，如不考虑吊杆自重和滑轮摩擦，吊杆的轴向压力K与千斤索的受力\_\_\_\_\_\_\_。A、有关B、无关C、成正比D、成反比

023、双杆作业时，受力最小的绳索是\_\_\_\_\_\_\_。A、边稳索B、吊货索C、千斤索D、中稳索

024、单杆最大受力工况，轻型吊杆与重型吊杆的仰角分别为\_\_\_\_\_\_\_。A、150和250B、250和150C、100和200D、200和100

025、轻型单吊杆受力时，不计吊杆自重和各种摩擦，吊杆的轴向压力K与吊杆的仰角\_\_\_\_\_\_\_。A、无关B、成反比C、成正比D、有关

026、双杆作业时，两根吊货索的夹角大于120°，不会使\_\_\_\_\_\_\_。A、吊货索的水平分力急剧增大B、稳索的受力急剧增大C、顶攀的张力急剧增大D、千斤索的张力急剧增大

027、对双杆操作进行受力计算（包括图解计算）时，若货舱口仅配有一对吊杆，则关于吊杆布置的说法，下列\_\_\_\_\_\_\_正确。A、舷内吊杆头投影点距货舱口对边距离不大于1/4舱口长度，距纵向舱口为1.5mB、舷内吊杆头投影点距货舱口对边距离不大于1/5舱口长度，距纵向舱口为1.5mC、舷内吊杆头投影置于舱后端延长线至舷外3.5m处，仰角小于75°D、B+C

028、吊一重物的单吊杆其仰角逐渐增加，则\_\_\_\_\_\_\_。A、吊杆轴向压力增大B、千斤索受力增大C、千斤索受力减少D、吊杆轴向压力减少

029、—轻型单杆作业：吊重5t，吊杆长10m，千斤索眼板至吊杆承座高度为10m，吊杆仰角30°，不计滑车摩擦力、吊杆索具重量，其千斤索张力是\_\_\_\_\_\_\_。A、5tB、8tC、11tD、10t

030、—轻型单杆作业：吊重5t，吊杆长10m，千斤索眼板至吊杆承座高度为10m，吊杆仰角30°，不计滑车摩擦力、吊杆索具重量，其吊杆轴向压为是\_\_\_\_\_\_\_。A、5tB、8tC、11tD、10t

031、吊杆在单杆作业时，在同样载荷条件下，吊杆轴向压力R与吊货滑车组的滑轮数目m\_\_\_\_\_\_\_。A、成正比B、无关C、近似成反比D、无一定规律

032、吊杆在单杆作业时，在同样载荷条件下，吊杆的轴向压力R主要取决于\_\_\_\_\_\_\_。A、吊杆的仰角B、吊杆长度与支悬高度之比(L/H)C、吊杆自重GD、吊货滑车组滑轮摩擦力

033、吊杆在单杆作业时，在同样载荷条件下，吊杆的轴向压力R主要取决于\_\_\_\_\_\_\_。A、吊杆的仰角B、吊货滑车组的滑轮数目MC、吊杆自重GD、吊货滑车组滑轮摩擦力

034、吊杆单杆作业，在同样载荷情况下，千斤索张力T主要取决于\_\_\_\_\_\_\_。A、吊杆的仰角B、吊货滑车组滑轮数目C、吊杆自重GD、吊货滑车滑轮摩擦力

035、轻型单吊杆受力分析是依据吊货装置，千斤索\_\_\_\_\_\_\_及有无装置而有所不同。A、粗细;牵索B、粗细;稳索C、走向;稳索D、走向;导向滑车

036、普通轻型单吊杆各构件受力都作用在吊杆和千斤索所组成的\_\_\_\_\_\_\_。A、水平面内B、垂直平面内C、多边形平面内D、平衡平面内

037、正确分析和计算吊杆各部分受力对装卸货物的\_\_\_\_\_\_\_装卸，事故发生后的\_\_\_\_\_\_\_有重要的意义。A、顺利进行;检查B、安全;正确处理C、快速作业;赔偿D、合理安排;责任分担

038、普通轻型单吊杆各构件受力可简单假定汇交在\_\_\_\_\_\_\_。A、吊杆头部B、吊杆根部C、千斤索眼板D、吊杆头部、吊杆根部、千斤索眼板三处

039、普通轻型单吊杆头部受力有\_\_\_\_\_\_\_。①吊杆头部载荷^②千斤索张力：T;③吊货索滑车张力④吊杆自重GA、②③④B、①③④C、①②④D、①②③

040、轻型单吊杆千斤索眼板受力有\_\_\_\_\_\_\_。①千斤索张力的反作用力T;②千斤索滑车组动端张力T’;③下滑车受力KA、②③B、①③C、①②D、①②③

041、在进行单吊杆图解受力分析时\_\_\_\_\_\_\_。①先确定长度和力的比例尺;②绘制吊杆工况位置图;③绘制吊杆受力图;④绘制吊杆剖面图A、②③④B、①③④C、①②④D、①②③

042、在普通轻型单吊杆受力分析中，吊杆自重G估算的依据是\_\_\_\_\_\_\_。①G/2作用在千斤索（吊杆头部）上；②G/2作用在桅柱（吊杆承座）上;③一半作用在稳索上A、①②B、②③C、①③D、①②③

043、在绘制吊杆位置图和吊杆受力图时，线段长度及方向分别代表\_\_\_\_\_\_\_。①吊杆桅柱实际长;②吊杆及千斤索查力大小;③吊杆、吊货索、千斤索受力方向;④千斤索、稳索、吊货索受力大小及方向A、①②③B、②③④C、①③④D、①②③④

044、轻型单杆吊杆头部吊货滑车受力F是\_\_\_\_\_\_\_。A、吊货索张力Q’与起货机拉力K’的合力B、千斤索张力T与千斤索动端张力T’的合力C、吊杆载荷Q与起货机拉力K’的合力D、吊货索张力Q’与吊杆载荷Q的合力

045、轻型单杆吊杆根部或桅柱下部的受力有\_\_\_\_\_\_\_。①吊货索张力的反作用力Q’；②通向起货机的拉力K’③千斤索眼板受力SA、①②B、②③C、①③D、①②③

046、轻型单杆吊杆根部导向滑车受力K为\_\_\_\_\_\_\_。A、张力Q’与载荷Q’的合力B、张力Q’与起货机拉力K’的合力C、张力T与张力T’的合力D、载荷Q与起货机拉力K’的合力

047、根据单吊杆受力计算公式，吊杆轴向压力R\_\_\_\_\_\_\_。A、与仰角有关B、与仰角无关C、与仰角无关，与L/H有关D、与仰角有关，与L/H无关

048、单吊杆轴向压力R是\_\_\_\_\_\_\_的合力。①载荷Q②吊杆自重G/2;③吊货索张力Q④千斤索张力T;⑤起货机的拉力KA、①②③④B、②③④⑤C、①③④⑤D、①②④⑤

049、起重柱上端眼板处受力S是\_\_\_\_\_\_\_。A、张力Q’与载荷Q的合力B、张力Q’与起货机拉力K’的合力C、张力T与张力T’的合力D、载荷Q与起货机拉力K’的合力

050、单吊杆千斤索张力T的求取顺序是\_\_\_\_\_\_\_。①载荷Q②吊货索张力Q’③吊杆自重G/2;④吊杆轴向压力RA、②③④B、①③④C、①②④D、①②③

051、根据单吊杆受力计算公式，吊杆轴向压力R\_\_\_\_\_\_\_。A、与仰角有关B、与仰角无关C、与仰角无关，与滑轮数m有关D、与仰角有关，与滑轮数m无关

052、从单吊杆受力计算公式中知，千斤索张力T\_\_\_\_\_\_\_。A、与滑轮数m及L/H无关B、与滑轮数m有关，L/H无关C、与滑轮数m及L/H有关D、与滑轮数m无关，L/H有关

053、单吊杆平放时，若不计吊杆自重，则其千斤索受力T约为所吊货物重量P的\_\_\_\_\_\_\_倍(L=H)。A、1.2B、1.5C、2.0D、2.5

054、吊杆在单杆作业时\_\_\_\_\_\_\_。①吊杆头部吊货索滑车受力随仰角增大而增大;②千斤索拉力随仰角减小而增大A、①B、②C、①②都对D、①②都不对

055、单杆受力分析时为了计算方便，吊钩、滑车组的重量一般取安全工作负荷的\_\_\_\_\_\_\_。A、2%B、5%C、10%D、1%

056、当载荷不变时，影响吊杆的轴向压力的主要因素是\_\_\_\_\_\_\_。A、支悬高度的大小B、吊杆的有效长度C、支悬高度与吊杆有效长度的比值D、支悬高度与吊杆有效长度的差值

057、单吊杆轴向压力R\_\_\_\_\_\_\_。A、随L/H、滑轮数m增大而变大B、随L/H、滑轮数m减少而变小C、随a/H变大、吊货滑车组滑轮数m减少而变大D、随L/H减小、滑轮数m增大而变大

058、单吊杆千斤索张力T\_\_\_\_\_\_\_。A、随L/H、仰角增加而变大B、随L/H、仰角减少而变大C、随L/H增加、仰角减少而变大D、随L/H减少、仰角增加而变大

059、单千斤索单吊杆作业时的稳索受力可按载荷的\_\_\_\_\_\_\_估算。A、10%B、20%C、30%D、40%

060、单千斤索单吊杆作业时，稳索主要是克服\_\_\_\_\_\_\_。①吊杆承座处的摩擦力;②船舶倾斜时货物摆动的惯性力;③刮风下雨时的作用力A、①②B、②③C、①③D、①②③

061、在单吊杆受力分析中求解吊杆轴向压力的公式为\_\_\_\_\_\_\_。A、R=L/H[Q]+Q’B、R=L/H[Q+Q’]C、R=L/H[Q]+L/HQ’B、R=2L/H[Q+Q’]

062、在轻型单吊杆作业中，已知吊货Q=5t，L=H，仰角为30°，千斤索受力T为\_\_\_\_\_\_\_。A、5x103x9.8(N)B、10x103x9.8(N)C、1x103x9.8(N)D、103x9.8(N)

063、双吊杆作业时，受力最小的绳索是\_\_\_\_\_\_\_。A、吊货索B、老盖（保险稳索）C、中盖（中稳索）D、边盖（边稳索）

064、双吊杆作业时，最易磨损的绳索是\_\_\_\_\_\_\_。A、软盖B、老盖C、申盖D、吊货索

065、双杆操作比单杆操作的安全负荷小，主要是因为\_\_\_\_\_\_\_。①稳索的拉力造成很大的麵向分力；②吊杆的轴向压力增大A、①B、②C、①和②都对D、①和②都不对

066、在单千斤索单吊杆作业受力分析中，稳索的布置位置对其他绳索受力\_\_\_\_\_\_\_。A、会有较大影响B、稍有影晌C、没有影响D、有些情况会有影响

067、双吊杆作业时影响吊杆、稳索、千斤索受力的至要因素为\_\_\_\_\_\_\_。A、吊货索张力S1、S2B、吊货索垂直分力Q1、Q2C、吊货索水平分力CD、稳索的张力E1、E2

068、双吊杆作业中，当吊起负载一定时，吊货索水平分力的大小取决于\_\_\_\_\_\_\_。A、两吊杆仰角B、两稳索固结点C、两吊货索夹角D、两千斤索长度

069、双吊杆作业时，舷内吊杆的布置位置主要应考虑\_\_\_\_\_\_\_。A、舱口货物位置，吊杆受力和后仰B、防止“八字关”C、防止“超关”D、防止“拖关”

070、从双吊杆作业受力分析中可以得出，适当提高稳索在甲板上的系结点，可以使\_\_\_\_\_\_\_。A、吊杆所受轴向压力减少B、稳索受力增大C、千斤索的张力减少D、吊货索张力减小

071、使用吊杆时的注意事项有\_\_\_\_\_\_\_。①严禁超负荷，操作中应力求平稳，防止“急顿”“摔关”；②禁止使用“八字关”；③加强责任心，坚守岗位;④稳索与水平面的夹角应不大于60°A、①②④B、②③④C、①②③D、①③④

072、双杆作业时，两根吊货索的夹角不得超过\_\_\_\_\_\_\_。A、90°B、100°C、110°D、120°

073、双吊杆作业时，伸向舷外吊杆的仰角一般以\_\_\_\_\_\_\_为好。A、45。B、大于45。C、75。D、小于60。

074、双杆作业中应注意避免\_\_\_\_\_\_\_。①“超关”和“游关”;②“八字关”;③“急顿”④“摔关”A、①③B、②④C、①②③D、①②③④

075、双杆作业时，般外吊杆发生回跳（吊杆上扬）是和边稳索与吊杆的夹角\_\_\_\_\_\_\_。A、太小有关B、太大有关C、无关D、视具体情况而定

076、双杆作业时，舷内吊杆的仰角不要过大，否则会\_\_\_\_\_\_\_。A、发生后倾(千斤索受力零或负值）B、增大千斤索受力C、增大稳索受力D、使它在舷外的跨距减小

077、单千斤索轻型吊杆在双杆作业时，稳索的系结位置要适当，其系结点：舷外吊杆的稳索在两吊杆根部连线\_\_\_\_\_\_\_，舷内吊杆的稳索要在两吊杆根部连线。A、后方;前方B、前方;后方C、前方;前方D、后方;后方

078、单千斤索双杆对稳索的布置要求:舷内吊杆稳索的布置应尽量使其水平投影与吊杆的水平投影成\_\_\_\_\_\_\_，而舷外吊杆稳索的下系结点应尽可能\_\_\_\_\_\_\_布置并高一些。A、小角度；向后B、大角度;向俞C、900；向后D、900；向前

079、布置双杆作业时，对舷内吊杆的最大仰角应小于\_\_\_\_\_\_\_，对舷外吊杆的仰角应大于\_\_\_\_\_\_\_。A、60°;15°B、65°;20°C、75°;25°D、75°;15°

080、双杆作业时，伸出舷外吊杆的仰角不要过小，否则会\_\_\_\_\_\_\_。A、发生后倾(千斤索受力为0或负值)B、增大千斤索受力C、增大稳索受力D、使它在舷外的跨距减小

081、双杆作业时，舷外吊杆仰角太小或稳索太靠前会\_\_\_\_\_\_\_。A、千斤索受力减小，甚至出现负值B、增大稳索受力C、增大千斤索受力D、使它在舷外跨距减小

082、双杆作业时，两根吊货索的夹角大于120°，会使\_\_\_\_\_\_\_。①稳索的受力急剧增大;②顶攀的张力急剧增大;③吊货索的水平分力急剧增大;④调整稳索受力加大A、①②③B、①②④C、②③④D、①③④

083、轻型双杆联合作业时，克服舷内吊杆后仰或回跳的布置方法之一是\_\_\_\_\_\_\_。A、增大稳索与吊杆在水平面内的夹角B、减小稳索与吊杆在水平面内的夹角C、舷内吊杆的仰角应不小于75°D、舷内吊杆与船中线的水平投影夹角最好成45°左右

084、在双千斤索吊杆装置中，两根千斤索的一端按同方向缠绕在控制变幅的绞车上，而另一端则按相反方向绕在控制回转的绞车上，这种穿引方法称为\_\_\_\_\_\_\_。A、双向穿引法B、同向、反向穿引法C、无端穿引法D、向外穿引法

085、双吊杆作业时出现的“八字关”是指\_\_\_\_\_\_\_。①两根吊杆同时伸出各自的舷外成八字形，使吊货索受力大于货物重力;②两根吊杆同时伸出同一舷的舷外成八字形，使吊货索受力大于货物重力;③两根吊杆同时伸出各自的舷外成/V字形，使吊货索受力小于货物重力;④两根吊杆同时伸出同一舷的舷外成八字形，使吊货索受力小于货物重力A、①B、②③C、③④D、①④

086、双吊杆作业在固定保险索时，做法不正确的是\_\_\_\_\_\_\_。A、使稳索与吊杆的水平投影夹角为90°B、将固结点提高C、将固结点远移D、将固结点尽量靠近货舱口

087、双吊杆作业时，布置在舷内舱口上方的吊杆俗称\_\_\_\_\_\_\_。A、大关B、小关C、卸货吊杆D、起货吊杆

088、双吊杆作业时，在舷外的吊杆俗称为\_\_\_\_\_\_\_。A、大关B、小关D、卸货吊杆D、起货吊杆

089、双吊杆作业时，受力最大的绳索是\_\_\_\_\_\_\_。A、软盖（调节稳索）B、中盖(中稳索)C、老盖(保险稳索）D、硬盖

090、双杆作业卸货，若吊货钩已挂好货物，则两吊货索的操作顺序应为\_\_\_\_\_\_\_。①松大关吊货索;②绞大关吊货索;③绞小关吊货索同时松大关吊货索;④松小关吊货索和大关吊货索A、①②③④B、②③④C、①③④D、②④

091、双杆作业时，舷外吊杆的舷外跨距应不小于中部船宽舷外或船舶所有人要求的舷外跨距\_\_\_\_\_\_\_。A、2.5mB、3.5mC、4mD、4.5m

092、双杆作业时，舷外吊杆水平投影与船舶首尾中心线的夹角最宜为\_\_\_\_\_\_\_。A、35°〜45°B、45。〜55°C、45°〜65°D、55°〜65°

093、双杆作业时，舷外吊杆偏离船首尾中心线过大的不利点是\_\_\_\_\_\_\_。A、不便于货物卸下B、使两吊货索受力过大C、中稳索受力过大D、边稳索受力过大

094、双杆作业，对舷外吊杆(小关)布置仰角过小会导致\_\_\_\_\_\_\_。A、千斤索受力过大B、吊货索受力过大C、中稳索受力过大D、边稳索受力过大

095、双杆作业时，为减少稳索对舷外吊杆的轴向压力，其系结点应尽可能\_\_\_\_\_\_\_。A、向前和提高B、向后和放低C、向后和提高D、向外和放低

096、双杆作业对舷内吊杆稳索布置，应尽量使其水平投影与吊杆水平投影夹角为\_\_\_\_\_。A、60°B、90°C、120°D、150°

097、双杆作业，为减少舷内吊杆稳索张力，其下系结点应尽量\_\_\_\_\_。A、系在吊杆头前方B、系在舷墙地令上C、系在吊杆头后面D、系在吊杆座连线后面

098、双杆作业时，调节吊杆俯仰的绳索是\_\_\_\_\_。A、千斤索B、中稳索C、吊货索D、边稳索

099、双杆作业时，调节吊杆回转角的绳索为\_\_\_\_\_。A、调整稳索和吊货索B、中稳索和吊货索C、吊货索和千斤索D、调整稳索和中稳索

100、双杆作业时，为减少吊杆轴向压力，重点要合理布置\_\_\_\_\_。A、千斤索B、稳索下系结点C、中稳索长度D、吊货索夹角

101、双杆作业布置，对舷外吊杆稳索的系结点应尽量向后，并使吊杆与稳索的水平夹角\_\_\_\_\_。A、大于20°B、小于20°C、大于30°D、大于40°

102、双杆作业时，舷内吊杆稳索下端系结点应接近舱口\_\_\_\_\_。A、中部或偏前B、后边或偏前C、前端或偏后D、后端或偏后

103、双杆作业时，舷内吊杆稳索下端系结点应尽量高一些，使稳索仰角\_\_\_\_\_。A、越大越好B、越小越好C、接近90°D、大于90°

104、双杆作业时，为防止吊杆上扬而失去控制，两吊杆布置应使千斤索张力\_\_\_\_\_。A、出现极大值B、出现极小值C、不降至零或负值D、出现负极大值

105、双杆作业时，为防止吊杆后仰或失控，稳索不端系结点\_\_\_\_\_A、不应布置过前B、不应布置过后C、不应布置过低D、不应布置过高

106、双吊杆作业时应\_\_\_\_\_。①避免突然转向;②避免急剎车;©避免用吊钩拖拉货物;④避免吊货索摩擦;⑤发现异常情况停下检查A、②③④⑤B、①③④⑤C、①②④⑤D、①②③④

107、装卸货时，吊杆布置调整应由\_\_\_\_\_。，A、装卸工人负责B、值班水手负责C、值班驾驶员负责D、水手长负责

108、操纵千斤索升降机使吊杆升起时，不必同时有控制地松出\_\_\_\_\_。A、中稳索B、吊货索C、调整稳索D、保险稳索

109、调整好双吊杆位置后，先将调整稳索收紧挽住，然后收紧系妥\_\_\_\_\_。A、中稳索B、千斤索C、吊货索D、保险稳索

110、降落双吊杆时首先应\_\_\_\_\_。A、拉入舷外吊杆B、解开保险稳索C、拔出升降机保险销D、启动升降机反转

111、降落吊杆时将吊杆降落在支架上，并使其受力后，首先应\_\_\_\_\_。A、整理索具固定B、插入保险销C、扣上铁箍D、检查制动铁舌

112、起落吊杆时，指挥者应站在\_\_\_\_\_。A、吊杆下方B、吊杆前方C、吊杆后方D、能看清操作人员的合适地点

113、到港或开航时，起落吊杆应由\_\_\_\_\_。A、大副指挥B、水手长指挥C、值班驾驶员指挥D、值班水手指挥

114、装卸货期间，双吊杆的调整应注意\_\_\_\_\_。①一定要水手长指挥水手调整作业;②舷内吊杆不宜过低;③稳索的布置力求加大与吊杆的水平夹角;④防止吊杆发生回跳A、①②③④B、②③④C、①③④D、①②③

115、装卸货期间，双吊杆的调整应注意的是\_\_\_\_\_。①由值班驾驶员指挥值班水手进行调整作业;②舷内吊杆可以低一些以便把货物吊起;③稳索的布置力求加大与吊杆的水平夹角;④防止吊杆发生回跳A、①②③④B、②③④C、①③④D、①②③

116、开启和操纵液压起货机时，必须注意\_\_\_\_\_。①调节好高压油泵的压力；②启动主油泵时，注意压力表指示是否正常;③油压必须缓慢加大，以防油管接头破裂A、①②B、①③C、②③D、①②③

117、使用电动起货机必须注意\_\_\_\_\_①增减速度必须逐步开动;㊣变换倒顺车时，操纵柄推到断电点，然后变换;③增减速度时不必逐步进行A、①B、④C、①②D、②③

118、液压起货机启动油泵开关时，先按辅助油泵开关，等\_\_\_\_\_后再按主油泵开关，并检查各压力表指示是否正常。A、1minB、2minC、3minD、4min

119、电动起货机在装卸作业时，主副卷筒同时转动时应\_\_\_\_\_。A、只供主卷筒负载B、只供副卷筒负载C、严禁主副卷筒同时带负载使用D、A和B

120、克令吊的吊臂仰角一般应控制在\_\_\_\_\_。A、15°〜80°B、20°〜70°C、25°〜70°D、27°〜79°

121、船用起重机的工作幅度为\_\_\_\_\_，吊杆仰角为。A、3.5〜16m;25°〜75°B、3.5〜16m;27°〜79°C、3.5〜20m;25°〜75°D、3.5〜20m;27°〜79°

122、起重机的操纵主令分单主令和双主令，双主令是控制\_\_\_\_\_。A、吊钩的降升和吊臂的仰角B、吊钩的降升和吊臂的旋转C、吊臂的旋转和吊臂的变幅D、吊钩的升降和吊臂的变幅

123、起货机工作时，当吊货索放足后，主卷筒上至少留有\_\_\_\_\_。A、2圈余量B、3圈余量C、4圈余量D、5圈余量

124、目前船舶采用较多的两类起货设备是\_\_\_\_\_。A、V型重吊和吊车B、带式或链斗式运输机C、吊杆式起货设备和起重机D、普通型重吊和甲板起重机

125、起重机俗称\_\_\_\_\_。A、回转式起重机B、悬臂式起重机C、组合式起重机D、克令吊

126、克令吊的优点有\_\_\_\_\_。①工作面积大;②操作方便灵活;③重量轻、占地少、效率高;④没有收检索具等工作;⑤结构简单A、②③④⑤B、①③④⑤C、①②④⑤D、①②③④

127、按使用方式不同，船用起重机分为\_\_\_\_\_。A、回转式、悬臂式、舷门式B、悬臂式、舷门式、滑轨C、舷门式、滑轨式、定柱式D、回转式、悬臂式、组合式

128、回转式甲板起重机塔架上层为\_\_\_\_\_，下层有\_\_\_\_\_。A、旋转机构;支承装置B、操纵室;支承台C、起重装置;三部旋转电机D、操纵室;三部电机

129、克令吊与吊杆式起重机比较不同点在于\_\_\_\_\_。①吊货钩着落点位置可随意改变;②具有变幅、起升、旋转等装置;③装卸时各组成部分均可随回转台一起回转A、①②B、①③C、②③D、①②③

130、用克令吊将货物从甲板卸到岸上，操作正确的是\_\_\_\_\_\_。A、单主令手柄向前，双主令手柄向后B、单主令手柄先向后，双主令手柄向左或右再向前，接着单主令手柄向前C、单双主令手柄同时向前D、单双主令手柄同时向后

131、甲板起重机回转塔架装的三部电机作用是\_\_\_\_\_。A、吊货索起升，吊臂旋转，塔架变幅B、吊货索变幅，吊臂起升，塔架旋转C、吊货索旋转，吊臂起升，塔架变幅D、吊货索起升，吊臂变幅，塔架旋转

132、克令吊的吊臂根部是固定在塔架底部，其头部有\_\_\_\_\_两组滑轮组。A、千斤索和边稳索B、边稳索和吊货索C、保险索和调整索D、千斤索和吊货索

133、克令吊塔架回转角度为\_\_\_\_\_。A、150°B、180°C、270°D、360°

134、克令吊是由操纵室座椅两侧控制器控制，单主令是控制\_\_\_\_\_。A、吊臂变幅B、塔架旋转C、克令吊平动D、吊货索起升

135、克令吊单主令、双主令三个动作\_\_\_\_\_。A、只能单独进行操作B、只能两两组合操作C、可单独或组合同时操作D、可单独或两两或三动作同时进行操作

136、克令吊旋转手柄放在“零位”左(右）的一挡是空挡，此时\_\_\_\_\_。①刹车松开;②刹车合上;③定子断电;④电机转子为自由状态A、①②③B、②③④C、①③④D、①②④

137、悬臂式甲板起重机起吊和移动货物是靠\_\_\_\_\_来进行的。A、水平悬臂、吊杆B、塔架、滑车组C、吊臂、塔架D、水平悬臂、滑车组

138、悬臂式起重机可沿甲板上轨道\_\_\_\_\_移动，悬臂可向\_\_\_\_\_伸出。A、左右;前后B、前后;左右C、前后;两舷D、上下;首尾

139、悬臂式起重机利用\_\_\_\_\_把悬臂拉出舷外，滑车组可沿着\_\_\_\_\_滚动。A、千斤索；甲板上轨道B、边稳索;强横梁C、悬臂牵索;悬臂前后D、吊货索;舷边轨道

140、组合式起重机结构特点为\_\_\_\_\_。①两台回转式起重机装在一个平台上;②两台起重机可各自单独作业;③起吊重大货时，可两台起重机并联一起作业;④双吊位转角为220°A、②③④B、①③④C、①②④D、①②③

141、组合式起重机俗称\_\_\_\_\_。A、多用途起货机B、多联式克令吊C、双联回转式起货机D、双联悬臂式起重机

142、组合式起重机双吊位时，两台起重机一起绕\_\_\_\_\_旋转。A、公共小转盘B、吊杆轴C、公共大转盘D、塔架底座

143、组合式起重机双吊位时两台起重机一起绕公用大转盘\_\_\_\_\_旋转。A、正反360°有限制B、正反360°无限制C、正反220°无限制D、各自向相反方向转220°有限制

144、组合式起重机在单吊位时两台起重机各自绕小转盘\_\_\_\_\_旋转。A、正反360。有限制B、正反360。无限制C、正反220°无限制D、各自向相反方向转220°有限制

145、组合式起重机在单吊位时，在\_\_\_\_\_范围内（干涉区）设置相应极限开关，避免两吊发生碰撞。A、100°B、140°C、180°D、220°

146、组合式起重机在140°范围内（干涉区）设置相应极限开关的目的是\_\_\_\_\_。A、控制两塔架旋转不超出规定范围B、控制两吊臂旋转范围C、控制两吊臂的货物升高范围D、当一台吊进入干涉区时另一台旋转不超过140°

147、使用微机控制双联组合起重机，在控制室内实现三个自由度的同步作业只需\_\_\_\_\_。A、—人操作B、二人操作C、三人操作D、不需任何人操作

148、通常所指的3/5t吊杆或5/10t吊杆是指单杆操作的起重量为\_\_\_\_\_。A、5t或10tB、3t或5tC、3t或10tD、5t或5t

149、通常所指的3/5t吊杆或5/10t吊杆是指双杆操作的起重量为\_\_\_\_\_。A、5t或10tB、3t或5tC、3t或10tD、5t或5t

150、克令吊使用时应\_\_\_\_\_\_。A、仰角在10°以上B、吊钩放到最低时卷筒上至少应留有约4圈钢丝C、吊钩放到最高时卷筒上应留空槽约4圈钢丝D、仰角在75°以下

151、起重机的吊钩放至最低位置时，卷筒上应有钢丝绳不少于\_\_\_\_\_。A、3圈B、4圈C、5圈D、6圈

152、下列各项中\_\_\_\_\_不是克令吊的安全装置。A、限位装置B、吊臂角度限位C、旋转手柄限位D、紧急按钮

153、克令吊发生危急情况时，欲使各部动作停止应\_\_\_\_\_。A、将旋转手柄放在空挡B、将旋转手柄放在零位C、脚踏紧急开关D、按压紧急开关

154、克令吊传动装置失灵时，应\_\_\_\_\_\_。A、立即关闭电源B、将旋转手柄放置零位C、将货物及吊臂放下，慢慢松开电机刹车D、将旋转手柄放置空挡位

155、克令吊限制吊货钩组合进人吊臂头部的组件是\_\_\_\_\_\_。A、断电开关装置B、液压限制裝置C、差动型限位装置D、刹车限位装置

156、克令吊起升卷筒旁的限位装置是限制吊臂最低最高位置，同时也防止\_\_\_\_\_。A、卷筒转动B、电机定子通断C、刹车开关通断D、钢丝绳松脱

157、克令吊当吊货钩组合向吊臂头部接近约剩2m时，吊钩\_\_\_\_\_\_,吊臂\_\_\_\_\_\_。A、能上升;能下俯B、能停止;能下俯C、能放下;能上仰D、能上升;能停止

158、不管克令吊吊臂在什么位置，当吊货钩组合向吊臂头部接近约剩\_\_\_\_\_时，起升的上升方向与变幅度的下降方向自动停止。A、1mB、2mC、3mD、4m

159、克令吊吊臂要放置在支架上时必须\_\_\_\_\_。A、操纵单主令手柄B、操纵双主令手柄C、操纵旋转手柄D、首先把旋转手柄置于空挡，然后脚踏转换开关

160、能使起重机三个动作立即停止的紧急按钮一般装在\_\_\_\_\_。A、单主令控制位置上B、双主令控制位置上或附近C、旋转手柄上D、脚踏转换开关位置上

161、起重机最大安全工作负荷的载荷指示器应能在载荷达\_\_\_\_\_时自动切断运转动力。A、100%B、110%C、115%D、120%

162、关于使用克令吊应注意的事项，下列说法不正确的是\_\_\_\_\_。A、允许横向斜拉货物B、不能在地上拖钩子C、紧急开关使各动作停止D、在横倾角较大和刮大风时不应在最大幅度时旋转

163、使用克令吊时，船舶横倾一般不应超过\_\_\_\_\_。A、2°B、8°C、5°D、4°

164、使用克令吊时，船舶纵倾一般不应超过\_\_\_\_\_。A、5°B、4°C、2°D、8°

165、回转式起重机使用前需打开水密门以便检查通风，天气热时须\_\_\_\_\_。A、另加水管冷却B、另加风扇通风C、启动轴流风机D、间断停止作业

166、回转式起重机使用前应\_\_\_\_\_。①检查卷筒上钢丝是否排列整齐;②吊臂起升仰角大于27°;③检查安全刹车;④关闭水密门A、②③④B、①③④C、①②④D、①②③

167、回转式起重机在作业时应\_\_\_\_\_。①不允许横向斜拉货物;②吊钩着地后不得再松钢丝;③钢丝绳切忌在舱口摩擦;④操纵者可随时离开操纵室检查A、②③④B、①③④C、①②④D、①②③

168、进行重吊作业时，船舶横倾接近5°或风大时成\_\_\_\_\_A、可大幅度旋转B、快速旋转C、避免大幅度旋转D、待船倾娇正后再作並

169、克令吊装卸作业结束，要放下吊臂时，脚踏转换开关将吊臂落到支架上，再将旋转手柄放回到\_\_\_\_\_。A、空挡位置B、零位位置C、刹车位置D、松开自由位置

170、克令吊旋转手柄放在零位左右空挡位置即\_\_\_\_\_。A、刹车刹紧B、刹车松开C、吊臂升降自由D、吊货索可自由松出

171、克令吊旋转手柄放在零位左右空挡位置即\_\_\_\_\_。A、电机转子为刹车B、电机转子为自由状态C、电机定子为通电状态D、塔架为刹车状态

172、克令吊在使用前首先要做的是\_\_\_\_\_\_\_。A、打开水密门通风B、检查刹车情况C、吊臂升起，仰角应大于15°D、松开刹车

173、—般钢丝静索用的滑轮，其滑轮直径与绳索直径之比为\_\_\_\_\_\_\_。A、6B、8C、12.8D、14.8

174、—般纤维绳用的滑轮，其滑轮直径与绳索直径之比为\_\_\_\_\_\_\_。A、6B、8C、12.8D、14.8

175、对1-1，2-2,3-3绞辘穿引辘绳时，辘绳的根端应固定在\_\_\_\_\_\_\_。A、动滑车尾眼上B、定滑车尾眼上C、挂头上D、车壳上

176、辘绳穿法要满足\_\_\_\_\_\_\_。①滑车受力平衡;②辘绳不相互摩擦;③绞辘工作平稳安全省力;④根端按逆时针方向穿引A、①②③B、②③④C、①③④D、①②④

177、滑车轴、轴衬、挂头等构件磨损不得超过标准规格的\_\_\_\_\_\_\_。A、1/5B、1/10C、1/2D、1/20

178、估算绞辘省力的倍数是看\_\_\_\_\_\_\_。A、定滑车上经过的辘绳根数B、动滑车上经过的辘绳根数C、定动滑车上经过的辘绳根数D、辘绳根端的系结位置

179、对2-1，3-2绞辘穿引辘绳时，辘绳根端应固定在\_\_\_\_\_\_\_。A、动滑车尾眼上B、定滑车尾眼上C、挂头上D、车壳上

180、滑车大小的估算方法，木滑车一般是度量\_\_\_\_\_\_\_。A、滑轮直径B、车头到车尾长度：C、车壳长度D、B或C

181、滑车大小的估算方法，铁滑车是度量\_\_\_\_\_\_\_\_。A、滑轮直径B、车头到车尾长度C、车壳直径，D、车带长度

182、在配对绞辘时，若两只滑车的滑轮数不相等，一般应将滑轮数多的作为\_\_\_\_\_\_\_。A、动滑车B、定滑车C、动滑车、定滑车均可D、动滑车、定滑车均不可

183、绞辘省力大小的估计是根据\_\_\_\_\_\_\_。A、与定滑轮相连的辘绳根数B、与动滑轮相连的辘绳根数C、绞辘滑轮数D、穿过滑轮的辘绳根数

184、4-3规格的绞辘，其动、定滑轮数分别为\_\_\_\_\_\_\_。A、3和4B、3和3C、4和3D、4和4

185、滑车的强度由\_\_\_\_\_\_\_直径大小决定。A、滑轮B、滑轮轴C、挂头D、以上均可

186、经常使用的绞辘的定期检查保养的要点是\_\_\_\_\_\_\_。①滑轮、轴、轴衬等转动构件应经常加润滑油;②检查滑轮、绳槽、挂头等部件的磨损情况，锈蚀和裂纹情况;③检查连接卸扣的销钉是否销牢;④检查与化纤绳配套使用的差动式绞辘的活动情况A、①②③④B、①③④C、①②③D、②③④

187、下述关于铁滑车的拆检，正确的是\_\_\_\_\_\_\_。①各部件应先用机油清洗干净，再检测;②每次检测必须做好记录;③为保持滑车整洁不能经常加油A、①②B、①③C、①②D、②③

188、铁滑车的间隙不得超过\_\_\_\_\_\_\_mm。A、3B、4C、5D、6

189、木滑车拆装后，轴钉应重新\_\_\_\_\_\_\_。A、铅封B、黑粉涂擦C、油漆D、沥青涂擦

190、木滑车拆装后，车壳应\_\_\_\_\_\_\_。A、铅封B、黑铅涂擦C、油漆D、沥青涂擦

191、木滑车拆装后，铁件应\_\_\_\_\_\_\_。A、铅封B、黑铅涂擦C、油漆D、沥青涂擦

192、木滑车应配纤维绳，其配绳要求是\_\_\_\_\_\_\_。A、绳的周长不超过滑车长度的1/3B、绳的直径不超过滑车长度的1/6C、绳的直径不超过滑车长度的1/8D、绳的直径不超过滑车长度的1/12.8

193、某绞辘的定滑轮与动滑轮数均为3个，则省力倍数为\_\_\_\_\_\_\_。A、3倍B、6倍C、9倍D、12倍

194、滑车滑轮的直径是指\_\_\_\_\_\_\_。'A、滑轮外边直径B、滑轮内边直径C、滑轮索槽底部的直径D、滑轮孔直径

195、利用一组3-3复绞辘，力端定滑上引出，动滑轮上辘绳为6根，设用以吊起8t货物（每个滑轮上摩擦力1/20)用省力近似式计算拉力应为\_\_\_\_\_\_\_。A、2tB、1.73tC、2.45tD、3t

196、下列各项中\_\_\_\_\_\_\_的安全系数最小。A、稳索B、辘绳C、静止的支索D、吊艇辘绳

197、吊货钢丝绳通常选用\_\_\_\_\_\_\_或\_\_\_\_\_\_\_钢丝绳。A、半硬;软B、硬;半硬C、软;硬D、半硬;硬

198、固定大桅用的绳索称为\_\_\_\_\_\_\_。A、动索B、静索C、稳定索D、固定索

199、使用卸扣应\_\_\_\_\_\_\_。①不可横向受力;②不许超负荷;③发现生锈应立即刮除上油A、①②③B、②③C、①③D、②③

200、绳头卸扣使用的个数和排列间隔取决于\_\_\_\_\_\_\_。A、绳头卸扣U形环尺寸B、绳头卸扣夹座尺寸C、钢丝绳直径D、钢丝绳固定段的长度

201、用于纤维绳的嵌环是\_\_\_\_\_\_\_。A、圆形嵌环B、心形嵌环C、带螺栓的嵌环D、A和C

202、选用嵌环时，应使凹槽的宽度比绳索的直径大\_\_\_\_\_\_\_A、0.5〜2.0B、2.0〜2.5C、1.5〜2.6D、1.3〜3.0

203、索头环的强度取决于\_\_\_\_\_\_\_。A、环部的强度B、横销的强度C、所配钢丝绳索的强度D、A或B

204、标记为A6CSC5\_59的国产索头环，其中“A”表亦\_\_\_\_\_\_\_。A、叉头索头环B、环头索头环C、使用强度D、产品分类的代号

205、下列关于松紧索具螺旋扣大小的表示方法，不正确的是\_\_\_\_\_\_\_。A、以整个螺旋扣伸出的最大长度表示B、以整个螺旋扣缩进后的最小长度表示C、螺杆的直径表示D、螺杆上钩、卸扣或环的大小

206、用于静索上的索具螺旋扣，应\_\_\_\_\_\_\_\_以防锈蚀和堵塞。A、先涂油，再用帆布包扎B、先用帆布包扎，再涂油C、先涂油漆，再用帆布包扎D、先用帆布包扎，再涂油漆

207、关于索头环安装，下列说法错误的是\_\_\_\_\_\_\_A、量取钢丝绳端等于锥形孔高度的绳段，并做上标记B、绳端从锥形孔下部的小孔穿入，将绳端的钢丝散开，剪去油麻芯C、穿好绳后，往锥形孔内注人熔化的铅锌，使绳端封固D、常用于桅支索等强度要求大的动索上

208、起货设备的绳索中，最易受损的是\_\_\_\_\_\_\_A、边稳索B、吊货索C、千斤索D、中稳索

209、卸扣强度通过估算\_\_\_\_\_\_\_\_。A、卸扣本体的直径B、横栓的直径C、所用材料D、A或B

210、钩强度通过\_\_\_\_\_\_\_估算。A、铁条的直径B、钩背的直径C、所用材料D、A或B

211、眼环强度通过\_\_\_\_\_\_\_估算。A、所用材料B、固定眼环的直径C、活动眼环的直径D、A或B

212、下列为船上常用索具的是\_\_\_\_\_\_\_。①卸扣;②钩;③眼环;④吊货索A、②③④B、①③④C、①②④D、①②③

213、配合绳索使用的配件统称为\_\_\_\_\_\_\_A、索头环B、心环C、滑车附件D、索具

214、应用中圆背钩的许用负荷估算式为\_\_\_\_\_\_\_\_。A、44.1D2(N)B、36.26D2(N)C、9.8D2(N)D、75.46D2(N)

215、眼板的强度是根据\_\_\_\_\_\_\_来估算的。A、眼板的大小B、眼板外缘至眼孔外缘的距离C、眼板的重量D、眼板的厚度

216、对于在甲板或舷墙上固结吊杆保险稳索的眼板，若发现锈蚀损坏则\_\_\_\_\_\_\_。A、可移位更新C、不可移位更新C、可更新但不能移位D、必须由船厂更换修理

## 参考答案

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 001、C | 002、D | 003、B | 004、C | 005、A | 006、B | 007、B | 008、C | 009、A | 010、C |
| 011、C | 012、C | 013、A | 014、A | 015、D | 016、A | 017、C | 018、B | 019、B | 020、B |
| 021、D | 022、B | 023、D | 024、A | 025、A | 026、D | 027、D | 028、C | 029、A | 030、D |
| 031、C | 032、B | 033、B | 034、A | 035、C | 036、B | 037、B | 038、D | 039、D | 040、C |
| 041、D | 042、A | 043、D | 044、D | 045、A | 046、B | 047、C | 048、A | 049、C | 050、D |
| 051、C | 052、D | 053、B | 054、B | 055、A | 056、C | 057、C | 058、C | 059、B | 060、A |
| 061、A | 062、A | 063、C | 064、D | 065、C | 066、C | 067、C | 068、C | 069、A | 070、A |
| 071、A | 072、D | 073、A | 074、D | 075、A | 076、A | 077、A | 078、C | 079、D | 080、B |
| 081、C | 082、A | 083、A | 084、C | 085、A | 086、D | 087、A | 088、B | 089、C | 090、B |
| 091、B | 092、C | 093、B | 094、A | 095、C | 096、B | 097、B | 098、A | 099、D | 100、B |
| 101、A | 102、A | 103、B | 104、C | 105、D | 106、D | 107、C | 108、D | 109、D | 110、B |
| 111、C | 112、D | 113、B | 114、B | 115、C | 116、D | 117、C | 118、A | 119、C | 120、D |
| 121、B | 122、C | 123、B | 124、C | 125、D | 126、D | 127、D | 128、D | 129、D | 130、B |
| 131、D | 132、D | 133、D | 134、D | 135、D | 136、B | 137、D | 138、C | 139、C | 140、D |
| 141、C | 142、C | 143、B | 144、D | 145、B | 146、D | 147、A | 148、A | 149、B | 150、B |
| 151、A | 152、C | 153、D | 154、C | 155、C | 156、D | 157、C | 158、B | 159、D | 160、B |
| 161、B | 162、A | 163、C | 164、C | 165、C | 166、D | 167、D | 168、C | 169、B | 170、A |
| 171、B | 172、A | 173、B | 174、A | 175、B | 176、A | 177、B | 178、B | 179、A | 180、D |
| 181、A | 182、B | 183、B | 184、A | 185、C | 186、C | 187、C | 188、A | 189、A | 190、B |
| 191、C | 192、A | 193、B | 194、C | 195、B | 196、C | 197、A | 198、D | 199、A | 200、C |
| 201、A | 202、A | 203、D | 204、A | 205、D | 206、A | 207、D | 208、B | 209、A | 210、B |
| 211、C | 212、D | 213、D | 214、C | 215、D | 216、C |  |  |  |  |

# 

## 答案解析

001、C。根据《船舶与海上设施起重设备规范》规定:起重设备为安装于船上或海上设施上的吊杆装置(包括吊杆式起重机）、起重机以及升降机和跳板、用以吊运或载运货物、设备、物品及人员等的设备。目前船舶采用较多的起货设备为吊杆式起货机和起重机。吊杆装置根据起重量不同可分为SWL≤10t(98kN)的轻型吊杆和>10t(98kN)的重型吊杆；吊杆装置根据结构和使用形式不同可分为:轻型单吊杆、轻型双吊杆、普通型重吊杆、“V”型重吊杆。

002、D。轻型吊杆由起重柱、吊杆装置、起货机三部分组成。

003、B。同001。

004、C。一般轻型吊杆的仰角范围为15°〜75%在确定吊杆装置的受力时，轻型单吊杆仰角取15°。

005、A。双千斤索轻型单吊杆，由1人进行回转和变幅操作，故又称吊杆式起重机。两千斤索绞车以相同的转速同步绞进千斤索时，吊杆仰角增大;若以相同的转速同步松出千斤索时，吊杆仰角减小;当操纵一台千斤索绞车绞收一侧的千斤索，而另一台千斤索绞车以相同速度松出另一侧的千斤索时，则可控制吊杆回转。若两牵索不同时一收一放或不同时绞进或松出，则回转和变幅同时发生。

006、B。同005。

007、B。普通轻型单吊杆的千斤索是控制吊杆的俯仰;摆动稳索控制吊杆的回转；吊货索控制货物的升降。

008、C。普通轻型双吊杆的中稳索（中盖)为吊杆间牵索，受力最小，其作用为调整两吊杆头之间的距离，防外张和晃动。

009、A。同007。

010、C。同008。

011、C。普通轻型双吊杆的保险稳索(老盖)为固定吊杆布置，承受吊货索水平张力，受力最大，用有节定位索或急功好利索制成。

012、C。起落吊杆时，操作应尽量缓慢，以策安全。

013、A。千斤索一端系在吊杆头部眼环箍或眼板处，另一端则穿过起重柱上部的千斤索眼板处的千斤索滑车通至千斤索绞车。

014、A。吊杆装置起吊杆时，先打开吊杆支架铁箍;落吊杆时，先解开保险稳索。

015、D。吊杆装置起吊杆时，调整稳索的活端扣结在舷墙眼环（地令）上，布置好吊杆的位置，使吊杆不左右摆动。

016、A。吊杆轴向压力R=L/H(Q+G/2)+Q’轴向压力的大小取决于L/H的大小及吊货滑车组的数目。L/H越大，吊货滑车组的数目越少，吊杆的轴向压力K越大。同时，也和货物的重量和吊杆的自重有关，前者大于后者。

017、C。千斤索张力T=((Q+G/2)。千斤索的张力大小取决于吊杆长度与千斤索眼板至吊杆承座高度之比及吊杆的仰角。L/H越大，吊杆的仰角越小，千斤索的张力T越大。吊杆头部吊货索滑车受Q和Q’的合力作用，吊杆仰角越大，吊货索滑车受力越大。

018、B。同017。

019、B。同017。

020、B。双杆作业的起重量较单杆作业的起重量小，仅为单杆作业的起重量的40%〜60%。

021、D。同016。

022、B。吊杆的轴向压力与千斤索的受力无关。

023、D。同008。

024、A。同004。

025、A。同016。

026、D。双杆作业时，两根吊货索的拉力可分解为水平力和垂直力Q其中，水平力由保险稳索平衡，垂直力主要由吊杆的轴向压力平衡。

027、D。舷内吊杆(大关)头部在货舱口内的投影位置应位于:①当舱口配一对吊杆时，离舱口对边距离不大于1/5舱口长度;②当舱口配两对吊杆时，离舱口对边距离不大于1/3舱口长度;③离舱口边的距离为1.5m。舷外吊杆（小关）的舷外跨距应不小于中部船宽舷外3.5,仰角大于15°。

028、C。同016,017。

029、A。同017。

030、D。同016。

031、C。同016。

032、B。同016。

033、B。同016。

034、A。同017。

035、C。千斤索走向及有无导向滑车裝置可以改变吊杆的受力，如一个动滑车可以省力一半。

036、B。轻型单吊杆受力分析，根据图解法原理，当吊杆吊货静止状态时，在吊杆头部、吊杆根部、千斤索眼板三处的合力为零，且都在吊杆、吊货索和千斤索所组成的垂直平面内。

037、B。掌握轻型吊杆受力分析，暴吊杆布置、调整和确保装卸安全的依据，同时对装卸事故发生后的正确处理也有重要意义。

038、D。同036。

039、D。轻型吊杆受力分析，吊杆头部受五个力的作用：载荷Q=货物W1+吊钩、滑车组W2(W2取W1的2%);千斤索张力T;轴向压力R,吊货索张力Q’;吊杆自重的一半G/2。

040、C。轻型吊杆受力分析，千斤索板眼处受两个力的作用:千斤索张力的反作用力T和通向千斤索绞车卷筒上的拉力T’。

041、D。图解法分析轻型吊杆受力的步骤:①选取两个比例尺，即重量比例尺和长度比例尺;②按所选的长度比例尺绘出吊杆的侧视位置图;③根据两比例尺之间的关系，绘制吊杆受力图。

042、A。轻型吊杆受力分析，假定吊杆自重C的一半由千斤索支持，另一半由吊杆承座支持。

043、D。同041。

044、D。同017。

045、A。轻型吊杆受力分析，吊杆根部（吊货索导向滑车处)受两个力的作用：吊货索张力的反作用力Q’和通向吊货索绞车的拉力K’。

046、B。同045。

047、C。同016。

048、A。同039。

049、C。同040。

050、D。同017。

051、C。同016。

052、D。同017。

053、B。同017。T=P

054、C。同017。

055、A。同017。

056、C。同016。

057、C。同016。

058、C。同017。

059、B。单吊杆作业时，摆动稳索只是克服吊杆承座处的摩擦力、船舶倾斜时产生的水平分力以及货物摆动的惯性力，可按载荷的20%来估算

060、A。同059。

061、A。同016。[Q]=Q+G/2

062、A。同017。

063、C。同008。

064、D。双吊杆作业时，吊货索为最易磨损的绳索。

065、C。同026。

066、C。同016,017。

067、C。同026。

068、C。双吊杆作业时，两根吊货索的拉力可分解为水平力和垂向力。吊货索的拉力与两吊货索的夹角有关，夹角小每根吊货索的拉力小，当两根吊货索的夹角等于120°时，两吊货索的拉力与吊货重量相等。因此，应防止两吊货索张角大于120°，以免吊货索张力剧增而导致严重后果。

069、A。双吊杆作业时，舷内吊杆的布置位置主要应考虑舱口货物位置、吊杆受力和防止吊杆后仰。保险稳索在甲板的布置位置应高且远，尽量向前布置，一般系在舷墙地令上。

070、A。双吊杆作业时，舷内吊杆和舷外吊杆的保险稳索在甲板的布置位置高，保险稳索可以用较小的力固定吊杆，从而吊杆所受的轴向压力减小。

071、C。小关的仰角应大于15°，一般45°左右。大关的最大仰角应小于75°，以防翻关。

072、D。同068。

073、A。同071。

074、D。双杆联合作业时的操作注意事项包括:严禁超关、拖关、摔关和游关;防止两吊货索张角大于120°(八字关）；避免突然的转向或急刹车;发现异常情况或异常声响时，立即停顿检查;避免吊货索（最易磨损）摩擦。

075、A。双吊杆作业时，舷外吊杆的布置位置主要应考虑货物位置、吊杆受力和防止吊杆后仰。为防止吊杆后仰，保险稳索在甲板的布置位置应高且远，尽量向后，但不超过后面的起货机。

076、A。同069。

077、A。同069,075。

078、C。同075,为了避免千斤索张力为零或为负值，产生舷内吊杆后仰或回跳现象，应尽量使舷内吊杆稳索的水平投影与吊杆的水平投影成90°。

079、D。同071。

080、B。双吊杆作业时，舷内吊杆仰角太大会导致千斤索张力为零或为负值。舷外吊杆仰角太小会导致千斤索张力太大。

081、C。同080。

082、A。双吊杆作业时，调整稳索（软盖）只用于吊杆布置与调整，保险稳索受力。

083、A。同078。

084、C。“无端穿引法”是指双千斤索轻\_单吊杆中，两根千斤索的一端按同方向缠绕在控制变幅的绞车上，而另一端则按相反方向绕在控制回转的绞车上。

085、A。“八字关”是指两根吊同时伸出各自的舷外成八字形，使吊货索受力大于货物重力。应当避免产生“八字关”

086、D。同075。

087、A。同027。

088、B。同027。

089、C。同011。

090、B。双吊杆作业卸货时先利甩大关的吊货索起货机绞进吊货索，把货物从舱内吊出舱口一定高度;再用小关的吊货索起货机绞进吊货索，同时松大关的吊货索，使货物吊至舷外;最后同时松出两裉吊货索，把货物卸下。装货时操作顺序则相反。

091、B。同027。

092、C。小关与船舶纵中线的水平投影夹角宜保持在45°〜65。，既可以保证吊杆在舷外有一定的距离，又可以防止两吊杆头部的距离过大导致“八字关”。

093、B。同092。

094、A。同080。

095、C。同075。

096、B。同078。

097、B。同069。

098、A。轻型双吊杆的千斤索控制吊杆的俯仰;调整稳索（软盖）用于吊杆布置与调整;保险稳索（老盖)用于固定吊杆布置;中稳索为吊杆间牵索，防外张和晃动;调整稳索和中稳索控制吊杆的回转；吊货索控制货物的升降。

099、D。同098。

100、B。同070。

101、A。为了避免千斤索张力太大，尽量使舷外吊杆稳索的水平投影与吊杆的水平投影的夹角不小于20°。

102、A。同069。

103、B。同075，保险稳索在甲板的布置位置高，从而保险稳索的仰角小

104、C。同080。

105、D。同070。

106、D。同074。

107、C。吊杆的布置由值班驾驶员负责，吊杆的起落操作在水手长指挥下进行。

108、D。操纵千斤索升降机使吊杆升起，可同时松出调整稳索、中稳索和吊货索。

109、D。双吊杆作业在起吊杆时，调整稳索收紧挽住后，方可将保险稳索系妥。

110、B。双吊杆作业在落吊杆时，先解开保险稳索，将舷外吊杆拉入舷内。

111、C。双吊杆作业在落吊杆时，吊杆降落在支架上，并使其受力后，扣上铁箍。

112、D。起落吊杆时，指挥者应站在能看清操作人员的合适地点。

113、B。同107。

114、B。同107,吊杆的起落操作须在水手长指挥下进行。

115、C。舷内吊杆不宜过低。

116、D。液压起货机的操作注意事项:①通知机舱供电，开启高油泵阀门；②检查高压油泵的压力是否正常;③启动操纵控制室内油泵关时，应先按辅助油泵开关，过1min后再按主油泵开关，并检查压力表是否正常;④扳动手柄到相应的位置，即可控制相应的转动方向和回转速度;⑤操纵时应缓慢加大油压，以防管接头破裂;⑥使用完毕后应先关主油泵后关辅助油泵，并通知机舱停止供电，最后关闭高压油泵阀门。

117、C。电动起货机的操作注意事项:①通知机舱供电，接通控制箱上的电源开关;②使用前应顺车、倒车空转片刻，检查电磁刹孝是否可靠;③扳动手柄到相应的位置，即可控制相应的转动方向和回转速度；④在增减运转速度时，应从低挡逐渐加到高挡，以防烧毁电机。顺倒换挡时，应在零位(空挡）略停片刻，随后才可变换操纵方向;⑤起货机在装卸作业时，副卷筒也转动，但严禁词时使用以防过载而发生事故;⑥如电动机升温过高或减速箱内的油温超过规定值，应立即停止工作并请轮机人员检查;⑦起货机使用完毕时通知机舱停止供电。

118、A。同116。

119、C。同117。

120、D。起重机工作幅度为3.5m〜16m，相应的吊臂仰角为27°〜79°，最大回转角度正反360。

121、B。同120。

122、C。起重机的操纵主令分为单主令和双主令。单主令是控制吊钩起升，通常由右手控制;双主令是控制吊臂旋转和吊臂变幅，通常由左手控制。

123、B。起货机工作时，当吊货索放足后，主卷筒上的钢丝绳在任何情况下应不少于3圈。

124、C。同001。

125、D。起重机，俗称克令吊。

126、D。起重机的优点：占地面积小，工作面积大，结构紧凑，操纵灵活，装卸效率高，作业前准备工作少。缺点:结构复杂，投资高，维修难度较大。

127、D。起重机根据使用方式分为回转式、悬臂式、组合式。

128、D。回转式起重机由基座、回转塔架、吊臂等组成。回转塔架支承在基座上，包括上下两层，上层为操纵室，下层有三部电机，分别控制吊货索起升、吊臂变幅及塔架旋转。

129、D。吊杆式起重机为双千斤索单吊杆，没有回转台。

130、B。单主令:手柄向前，吊钩降下;手柄向后，吊钩上升。双主令:手柄向前，幅度变大；手柄向后，幅度变小;手柄向左，起重机左转;手柄向右，起重机右转。

131、D。同128。

132、D。起重机的吊臂根部固定在回转塔架底部，可绕根部支点上下俯仰，头部有两套滑车组供吊货索和千斤索用。

133、D。同120。

134、D。同122。

135、D。起重机单主令、双主令三个动作可单独，两两组合，甚至三个动作同时进行。

136、B。双主令的旋转手柄在“0”位是空挡，此时刹车合上，定子断电，电机转子为自由状态。

137、D。悬臂式起重机利用伸出舷外的水平悬臂和在悬臂上行走的滑车组小车来完成装卸货作业。

138、C。悬臂式起重机可沿甲板上轨道前后移动，悬臂可向两舷伸出。

139、C。悬臂式起重机的起重柱上设水平悬臂代替吊杆，悬臂式起重机利用悬臂牵索把悬臂拉出舷外，滑车组可沿着悬臂滚动。

140、D。组合式起重机，又称双联回转式起重机，它由两台单回转式起重机一同装于同一个转动平台上组合而成。组合式起重机可各自进行独立的作业，也可合并在一起使用，合并使用时起重量为单独使用时的两倍〗独立作业（单吊)财，两起重机绕各自的小转盘旋转，最大旋转角度220°有限制;组合作业（双吊)时，两台起重机绕公共大转盘旋转，最大旋转角度正反360无限制。

141、C。同140。

142、C。同140。

143、B。同140。

144、D。同140。

145、B。组合式起重机在单吊时，为了有效地防止两吊杆相互碰撞，在140°的范围内设置相应极限开关，当一台起重机进入干涉区时，极限开关工作，另一台起重机不能超越140°的范围。

146、D。同145。

147、A。新型船舶组合式起重机的三个自由度上的同步作业，整个操纵只需一人在控制室内进行，也可实现遥控操作。

148、A。同020。

149、B。同020。

150、B。吊钩放到最低时卷筒上至少应留有钢丝绳3圈，吊钩放到最高时卷筒上应留空槽1圈。

151、A。同150。

152、C。克令吊的安全装置包括起升高度限位器、臂幅限位器、回转角度限位器、行程限位器、紧急按钮等。

153、D。在双主令上装有紧急按钮，按此按钮可使起重机的三个动作立即停止。

154、C。在传动失灵时，应将货物放到地上和吊臂放下，慢慢松开电机的刹车。

155、C。限制吊钩组合进入吊臂头部是由差动型限位装置来限制的。

156、D。吊臂最高、最低位置的限制装置由起升卷筒旁边的限位装置保证，同时防止钢丝绳松脱。

157、C。当吊钩组合向吊臂头部接近约剩2m时，起升的上升方向与变幅的下降方向自动停止，但吊钩能放下，吊臂能上仰。

158、B。同157。

159、D。克令吊吊臂放置:先将吊臂转到支架上方，再把旋转手柄放在空挡，然后脚踏转换开关，将吊臂落到支架上，再将旋转手柄\_到零位。此时，变幅钢丝绳稍有收紧，切忌很紧或很松，以免钢丝绳在卷筒上松脱，关闭门窗。

160、B。同153。

161、B。起重机应设有自动显示最大安全i作负荷的载荷指示器，在负荷达到95%安全工作负荷时应能发出警报，达到110%安全3：作负荷时能自动切断运转动力。

162、A。使用克令吊时，绝对不允许横向斜拉货物。

163、C。使用克令吊时，船舶横倾一般不应超过5%纵倾一般不应超过2°。

164、C。同163

165、C。回转式起重机使用前应注意:①打开水密门以便检查或通风，天热时须启动“轴流风机”；②检查卷筒上的钢丝排列是否正常;③升起吊臂，便其处于工作幅度内;④检查安全装置和刹车。

166、D。同165。

167、D。回转式起重机操作要点:①禁止横向斜拉;②平稳操作，避免急速起动或停止;③吊钩着地后不得再松钢丝绳或拖吊钩;④失灵时，可将货物放在地上或将吊臂放下，小心慢慢松开电机刹车;⑤避免钢丝绳在舱口摩擦;⑥危急情况按紧急开关使各动作停止；⑦横倾角较大(接近5°)和刮大风时，避免在最大幅度旋转;⑧吊着货物时，操作者不得离开控制室。

168、C。同167。

169、B。同159。

170、A。同165。

171、B。同136。

172、A。同165。

173、B。根据《船舶与海上设施起重设备规范》，在吊杆装置中，钢索作为动索时，滑轮直径应不小于钢索直径的13倍;钢索作为静索时，滑轮直径应不小于钢索直径的8倍;纤维索无论作为静索还是动索，滑轮直径都应不小于纤维索直径的6倍。

174、A。同173。

175、B。复绞辘中，当定滑车的数量等于动滑车的数量时，为了使辘绳的力端向下，方便人员操作，辘绳的根端可以固定在定滑车的尾眼上。

176、A。辘绳穿法应满足:①滑车受力平衡;②辘绳不相互摩擦;③绞辘工作平稳、安全省力。

177、B。《船舶与海上设施起重设备规范》规定发现显著磨损或锈蚀超过下述限度时，应立即予以更换或修理:起重设备的金属构件与固定零部件的最大蚀耗在原尺寸10%以上或有裂纹、显著残余变形;可卸零部件的耳环、链环、环栓、拉板与吊钩等的最大蚀耗在原尺寸10%以上，销轴的最大蚀耗在原直径的6%以上，或有裂纹、显著残余变形，以及滑轮轮缘有裂纹或折断;钢索有过度磨损、严重腐蚀或钢索在10倍直径长度范围内有5%的钢丝折断。

178、B。绞辘的省力倍数可用动滑车上经过的辘绳数估算。

179、A。复绞辘中，当定滑车的数量大于动猾车的数量时，辘绳的根端应固定在动滑车的挂头上。

180、D。滑车的规格以量自索槽底的滑轮直径(mm)来表示。另外，起重设备上的滑车规格还以它的起重量（kN/t)来表示;船上对木滑车有时以车壳长度（车头至车尾的长度，in)表示。

181、A。同180。

182、B。复绞辘的命名是根据定滑车和动滑车的滑轮数来确定。前一位数表示定滑车及其所含有的滑轮个数，后一位数表示动滑车及其所含有的滑轮个数。当动定滑轮数量不一致时，一般以滑轮数多的滑车作为定滑轮。

183、B。同178。

184、A。同182。

185、C。滑车的强度以挂头的强度为准。

186、C。机械差动绞辘是使用铁链拉动的铁制绞辘，也称为差动滑车、神仙葫芦。

187、C。铁滑车应定期检查、调换和加油，以免滑轮缺油而转动不灵。

188、A。钢质滑车滑轮与车壳和隔板的间隙不得超过3mm。

189、A。木滑车拆装后，轴钉应重新铅封，车壳应用铅涂擦，铁件应刷油漆。

190、B。同189。

191、C。同189。

192、A。同173。

193、B。同178。

194、C。同180。

195、B。绞辘拉力近似计算公式为P=W(1+f\*n)/m。其中:W为物重(kg),n为辘绳穿过的滑轮数，m为动滑车上的绳子数，f为摩擦系数。

196、C。根据规范，在吊杆装置中，钢索作为动索时，安全系数为3～5;钢索作为静索时，安全系数为3〜3.5(保险稳索为4);纤维索无论作为静索还是动索，安全系数都为8。

197、A。吊货钢丝绳通常选用半硬或软钢丝绳。

198、D。固定大桅用的绳索为静索。

199、A。卸扣使用时应注意:不可横向受力，不许超负荷，发现生锈应立即刮除上油。

200、C。紧索夹，又称绳头卸扣、钢丝夹头，由U形螺栓、螺帽和夹座组成。钢丝绳越粗使用个数越多，间隔约为钢丝绳直径的6倍。

201、A。心环，又称嵌环、套环，是一种外缘带凹槽的金属环，有圆形和心形两种。圆形嵌环用于纤维绳;心形嵌环用于钢丝绳，也可用于纤维绳。

202、A。心环的大小以内圆直径表示，配绳时应使心环的槽宽比绳索的直径大1.5〜2.0mm。

203、D。索头环的强度以环部或横销的强度表示。

204、A。索头环有叉头和环头两种，叉头标记为A，环头标记为B。

205、D。花篮螺丝，又称松紧螺丝、松紧螺旋扣。花篮螺丝的大小以整个螺旋扣最大与最小长度和螺杆的直径表示。花篮螺丝的强度以螺杆上的钩、卸扣或环的强度为依据。

206、A。用于露天静索上的松紧螺旋扣应先涂油再用帆布包扎，以防生锈。

207、D。索头环用于桅支索等强度要求大的静索。

208、B。同064。

209、A。卸扣由本体和横销两部分组成/卸扣的强度以本体的直径估算。

210、B。钩的强度以钩背的直径估算。

211、C。眼环由一个固定眼环和一个活动眼环组成。眼环的强度以活动眼环直径估算。

212、D。索具为配合绳索便用的配件。常用的有滑车、卸扣、钩、眼板、眼环、紧锁夹、心环、索头环、松紧螺旋扣等。

213、D。同212。

214、C。圆背钩的许用负荷可估算为9.8*D*2(N)。

215、D。眼板的强度以眼板的厚度估算。

216、C。若发现索具锈蚀损坏，应立即更新但不能移位。

# 

# 第五章货舱、舱盖及压载舱

001、500总吨及以上国际航行的所有散货船，应在\_\_\_\_\_\_\_安装符合规定要求和型式认可的水位探测器。①货舱;②压载舱;③干燥处所;④淡水舱A、①B、①②④C、①②③D、①②③④

002、散货船舱内安装水位探测器，当水位达到或高出货舱内底\_\_\_\_\_\_\_时应发出一个声光警报。A、0．5mB、1mC、1．5mD、2m

003、散货船舱内安装水位探测器，当水位达到不小于货舱深度\_\_\_\_\_\_\_但不超过\_\_\_\_\_\_\_时也应发出一个声光警报。A、5%；1mB、15%；2mC、15%；1mD、5%；2m

004、散货船舱内安装水位探测器的要求正确的是\_\_\_\_\_\_\_。①水位达到或高出货舱内底。0.5m时应发出一个声光警报;②用作水压舱的货舱，可安装一个报警越控装置;③水位探测器安装在货舱后部尽可能靠近中心线或在货舱的左右舷有保护的位置上;④除锚链舱以外，任何干燥处所或空舱，在水位高出甲板。0.5m时应发出声光警报A、①B、①②④C、①②③D、①②③④

005、水位探测系统的传感器应安装在\_\_\_\_\_\_\_。①货舱前部尽可能靠近中心线;②货舱的左右舷;③货舱后部尽能靠近中心线;④货舱舱顶A、①B、①②④C、②③D、②③④

006、—般在舱内装有舱底木铺板和舷侧护舷木板的船为\_\_\_\_\_\_\_。A、集装箱船B、散装货船C、杂货船D、油船

007、舱内装有舱底木铺板和舷侧护舷木板的作用为\_\_\_\_\_\_\_。①增加船体强度;②保护舱内双层底顶板（内底板）不被碰撞;③减轻船体的重量;④避免因船体出汗使紧贴钢板的货物湿损A、①B、②④C、①②③D、②③④

008、船长小于等于60m的船舶货舱内铺设舱底木铺板，则其厚度应不小于\_\_\_\_\_\_\_\_。A、50mmB、55mmC、60mmD、65mm

009、船长大于90m的船舶货舱内铺设舱底木铺板，则其厚度应不小于\_\_\_\_\_\_\_\_。A、50mmB、55mmC、60mmD、65mm

010、船长介于60m和90m之间的船舶货舱内铺设舱底木铺板，则其厚度应不小于\_\_\_\_\_\_\_。A、50mmB、55mmC、60mmD、65mm

011、杂货船舱内若有多层货舱，则\_\_\_\_\_\_\_可不铺设木铺板。A、二层舱B、三层舱C、二层舱或三层舱D、底舱

012、在货舱口下方内底板上铺设木铺板，则木铺板下面应垫木条，该木条的厚度至少为\_\_\_\_\_\_\_。A、20mmB、30mmC、40mmD、50mm

013、护舷木板的边缘之间距应不超过\_\_\_\_\_\_\_。A、200mmB、260mmC、300mmD、320mm

014、船长小于等于60m的船舶货舱内铺设护舷木条，则其厚度应不小于为\_\_\_\_\_\_\_。A、30mmB、40mmC、50mmD、60mm

015、船长大于90m的船舶货舱内铺设护舷木条，则其厚度应不小于为\_\_\_\_\_\_\_。A、30mmB、40mmC、50mmD、60mm

016、船长介于60m和90m之间的船舶货舱内铺设护舷木条，则其厚度应不小于为\_\_\_\_\_\_\_。A、30mmB、40mmC、50mmD、60mm

017、铝质和玻璃钢舱盖的特点为\_\_\_\_\_\_\_。①重量轻;②耐腐蚀;③制造简单造价低;④目前中小船常用A、①③B、②④C、①④D、①②

018、玻璃钢舱盖的特点是\_\_\_\_\_\_\_。A、刚度好B、不容易老化C、不耐腐蚀D、刚度差，容易老化剥蚀

019、铝舱盖的主要特点是\_\_\_\_\_\_\_。A、制造简单B、造价便宣C、不耐腐蚀D、制造复杂，造价昂贵

020、按启闭动力的不同，舱盖主要分为\_\_\_\_\_\_\_。A、机械牵引式B、液压启闭式C、手动启闭式D、机械牵引式和液压启闭式

021、按结构或启闭方式划分，舱盖主要分为\_\_\_\_\_\_\_。A、滚动式和推拉式B、折叠式和卷叠式C、提升式和牵引式D、滚动式和折叠式

022、目前海船普遍使用的舱盖是\_\_\_\_\_\_\_。A、滚卷式B、折叠式C、滚动式D、B或C

023、开关舱时，应注意的事项是\_\_\_\_\_\_\_。①轨道设障碍防止出轨;②滚动式舱盖先挂好牵引钢丝绳并检查铁锲应位于正常位置，开关时防止出轨;③禁止站立在舱盖上，开舱时桅屋放舱盖板处应无人;④正确挂（脱）舱盖保险钩;⑤吊放大块钢质舱盖要挂好钩，稳起稳落，正下方不准站人A、①②③④B、②③④⑤C、①③④⑤D、①②④⑤

024、关舱的正确步骤为\_\_\_\_\_\_\_。①用链条拉动盖板，导轮沿导板滚动；②盖板绕导轮轴转动，直至两板衔接轮（座）吻合;③首端盖板与止动器相碰;④使盖板后部滚轮与导板接触A、①②③④B、①③④②C、①④②③D、①②④③

025、箱形舱盖开启时\_\_\_\_\_\_\_。①可将盖板堆放在甲板上;②可将盖板堆放在码头边;③有些可存放在舷边水中;④有些悬挂在吊杆上A、①②③B、②③④C、①③④D、①②④

026、开关舱时必须注意\_\_\_\_\_\_\_。①防止压紧装置滑动;②检查滚轮及导向装置导板有无障碍;③保证舱盖水密，注意不许超压操作A、①②B、①③C、②③D、①②③

027、滚翻式舱盖盖板进入舱口端收藏坡道时，盖板便\_\_\_\_\_\_\_。A、顺序纵向叠加B、顺序横向并靠C、自动水平堆积D、翻转成直立状态存放

028、滚动式舱盖又分为\_\_\_\_\_\_\_。①滚翻式;②滚移式;③滚卷式;④推提式A、①②③B、②③④C、①③④D、①②④

029、滚翻式舱盖主要组成是\_\_\_\_\_\_\_。①盖板;②水密装置;③滚轮装置;④导向曳行装置;⑤压紧装置；⑥链条A、①②③④⑤B、②③④⑤⑥C、①③④⑤⑥D、①②④⑤⑥

030、滚翻式舱盖关闭时，通过\_\_\_\_\_\_\_操作。A、舱口液压开关B、绞车或起货设备C、专用绞车D、液压传动装置

031、滚翻式舱盖的主要优点\_\_\_\_\_\_\_。①结构简单;②价格便宜，维修简单;③在尺度，布置用途上限制少;④存放空间大，作业所需时间长A、①②③B、②③④C、①③④D、①②④

032、滚翻式舱盖各盖板的连接方式是\_\_\_\_\_\_\_\_。A、铰接B、铆接C、焊接D、链条连接

033、滚动式舱盖，当舱口较长时开启盖板可存放在\_\_\_\_\_\_\_。A、舱口一端B、舱口两端C、舱口两旁D、桅楼上面

034、对滚动式舱盖，开舱前首先要做的是\_\_\_\_\_\_\_。A、调整偏心轮B、打开压紧装置C、启动动力装置D、整理好索具

035、对滚动式舱盖，封舱时首先要做的是\_\_\_\_\_\_\_。A、调整偏心轮B、上好压紧装置C、启动动力装置D、整理好索具、

036、滚动式舱盖关闭时，先将钢索穿入\_\_\_\_\_\_\_，再用卸扣与收藏处的\_\_\_\_\_\_\_相连接。A、在舱口正前方的开口导向滑车内;后端盖板B、在舱口正后方的开口导向滑车内;前端盖板C、在舱口正前方的开口导向滑车内;前端盖板D、在舱口正后方的开口导向滑车内;后端盖板

037、无论是滚动式或折叠式舱盖，开舱前都应\_\_\_\_\_\_\_。A、检查连接装置B、松脱压紧装置C、检查滚轮装置D、检查导向装置

038、折叠式舱盖，按其驱动方式可分为\_\_\_\_\_\_\_。①液压驱动式;②钢索驱动式;③直接拉动式;④绞辘启动式A、①②③B、②③C、①③D、①②③④

039、两页液压铰链式舱盖开启时\_\_\_\_\_\_\_。①油缸柱塞收缩;②使铰接点上升;③两盖板翻转折合A、①②B、②③C、①③D、①②③

040、折叠式舱盖主要组成是\_\_\_\_\_\_\_。①成对互相铰接;②多页铰接;③五页铰接;④四页铰接A、①②③B、②③④D、①③④D、①②④

041、折叠式舱盖盖板组成是\_\_\_\_\_\_\_。A、成对相互铰接B、成对相互焊接C、成对相互铆接D、成对相互链条连

042、两页液压铰链式舱盖，与铰接臂相连靠舱口端的盖板应\_\_\_\_\_\_\_。A、较长B、较短C、长短不分D、两铰接相等

043、四页液压铰链式舱盖开启时\_\_\_\_\_\_\_。A、第一组盖板先起升B、第二组盖板先起升C、第一、二组盖板同时起升D、第二组盖板开始起升同时拖动第一组盖板

044、四页液压铰链式舱盖，当开启到储存位置时\_\_\_\_\_\_\_。A、盖板翻转成直立状态B、盖板自由悬挂C、盖板翻转成直立状态，盖板由收藏钩自动落下扣住D、盖板平倒放置

045、在折叠式舱盖中，开闭较简便的方式应为\_\_\_\_\_\_\_。A、绞车式B、起重机式C、吊杆式D、液压式

046、能使压紧操作与关闭舱过程同时进行的折叠式舱盖称为\_\_\_\_\_\_\_。A、液压驱动式B、钢索驱动式C、直接拉动式D、铰链式

047、折叠式舱盖又称为\_\_\_\_\_\_\_。A、铰链式舱盖B、液压驱动式舱盖C、钢索驱动舱盖D、吊杆绞车驱动舱盖

048、提升式舱盖又称为\_\_\_\_\_\_\_。A、滚动式舱盖B、折叠式舱盖C、铰链式舱盖D、箱形舱盖

049、箱形舱盖，其盖板平面内设有\_\_\_\_\_\_\_。A、偏心滚轮B、钢索导轮C、埋设若干吊环D、拖曳板眼

050、箱形舱盖的启闭是靠\_\_\_\_\_\_\_。A、专设液压装置B、船上或港口起货机械进行C、绞索钢索驱动D、舱盖本身专设机械

## 参考答案

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 001、C | 002、A | 003、B | 004、C | 005、C | 006、C | 007、B | 008、A | 009、C | 010、B |
| 011、C | 012、B | 013、C | 014、A | 015、C | 016、B | 017、D | 018、D | 019、D | 020、D |
| 021、D | 022、D | 023、B | 024、C | 025、A | 026、D | 027、D | 028、A | 029、A | 030、B |
| 031、A | 032、D | 033、B | 034、B | 035、A | 036、C | 037、B | 038、A | 039、B | 040、D |
| 041、A | 042、B | 043、D | 044、C | 045、D | 046、C | 047、A | 048、D | 049、C | 050、B |

# 

## 答案解析

001、C。500总吨及以上国际航行的所有散货船，应在货舱、载舱和干燥处所安装水位探测器。

002、A。散货船每一货舱安装水位探测器，当水位达到或高出货舱内底。0、5m时应发出一个声光警报，并在水位高度达到不小于货舱深度的15%但不超过2m时也应发出一个声光警报。

003、B。同002。

004、C。散货船舱内安装水位探测器的要求:①每一货舱内安装水位探测器，当水位达到或高出货舱内底0、5m时应发出一个声光警报，并\_水位高度达到不小于货舱深度的15%但不超过2m对也应发出一个声光警报;②对于用作水压舱的货舱，可安装一个报警越控装置;③视觉报警器应能将每一货舱中测到的两种不同的水位明显区分开;④防撞舱壁前方的任一压载舱，当舱内的液面达到不超过舱容的10%时应发出声光警报，应安装一个报警越控装置以便当使用该舱时，使其水位报警越控;⑤除锚链舱以外，任何干燥处所或空舱，延伸至首货舱前方的任何部分，在水位高出甲板0、1m时应发出声光警报;⑥声光报警器应设于驾驶室;⑦水位探测系统的供电由两个独立电源供应，并有故障报警指示;⑧水位探测系统的传感器应安装在货舱后部尽可能靠近中心线或在货舱的左右舷有保护的位置上，该位置使传感器测出的水位能代表货舱的实际水位。

005、C。同003。

006、C。一般在杂货船及舱内装载杂货的多用途船的货舱内装有舱底木铺板和舷侧护舷木板。

007、B。舱底木铺板和舷侧护舷木板的作用:①保护舱内双层底顶板（内底板）不被碰撞；②避免因船体出汗使紧贴钢板的货物造成湿损（汗湿）。

008、A。无论是单层底船还是双层底船，如果在货舱内铺设木铺板，其厚度应根据船长L按下列规定选取:①L<60m，木铺板应不小于50mm;②60m<L<90m，木铺板应不小于55mm;③L>90m，木铺板应不小于60mm。

009、C。同008。

010、B。同008。

011、C。若舱内设有多层货舱，二层舱或三层舱可不铺设木铺板。

012、B。在货舱口下方内底板上铺设木铺板，则木铺板下面应垫木条，该木条的厚度至少为30mm。

013、C。护舷木板的边缘之间距离应不超过300mm。

014、A。护舷木板宽度与厚度应根据船长L按下列规定选取:①L<60m，宽度应不小于100mm，厚度应不小于30mm;②60m<K90m，宽度应不小于120mm，厚度应不小于40mm;③L>90m，宽度应不小于150mm，厚度应不小于50mm。

015、C。同014。

016、B。同014。

017、D。货舱盖按制造材料分为钢质、铝质、玻璃钢和木质四种。铝质和玻璃钢货舱盖重量轻，耐腐蚀。但铝质舱盖造价贵，且制造工艺复杂;玻璃钢舱盖刚度差，易老化，仅用于小船。“用于小船”不是特点。

018、D。同017。

019、D。同017。

020、D。货舱盖按启闭动力分为机械牵引式和液压启动式。

021、D。货舱盖按结构形式每开关方式分为滚动式、折叠式、吊移式。海船普遍使用滚动式和折叠式货舱盖。

022、D。同021。

023、B。开关舱操作注意事项:①开关舱应在水手长指挥下进行;②开舱前确认所有压紧楔及压紧器打开;③开舱前注意检查轨道上有无障碍物或其他杂物，并及时清除;④盖板之间的连接链条保持左右舷对称，否则会因左右两侧拉力不对称，使舱盖板脱轨;⑤开舱后必须用固定钩或链条将盖板固定，防止滑脱;⑥开关舱过程中，一旦发生盖板脱轨事故，可利用起重设备或机械驱动绞辘将盖板就位。

024、C。关舱的正确步骤:用链条拉动盖板，导轮沿导板滚动;使盖板后部滚轮与导板接触；盖板绕导轮轴转动，直至两板衔接轮(座）吻合;首端盖板与止动器相碰。

025、A。吊移式货舱盖，又称箱形货舱盖、提升式舱盖。开舱时可将舱盖放置在甲板上或码头边，如制成密封可提供浮力，还可存放在舷边的水中。

026、D。同023。

027、D。滚翻式舱盖，当盖板进入舱口端的收藏坡道时，在重力作用下盖板便翻转成直立状态而存放。舱口较长时可将全部盖板分成两半，开启后，分别存放在舱口的两端。

028、A。滚动式舱盖主要有滚翻式、滚移式、滚卷式。

029、A。滚翻式货舱盖主要由盖板、水密装置、滚轮装置、导向曳行装置和压紧装置五部分组成。各盖板之间用链条连接，每一块盖板上都有一对行走滚轮（偏心轮），可沿舱口围板两边的面板行走，还有一个平衡轮，它不设置在板宽的中点处。

030、B。滚翻式舱盖通过绞车或起货设备开关。

031、A。滚翻式舱盖具有结构简单，造价较低，便于维修，在尺度、布置和用途上限制较少等优点，缺点是存放占用空间较大，且开关舱较费时，劳动强度大。“开关舱较费时”是缺点。

032、D。同029。

033、B。同027。

034、B。滚动式舱盖开舱，首先要脱开所有压紧楔及压紧器，并保持舱口滑道清爽，然后操作开舱。

035、A。滚动式舱盖封舱，首先要调整偏心轮，使舱盖压合在舱口围板上。

036、C。滚动式舱盖开舱时，将钢索穿入舱口正后方的开口导向滑车，与后端盖板相连接；滚动式舱盖关舱时，将钢索穿人舱口正前方的开口导向滑车，与前端盖板相连接。

037、B。无论是哪种货舱盖，开舱前都应确认所有压紧楔及压紧器已打开。

038、A。折叠式货舱盖，又称铰链式货舱盖。按驱动方式分为液压驱动式、钢索驱动式、直接拉动式。其中，钢索驱动式和直接拉动式货舱盖的开关舱时间长。

039、B。两页液压铰链式货舱盖开启时:油缸柱塞伸长，使铰接点上升，两块盖板便翻转折合起来。其中靠近舱口端的盖板较短(与铰链臂相连），离舱口有一定的距离。

040、D。液压驱动折叠式货舱盖由成对且互相铰接在一起的盖板组成，有两页、四页或多页式。

041、A。同040。

042、B。同039。

043、D。四页液压铰链式货舱盖开启:第二组盖板(3+4)先起升，同时拖动第一组盖板（1+2)，第二组起升完毕，第一组才开始起升，直至盖板开启完毕成直立状态，至贮存位置时收藏钩自动落下。

044、C。同043。

045、D。同038。

046、C。直接拉动折叠式货舱盖采用自动压紧装置，使得压紧的操作与关闭舱口的过程同时进行。

047、A。同038。

048、D。吊移式货舱盖，又称箱形货舱盖、提升式舱盖，由箱形骨架与面板焊接组合而成，盖板平面内设有若干埋置吊环或其他吊放装置。

049、C。同048。

050、B。吊移式货舱盖本身没有驱动装置，通过船上或港口的起重机械来进行吊移。

# 第六章船舶系固设备

001、用于货物单元系固和支撑的移动式设备称为\_\_\_\_\_\_\_。A、货物系固设备B、便携式系固设备C、固定式系固设备D、紧固设备

002、船舶《货物系固手册》中不涉及的货物是\_\_\_\_\_\_\_。A、标准货B、半标准货C、非标准货D、散装固体货物

003、船舶《货物系固手册》中所指的货物是\_\_\_\_\_\_\_。①标准货;②半标准货;③非标准货;④散装液体货物;⑤散装固体货物A、①②③B、④⑤C、①②③⑤D、①②③④⑤

004、所有用于系固和支持货物单元的设备称为\_\_\_\_\_\_\_。A、货物系固设备B、便携式系固设备C、固定式系固设备D、紧固设备

005、货物系固设备包括\_\_\_\_\_\_\_。①固定式系固设备;②便携式系届设备；③紧固设备A、①②B、②③C、①③D、①②③

006、系固设备中，最大系固负荷系指\_\_\_\_\_\_\_。A、船上系固设备的许用负荷B、船上系固设备的试验负荷C、船上系固设备的破断负荷D、船上系固设备的验证负荷

007、关于系固设备的最大系固负荷，下列说法正确的是\_\_\_\_\_\_\_。①是指船上系固设备的许用负荷;⑧是指船上系固设备的验证负荷;③当能提供等同或较高的强度时，安全工作负荷可代替最大系固负荷;④最大系固负荷就是安全工作负荷A、①④B、①③C、②④D、②③

008、船舶固定式系固设备系指焊接在\_\_\_\_\_\_\_上的货物系固点及其支撑结构。①船体结构内部（如货舱舱底）；②外部甲板;③舱盖；④支柱A、①②B、①②③C、②③④D、①②③④

009、船舶便携式系固设备系指用于\_\_\_\_\_\_\_货物单元的移动式设备。①系固;②支撑;③悬挂A、①②B、①③C、②③D、①②③

010、根据货物单元的特定形式，《货物系固手册》中一般把货物分成\_\_\_\_\_\_\_。①标准货;②半标准货;③非标准货A、①②B、①③C、②③D、①②③

011、《货物系固手册》中所指的非标准货是\_\_\_\_\_\_\_。A、根据货物单元的特定形式在船上设置了经批准的系固系统的货物B、在船上设置的系固系统仅适应有限变化的货物单元C、需要专门积载（堆装）和系固安排的货物D、普通件杂货

012、需要专门积载(堆装）和系固安排的货物称为\_\_\_\_\_\_\_。A、标准货B、半标准货C、非标准货D、普通件杂货

013、用于系固船舶在装载钢卷、重件货、普通件杂货等的系固设备为\_\_\_\_\_\_\_。A、非标准货系固设备B、半标准货系固设备C、准标准货系固设备D、标准货系固设备

014、使用非标准货系固设备的船舶是\_\_\_\_\_\_\_。①件杂货船;②装载货物单元的散装货船和客船;③近海供应船;④电缆铺设和管道铺设专用船A、①②③B、①③④C、①④D、①②③④

015、用于系固非标准货的固定式系固设备种类主要有\_\_\_\_\_\_\_。①眼板;②眼环;③地令;④燕尾座或固定锥A、①②③B、②C、①②④D、①②③④

016、以下关于船舶使用非标准货系固设备的说法，不正确的是\_\_\_\_\_\_\_。A、多用途船在装载普通件杂货时使用非标准货系固设备B、滚装船在装载公路车辆及铁路车辆时使用非标准系固设备C、散装货船在装载货物单元时使用非标准系固设备D、近海供应船在装载无专用系固设备的集装箱时使用非标准货系固设备

017、用于系固非标准货的便携式系固设备种类主要有\_\_\_\_\_\_\_。①钢丝绳;②系固钢带;③卸扣与紧索夹;④花篮螺丝;⑤系固链条及紧链器A、①②③④B、①③④⑤C、①③⑤D、①②③④⑤

018、用于系固非标准货的固定式系固设备直接焊接在船舶的\_\_\_\_\_\_\_上。①舱壁;②舷侧强肋骨甲板;④舱底;⑤舱盖及舱口围板A、①②③B、①②③④C、①③⑤D、①②③④⑤

019、关于非标准货便携式系固设备的配套使用方法，正确的是\_\_\_\_\_\_\_。①钢丝绳应与紧索夹、花篮螺丝配套使用;②钢丝绳应与紫索夹、花篮螺丝及卸扣配套使用；③系固链条应与紧链器配套使用A、①②B、①③C、②③D、①②③

020、关于非标准货便携式系固设备的配套使用方法，不正确的是\_\_\_\_\_\_\_。A、钢丝绳应与紧索夹、花篮螺丝配套使用B、钢丝绳应与紧索夹、花篮螺丝及卸扣配套使用C、系固链条应与钢丝绳配套使用D、系固链条应与紧链器配套使用

021、半标准货系固设备用于滚装船在装载\_\_\_\_\_\_\_时的系固。①公路车辆;②滚装拖车;③铁路车辆A、①②B、①③C、②③D、①②③

022、在船上设置的系固系统仅适应有限变化的货物单元，该种货物是\_\_\_\_\_\_\_。A、标准货B、半标准货C、非标准货D、有限标准货

023、半标准货系指\_\_\_\_\_\_\_。A、根据货物单元的特定形式在船上设置了经批准的系固系统的货物B、根据货物单元的特定形式在船上设置了经认可的仅适应有限变化的货物单元C、需要专门积载（堆装）和系固安排的货物D、车辆、滚装拖车及铁路车辆

024、滚装船在装载车辆及铁路车辆时所用的系固设备为\_\_\_\_\_\_\_。A、非标准货系固设备B、半标准货系固设备C、准标准货系固设备D、标准货系固设备

025、用于系固半标准货的固定式系固设备种类包括\_\_\_\_\_\_\_。①系固槽座;②可折地令;③眼板A、①②B、①③C、②③D、①②③

026、可用于系固半标准货的便携式系固设备有\_\_\_\_\_\_\_。①系固链条与紧链器;②绑扎带;③象脚;④拖车支架与拖车千斤顶;⑤系固钢丝与花篮螺丝A、①②③④B、①③⑤C、①②⑤D、①②③④⑤

027、下列关宁半标准货便携式系固设备的描述，正确的是\_\_\_\_\_\_\_。①绑扎带是系固车辆及滚装拖车的专用设备;(D拖车支架用于支撑并固定拖车;③快速释放紧索器用于收紧并可快速释放系掘链条；④花篮螺丝用于收紧系固钢丝或系固链条A、①②③B、①②④C、②③④D、①③④

028、关于半标准货便携式系固设备的说法，不正确的是\_\_\_\_\_\_\_。'A、绑扎带是系固车辆及滚装拖车的专用设备B、拖车支架用于支撑并固定拖车C、快速释放紧索器用于收紧可快速释放系固链条D、花篮螺丝用于收紧系固钢丝或系固链条

029、象脚连接的固定式系固设备是\_\_\_\_\_\_\_A、可折地令B、系固槽座C、眼板D、埋入式底座

030、关于半标准货便携式系固设备的配套使用方法，正确的是\_\_\_\_\_\_\_。①系固链条与紧链器配套使用;②系固钢丝、花篮螺茲与象脚配套使用;③系固链条、花篮螺丝与象脚配套使用;④系固钢丝与快速释放紧索器及象脚配套使用A、①②③B、②③④C、①②④D、①②③④

031、关于半标准货便携式系固设备的配套使用方法，不正确的是\_\_\_\_\_\_\_。A、系固链条与紧链器配套使用B、系固钢丝、花篮螺丝与象脚配套使用C、系固链条、花篮螺丝与象脚配套使用D、系固链条、快速释放紧索器及象脚配套使用

032、用于固定专用集装箱船及多用途船在装载集装箱时所用的设备为\_\_\_\_\_\_\_。A、非标准货系固设备B、半标准货系固设备C、准标准货系固设备D、标准货系固设备

033、标准货是指\_\_\_\_\_\_\_。A、集装箱B、车辆、滚装拖车及铁路车辆C、可拆集装箱构件及船运箱盒D、根据货物单元的特定形式在船上设置了经批准的系固系统的货物

034、根据货物单元的特定形式在船上设置了经批准的系固系统的货物称为\_\_\_\_\_\_\_。A、标准货B、半标准货C、非标准货D、准标准货

035、全集装箱船所用的系固设备为\_\_\_\_\_\_\_。A、非标准货系固设备B、半标准货系固设备C、准标准货系固设备D、标准货系固设备

036、关于系固设备，下列说法正确的是\_\_\_\_\_\_\_。①全集装箱船使用标准货系固设备;②多用途船所有装载货物单元的处所均使用标准货系固设备;③标准货系固设备是经批准的专用设备A、①②B、①③C、②③D、①②③

037、关于标准货固定式系固设备中的底座，说法正确的是\_\_\_\_\_\_\_。①底座直接焊接在舱底、甲板、集装箱支柱、舱盖及舱壁上;②底座的间距按集装箱四角角件孔的尺寸设计;③通过安放在底座上的扭锁或定位锥来对集装箱进行定位和固定A、①②B、①③C、②③D、①②③

038、标准货固定式系固设备中主要用于舱盖、支柱及甲板上的底座是\_\_\_\_\_\_\_。①突出式底座;②突出式滑移底座;③埋人式底座;④燕尾底座;⑤板式底座;⑥插座A、①②③⑤B、①②④C、③⑤⑥D、①②④⑥

039、标准货固定式系固设备中主要用于舱底的底座是\_\_\_\_\_\_\_。①突出式底座;②突出式滑移底座③埋入式底座;④燕尾底座;⑧板式底座;⑥插底A、①②③⑤B、①②④C、③⑤⑥D、①②④⑥

040、《船舶系固手册》中，标准货固定式系固设备中专用于定底座扭锁的底座是\_\_\_\_\_\_\_。A、突出式底座B、埋入式底座C、燕尾底座D、板式底座

041、标准货固定式系固设备中仅可与扭锁配套使用的底座是\_\_\_\_\_\_\_。A、突出式底座B、埋入式底座C、燕尾底座D、板式底座

042、标准货固定式系固设备中仅可与堆锥配套使用的底座是\_\_\_\_\_\_\_。A、突出式底座B、埋入式底座C、燕尾底座D、板式底座

043、标准货固定式系固设备中仅可与底座堆锥配套使用的底座是\_\_\_\_\_\_\_。A、埋入式底座B、突出式底座C、板式底座D、插座

044、关于固定锥，下列说法正确的是\_\_\_\_\_。①固定锥通过一覆板直接焊接在舱底前后端导轨的底脚处;②其作用是固定舱内最底层的集装箱;③如有必要，固定锥亦应焊接于舱内前后端的横舱壁上或甲板上A、①②B、①③C、②③D、①②③

045、标准货固定式系固设备中的可折地令，说法正确的是\_\_\_\_\_。①主要用于舱盖、甲板、集装箱支柱及绑扎桥上;②多用途船甲板及舱底均采用可折地令;③其作用是作为一个系固点与花篮螺丝、绑扎杆等组成一系固系统固定集装箱A、①②B、①③C、②③D、①②③

046、标准货固定式系固设备中与花篮螺丝、绑扎杆等组成一系固系统固定集装箱的设备是\_\_\_\_\_\_\_。①固定锥;②可折地令;③眼板;④插座A、①②B、②③C、②③④D、①②③④

047、用于系固标准货的固定式系固设备主要有\_\_\_\_\_\_。①底座;②箱格导轨系统;③固定锥;④可折地令;⑤眼板A、①②⑤B、②③④⑤C、①③④⑤D、①②③④⑤

048、关于标准货固定式系固设备中的眼板，下列说法正确的是\_\_\_\_\_\_\_。①主要用于舱盖、甲板、集装箱支柱及绑扎桥上;②多用途船甲板及舱底均采用四眼眼板;③其作用是作为一个系固点与花篮螺丝、绑扎杆等组成一系固系统固定集装箱A、①②B、①③C、②③D、①②③

049、关于集装箱箱格导轨系统的设置位置，下列说法正确的是\_\_\_\_\_。①舱内;②舱盖上;③甲板上无舱口的位置处有时也设置A、①②B、①③C、②③D、①②③

050、集装箱箱格导轨系统一般由钢板和型钢构成，主要组成部分包括\_\_\_\_\_。①导轨;②横撑材;③导箱构件;④固定锥或调整堆锥A、①②③B、②③④C、①③D、①②③④

051、关于集装箱箱格导轨系统，下列说法正确的是\_\_\_\_\_\_。①主要由导轨、横撑材及导箱构件等组成；②组成部分中的导轨从内底延伸至导箱构件的下缘;③系统的作用是控制集装箱的歪斜、倾覆与滑移;④导箱构件是引导集装箱进人箱格导轨系统的重要构件A、①②③B、①③④C、②③④D、①②③④

052、关于集装箱箱格导轨系统组成部分中的导箱构件，下列说法正确的是\_\_\_\_\_。①是引导集装箱进入箱格导轨系统的重件;②导箱构件一般安装在导轨的顶部;③导箱构件是导轨的组成部分之一A、①②B、①③C、②③D、①②③

053、关于集装箱箱格导轨系统，下列说法，不正确的是\_\_\_\_\_。A、其组成部分包括导轨、横撑材及导箱构件B、组成部分中的导轨从舱底垂直向上延伸至导箱构件的上缘C、系统的作用是控制集装箱的歪斜、倾覆与滑移D、组成部分中的导箱构件是引导集装箱进入导轨系统的重要构件

054、按照《钢质海船入级规范》规定，专用集装箱船箱格导轨系统应满足\_\_\_\_\_。①应与船体构件形成整体结构;②应不受船体主应力的影响;③能将因船舶运动时产生的集装箱负荷传递至船体结构，并能承受由集装箱装卸时产生负荷及阻止集装箱移动A、①②B、①③C、②③D、①②③

055、按照《钢质海船入级规范》规定，箱格导轨系统应满足\_\_\_\_\_。①能将因船舶运动时产生的集装箱负荷传递至船体结构;②能承受因集装箱装卸时产生的负荷;③能阻止集装箱的移动A、①②B、①③C、②③D、①②③

056、关于箱格导轨系统应满足的《钢质海船入级规范》要求，下列说法不正确的是\_\_\_\_\_。A、应与船体构件形成整体结构，且应不受船体主应力的影响B、能将因船舶运动时产生的集装箱负荷传递至船体结构C、能承受因装卸集装箱时产生的负荷D、能阻止集装箱的移动

057、按规定，集装箱与导轨之间的横向间隙之和应不超过\_\_\_\_\_mm，纵向间隙之和应不超过\_\_\_\_\_\_\_mm。A、20；40B、25；40C、30；45D、30；60

058、关于横向支撑底座，下列正确的是\_\_\_\_\_。①一般设置于多用途船舱内两舷舷侧;②其作用是与横向支撑装置组成一支撑系统以控制舱内下层集装箱可能产生的横向歪斜、倾覆及移动;③横向支撑底座焊接在舱内两舷舷侧的骨架处A、①②B、①③C、②③D、①②③

059、仅用于多用途船的底座是\_\_\_\_\_\_\_。A、板式底座和出式底座B、燕尾底座和插座C、横向支撑底座D、埋入式底座

060、关于集装箱绑扎桥，下述正确的是\_\_\_\_\_。①设置于大型集装箱船的舱内和甲板上;②其上设有眼板、D形环等固定式系统设备;③其作用是系固高层集装箱A、①②B、①③C、②③D、①②③

061.关于集装箱绑扎桥，下列不正确的是\_\_\_\_\_。A、绑扎桥设置于大型集装箱船的甲板上B、多用途船和集装箱船一般将绑扎桥设置于舱内C、绑扎桥上设有眼板、D形环等固定式系固设备D、绑扎桥的作用是系固高层集装箱

062、关于扭锁，下列说法正确的是\_\_\_\_\_\_\_。①扭锁主要用于甲板上箱与箱或箱与底座的连接锁紧;②扭锁有左旋锁和右旋锁两种;③使用时，应首先将扭锁操作手柄置于锁紧状态A、①②B、①③C、②③D、①②③

063、半自动扭锁的优点是\_\_\_\_\_。①无须装卸工人爬到集装箱上将其安装或取下;②可最大限度地减小工人上高作业的危险；③广泛应用于新造集装箱船A、①②B、①③C、②③D、①②③

064、关于扭锁的操作使用方法，下列说法正确的是\_\_\_\_\_。①将扭锁置于非锁紧状态;②将处于非锁紧状态的扭锁人工放置到突出式底座或下层集装箱顶部的角件孔内;③待上层集装箱堆放妥后，利用操作工具转动操作手柄锁紧箱与箱或箱与底座A、①②B、①③C、②③D、①②③

065、关于半自动扭锁的操作使用，下列说法正确的是\_\_\_\_\_。①在船上由下向上将其人工插入集装箱下部的角件孔内;②待箱与底座或箱与箱位置对准并放下集装箱后，锁的自动装置起作用达到连接锁紧箱与底座或箱与箱的目的;③卸箱时，应首先用操作杆拉出锁销开锁;④箱被吊至码头后，用人工将该锁卸下A、①②③B、①③④C、②③④D、①②③④

066、仅与燕尾槽配套使用的锁是\_\_\_\_\_。A、扭锁B、半自动扭锁C、全自动扭锁D、底座扭锁

067、堆锥按使用位置及功能的不同，可将其分为\_\_\_\_\_。①中间堆锥;②底座堆锥;③自动定位锥;④高度补偿锥;⑤定位锥A、①②③⑤B、②③④⑤C、①②③④D、①②③④⑤

068、中间堆锥的结构特点是\_\_\_\_\_\_\_。①上下锥头固定;②垂向方询无锁紧功能;③用于舱内箱与箱的连接A、①②B、①③C、②③D、①②③

069、仅与插座配套使用的堆锥是\_\_\_\_\_。A、中间堆锥B、可移动锥板C、调整堆锥D、桥锁

070、关于自动定位锥，下列说法正确的是\_\_\_\_\_\_。①用于固定甲板上40英尺箱位处在裝20英尺集装箱时处于中间的箱脚;②与半自动扭锁配合使用;③卸箱时无须人丈解锁A、①②B、①③C、②③D、①②③

071、用于在装卸某些非标准高度集装箱时调整其高度至标准状态的堆锥是\_\_\_\_\_\_\_。A、中间堆锥B、自动定位锥C、调整堆锥D、底座堆锥

072、桥锁的作用是\_\_\_\_\_。①横向连接并锁紧最上层两相邻的集装箱;②纵向连接并锁紧最上层两相邻的集装箱;③能有效分散主系固设备的负荷A、①②B、①③C、②③D、①②③

073、用于系固标准货的便携式系固设备主要有\_\_\_\_\_。①扭锁;②半自动扭锁与自动定位锥;③底座堆锥;④系固钢带与绑扎带;⑤桥锁A、①②③⑤B、②③④⑤C、①③④⑤D、①②③④⑤

074、利用花篮螺丝与绑扎杆组合系固集装箱的正确操作方法是\_\_\_\_\_。①将绑扎杆的一端与集装箱角件孔相连;②松长花篮螺丝，并将一端与选定的地令或眼板相连，另一端连接绑扎杆;③调整花篮螺丝紧固系固系统A、①②B、①③C、②③D、①②③

075、关于横向撑柱，下述正确的是\_\_\_\_\_。①仅与横向支撑底座配套使用;②其作用是与横向支撑底座组成一系固系统，并对舱内紧靠两舷舷侧的最上层集装箱进行支撑系固;③使用时应将其一端插入专用底座，另一端插人紧邻的集装箱垂向角件孔内并使其拉紧受力A、①②B、①③C、②③D、①②③

# 

## 参考答案

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 001、B | 002、D | 003、A | 004、A | 005、A | 006、A | 007、B | 008、D | 009、A | 010、D |
| 011、C | 012、C | 013、A | 014、D | 015、A | 016、B | 017、D | 018、B | 019、D | 020、C |
| 021、D | 022、B | 023、B | 024、B | 025、A | 026、D | 027、B | 028、C | 029、B | 030、D |
| 031、D | 032、D | 033、D | 034、A | 035、D | 036、B | 037、C | 038、B | 039、C | 040、C |
| 041、B | 042、D | 043、D | 044、A | 045、D | 046、B | 047、D | 048、B | 049、B | 050、A |
| 051、D | 052、A | 053、B | 054、C | 055、D | 056、A | 057、B | 058、B | 059、C | 060、C |
| 061、B | 062、A | 063、A | 064、D | 065、C | 066、D | 067、C | 068、D | 069、B | 070、D |
| 071、C | 072、B | 073、A | 074、D | 075、D |  |  |  |  |  |

# 

## 答案解析

001、B。货物系固设备是指所有用于系固和支持货物单元的设备，有固定式和便携式两种。固定式系固设备是指焊接在船体结构内部（主要指货舱)及外甲板、舱盖与支柱上的货物系固点及其支撑结构;便携式系固设备是指用于货物单元系固和支撑的移动式设备。

002、D。货物单元是指车辆(如公路汽车、滚装拖车)、铁路车辆、集装箱、板材、托盘、便携式容器、可拆集装箱构件、包装单元、成组货，其他货物运输单元如船运箱盒，件杂货如线材卷，重货如火车头和变压器。不是永久固定在船上的船舶自带装载设备或其他构件，也被视为货物单元。根据货物单元的特定形式可分为标准货、半标准货和非标准货。

003、A。同002。

004、A。同001。

005、A。同001。

006、A。最大系固负荷是指船上系固设备的许用负荷。当能提供等同或较高的强度时，安全工作负荷可代替MSL。

007、B。同006。

008、D。同001。

009、A。同001。

010、D。同002。

011、C。非标准货是指需要专门积载和系固安排的货物，如普通件杂货等。

012、C。同011。

013、A。同011。

014、D。非标准货物系固设备是指用于系固干货船、多用途船、滚装船、装载货物单元的散装货船和客船及近海供应船与电缆敷设专用船和管道铺设专用船等在装载集装箱（无专用系固设备）、钢卷、重件货、普通件杂货及木材(货舱内）等时所用的设备。

015、A。非标准货的固定式系固设备直接焊接在舱壁、舷侧强肋骨、支柱及甲板上，必要时也可直接焊接在舱底及舱盖上，主要有眼板、眼环、地令。

016、B。因为车辆(包括公路车辆、滚装拖车)及铁路车辆为半标准货，滚装船在装载公路车辆及铁路车辆时应使用半标准系固设备。

017、D。非标准货的便携式系固设备主要有系固链条及紧链器、钢丝绳、系固钢带、卸扣、花篮螺丝、紧索夹。

018、B。同015，非标准货的固定式系固设备不焊接在舱口围板上。

019、D。非标准货便携式系固设备在使用时必须结合各自的特点与要求配套使用。钢丝绳与紧索夹、花篮螺丝配套;钢丝绳与紧索夹、花篮螺丝及卸扣配套;系固链条与紧索器配套。

020、C。非标准货的系固设备中，系固链条仅与紧链器配套使用。

021、D。半标准货物系固设备是指滚装船在装载车辆（包括公路车辆、滚装拖车）及铁路车辆时所用的固定设备。

022、B。半标准货是指在船上设置了经批准的系固系统仅适应有限变化的货物单元的货物。

023、B。同022，D选项中，车辆、滚装拖车及铁路率辆是半标准货，但反过来说不对。

024、B。同023。

025、A。半标准货的固定式系届设备主要有系固槽座、可折地令。

026、D。半标准货的便携式系固设备主要有系固链条及紧链器、绑扎带、象脚、拖车支架和拖车千斤顶、轮楔、快速释放紧索器、系固钢丝、花篮螺丝

027、B。快速释放紧索器用于收紧并可快速释放系固钢丝A

028、C。同027。

029、B。象脚用于插入系固槽座并与其他便携式系固设备相连。D选项中，埋入式底座为标准货的固定式系固设备。

030、D。系固链条与紧索器配套;系固钢丝与快速释放紧索器配套;象脚可与系固链条、系固钢丝配套。

031、D。同030。

032、D。标准货物系固设备是指用于固定专用集装箱船及多用途船(适用时）在装载集装箱时所用的设备。标准货物系固设备是经批准的专用设备。

033、D。标准货是指在船上设置了经批准的系固系统的货物（如集装箱）。

034、A。同033。

035、D。全集装箱船属于专用集装箱船，同032。

036、B。多用途船在装载集装箱时所用的设备为标准货物系固设备。

037、C。标准货物系固设备的底座直接焊接在舱底、甲板、支柱及舱盖上，相互之间的距离按集装箱四角角件孔的尺寸设计，并通过安放在其上的扭锁、底座扭锁或定位锥对集装箱进行定位和固定。舱壁上没有焊接底座。

038、B。底座的种类有突出式底座、突出式滑移底座、燕尾底座、埋入式底座、板式底座、插座。主要用于舱盖、支柱及甲板上的底座是突出式底座、突出式滑移底座、燕尾底座。主要用于舱底的底座是埋入式底座、板式底座、插座。

039、C。同038。

040、C。燕尾底座专用于固定底座扭锁。

041、B。突出式底座、突出式滑移底座可用于固定扭锁。埋入式插座既可用于固定扭锁，又可用于固定堆锥。

042、D。板式底座专用于固定堆锥。

043、D。插座专用于固定底座堆锥。

044、A。固定锥通过覆板直接焊接在舱底的前后端导轨底脚处，用于固定舱内最底层集装箱。

045、D。可折地令主要用于舱盖、甲板、集装箱支柱及绑扎桥上，多用途船也将其用于舱底。主要作用:作为一个系固点与花篮螺丝、绑扎杆等组成一系固系统固定集装箱。

046、B。同045,眼板使用位置同可折地令。

047、D。标准货的固定式系固设备主要有底座、固定锥、可折地令、眼板、箱格导轨系统。

048、B。眼板的使用位置与作用同可折地令，但一般不用于舱内。形式分为单眼、双眼、三眼及四眼。

049、B。箱格导轨系统设置于舱内，也有在甲板上无舱口的位置处设置该系统的。一般由钢板和型钢构成，主要由导轨、横撑材、导箱构件等组成。

050、A。同049。

051、D。导轨从内底延伸至导箱构件的下缘。整个系统的作用是控制集装箱的歪斜、倾覆与滑移。其中导箱构件又是引导集装箱进入箱格导轨系统的重要构件，一般安装在导轨的顶部。

052、A。箱格导轨系统由f轨、横撑材、导箱构件等攀成。

053、B。导轨从内底延伸至导箱构件的下缘。

054、C。根据《钢质海船人级规范》的规定，专用集装箱船箱格导轨系统应满足:①不应与船体构件形成整体结构，且应不受船体主应力的影响;②应能将因船舶运动产生的集装箱负荷传递到船体结构，并能承受由集装箱装卸产生的负荷及阻止集装箱移动;③为确保顺利吊装集装箱，每只集装箱与导轨的横向间隙之和应不超过25mm，纵向间隙之和应不超过40mm。

055、D。同054。

056、A。同054。

057、B。同054。

058、B。横向支撑底座一般设置在多用途船舱内两舷舷侧。作用是与横向支撑装置组横向支撑底座应焊接在舱内两舷舷侧钢板上。

059、C。同058。

060、C。集装箱绑扎桥设置在大型集装箱专用船甲板，上设有眼板、D形环或左右转动的眼板，用于系固高层集装箱。

061、B。同060。

062、A。扭锁主要用于甲板上上下层集装箱之间的连接锁紧或底层集装箱与突出式底座之间的连接锁紧，以防集装箱的倾覆及滑动。扭锁分左旋与右旋两种，使用时应将手柄置于非锁紧状态并将其放置到下层集装箱顶部的角件孔或突出式底座内，待上层集装箱堆放妥后，用扭锁操作杆转动操作手柄，即可将箱与箱或箱与底座连接。卸箱时应首先用扭锁操作杆将操作手柄转动至非锁紧位置方可卸箱。

065、C。半自动扭锁是在码头上当桥吊将集装箱吊起至人手臂举起的高度时，从下向上将其插入集装箱角件孔内，待吊上船并对准突出式底座或另一集装箱角件孔时放下，该扭锁的自动装置即起作用将箱与底座或箱与箱连接。卸箱时，应首先用扭锁操作杆将锁销拉出，从而打开扭锁与突出式底座或另一集装箱角件孔的连接，吊集装箱到码头，再人工将其卸下。

066、D。同040。

067、C。堆锥按其使用位置及功能可分为中间堆锥、底座堆锥、自动定位锥、调整堆锥。

068、D。中间堆锥的上下锥头固定，垂直方向无锁紧功能，仅用于舱内箱与箱之间的连接。

069、B。底座堆锥分为可移动锥板和底座锥头。可移动锥板上为锥头，下为插杆，仅与插座配套使用。底座锥头上下均为锥头，与板式底座配套使用。

070、D。自动定位锥用于固定甲板上40奠尺箱处在20英尺集装箱时中间的箱脚，并与半自动扭锁配合使用，即40英尺箱位的前后两端用半自动扭锁，中间用自动定位锥。自动定位锥的使用方法与半自动扭锁相似，不同点是卸箱时无须人工操作解锁，而是靠锁紧装置自动将定位锥转至非锁紧状态。

071、C。调整堆锥，又称为高度补偿锥，用于装载某些非标准高差的集装箱时调整其高度至标准状态。

072、B。桥锁用于对相邻两列最高层的集装箱进行横向连接，以分散主系固系统的负荷。使用时只需将桥锁的两个索钩分别插入相邻两集装箱的角件孔中，再调整旋转调节螺母，即可将集装箱连接拉紧。

073、A。标准货的便携式系固设备主要有扭锁、半自动扭锁、底座扭锁、堆锥、桥锁、花篮螺丝、绑扎杆、横向撑柱、扭锁操作杆、花篮螺丝操作工具。

074、D。标准货系固中，花篮螺丝与绑扎杆通常需组合成一个整体后，方可达到系固集装箱的目的。使用时先将绑扎杆的一端插入集装箱的角件孔中，另一端与花篮螺丝相连，在通过花篮螺丝与可折地令或眼板相连，最后调整花篮螺丝，使整个系统紧固。

075、D。标准货系固中，横向撑柱用于舱内无箱格导轨的船舶或内装载集装箱的多用途船舱，与横向支撑底座组成一支撑系统，对舱内紧靠两舷舷侧的最上层集装箱进行支撑系固。使用时，将横向撑柱的一端插入其横向支撑底座，另一端插入紧邻的集装箱角件孔内，再利用调整装置使其拉紧受力。

# 第七章船舶与货物基础知识

001、船型系数是表示\_\_\_\_\_的无因次系数。A、船体水下部分面积或体积肥痩程度B、船体水上部分面积或体积肥痩程度C、船体大小D、船体全部体积肥痩程度

002、计算船型系数时所使用的尺度为\_\_\_\_\_。A、周界尺度B、最大尺度C、登记尺度D、船型尺度

003、已知某船船长L=148m，船宽B=28m，设计吃水d=8.0m，方形系数Cb=0.7，则船舶在标准海水中的排水量为\_\_\_\_\_。A、22640.4tB、23206.4tC、23786.6tD、47360.0t

004、已知某箱型驳船的船长1=120m，船宽3=22.8m，设计吃水d=5.0m，则其方形系数Cb为\_\_\_\_\_。A、0.6B、0.8C、1.0D、条件不足，无法计算

005、根据船型系数的计算方法，以下关于水线面系数心、中横剖面系数Cm、方形系数Cb之间的关系正确的是\_\_\_\_\_。A、Cw=CbxCvpB、Cb>Cvp>CwC、Cb=CwxCvpD、Cvp=CbxCw

006、根据船舶的载重表尺可查取\_\_\_\_\_。①载重线标志;②船舶总载重量船舶排水量;④船舶浮心距基线高度;⑤船舶漂心距基线局度A、③④B、②③④C、①②③④D、①②③④⑤

007、以下船舶静水力资料中，通常可从\_\_\_\_\_\_上查取半淡水水密度对应的排水量。①静水力曲线图;②静水力参数表;③载重表尺A、③B、②③C、①②D、①②③

008、以下关于载重表尺的说法，错误的是\_\_\_\_\_。A、船舶载重表尺常附带有船舶的载重线标志B、船舶载重表尺常用实际吃水作为查表引数C、载重表尺指船舶在静止、正浮状态下常用的浮性和稳性参数随吃水变化的关系曲线D、载重表尺指船舶在静止、正浮状态及纵倾状态下常用的浮性和稳性参数随吃水变化的关系曲线

009、以下关于静水力参数表使用的说法，错误的是\_\_\_\_\_。A、纵倾状态下静水力参数表的查表引数为船中吃水B、正浮状态下静水力参数表的查表引数为等容吃水C、根据静水力参数表查取排水量时，应根据查取到的数值乘以船壳系数D、查取排水量时，可根据平均型吃水直接读出所查参数，无需乘以船壳系数

010、以下关于静水力参数表使用的说法，正确的是\_\_\_\_\_。A、船舶正浮状态下的静水力参数表不提供船型系数参数B、船舶静水力参数表通常不提供半淡水水密度对应的排水量C、为减小查取误差，船舶静水力参数表中的吃水间距最大为10cmD、船舶纵倾状态下的静水力参数表提供水密度为1.015g/cm3对应的排水量

011、某轮在p=1.013g/cm3的水域中实际观测船舶吃水d=9.60m，则\_\_\_\_\_。A、不能使用静水力曲线图查取船舶排水量B、不能使用静水力参数表查取船舶排水量C、仅能使用载重表尺查取船舶排水量，因为载重表尺提供了半淡水水密度对应的排水量D、可使用任意一种静水力图表，按吃水=9.60m查取海水排水量，然后利用公式△p=△1.025x1.013/1.025求得船舶排水量

012、某轮在p=l.015g/cm3的水域中实际观测船舶吃水d=8.00m，利用静水力参数表查得海水排水量为20000t，则船舶的实际排水量为\_\_\_\_\_。A、19720.8B、19804.9tC、20500.0tD、20657.0t

013、木材船夏季木材干舷与热带木材干舷之差\_\_\_\_\_复季干舷与冬季干舷干舷之差。A、大于B、等于C、小于D、不确定

014、已知某船的六面吃水为:船首左舷吃水4.50m，船首右舷吃水4.52m，船中左舷吃水4.80m，船中右艇吃水4.88m，船尾左航吃水5.15m，船尾右般吃水5.19m;漂心在船中后，则由此判断船舶浮态为\_\_\_\_\_。A、横倾B、纵倾C、横倾且纵倾D、横倾、纵倾且纵向变形

015、船舶实际吃水比其型吃水大\_\_\_\_\_。A、平板龙骨厚度B、船板厚度C、干舷甲板厚度D、间舱甲板厚度

016、已知某船左舷吃水等于右舷吃水，则由此判断船舶浮态为\_\_\_\_\_。A、无横倾B、平吃水C、左倾D、尾倾

017、已知某船首吃水等于尾吃水，则由此判断船舶浮态为\_\_\_\_\_。A、首倾B、无法判定C、尾倾D、平吃水

018、船舶首垂线是指\_\_\_\_\_。A、过船体最前端所做的垂线B、过首柱前缘与夏季载重线的交点所做的垂线C、过首柱后缘与夏季载重线交点所做的垂线D、过上甲板与首柱前缘的交点所做的垂线

019、船舶尾垂线是指\_\_\_\_\_。A、沿着舵柱前缘做的垂线B、沿着舵柱后缘做的垂线C、过上甲板与夏季载重线的交点所做的垂线D、过船尾端点做的垂线

020、已知某船左舷吃水大于右舷吃水，则由此判断船舶浮态为\_\_\_\_\_。A、首倾B、右倾C、左倾D、尾倾

021、船舶的垂向菱形系数越大，表明船舶\_\_\_\_\_。A、水下船体形状在纵向上越肥胖B、水下船体形状在纵向上越痩削C、水下船体形状在垂向上越肥胖D、水下船体形状在垂向上越痩削

022、船舶的方形系数越大，表明船舶\_\_\_\_\_。A、水下船体形状越肥胖B、水下船体形状越痩削C、水下船体形状的变化趋势不定D、其大小与水下船体形状无关

023、船舶的菱形系数越大，表明船舶\_\_\_\_\_。A、水下船体形状在纵向上越肥胖B、水下船体形状在纵向上越痩削C、水下船体形状在横向上越肥胖D、水下船体形状在横向上越瘦削

024、船舶的水线面系数越大，表明船舶\_\_\_\_\_。A、水线面形状越肥胖B、水线面形状越痩削C、水线面形状的变化趋势不定D、水线面形状的肥痩与水线面系数无关

025、船舶的中横剖面系数越大，表明船舶\_\_\_\_\_\_。A、水线下中横剖面形状越肥胖B、水线下中横剖面形状越瘦削C、水线下中横剖面形状的变化趋势不定D、水线下中横剖面形状的肥瘦与其系数无关

026、船舶的浮心B是指船舶\_\_\_\_\_。A、总重量的中心B、受风面积的中心C、水线面面积的中心D、水下排水体积形状的几何中心

027、船舶的浮心B是指\_\_\_\_\_。①船舶排水体积的形心;②船舶排水体积形状的几何中心;③船舶所受浮力的作用中心A、①②B、②③C、③D、①②③

028、船舶在一定装载情况下的漂浮能力称为\_\_\_\_\_。A、浮性B、稳性C、适航性D、抗沉性

029、下列\_\_\_\_\_一定位于船舶水线以下。A、船舶稳心B、船舶漂心C、船舶浮心D、船舶重心

030、船舶重力的作用中心称为\_\_\_\_\_。A、稳心B、漂心C、浮心D、重心

031、船舶重力作用线始终垂直于船舶\_\_\_\_\_。A、水线面B、甲板线C、龙骨基线D、载重线

032、船舶浮力作用线始终垂直于船舶\_\_\_\_\_。A、甲板线B、水线面C、龙骨基线D、载重线

033、某船在某装载状态下的一处水线位于水尺标志“VIII”高度一半处，则该处的吃水为\_\_\_\_\_。A、8.00米B、8.05米C、8英尺3英寸D、8英尺6英寸

034、某船在某装载状态下的一处水线位于水尺标志“IX”的底边缘，则该处的吃水为\_\_\_\_\_。A、8英尺6英寸B、9英尺C、9英尺3英寸D、9英尺6英寸

035、某船在某装载状态下的一处水线位于水尺标志“4”和“5”间距的一半处，则该处的吃水为\_\_\_\_\_。A、4英尺6英寸B、4英尺9英寸C、4米D、4.5米

036、当船舶某装载状态下的某处水线达到水尺标志的数字的\_\_\_\_\_处时，则该处的吃水为该数字加上10厘米。A、顶边缘B、底边缘C、中间D、1/3处

037、当船舶某装载状态下的某处水线达到水尺标志的数字的\_\_\_\_\_处时，则该处的吃水读数即为该数字。A、顶边缘B、底边缘C、中间D、1/3处

038、船舶某装载状态下的某处水线达到水尺标志的数字的\_\_\_\_\_时，则该处的吃水为该数字加上5厘米。A、中间B、顶边缘C、底边缘D、1/3处

039、某船在某装载状态下的水线淹没“7M”的1/3，则该处吃水为\_\_\_\_\_。A、7.00米B、7.03米C、6.97米D、7.06米

040、水尺是勘绘在船壳板上的\_\_\_\_\_。A、载重线标志B、吃水标志C、吨位标志D、干舷标志

041、在水尺标志中，其数字高度和两数字间距\_\_\_\_\_。A、公制为10厘米，英制为3英寸B、公制为10厘米，英制为6英寸C、公制为5厘米，英制为3英寸D、公制为5厘米，英制为6英寸

042、商船水尺读数表示\_\_\_\_\_。A、水面至水底深度B、水面到船底深度C、水底至船底深度D、水线到甲板的高度

043、以下\_\_\_\_\_措施有利于提高观测吃水的精度。①利用吊板、绳梯或小艇使观测者与水尺的观测位置尽可能接近;②观测者视线与水面的角度应尽可能减小，观测者视线应尽可能与曲面表面垂直;③携小尺至水尺的水线处，量取水线的确切位置A、①②B、②③C、③D、①②③

044、以下\_\_\_\_\_\_\_措施利于提高夜间观测吃水的精度。①利用强力照明设备;②水面撒显眼的漂浮物;③投小石击起浪花A、①②B、②③C、③D、①②③

045、船舶倾斜前后，重力和浮力\_\_\_\_\_\_\_A、大小不等，浮力位置位变B、大小不等，浮力位置改变C、大小相等，位置不变D、大小相等，浮力位置改变

046、船舶在静水中横倾的原因\_\_\_\_\_\_\_。A、船舶重心不在纵中剖面上B、船舶重力和浮力不相等C、船舶重力和浮力没有作用在同一垂线上D、重心和浮心距基线距离不相等

047、船舶受外力作用纵倾前后，重力和浮力\_\_\_\_\_\_\_，浮心位置。A、大小相等;不变B、大小不等;不变C、大小相等;改变D、大小不等;改变

048、船舶受外力作用横倾前后，重力和浮力\_\_\_\_\_\_\_，浮心位置。A、大小相等;不变B、大小相等;改变C、大小不等;不变D、大小不等;改变

049、船舶受外力作用纵倾前后的重力\_\_\_\_\_\_\_重心位置。A、相等;不变B、相等;改变C、不等;不变D、不等;改变

050、船舶受外力作用横倾前后的重力\_\_\_\_\_\_\_，重心横坐标\_\_\_\_\_\_\_。A、相等;不变B、相等;改变C、本等;不变D、不等;改变

051、当船舶有纵倾和横倾时，平均吃水为\_\_\_\_\_\_\_。A、首、中、尾的平均吃水加漂心修正B、首尾的平均吃水加漂心修正C、左右舷的六面平均吃水加漂心修正D、中部两舷的平均吃水加漂心修正

052、当船舶仅有横倾时，平均吃水为\_\_\_\_\_\_\_。①船首两舷平均吃水;②船尾两舷平均吃水;③船中两舷平均吃水A、①②B、②③C、③D、①②③

053、某船首、中、尾的吃水分别是:6.45m、6.60m、6.50m，且存在拱垂，则其平均吃水为\_\_\_\_\_\_\_m。A、6.60B、6.57C、6.48D、6.26

054、某船船长200m，漂心在船中前0.50m，dF=10.20m，dA=12、35m，则该轮的漂心修正量为\_\_\_\_\_\_\_m。A、+0.003B、-0.003C、+0.005D、-0.005

055、当漂心位于船中但有拱垂时，按dM=(dF+dA)/2计算的平均吃水的精度\_\_\_\_\_\_\_。A、与吃水大小有关B、与拱垂大小有关C、与水密度有关D、与吃水差大小有关

056、某船船宽为20m，当其右倾2°时，左舷吃水减少\_\_\_\_\_\_\_\_m。A、0.175B、0.35C、0.55D、0.70

057、船舶平均吃水等于(首吃水+尾吃水)/2成立的条件是\_\_\_\_\_\_\_。A、漂心与稳心重合B、浮心与重心重合C、稳心和重心重合D、漂心在船中

058、当\_\_\_\_\_\_\_时，船舶首尾平均吃水小于等容吃水。A、尾倾且漂心在船中后B、尾倾且漂心在船中前C、首倾且漂心在船中前D、A或C

059、当\_\_\_\_\_\_\_时，船舶首尾平均吃水大于等容吃水。A、尾倾且漂心在船中前B、尾倾且漂心在船中后C、首倾且漂心在船中后D、A或C

060、当\_\_\_\_\_\_\_时，船舶首尾平均吃水等于等容吃水。A、尾倾且漂心在船中前B、尾倾且漂心在船中后C、尾倾且漂心在船中D、以上都对

061、当\_\_\_\_\_\_\_时，船舶首尾平均吃水等于等容吃水。A、首倾且漂心在船中B、船舶平吃水且漂心中前C、尾倾且漂心在船中D、以上都对

062、船舶小角度倾斜时的平均吃水通常是指船舶\_\_\_\_\_\_\_处的吃水。A、漂心B、稳心C、重心D、船中

063、某船漂心在船中前，则船舶的船中平均吃水\_\_\_\_\_\_\_船舶等容吃水。A、大于B、小于C、等于D、不能确定

064、某船装载后尾倾，则船舶的等容平均吃水\_\_\_\_\_\_\_船舶的船中平均吃水。A、大于B、小于C、等于D、取决于船舶漂心相对于船中的位置

065、船舶的每厘米吃水吨数7FC曲线的用涂主要是计算船舶\_\_\_\_\_\_\_①吃水差的改变量;②平均吃水改变量;③初稳性高度的变化量;④装载货量的变化值;⑤重心高度的变化量A、①②③B、②③C、②④D、③④⑤

066、使用船舶的每厘米吃水吨数7PC，在\_\_\_\_\_\_\_的情况下计算船舶的误差较小。A、大量载荷变动;吃水差改变量B、少量载荷变动;排水量改变量C、少量载荷变动;平均吃水改变量D、B和C

067、船舶的每厘米吃水吨数7PC在数倌上等于\_\_\_\_\_\_\_。A、平均吃水变化1厘米时船舶浮力的改变量B、平均吃水变化1厘米时船舶排水量的改变暈C、正浮时排水量变化1吨船舶其吃水变化的fc米数D、A和B

068、船舶的漂心F是指\_\_\_\_\_\_\_。A、船舶排水体积的形心B、船舶水线面面积的几何中心C、船舶所受重力的作用中心D、船舶倾斜前后两条浮力作用线的交点

069、船舶平行沉浮的条件是少量增减的载荷重心位于正浮船舶\_\_\_\_\_\_\_的垂直线上。A、漂心、B、稳心、C、浮心、D、重心、

070、将少量载荷装于船上，使其重心位于正浮船舶漂心垂线上时，则船舶\_\_\_\_\_\_\_。A、首尾吃水不变B、吃水差不变，平行下沉C、首吃水减少，尾吃水增加D、首吃水增加，尾吃水减少

071、船舶的每厘米吃水吨数TPC是指\_\_\_\_\_\_\_。A、平均吃水变化1厘米时所需要的纵倾力矩值B、平均吃水变化1厘米时所需要加减载荷的吨数C、吃水差变化1厘米时所需要的纵力矩值D、吃水差变化1厘米时所需要加减载荷的吨数

072、对于箱型船而言，船舶的每厘米吃水吨数TPC随船舶吃水的增加而\_\_\_\_\_\_\_A、增大B、不变C、减小D、变化趋势不定

073、对于普通货船，每厘米吃水吨数TPC通常随吃水增大而\_\_\_\_\_\_\_。A、增大B、不变C、减小D、变化趋势不定

074、某船吃水d=7.00m时水线面面积AW=1800m2,则对应的淡水每厘米吃水吨数为\_\_\_\_\_\_\_t/cm。A、12.0B、12.3C、13.0D、13.5

075、某船吃水d=9.0m，水线面面积AW=1800m2,则此时船舶的海水每厘米吃水吨数为\_\_\_\_\_\_\_t/cm。A、16.0B、18.1C、18.45D、16.4

076、船舶的淡水水尺超额量是指船舶\_\_\_\_\_\_\_A、由标准海水进入半淡水时平均吃水的增加量B、由标准淡水进入海水时乎均吃水的增加量C、由标准海水进入标准淡水时平均吃水的增加量D、由标准淡水进入标准海水时平均吃水的减身量

077、当船舶排水量一定时，由淡水港进入海水港则\_\_\_\_\_\_\_。A、平均吃水增加B、平均吃水减少C、平均吃水不变D、变化趋势不定

078、船舶淡水水尺超额量的计算公式为\_\_\_\_\_\_\_(单位:cm)。A、B、CD、

079、船舶的半淡水水尺超额量是指船舶由\_\_\_\_\_\_\_时，其平均吃水的增加量。A、1.025>p>1.000的水域进入p=1.000的水域B、p=1.000的水域进入1.025>p>1.000的水域C、p=1.025的水域进入1.025>p>1.000的水域D、1.025>p>1.000的水域进入p=1.025的水域

080、某万吨船在淡水中满载吃水为7.00m，进入海水水域后船舶吃水可能为\_\_\_\_\_\_\_m。A、6.80B、7.00C、7.10D、7.48

081、当船舶由海水水域进入淡水水域时\_\_\_\_\_\_\_。A、平均吃水增加B、平均吃水减少C、尾吃水增加，首吃水减少D、尾吃水减少，首吃水增加

082、某船排水量A=10000t〆=9.0m，7PC=20t/cm，此时若由淡水区域进入海水区域，则水\_\_\_\_\_\_\_。A、增加0.125mB、减少0.125mC、变为8.875mD、B和C

083、船舶由海水水域驶入淡水水域时，船舶所受浮力\_\_\_\_\_\_\_。A、减少B、增加C、不变D、变化不定

084、船舶由淡水水域驶入半淡水水域时，船舶所受浮力\_\_\_\_\_\_\_。A、减少B、增加C、不变D、变化不定

085、船舶由半淡水水域驶入淡水水域时，船舶所受浮力\_\_\_\_\_\_\_。A、减少B、增加C、不变D、变化不定

086、船舶由半淡水水域驶入海水水域时，船舶所受浮力\_\_\_\_\_\_\_。A、减少B、增加C、不变D、变化不定

087、船舶由半淡水水域驶入海水水域时，船舶所受重力\_\_\_\_\_\_\_。A、减少B、增加C、不变D、变化不定

088、船舶由淡水水域驶入海水水域时，船舶所受重力\_\_\_\_\_\_\_。A、减少B、增加C、不变D、变化不定

089、船舶由海水水域驶入淡水水域时，船舶所受重力\_\_\_\_\_\_\_\_A、减少B、增加C、不变D、变化不定

090、船舶由海水水域驶入半淡水水域时，船舶所受重力\_\_\_\_\_\_\_。A、减少B、增加C、不变D、变化不定

091、船舶由半淡水水域驶入淡水水域时，船舶所受重力\_\_\_\_\_\_\_。A、减少B、增加C、不变D、变化不定

092、船舶由半淡水水域驶入半淡水水域时，船舶所受重力\_\_\_\_\_\_\_A、减少B、增加C、不变D、变化不定

093、海水密度的增加\_\_\_\_\_\_\_。A、将减小船舶的排水量B、将增加船舶的排水量C、不影响排水量D、对排水量的影响不能确定

094、船舶进出不同水密度水域时平均吃水改变量计算公式为：公式中，密度ρS为\_\_\_\_\_\_\_。A、新水域的水密度B、原水域的水密度C、标准海水密度D、标准淡水密度

095、某船排水量为12000t，TPC=15t/cm，由标准淡水水域驶进标准海水水域，则船舶的吃水量\_\_\_\_\_\_\_。A、减少0.2mB、增加0.2mC、不变D、无法计算

096、某船由密度为Pl=1.021g/cm3的水域驶入密度为p2=1.004g/cm3的水域，船舶排水量△=12015t，每厘米吃水吨数=16.82t/cm，则船舶平均吃水改变量为\_\_\_\_\_\_\_cm。A、10B、12C、14D、8

097、某船排水量A=17272t，由密度为ｐ1=1.014g/cm3的水域驶入密度为ｐ2=1.002g/cm3，每厘米吃水吨数TPC=24.18t，则其平均吃水改变量为\_\_\_\_\_\_\_mA、0.061B、0.069C、0.078D、0.086

098、船舶由水密度p=1.010g/cm3的水域驶入标准海水水域，吃水约减小\_\_\_\_\_\_\_。A、1.5%B、3.0%C、4.5%D、6.0%

099、某船夏季满载时FWA=0.2m，本航次在水密度p=1.010g/cm3的港口装货，则开航时船舶吃水至多装至夏季载重线以上\_\_\_\_\_\_\_mA、0.08B、0.10C、0.12D、0.14

100、已知FWA=0.15m，则船舶由标准海水水域进入水密度p=1.009g/cm3的水域时，船舶吃水增加约\_\_\_\_\_\_\_m。A、0.08B、0.10C、0.12D、0.14

101、为保持平均吃水相同，某船从p=1.023g/cm3的水域中驶入p=1.006g/cm3的水域时需卸下货物121t，则该吃水时在p=1.006g/cm3中的排水量为\_\_\_\_\_\_\_t。A、7118B、7146C、7281D、7269

102、为使某船在密度为1.008的水域中与现装载情况下在标准海水中的吃水一样，需卸下货物322t，则该轮在标准海水中的排水量为\_\_\_\_\_\_\_t。A、19092.7B、19414.7C、13202.4D、条件不足，无法计算

103、船舶由海水驶入淡水时\_\_\_\_\_\_\_。A、排水量不变，吃水增加，浮心后移，略有首倾B、排水量不变，吃水增加，浮心前移，略有尾倾C、排水量不变，吃水增加，浮心位置及纵倾状态的变化趋势不定D、排水量不变，吃水减小，浮心位置及纵倾状态的变化趋势不定

104、船舶满载时由淡水驶入海水时\_\_\_\_\_\_\_。A、排水量不变，吃水增加，浮心后移，略有首倾B、排水量不变，吃水增加，浮心前移，略有尾倾C、排水量不变，吃水减少，浮心前移，略有尾倾D、排水量不变，吃水减少，浮心位置及船舶纵倾状态的变化趋势无法确定

105、船舶由淡水驶入半淡水时\_\_\_\_\_\_\_。A、排水量不变，吃水增加，浮心后移，略有首倾B、排水量不变，吃水增加，浮心前移，略有尾倾C、排水量不变，吃水减少，浮心前移，略有尾倾D、排水量不变，吃水减少，浮心位置及船舶纵倾状态的变化趋势无法确定

106、船舶由半淡水驶入淡水时\_\_\_\_\_\_\_。A、排水量不变，吃水增加，浮心后移，略有首倾B、排水量不变，吃水增加，浮心位置及船舶纵倾状态的变化趋势无法确定C、排水量不变，吃水减少，浮心前移，略有尾倾D、排水量不变，吃水减少，浮心后移，略有首倾

107、某船到港时排水量△=15000t，dM=8、15m，TPC=25t/cm。现在港卸货1000t后又加载500t，之后由标准海水区域进入水密度为1.006g/cm3的区域，其吃水为\_\_\_\_\_\_\_m。A、7.66B、7.86C、8.06D、8.26

108、对一般干散货船而言，表征其重量性能的指标有\_\_\_\_\_\_\_。A、载重量和净吨位B、排水量和登记吨位C、总吨位和舱容系数D、排水量和载重量

109、下列\_\_\_\_\_\_\_可以被用来统计普通货船的拥有量。①排水量△;②总吨位GT;③总载重量DW;④净载重量NDWA、①③B、③④C、①②D、②③

110、船舶的重量性能包括\_\_\_\_\_\_\_。A、排水量和总吨位B、排水量和载重量C、排水量、总载重量、总吨位和净吨位D、总吨位和净吨位

111、船舶的空船重量包括\_\_\_\_\_\_\_。①船体、机器设备及船员行李的重量;②锅炉中的燃料、冷凝器中水的重量及备件;③船体、机器设备及船舶舾装的重量A、②③B、②C、③D、①②③

112、杂货船的航次净载重量NDW等于\_\_\_\_\_\_\_。①总载重量减去航次储备量船舶常数;②排水量减去空船排水量;③排水量减去空船重量及航次储备量和船舶常数A、①B、②C、③D、①③

113、普通货船的船舶常数C是指船舶\_\_\_\_\_\_\_。A、测定时的空船重量减去航次储备量B、新出厂的空船重量减去测定时的空船重量C、测定时的空船重量与船舶参加营运后的空船重量的羞值D、测定船舶常数时的空船重量与船舶新出厂财空船重量的錢值

114、船舶总载重量DW是指\_\_\_\_\_\_\_。A、船舶装载货物重量之和B、船舶的总吨位C、在任一水线时船舶所能装载的最大重量D、船舶装载货物、燃料油和淡水的重量之和

115、船舶总载重量一定时，船舶的净载重量NDW与下述\_\_\_\_\_\_\_无关。A、空船排水量B、航线长短C、船舶常数D、油水储备

116、杂货船的航次净载重量NDW是指\_\_\_\_\_\_\_。A、船舶净吨位B、具体航次中船舶实际装载的货物重量C、具体航次中船舶所能装载货物的最大重量D、具体航次中船舶所有能装载的最大限度的货物及旅客等的重量

117、船舶的总载重量等于船舶的满载排水量减去\_\_\_\_\_。A、船舶常数B、空船重量C、航次储备量D、净载重量

118、衡量船舶重量性能的指标中，下列\_\_\_\_\_常被用来表示船舶的大小。A、总载重量DWB、总吨位GTC、满载排水量ΔsD、净载重量NDW

119、下列\_\_\_\_\_常被用来统计普通货船的重量拥有量。A、装载排水量ΔB、夏季满载排水量ΔsC、总吨位GTD、总载重量DW

120、下列\_\_\_\_\_在签订租船合同时常被用来表征普通货船的装载能力。A、空船排水量B、净载重量肌NDWC、总载重量DWD、夏季满载排水量Δs

121、下列\_\_\_\_\_在营运管理中常被用以作为航线配船、定舱配载、船舶配积载等的重要依据。A、总载重量DWB、夏季满载排水量ΔsC、装载排水量ΔD、净载重量NDW

122、通常情况下，表征船舶载重能力大小的指标是\_\_\_\_\_。A、总吨位GTB、总载重量DWC、空船重量ΔLD、装载排水量Δ

123、通常情况下，表示船舶载货能力大小的指标是\_\_\_\_\_。A、净载重量NDWB、满载排水量C、总吨位GTD、总载重量DW

124、总载重量的主要用途有\_\_\_\_\_。①签订租船合同的依据;②收取运费的依据;③船舶配积载的依据;④统计船舶拥有量;⑤计算航次货运量的依据A、①②③B、①②③④C、①②③④⑤D、①③④⑤

125、船舶净载重量是以\_\_\_\_\_作为1公吨的。A、1立方米的容积B、2.83立方米的容积C、1000千克的重量D、1.1328立方米的容积

126、船舶的总载重量包括\_\_\_\_\_。①船舶常数;②空船重量;③货物、压载水重量及航次储备量A、①②B、①③C、②③D、①②③

127、关于船舶的净载重量，下列说法不正确的是\_\_\_\_\_。A、实际营运中，船舶的净载重量随航次的变化而变化B、实际营运中，航线航程及航行日期一经确定，船舶的净载重量可看作一个定值C、船舶资料中提供的船舶净载重量是指在设计水线下保持最大续航能力，且船舶常数等于零的值D、杂货船的航次净载重量是指具体航次所能承载货物重量和旅客数量的最大值

128、净载重量的主要用途有\_\_\_\_\_。①表征船舶的载货能力;②签订租船合同的依据;③船舶配积载的依据;④计算航次货运量的依据;⑤统计船舶拥有量的依据A、①③B、①③④C、①②③④D、①②④⑤

129、具体船舶的船舶常数是\_\_\_\_\_，其值越\_\_\_\_\_，船上装货量越少。A、变量;大B、定值;大C、定值;小D、变量;小

130、某船测定船舶常数时排水量为6000t，当时船上存燃油500t，淡水200t，压载水200t，粮食及备品20t，增加新设备30t，已知该轮新船出厂时空船排水量为4800t，则船舶常数为\_\_\_\_\_t。A、180B、250C、280D、310

131、某船排水量为9000t，空船重量为6000t，船上燃油600t，淡水300t，粮食和物料20t，压载水2000t，则此时的船舶常数为\_\_\_\_\_t。A、50B、80C、120D、200

132、下列\_\_\_\_\_不属于船舶常数的内容。A、供应品和备品B、船体改装所增重量C、货舱内的残留货物D、库存破旧器材

133、船舶的总载重量—定时，船舶的NDW与\_\_\_\_\_有关。A、航线长短B、油水消耗定额C、船舶常数D、以上都是

134、普通干散货船的航次储备量ΣG包括\_\_\_\_\_。A、燃润料和淡水B、供应品C、船员和行李及备品D、A B C都是

135、某船某航次使用夏季载重线，Δs=18000t，ΣG=1220t，C=180t，若仅考虑船舶重量性能，则下述错误的是\_\_\_\_\_。A、本航次的净载重量为8600tB、本航次最大装货量为8600tC、本航次所允许的最大装载重量为10000tD、本航次若能装载货物8600t即可满舱满载

136、在实际营运中，船舶航次储备量中的可变储备量包括\_\_\_\_\_。A、船用备品B、粮食和供应品C、燃润料和淡水D、冷凝器中的水

137、油船飢次总储备量包括\_\_\_\_\_。①正常航行所需的燃油淡水;②粮食和供应品，船员和行李及船舶备品;③油舱积存的油或残水;④加温货油及洗油舱所需的燃油淡水A、①②B、①②③C、①②④D、①②③④

138、下述\_\_\_\_\_一定会使船舶常数增加。①船舶结构改装;②液舱沉淀物;③货物残渣;④船舶备用件;⑤船舶油水数量;⑥船舶吃水A、②③B、①②③C、②③④D、①②③④⑤®

139、船舶允许使用的总载重量减去航次储备量及船舶常数为\_\_\_\_\_。A、航次净载重量B、排水量C、空船排水量D、A和C都是

140、船舶常数的大小与\_\_\_\_\_的数量有关。A、船上燃油、柴油、滑油、淡水B、船舶备件、船员行李及备品C、船体结构与压载水的重量D、船体和机械的修理或改装后的重量改变量

141、下列\_\_\_\_\_不是表征船舶重量性能的指标。A、载重量B、排水量C、总吨和舱容系数D、DW

142、某船卸货前测得排水量和油水储备量分别为8215t和236t，卸货后测得排水量和油水储备量分别为3093t和156t，则其卸货量为\_\_\_\_\_t。A、4678B、5028C、5513D、5042

143、船舶具体航次所确定的总载重量与\_\_\_\_\_无关。A、载重线B、船舶常数C、允许吃水D、空船重量

144、通常用重量来表示船舶大小时，所指的都是\_\_\_\_\_。A、总载重量B、总吨位C、满载排水量D、总载货量

145、我国8000吨远洋货船，8000吨是指\_\_\_\_\_。A、总载重量B、净载重量C、总吨位D、满载排水量

146、下列物品属于总载重量的是\_\_\_\_\_。A、螺旋桨B、备品C、固定压载D、锅炉中的水

147、登记在船舶吨位证书上，表明船舶规模大小的尺度是\_\_\_\_\_。A、全部尺度B、计算尺度C、登记尺度D、最大尺度

148、通常情况下，杂货船在装货计算时所使用的货舱容积是\_\_\_\_\_。A、包装舱容B、散装舱容C、液舱舱容D、液体舱柜容积

149、船舶的舱容系数是指船舶的\_\_\_\_\_。A、货舱舱容与船舶净载重查之比B、货舱舱容与实际装货重量之比C、散货舱容与排水量之比D、包装舱容与总载重量之比

150、以下关于我国远洋船舶净吨的定义，说法正确的是\_\_\_\_\_。A、船舶丈量所得的货舱总容积B、船舶除了载运客货以外的蓉积C、按我国《法定规则》的规定丈量猶定的船舶有效容积D、按我国《法定规则》的规定丈量确定的船舶总容积

151、以下关于我国远洋船舶总吨的定义，说法正确的是\_\_\_\_\_。A、按我国《法定规则》的规定丈量确定的船舶有效容积B、按我国《法定规则》核定的船舶货舱总容积C、按我国《法定规则》的规定丈量确定的船舶总容积D、按我国《法定规则》核定的总容积除以2、83立方米所得的数值

152、世界上造船业和航运业表示船舶规模大小的指标是\_\_\_\_\_。A、船舶满载排水量B、船舶总吨GTC、船舶总载重量DWD、船舶净吨NT

153、衡量船舶容积性能的指标有\_\_\_\_\_。①登记吨;②舱容系数;③舱柜容积A、①③B、②③C、①②D、①②③

154、以下关于货舱散装舱容的定义，说法正确的是\_\_\_\_\_。A、由两舷外板内侧及舱底板顶面至甲板横梁上端之间所计算得的容积加舱口围容积，扣除相关结构设备的体积B、由两舷外板内侧及舱底板顶面至甲板下表面之间所计算得的容积加舱口围容积，扣除相关结构设备的体积C、由两舷舱壁护板内侧及舱底板顶面至甲板横梁下端间所计算得的容积加舱口围容积，扣除相关结构设备的体积D、A和B

155、船舶的登记吨是指船舶根据《船舶与海上设施法定检验规则》的各项规定\_\_\_\_\_的专用吨位。①以吃水为丈量单位;②以重量为丈量单位;③以容积为丈量单位A、①B、②C、③D、②或③

156、船舶规范和国际公约中常用\_\_\_\_\_来划分船舶等级及作为技术管理和设备要求的基准。A、船舶尺度B、船舶总载重量C、船舶排水量D、船舶总吨

157、以下关于货舱包装舱容的定义,说法正确的是\_\_\_\_\_。A、两舷外板内侧、舱底板顶面至甲板横梁端之间的容积加舱口围容积，扣除相关结构设备的体积B、两舷舱壁肋骨内侧、舱底板顶面至甲板横梁下端之间的容积加舱口围容积，扣除相关结构设备的体积C、两舷舱壁护板内表面、舱底板顶面至甲板横梁下端之间的容积加舱口围容积，扣除相关结构设备的体积D、B和C

158、以下\_\_\_\_\_属于船舶的登记吨。①总吨GT;②净吨AT;③运河吨;④载重吨A、①②④B、①②③C、②③④D、①②③④

159、由舱容系数的定义可知，舱容系数较大的船舶，适合装运\_\_\_\_\_货。A、轻B、重C、袋装D、中等

160、由舱容系数的定义可知，舱容系数较小的船舶，适合装运\_\_\_\_\_货。A、轻B、中等C、重D、散粮

161、以下关于运河吨用途的说法，正确的是\_\_\_\_\_。A、作为船舶交纳港务费的基准B、作为向运河管理当局交纳运河通航费的基准C、作为船舶交纳引航费的基准D、作为船舶向运河当局交纳吨税的基准

162、船舶包装舱容是扣除了\_\_\_\_\_等的容积后得出的船舶各货舱的总容积。①舱内支柱;②通风管;③货舱护条;④舱内骨架A、①②③④B、②③④C、①②D、①②④

163、关于船舶总吨用途的说法，正确的是\_\_\_\_\_。①有时也据以计算某些港口使费;②交纳引航费的基准;③作为确定海损最高赔偿额的基准A、①B、②C、③D、①③

164、船舶的舱容系数是指\_\_\_\_\_。①每吨货物所占舱容;②每一总载重吨所占的货舱容积;③每立方米货舱容积所能装载货物的重量A、①B、②C、③D、①②③都不对，

165、船舶登记、检验和丈量的收费基准是根据船舶的\_\_\_\_\_来确定的。A、总吨B、净吨C、总载重量D、NDW

166、船舶散装舱容是扣除了\_\_\_\_\_等的体积后得出的船舶各货舱的总容积。①通风管;②货舱护条;③舱内支柱;④舱内骨架A、②④B、①③C、②③④D、①②③④

167、杂货船的舱容系数是指\_\_\_\_\_。A、包装舱容与净载重量之比B、散装舱容与总吨之比C、包装舱容与总载重量之比D、全船总容积与船舶净载重量之比

168、根据《船舶与海上设施法定检验规则》，关于船舶净吨的说法正确的是:净吨是\_\_\_\_\_对应的吨位。A、指货舱及压载舱的容积B、所有围蔽\_伺的容积C、指除了载客货以外的容积D、指船上作为营运处所的容积

169、船舶登记吨是\_\_\_\_\_。A、容积吨B、重量吨C、液舱柜容积吨D、货舱容积吨

170、船舶净吨的大春除了与其载货处所总容积有关外，还与\_\_\_\_\_有关。①型深D;②型吃水A蠢船体形状A、①B、②C、①②③D、①②

171、—般杂货船的舱容系数为\_\_\_\_\_。A、2.8〜3.2m3/tB、2.0〜2.5m3/tC、1.5〜2.1m3/tD、0.8〜1.4m3/t

172、—般货船，总吨GT比净吨NT\_\_\_\_\_。jA、大B、相等C、小D、关系不定

173、\_\_\_\_\_常用来作为计算各种港口使费或税金的基准。A、净吨B、总吨C、运河吨D、净载重量

174、作为计算造船、租船、买卖船舶等费用基准的是\_\_\_\_\_。A、净吨B、总吨C、运河吨D、总载重量

175、通常情况下，杂货船的包装舱容\_\_\_\_\_散装舱容。A、大于B、小于C、等于D、不能确定

176、普通杂货船的包装舱容为散装舱容的\_\_\_\_\_。A、85%〜90%B、90%C、90%〜95%D、95%

177、普通杂货船的散装舱容较包装舱容\_\_\_\_\_。A、大10%〜15%B、大5%〜10%C、小10%〜15%D、小5%〜10%

178、货船的舱容系数是指\_\_\_\_\_。①全船货舱总容积与船舶净载重量之比;②每一净载重吨所占有的货舱容积;③船舶对每一吨装在船上的货物所提供的货舱容积A、。①②B、①③C、②③D、①②③

179、船舶资料中所记载的舱容系数是\_\_\_\_\_。A、定值B、变量C、船舶刚开始营运时是定值，以后为变量D、无法确定

180、有关船舶的舱容系数，以下说法错误的是\_\_\_\_\_。A、具体船舶其舱容系数随航线的变化而变化B、舱容系数小的船舶装运大量轻泡货，可充分利用船舶的载重能力C、散货船的舱容系数是散装舱容与其航次净重量之比D、舱容系数大的船舶装运大量重货，会浪费其容量能力

181、运河吨通常\_\_\_\_\_国际船舶吨位证书中的登记吨。①大于;②等于;③小于A、①B、②C、③D、以上均有可能

182、对于普通船舶，通常按\_\_\_\_\_计收运河通行费。A、净吨B、总吨C、运河净吨D、运河总吨

183、通常以\_\_\_\_\_为指标统计船舶建造能力。A、净吨B、总吨C、运河净吨D、运河总吨

184、\_\_\_\_\_常用来作为计算各种与营运效益有关的港口使费或税金的基准。A、净吨B、总吨C、运河吨D、净载重量

185、按登记吨征收的费用系指\_\_\_\_\_。A、运费B、租金C、海事赔偿费用D、港口各种使费

186、下列\_\_\_\_\_表征船舶空间容积大小。A、空船排水量B、满载排水量C、载重吨D、船舶登记吨

187、表示船舶总吨的符号是\_\_\_\_\_。A、NTB、GTC、DWD、GM

188、船舶的燃料、润料舱柜，淡水舱柜，压载水舱内所能容纳相应液体载荷的最大容积称为\_\_\_\_\_\_\_。A、货舱散装容积B、货舱包装容积C、液货舱容积D、液舱柜容积

189、船舶总吨GT的大小由\_\_\_\_\_决定。A、围蔽处所容积B、载重量吨C、液舱容积D、货舱容积

190、船舶净吨NT的大小由\_\_\_\_\_决定。A、重量吨B、封闭处所载货容积C、封闭处所容积D、液舱容积

191、船舶净吨NT与\_\_\_\_\_有关。A、封闭货物处所容积、型吃水、型深及旅客数量B、封闭货物处所容积、型吃水、型深C、封闭货物处所容积、型吃水D、封闭货物处所容积

192、货舱内所能容纳件杂货的最大体积称为\_\_\_\_\_。A、货舱散装容积B、货舱包装容积C、液货舱容积D、液舱容积

193、货舱内所能容纳特定液体货物的最大容积称为\_\_\_\_\_。A、货舱散装容积B、货舱包装容积C、液货舱容积D、液舱容积

194、货舱内所能容纳无包装的小块状、颗粒状、粉末状等固体货物的最大体积称为\_\_\_\_\_。A、干货舱散装容积B、干货舱包装容积C、液货舱容积D、液舱柜容积

195、运河吨\_\_\_\_\_。A、在建造时由设计者确定B、可由各航运国家的当局丈量C、必须由运河当局丈量D、可由运河当鳥授权的船级社丈量

196、静止、正浮状态下的船舶静水力曲线图的纵向（垂向）坐标表示船舶的\_\_\_\_\_。A、平均型吃水B、平均实际吃水C、复原力臂D、船中吃水

197、船舶静水力曲线图是表示船舶在静止、正浮状态下其\_\_\_\_\_。A、船体受力情况的曲线B、吃水与各特性参数的关系曲线C、吃水与载荷弯矩的关系曲线D、静稳性力臂与船舶横倾角的关系曲线

198、以下\_\_\_\_\_曲线可以很容易地在船舶的静水力曲线图中查到。A、沿船长方向的浮力分布曲线及重量分\_曲线B、甲板浸水角、极限静倾角及初稳性高度C、横摇角、受风面积及进水角曲线D、漂心距船中距离曲线、厘米纵倾力矩及横稳心距基线高度曲线

199、船舶的每厘米纵倾力矩是指船舶\_\_\_\_\_。A、吃水差变化1厘米时所需要的纵倾力矩值B、吃水变化1厘米时所需要加减货物的吨数C、吃水变化1厘米时所需要的纵倾力矩值D、吃水差变化1厘米时所需要加减货物的吨数

200、船舶的每厘米吃水吨数TPC是指船舶的\_\_\_\_\_。A、吃水变化1厘米时所需要的纵倾力矩值B、吃水变化1厘米时所需要加减货物的吨数C、吃水差变化1厘米时所需要的纵倾力矩值D、吃水差变化1厘米时所需要加减货物的吨数

201、我国规定，在使用静水力曲线图查取\_\_\_\_\_曲线时，其计量长度应自船中处量起。A、方形系数CbB、浮心距船中距离义XbC、漂心距基线高度D、横稳心M距船中距离

202、船舶的静水力曲线图是表示船舶静止、正浮状态下的\_\_\_\_\_与吃水的关系曲线的总称。A、船型系数B、静稳性要素C、浮性要素、初稳性要素D、A+C

203、按我国习惯，在使用静水力曲线图查取浮心距船中距离％时，以下说法正确的是\_\_\_\_\_。A、浮心B在船中前或船中后，Xb均为负值B、浮心B在船中前或船中后，Xb均为正值C、浮心B在船中后，Xb为负值;在船中前为正值D、浮心B在船中后，Xb为正值;在船中前为负值

204、按我国习惯，在使用静水力曲线图查取漂心距船中距离xf时，以下说法正确的是\_\_\_\_\_。A、漂心F在船中前或船中后，Xf均为负值B、漂心F在船中前或船中后，Xf均为正值C、漂心F在船中前，Xf为正值;在船中后为负值D、漂心F在船中后，Xf为正值;在船中前为负值

205、在使用静水力曲线图查取\_\_\_\_\_曲线时，其计量长度应自船中处量起。A、重心距船中距离XgB、漂心距船中距离XfC、浮心距基线高度ZbD、水线面面积系数Cw

206、表征船舶在静止、正浮状态下其平均吃水与船舶若干性能参数的一组关系曲线称为\_\_\_\_\_。A、静水力特性参数表B、静稳性曲线图C、静水力曲线图D、动稳性曲线图

207、某船的船壳系数k=1.006，在某一吃水时其总排水体积V=12500m3，则其型排水体积为\_\_\_\_\_m3。A、12425B、12450C、12500D、12575

208、某船的船壳系数A=1.006,在某一吃水时其型排水体积FM=12500m3，则其水下外板及附体的排水体积为\_\_\_\_\_m3。A、75B、90C、108D、12575

209、在静水力曲线图中，\_\_\_\_\_互为正比。A、淡水排水量曲线和海水排水量曲线B、水线面面积曲线和厘米吃水吨数曲线C、海水排水量曲线和海水型排水体积曲线D、A和B

210、由船舶的静水力曲线图可知，船舶排水量或排水体积的变化规律是\_\_\_\_\_。A、随吃水的增加而线性增加B、吃水较小时随吃水的增加而增加得较快，吃水较大时随吃水的增加而增加得较慢C、吃水较小时随吃水的增加而增加得较慢，吃水较大时随吃水的增加而增加得较快D、随吃水的增加而增加，但增加的幅度在减小

211、若某船缺少静水力性能资料，可用\_\_\_\_\_的其他船静水力性能资料做参考。A、总吨位及满载排水量一致B、主尺度及限定航区相同C、净吨位及满载排水量一致D、主尺度及船体形状相同

212、船壳系数&通常\_\_\_\_\_。A、随船舶的增大而减小B、随船舶的增大而增大C、与船舶大小无关D、与船舶大小的关系不能确定

213、在静水力曲线图中，船舶的排水量曲线呈\_\_\_\_\_形。A、略微上凸B、略微下凹C、直线D、不规则曲线

214、在对某杂货船的舱底、甲板及舱盖结构加强改造后成为集装箱船，原有船舶资料中\_\_\_\_\_可继续使用。A、稳性报告书B、静水方性能资料C、总纵强度资料D、局部强度资料

215、静水力曲线图中，由型排水体积#算船舶排水量时，应进行\_\_\_\_\_\_修正。A、漂心B、首尾垂线C、纵倾D、船壳系数

216、船壳系数是\_\_\_\_\_，其值\_\_\_\_\_。A、型排水体积与实际排水体积之比;大于1B、实际排水体积与型排水体积之比；大于1C、型排水体积与实际排水体积之比;小于1D、实际排水体积与型排水体积之比;小于1

217、根据我国的规定，静水力曲线图中，关于浮心的曲线一般包括\_\_\_\_\_曲线。①浮心距船中;②浮心距基线;③浮心距首垂线;④浮心距尾垂线A、②④B、①C、①③④D、①②

218、每厘米纵倾力矩MTC的用途主要是供计算及调整船舶的\_\_\_\_\_。A、平均吃水B、局部强度C、吃水差D、静稳性力臂

219、\_\_\_\_\_将增大船舶的浮心高度。A、由舱内卸货B、在甲板上装货C、将货物上移D、将货物下移

220、船舶浮心距基线高度\_\_\_\_\_。A、随吃水的增加而线性增加B、吃水较小时随吃水的增加而增加得较快，吃水较大时随吃水的增加而增加得较慢C、吃水较小时随吃水的增加而增加得较慢，吃水较大时随吃水的增加而增加得较快D、随吃水的增加而增加，但增加的幅度在减小

221、—般情况下，普通货船的每厘米纵倾力矩MTC\_\_\_\_\_。A、随吃水的增加而减小B、随吃水的增加而增大C、与吃水大小无关D、与吃水的关系不能确定

222、在实际工作中，为了计算不同吃水时的船舶装货重量，船舶可供查取的资料是\_\_\_\_\_。①船舶载重表尺;②船舶静水力曲线图;③船舶强度曲线图;④船舶静水力参数表A、①②③B、②③④C、①②④D、①③④

223、某船排水量为5000t，则下列可利用TPC近似计算平均吃水改变量的是\_\_\_\_\_。①加载750t货物;②减载460t货物;③打排压载水650tA、①B、②C、③D、①②③

224、某船排水量为19000t，TPC为24t/cm，到港时船舶平均吃水减小0.2m，则到港时排水量为\_\_\_\_\_t。A、18520B、16600C、15200D、11800

225、某杂货船在某一装载状态下的平均吃水为7.00m(TPC=24.0t/cm)，因装货平均吃水增为7.60m(7PC=25.0t/cm)，则装货量为\_\_\_\_\_t。A、2000.0B、1500.0C、1470.0D、1440.0

226、某船在始发港开航时吃水d=9.00m，TPC=20.0t/cm，途中消耗油水200.0t，则到港时的吃水为\_\_\_\_\_m。A、8.90B、9.00C、9.10D、9.50

227、某船平均吃水为4.7m(TPC=8.5t/cm)，因卸货平均吃水变为4.2m(7PC=7.9t/cm)，则卸货量为\_\_\_\_\_t。A、735B、624C、569D、410

228、某杂货船在某一装载状态下的平均吃水为5.00m(7PC=24.0t/cm)，装货1470t后查得TPC=26.0t/cm,则船舶的平均吃水变为\_\_\_\_\_m。A、5.62B、5.57C、5.59D、5.65

229、某船在始发港开航时吃水d=10、00m,TPC=20.0t/cm，途中耗油水300t，中途港卸货1000t，后又加装货物500.0t，其他因素不计，问该船从中途港开出后吃水\_\_\_\_\_m。A、9.60B、9.90C、10.10D、10.40

230、已知某船卸货前平均吃水为11.62m，每厘米吃水吨数27.5t/cm，卸货重量为898t，则该轮新的平均吃水为\_\_\_\_\_m。A、11.29B、13.95C、15.11D、12.79

231、某船装货前测得平均吃水为6、12m，7PC=20t/cm。5小时后测得平均吃水为6.98m，TPC=21.8t/cm，若假定该段时间内船上油水等重量不变，则装货量估计为\_\_\_\_\_t。A、1797B、1720C、1874D、1726

232、某船在始发港开航时吃水d=9.00m，7PC=20.0t/cm，由于途中消耗油水使到达目的港时的平均吃水变为8.90m，则途中消耗油水\_\_\_\_\_t。A、200B、300C、400D、240

233、船舶储备浮力的大小是根据\_\_\_\_\_来确定的。①船舶的结构;②船舶的用途;③船舶的航行季节;④船舶的航行区域A、①②③B、①②④C、②③④D、①②③④

234、船舶的储备浮力是指\_\_\_\_\_。A、水密空间的大小B、保留的排水体积C、所保留的干舷高度值D、水线以上船体水密空间所提供的浮力

235、船舶设计干舷是指船中处由干舷甲板上边缘向下量至有关载重线\_\_\_\_\_的垂直距离。A、下边缘B、任意处C、上边缘D、以上均可

236、船舶干舷越大，表示船舶的\_\_\_\_\_越大。A、纵强度B、设计吃水C、吃水差D、储备浮力

237、同一船舶装货越多，其干舷越\_\_\_\_\_，储备浮力就越。A、小;小B、小;大C、大;小D、大;大

238、通常情况下，海船的储备浮力一般为其夏季满载排水量的\_\_\_\_\_。A、15%〜20%B、20%〜30%C、25%〜40%D、40%〜60%

239、通常情况下，河船的储备浮力一般为其夏季满载排水量的\_\_\_\_\_。A、10%〜15%B、20%〜30%C、25%〜40%D、40%〜60%

240、当根据《国际载重线公约》及我国《法定规则》的规定核算的船舶最小干舷与强度、稳性、抗沉性等要求所决定的干舷不一致时，应\_\_\_\_\_。A、取其中最大者B、取其中最小者C、以抗沉性为准D、以强度为准

241、船舶干舷的计算公式为:F=D-d+δ,其中δ是指\_\_\_\_\_A、船舶平板龙骨的厚度B、船舶干舷甲板的厚度C、船舶横梁的厚度D、船舶吃水的修正量

242、设船舶的夏季满载吃水为ds,实际吃水为d,型深为D,干舷甲板厚度为δ，则船舶的夏季干舷高度F为\_\_\_\_\_。A、F=D-dsB、F=D-ds+δC、F=D-dD、F=D-d+δ

243、F表示干舷，d表示型吃水，D表型深，则它们之间的近似表达式是\_\_\_\_\_。A、D=F-dB、d=F-DC、F=d-DD、F=D-d

244、储备浮力的大小常以\_\_\_\_\_表示。A、满载排水量的百分数B、;空船排水量的百分数C、空载排水量的百分数D、排水体积的百分数

245、船舶干舷F是根据\_\_\_\_\_勘定的。A、建造规范B、稳性规范C、载重线公约D、避碰规则

246、下列说法正确的是\_\_\_\_\_。A、集装箱船的干舷比木材船的大B、客船的干舷与货船的干舷相等C、同级别的油轮干舷比普通货船的干舷小D、以上均不对

247、为了保障船舶航行安全和最大限度地利用载货能力，\_\_\_\_\_勘定船舶干舷。A、船厂可根据船舶的修理情况B、船东可根据船舶的使用年限情况C、船长可根据船舶的装载能力情况D、以上均不可

248、散装液体货船及其他货船的载重线标志组成包括\_\_\_\_\_。①各条载重线;②载重线圈和水平线段;③船级社名称缩写;④甲板线A、①②③B、②③④C、①③④D、①②③④

249、我国国际航行船舶热带淡水干舷用\_\_\_\_\_来表示。A、SB、TC、TFD、WNA

250、某船长为100米的国际航行液货船应标绘的载重线共有\_\_\_\_\_。A、3条B、4条C、5条D、6条

251、根据《国际载重线公约》的规定，夏季干舷等于夏季载重线\_\_\_\_\_。A、上边缘至甲板线上边缘的垂直距离B、下边缘至甲板线上边缘的垂直距离C、下边缘至甲板线上边缘的垂直距离D、上边缘至干舷甲板下边缘的垂直距离

252、国际航行船舶的载重线标志中，北大西洋冬季载重线是以标有\_\_\_\_\_的水平线段表示的。A、DBDB、WNAC、BDDD、TF

253、—般干散货船的干舷比同级别木材专用船的干舷\_\_\_\_\_。A、小B、相等C、大D、无法比较

254、各类船舶勘绘载重线标志的目的是\_定在各种不同条件下航行时船舶的\_\_\_\_\_。A、最小干般及最小吃水B、最小千舷及最大吃水C、最大干舷及最小吃水D、最大午舷及最大吃水

255、船舶勘绘载重线标志的目的是\_\_\_\_\_。①最大限度地利用船舶的装载能力;②保证船舶的航行安全;③保证船舶走经济航速A、①②B、①③C、②③D、①②③

256、载重线圈中的横线与\_\_\_\_\_的高度一致。A、夏季载重线B、冬季载重线C、热带载重线D、淡水载重线

257、国际航行船舶载重线标志中的夏季载重线是以标有\_\_\_\_\_的水平线段表示的。A、FB、XC、SD、T

258、船长\_\_\_\_\_者可免绘北大西洋冬季载重线。A、小于60mB、夫于60mC、小于100mD、大于100m

259、船长\_\_\_\_\_者应标绘北大西洋冬季载重线。A、小于100mB、大于100mC、等于100mD、A或C

260、我国国际航行船舶载重线标志中冬季载重线是以标有\_\_\_\_\_的水平线段表示的。A、DB、FC、WD、Q

261、根据《国际载重线公约》的规定，北大西洋冬季干舷较冬季干舷\_\_\_\_\_。A、小50mmB、大50mmC、小冬季吃水的1/48D、大冬季吃水的1/48

262、载重线标志中各条载重线的\_\_\_\_\_\_\_为船舶在不同航区和季节中所允许的最大装载吃限定线。A、下边缘B、上边缘C、线中央D、下2/3处

263、普通干散货船的热带载重线用英文字母\_\_\_\_\_\_\_表示。A、FB、LTC、TD、R

264、我国沿海航行船舶载重线标志中，夏季淡水载重线是以标有\_\_\_\_\_\_\_的水平线段表示的。A、FB、QC、MQD、S

265、我国沿海航行船舶载重线标志中，热带淡水载重线是以标有\_\_\_\_\_\_\_的水平线段表示的。A、RQB、MRC、RD、TF

266、普通货船的载重线标志中，夏季载重线的\_\_\_\_\_\_\_通过载重线圈圆环的中心A、线中央B、上边缘C、下边缘D、以上均不是

267、普通货船的载重线标志中，勘绘在船中两舷，表示干舷甲板位置的水平线段称为\_\_\_\_\_\_\_。A、分舱标志线B、干舷线C、甲板线D、安全线

268、根据规定，普通货船的夏季淡水干舷等于\_\_\_\_\_\_\_。A、夏季海水干舷-夏季吃水的1/36B、热带海水干舷-热带吃水的1/36C、夏季海水干舷-夏季吃水的1/48D、热带海水干舷-热带吃水的1/48

269、根据规定，散装液体货船的热带干舷等于\_\_\_\_\_\_\_。A、夏季海水干舷-夏季吃水的1/48B、夏季海水干舷+夏季吃水的1/48C、夏季海水干舷-夏季吃水的1/36D、夏季海水干舷+夏季吃水的1/36

270、根据规定，固体散货船的热带淡水干舷等于\_\_\_\_\_\_\_。A、热带海水干舷-热带吃水的1/48B、热带海水干舷-夏季吃水的1/48C、夏季海水干舷+热带吃水的1/48D、热带海水千舷+夏季吃水的1/48

271、杂货船的热带淡水干舷等于\_\_\_\_\_\_\_A、热带海水干舷B、热带海水干舷-夏季吃水的1/48C、热带海水干舷-热带吃水的1/48D、A或B

272、杂货船的夏季淡水干舷等于\_\_\_\_\_\_\_。A、夏季海水干舷减去夏季吃水的1/48B、夏季海水干舷加上夏季吃水的1/36C、夏季海水干舷减去D、A或B

273、木材船的冬季木材干舷等于夏季木材干舷加上\_\_\_\_\_\_\_吃水的1/36。A、夏季吃水B、冬季吃水C、夏季木材吃水D、冬季木材吃水

274、木材船的热带木材干舷等于夏季木材干舷减去\_\_\_\_\_\_\_吃水的1/48。A、夏季吃水B、热带吃水C、夏季木材吃水D、热带木材吃水

275、—般来讲，木材船的夏季木材载重线\_\_\_\_\_\_\_其夏季载重线。A、稍低于B、稍高于C、等于D、不能确定

276、下述\_\_\_\_\_\_\_是错误的。A、冬季干舷大于冬季木材干舷B、夏季木材干舷与冬季木材干舷相差1/36夏季木材吃水C、夏季干舷大于夏季木材干舷D、北大西洋冬季干舷大于北大西洋冬季木材干舷

277、—般来讲，杂货船的热带载重线\_\_\_\_\_\_\_其热带木材载重线。A、稍高于B、稍低于C、等于D、不能确定

278、—般来讲，木材船的夏季木材淡水吃水\_\_\_\_\_\_\_其夏季淡水吃水。A、等于B、稍小于C、稍大于D、不能确定

279、—般来讲，木材船的北大西洋冬季木材吃水\_\_\_\_\_\_\_其北大西洋冬季吃水。A、稍大于B、等于C、稍小于D、不能确定

280、同一客货船，载客时允许使用的载重线较非载客时\_\_\_\_\_\_\_。A、要高B、要低C、相等D、无法确定

281、我国国内航行木材船热带载重线按规定表示为\_\_\_\_\_\_\_。A、LRB、LTC、MBDDD、MR

282、我国国内航行木材船热带淡水载重线按规定表示为\_\_\_\_\_\_\_。A、LTFB、MRQC、MBDDD、LRQ

283、我国国际航行木材船夏季载重线按规定表示为\_\_\_\_\_\_\_。A、MSB、LSC、LXD、MX

284、我国国际航行木材船夏季淡水载重线按规定表示为\_\_\_\_\_\_\_。A、LFB、MQC、MFD、LQ

285、我国国际航行木材船热带淡水载重线按规定表示为\_\_\_\_\_\_\_。A、TFB、LTFC、MRQD、MTF

286、我国国际航行木材船热带载重线按规定表示为\_\_\_\_\_\_\_。A、LRB、MRC、LTD、MT

287、我国国际航行木材船冬季载重线按规定表示为\_\_\_\_\_\_\_。A、LWB、MDC、LDD、MW

288、我国国际航行木材船北大西洋冬季载重线按规定表示为\_\_\_\_\_\_\_。A、LBDDB、MWNAC、MBDDD、LWNA

289、根据国际规范的规定，当船舶\_\_\_\_\_\_\_才可以勘绘木材船载重线标志。①在甲板上装运木材时;③在舱内装运木材时;③其结构和设备满足相应规定时;④木材装载满足相应要求时A、①②③B、②③④C、①③④D、①②③④

290、在国际航行木材船载重线标志中勘绘于垂J[线的船尾方向缀以“L”的载重线有\_\_\_\_\_\_\_。A、夏季木材淡水载重线B、北大西洋冬季木材载重线C、冬季木材载重线D、B和C

291、船舶的载重线标志通常标绘于\_\_\_\_\_\_\_。A、船首两舷B、船尾两舷C、船中两舷D、船舶设计水线上

292、国际船舶船长者可免绘北大西洋冬季载重线\_\_\_\_\_\_\_。A、小于100mB、等于100mC、大于100mD、大于120m

293、国际船舶船长100m，则其最低一条载重线是\_\_\_\_\_\_\_。A、冬季载重线B、夏季载重线C、热带淡水载重线D、北大西洋冬季载重线

294、某无限航区船舶船长为120m，则其勘绘于船尾方向的载重线包括\_\_\_\_\_\_\_。A、冬季载重线B、热带载重线C、热带淡水载重线D、北大西洋冬季载重线

295、国际航行杂货船载重线标志上的最低一条载重线是\_\_\_\_\_\_\_。A、热带淡水载重线B、冬季载重线C、北大西洋冬季载重线D、B或C

296、国际航行油轮载重线标志上的最高一条载重线是\_\_\_\_\_\_\_。A、热带载重线B、夏季载重线C、热带淡水载重线D、冬季载重线

297、我国国际航行船舶在我国沿海海域航行时，其海区及季节期划分以\_\_\_\_\_\_\_恒向线为准。A、香港至汕头B、汕头至苏阿尔C、香港至苏阿尔D、上海至苏阿尔

298、我国在承认1966年《国际载重线公约》的附则时，声明有保留，我国认为沿海区域应为\_\_\_\_\_\_\_。A、夏季区带B、热带区带C、冬季季节区域D、热带季节区域

299、在区带内航行的船舶，根据航区的不同，终年允许使用\_\_\_\_\_\_\_。A、热带载重线B、夏季载重线C、冬季载重线D、A B均有可能

300、国内航行船舶无须勘绘\_\_\_\_\_\_\_。A、夏季载重线B、冬季载重线C、热带淡水载重线D、夏季淡水载重线

301、载重线海图中季节区带（或区域)是指该海区一年内各季风浪情况\_\_\_\_\_\_\_。A、变化不大B、变化较大C、没有变化D、变化没有规律

302、在季节区域内航行的船舶根据季节期的不同，可以使用\_\_\_\_\_\_\_。A、热带载重线B、夏季载重线C、冬季载重线D、以上均有可能

303、载重线海图中区带是指该海区一年内各季风浪情况\_\_\_\_\_\_\_。A、变化不大B、变化较大C、没有变化D、变化没有规律

304、载重线海图中的海区和季节期是根据海区的\_\_\_\_\_\_\_划分的。A、水温B、气温C、季节D、风浪频率和大小

305、在载重线海图中的热带季节区域内航行的船舶，不可能采用的载重线是\_\_\_\_\_\_\_。A、热带载重线B、夏季载重线C、冬季载重线D、以上均有可能采用

306、某美国籍船舶在黄埔港装货时应根据\_\_\_\_\_\_\_的规定确定载重线。A、我国《法定规则》B、IMDGCodeC、《钢质海船入级规范》D、《国际载重线公约》

307、在载重线海图中的区带内航行的船舶，不可能采用的载重线是\_\_\_\_\_\_\_。A、热带载重线B、夏季载重线C、冬季载重线D、以上均有可能

308、载重线海图对船舶装载水尺的限制与\_\_\_\_\_\_\_无关。A、总吨B、开航日期C、船舶尺度D、航经海域

309、我国沿海航行船舶一月份允许使用\_\_\_\_\_\_\_载重线。A、夏季B、热带C、冬季D、北大西洋冬季

310、根据《国际载重线公约》的规定，我国香港以北的沿海属于\_\_\_\_\_\_\_。A、冬季季节区域B、热带季节区域C、夏季区带D、热带区带

311、根据《国际载重线公约》的规定，我国香港以南的沿海属于\_\_\_\_\_\_\_。A、热带季节区域B、冬季季节区域C、夏季区带D、热带区带

312、油船运输石油产品时，由于液体货物性质的影响，货舱内应保留一定的空档而不装满，该性质属于\_\_\_\_\_\_\_。A、化学性质B、机械性质C、生物性质D、物理性质

313、船运箱装橡胶、松香之类货物时，考虑到货物性质的影响，所选舱位应远离热源，该性质属于\_\_\_\_\_\_\_。A、物理性质B、化学性质C、机械性质D、生物性质

314、载重线海图中的区带或区域是指其间风浪\_\_\_\_\_\_\_。A、较小B、较大C、在指定期间不发生变化D、在已确定的频率之内

315、某远洋船某航次航经海g属于冬季季节区带，则该轮可采用\_\_\_\_\_\_\_。A、冬季载重线B、夏季载重线C、热带载重线D、A或B

316、根据《国际载重线公约》的规定，以下\_\_\_\_\_\_\_海区属于夏季麼带。A、—年内蒲氏风级8级或8级以上风力不超过1%的海区B、—年内蒲氏风级8级或8级以上风力不超过5%的海区C、一年内蒲氏风级8级或8级以上风力不超过8%的海区D、—年内蒲氏风级8级或8级以上风力不超过10%的海区

317、根据《国际载重线公约》及我国《法定规则》的规定，以下\_\_\_\_\_\_\_海区属于热带区带。A、—年内蒲氏风级8级或8级以上风力不超过1%的海区B、—年内蒲氏风级8级或8级以上风力不超过5%的海区C、10年内任一单独日历月份在5°平方区域内热带风暴不多于一次D、A和C

318、载重线海图中的季节\_\_\_\_\_\_\_。A、与四季一样B、与四季不一样C、每年不同D、每年修改

319、载重线海图中区带和季节区域的区别在于\_\_\_\_\_\_\_。A、区带较大B、区带较小C、二者中风浪频率和大小不同D、没有明确的区别

320、《国际载重线公约》要求\_\_\_\_\_\_\_。A、船舶在始发港应满足所适用的载线B、船舶在目的港应满足所适用的载线C、船舶在中途港应满足所适用的载线D、船舶在整个航程都应满足所适用的载线

321、由于\_\_\_\_\_\_\_，国内航行船舶载重线标志中无冬季载重线。A、冬季风浪较小B、南方冬季气温较高C、冬季沿海海域不结冰D、我国沿海海域属热带季节区域

322、海运货物在配积载时一般应按\_\_\_\_\_\_\_将其分类。A、货物包装B、货物特性和运输要求C、货物重量D、货物体积

323、将海运货物分成杂货、固体散货、液体散货、集装化货物分类方法是按\_\_\_\_\_\_\_划分的。A、货物形态和运输方式B、货物特性和运输要求C、货物重量D、运抵方式

324、按货物形态和运输方式可将海运货物分成\_\_\_\_\_\_\_。①杂货;②固体散货;③液体散货；④冷藏货物；⑤集装化货物A、①②③④B、②③④⑤C、①②③⑤D、①②③④⑤

325、\_\_\_\_\_\_\_是一种波长很短的电磁狭，即光子流。A、a射线B、p射线C、γ对线D、中子流

326、放射性物质能放射\_\_\_\_\_\_\_。①中子流;②α射线③β射线;④γ射线;⑤丙种射线A、③④⑤B、①②③④C、①③④⑤D、①②③④⑤

327、内辐射进入人体内对人体造成危害的主要途径是\_\_\_\_\_\_\_①放射源由消化道进入;②放射源由呼吸道进入;③放射源由皮肤进入A、①②B、②③C、①③D、①②③

328、放射性物质放出的射线或粒子中，最容易被氢原子或碳氢化合物吸收的是\_\_\_\_\_\_\_。A、α射线B、β射线C、γ射线D、快中子射线

329、放射性物质放出的射线或粒子中，不能产生电离作用的是\_\_\_\_\_\_\_。①α射线;②β射线;③γ射线;④快中子射线;⑤丙种射线;⑥中子流A、①②③④⑤⑥B、②③④⑤C、③④⑤⑥D、③④⑥

330、放射性物质危害人体的途径有\_\_\_\_\_\_\_。①外照射;②内照射;③外辐射A、①B、②C、③D、①②③

331、射程短，穿透力弱的射线是\_\_\_\_\_\_\_。A、α射线B、β射线C、γ射线D、快中子射线

332、放射性物质放出的射线，根据其穿透力的大小依次为\_\_\_\_\_\_\_。A、γ<β<αB、β<α<γC、α<γ<βD、α<β<γ

333、放射性物质放出的射线或粒子中，难以被任何物质或材料完全吸收的是\_\_\_\_\_\_\_。A、α射线B、β射线C、γ射线D、快中子射线

334、下列\_\_\_\_\_\_\_属于货物的物理特性。A、氧化性B、易燃性C、放射性D、腐蚀性

335、下列\_\_\_\_\_\_\_不属于货物的物理特性。A、挥发性B、热变性C、腐蚀性D、吸湿和散湿性

336、货物的热变性与\_\_\_\_\_\_\_有关。A、含水量B、熔点C、外界温度D、以上都是

337、货物损耗、发脆、开裂等是由于货物的\_\_\_\_\_\_\_造成的。A、散湿B、腐蚀C、热变D、挥发

338、腐蚀性属于货物的\_\_\_\_\_\_\_。A、物理特性B、化学特性C、机械特性D、生物性质

339、橡胶的老化是由于货物的\_\_\_\_\_\_\_引起的。A、物理特性B、化学特性C、机械特性D、生物特性

340、茶叶的陈化是由于货物的\_\_\_\_\_\_\_引起的。A、物理特性B、化学特性C、机械特性D、生物特性

341、金属锈蚀是由于货物的\_\_\_\_\_\_\_引起的。A、腐蚀性B、热变性C、挥发性D、氧化性

342、液体货物挥发可能造成货物\_\_\_\_\_\_\_。A、质量下降B、数量减少C、包装损坏D、以上都是

343、以下\_\_\_\_\_\_\_不属于货物的化学性质。A、自燃性B、锈蚀性C、腐败性D、腐蚀性

344、船运散装固体硫黄时，由于货物性质的影响，裝货前应在货舱舱壁上根据需要喷涂一定浓度的石灰水，该性质属于\_\_\_\_\_\_\_。A、化学性质B、物理性质C、生物性质D、机械性质

345、通常用\_\_\_\_\_\_\_来表示货物的机械性质。A、货物耐压强度B、允许冲击加速度C、货物的包装方式D、A和B

346.货物的耐压强度属于货物的\_\_\_\_\_。A.物理特性B.化学特性C.机械特性D.生物性质

347.货物的有氧呼吸属于货物的\_\_\_\_\_。A.物理特性B.化学特性C.机械特性D.生物特性

348.为使货物安全运输，应控制有关因素，使其处于\_\_\_\_\_中。A.微弱的缺氧呼吸B.微弱的有氧呼吸C.旺盛的缺氧呼吸D.旺盛的有氧呼吸

349.装货清单上，“Bkt”所表示的包装形式为\_\_\_\_\_。A.箱装B.篓或筐装C.袋装D.坛装

350.远洋运输中，装货清单上Sht缩写符号表示\_\_\_\_\_。A.块B.张C.个D.对

351.远洋运输中，装货清单上Ctn缩写符号表示\_\_\_\_\_包装形式。A.钢瓶装B.牛皮纸袋装C.纸板箱装D.琵琶桶装

352.远洋运输中，装货清单上Drms缩写符号表示\_\_\_\_\_包装形式。A.铁桶装B.麻袋装C.鼓形桶装D.明格箱装

353.远洋运输中，装货清单上B1缩写符号表示\_\_\_\_\_包装形式。A.布包装B.包或捆C.罐头桶装D.钢瓶装

354.远洋运输中，装货清单上Bg缩写符号表示\_\_\_\_\_包装形式。A.包装B.卷C.听装D.袋装

355.远洋运输中，装货清单上Bx缩写符号表示\_\_\_\_\_包装形式。A.罐装B.聚乙烯袋装C.木箱装D.柳筐瓶装

356.远洋运输中，装货清单上Crt缩写符号表示\_\_\_\_\_包装形式。A.桶装B.藤筐瓶装C.亮格箱装D.捆.扎

357.远洋运输中，装货清单上Brl缩写符号表示\_\_\_\_\_包装形式。A.琵琶桶装B.机包装C.坛装D.卷

358.远洋运输中，襄货清单上Cn缩写符号表示\_\_\_\_\_包装形式。A.箱装B.袋装C.听装D.包或捆

359.远洋运输中，装货清单上BOtl缩写符号表示\_\_\_\_\_包装形式。A.箱装B.袋装C.桶装D.瓶装

360.远洋运输中，装货清单上Bdl缩写符号表示\_\_\_\_\_包装形式。A.箱装B.袋装C.桶装D.捆或扎

361.下列\_\_\_\_\_不是包装的作用。A.保护货物质量不变和数量完整B.便于货物的衬垫.隔票C.防止危险扩散，保护财产及环境的安全D.便于货物的搬运.堆码.装卸及理货

362.货物包装中能够起防潮.防震.防异味污染.防气味散失等作用的是\_\_\_\_\_。A.外包装B.内包装C.单一包装D.复合包装

363.按\_\_\_\_\_将包装分为外包装.内包装。A.包装形式B.包装规格C.包装作用D.包装材料

364.货物标志的主要作用是\_\_\_\_\_。①便于运输;②便于识别;③启示工作人员正确操作;④方便配载A.①②③B.①②④C.②③④D.①③④

365.海运货物的副标志是货物主标志的补充，其内容包括\_\_\_\_\_。A.收货人B.发货符号C.信用证编号D.发货港

366.下列\_\_\_\_\_属于货物副标志的内容。A.信用证编号B.货物品名C.贸易合同编号D.收货人名称

367.注明货物的发货港.卸货港.货物重量等的标志是货物的\_\_\_\_\_。A.主标志B.副标志C.注意标志D.指示标志

368.远洋货物的标志是由\_\_\_\_\_涂刷或粘贴在货件两端的文字.代号和图案。A.收货人B.发货人C.船员D.主管机关

369.关于远洋运输货物原产国标志作用的说法，错误的是\_\_\_\_\_。A.可根据其限制某些国家货物的进口B.可根据其制定不同的运费费率C.用以维护本国利益.防止进口货物与本国货物混淆D.根据其对不同原产国的进口货物规定不同的关税税率

370.海运货物的主标志内容有\_\_\_\_\_。①贸易合同编号;②卸货港;③货物品名;④订单号A.①②③④B.②③④C.②③D.①④

371.海运货物的副标志是货物主标志的补充，其内容包括\_\_\_\_\_。A.收货人名称B.发货符号C.信用证编号D.件号标志

372.\_\_\_\_\_属于货物副标志的内容。A.信用证编号B.港埠标泰C.贸易合同编号D.订单号

373.远洋运输中，注明货物的发货港.卸货港.货物重量等的标志是货物的\_\_\_\_\_。A.主标志B.辅助标志C.注意标志D.保护标志

374.海运货物的副标志是用作主标志的补充，其主要作用是区分同一大批货物中的\_\_\_\_\_货物①不同的几个小批;②不同包装;③不同品质等级A.①B.②C.③D.①③

375.在国际贸易中的图案标记表示\_\_\_\_\_\_。A.重心点B.小心装卸C.必须竖放D.防潮

376.下列\_\_\_\_\_属于副标志内容。①货物学名;②发货港.卸货港;③货物尺寸.编号;④货物重量;⑤货物规格A.①②③④⑤B.①②③④C.①③④D.①②③

377.在装货单.提单.舱单上必须记录的标志是\_\_\_\_\_。A.主标志B.副标志C.注意标志D.指示标志

378.远洋货物的港埠标志\_\_\_\_\_。•A.不能使用简称.代号或缩写B.可以使用简称或缩写文字C.必须用文字直接写出货物到达港口的全名D.A和C

379.如果托运人提供的货物的标志不当或不清，则\_\_\_\_\_。A.承运人对由此引起的混票.毁坏.错交等损失不负责任B.承运人对由此引起的混票.毁坏.错交等损失负责任C.承运人对由此引起的混票.毁坏.错交等损失所负的责任由运输合同确定D.承运人对由此引起的混票.毁坏.错交等损失所负的责任托运国法律确定

380.件号标志SET②-3/8表示\_\_\_\_\_。A.该件货物共8件中的第3件应装载在二舱B.该件货物共8套，此为第②-3件C.该件货物为第2套共8件中的第3件D.该件货物为第8套共3件中的第2件

381.件号标志N.3/18-5表示\_\_\_\_\_。A.该件货物共18件中的第3件应装载在二舱B.该件货物共18套，此为第3件C.该件货物为第5批共18件中的第3件D.该件货物为第8套共3件中的第5件

382.件号标志N.81/120表示\_\_\_\_\_。A.该组货物共120件，该择货物为第39件B.该组货物共120件，该件货物为第81件C.该组货物共201件，该件货物为第120件D.该件货物为自81至120—组货物的某一件-

383.杂货配载时，按照货物的忌装要求，气味货与忌气味货应分舱装载，主要考虑了货物间的\_\_\_\_\_影响。A.物理性质B.化学性质C.机械性质D.生物性质

384.远洋运输中，货物主标志的内容包括贸易合同编号.信用证编号和\_\_\_\_\_。A.承运人的名称B.目的地的全称C.收货人的名称D.卸货港的名称

385.海运货物在运输途中因其本身的理化性质.自然条件或运输技术条件等因素的影响，产生的货物重量的不可避免的减少量称为\_\_\_\_\_。A.散失B.货差C.自然损耗D.短缺

386.导致货物自然损耗的原因是\_\_\_\_\_\_。①货物干耗;②货物保管照料不良;③货物挥发和渗漏;④货物散失A.①②③B.①③④C.②③④D.①②③④

387.海运货物的自然损耗是指在运输过程中因\_\_\_\_\_因素的影响而产生的货物重量上不可避免的减少量。A.货物本身的性质B.自然条件C.运输技术D.以上都是

388.海运货物在运输途中因其本身的理化性质等原因所产生的货物重量的不可避免的减少量占原来运输货物总重量的百分比称为\_\_\_\_\_。A.自然损耗B.自然损耗率C.亏舱率D.亏舱

389.某运干矿粉的散货船其自然减量产生的主要原因是\_\_\_\_\_。A.蒸发与挥发B.飞扬与撒落C.溢渗与漏失D.以上都是

390.以下\_\_\_\_\_不是自然损耗的产生原因。A.货物自身性质B.自然灾害C.自然条件D.运输技术条件

391.下列\_\_\_\_\_不是自然损耗产生的原因。A.干耗B.散失C.流失D.压损

392.影响自然损耗率的因素有\_\_\_\_\_。①货物种类与包装形式;②装卸方式与次数;③气候条件与航程长短A.①②B.①③C.②③D.①②③

393.某杂货船在其深舱内装载一批散装矿物油，运抵目的港时算得其自然损耗率为0.15%，造成的原因可能是\_\_\_\_\_。①干耗和挥发;②渗透和沾染;③飞扬和散失A.①③B.②③C.③D.①②

394.海运中包装货物的重量系指其\_\_\_\_\_。A.总重量B.包装重量C.净重量D.实际重量

395.自然减量的数值不考虑\_\_\_\_\_的影响。A.航行及装卸过程中的温湿度.风雨等B.货舱位置及大小C.装卸方法.装卸工具.操作次数等D.计量方法及工具.计量人员的技术水平等

396.海上货物运输中，货物的交接.装运常以\_\_\_\_\_作为计量单位。A.容积吨B.重量吨C.容积吨或重量吨D.既非容积吨又非重量吨

397.按照海运惯例，货件的丈臺通常是按货件的\_\_\_\_\_\_体积进行计算并适当扣减。A.最小方形B.最大外形的方形C.圆形D.实际

398.承运人应保证运输过程中货物的数量完整，对于包装件杂货，承运人应对货物的\_\_\_\_\_负责。A.重量B.体积C.件数D.重量和件数

399.承运人应保证运输过程中货物的数量完整，对于木材，承运人应对货物的\_\_\_\_\_负责。A.重量B.体积C.件数D.体积和重量

400.承运人应保证运输过程中货物的数量完整，因此承运人应对所运输货物的\_\_\_\_\_负责。A.重量或体积B.包数或件数C.货物的标志D.A或B

401.影响海运货物在运输途中自然损耗率的大小的因素包括\_\_\_\_\_。A.货物性质B.货物积载因数C.货物计费方式D.货物重量

402.玻璃.瓷器等货物应配装在基础平稳.不受挤压.易于装卸的舱位，主要考虑该类货物的\_\_\_\_\_影响。A.生物性质B.化学性质C.物理性质D.机械性质

403.某件杂货不包括亏舱的积载因数SF=1.2m3/t，按海运惯例，该货应为\_\_\_\_\_。A.容积货物B.计重货物C.容积货物或计重货物D.由船长根据货物性质决定

404.某件杂货不包括亏舱的积载因数SF=1.02m3/t，按我国远洋运输运价表中规定，该货应为\_\_\_\_\_。A.容积货物B.计重货物C.容积货物或计重货物D.由船长根据货物性质决定

405.远洋运价表中用“W/M”标记的货物表示\_\_\_\_\_。A.按重量吨计算运费B.按容积吨计算运费C.重量吨和容积吨中按高者计算运费D.由货主决定计算运费的方式

406.货物计量时，所谓的“尺码吨”是指\_\_\_\_\_。A.按货物重量计算运费是所使用的单位B.按量尺体积计算运费时单位C.按货物重量或体积计算运费时所使用的单位D.按货物长度计算的单位

407.容积吨是为\_\_\_\_\_而引入的。A.合理计算容积货物的运费B.合理计算重量货物的运费C.合理计算货物的体积D.合理计算货物的重量

408.按照国际惯例，当货物的积载因数小于\_\_\_\_\_时，该货物为计重货物。①1.1328m3/t;②1.0m3/t;③40ft3/tA.①②B.①C.②③D.①③

409.按照国际惯例，当单位重量的体积等于1.1328m3/t时，该货物头\_\_\_\_\_。①计重货物;②容积货物;③另行规定计算方法A.①B.②C.③D.①②均可能

410.按照国际航运惯例，一尺码吨（容积吨）等于\_\_\_\_\_。①1.1328m3;②1.0m3;③40ft3A.①②B.①C.②③D.①③

411.货物的亏舱率是指亏舱舱容与\_\_\_\_\_的比值。A.货物量尺体积B.装货舱容C.货物实际体积D.全船总舱容

412.所谓亏舱是指装货时\_\_\_\_\_。A.满载而不满舱的空间B.无法被货物充分利用的空间C.装载选港货的空间D.散装舱容与包装舱容的差值

413.影响货物亏舱率大小的因素有\_\_\_\_\_。①货物的种类;②包装形式;③堆装方式及质量;④货物装舱部位A.①②③B.②③④C.①③④D.①②③④

414.下列\_\_\_\_\_不是亏舱的原因。A.货物与货物之间存在间隙B.货物与舱壁.横梁等存在间隙C.衬垫及通风道D.装载重货造成满载不满舱

415.货物亏舱的大小一般与\_\_\_\_\_无关。A.货舱形状及舱内结构.舱内设备布置B.货物性质.包件大小与形状.货物之间的镶嵌性C.适用的法律.公约及所定立的运输合同D.配载技术.货物堆码技术.装货管理水平

416.船舶装运亏舱率大的货物则\_\_\_\_\_。A.舱位利用率高B.该航次装货数量多C.航次净载重量大D.航次亏舱大

417.装于某一船上的同一种包装货物，其亏舱率\_\_\_\_\_。A.相同B.装于首尾部舱室的大C.装于中部舱室的大D.装于首尾部舱室的小

418.货物的积载因数越大，说明\_\_\_\_\_。A.每吨货物所需装舱容积越大B.单修容积所能装载的货物越多C.船舶利用率越高D.每吨货物所需容积越小

419.货物积载因数是指每吨货物\_\_\_\_\_。A.量尺体积B.所占舱容C.体积利用率D.A或B

420.不包括亏舱的积载因数是指每一吨货物所具有的\_\_\_\_\_.。A.货舱容积B.量尺体积C.亏舱体积D.舱柜容积

421.包括亏舱的积载因数是指每一吨货物所占的\_\_\_\_\_\_A.货舱容积B.量尺体积C.亏舱体积D.舱柜容积

422.某票货物重量为1500t，量尺体积为1050m3，亏舱率Cbs=12%，则该货物包括亏舱的积载因数为\_\_\_\_\_\_m3/t。A.0.795B.0.700C.0.840D.0.954

423.某票货物重量为200t，不包括亏舱积载因数SF=1.8m3/t，亏舱率Cbs=10%，则所占舱容为\_\_\_\_\_\_m3。A.400B.396C.324D.425

424.某票包装货物不包括亏舱积载因数=1.8m3/t，亏舱率Cbs=10%，则包括亏舱的积载因数为\_\_\_\_\_\_m3/t。A、2.0B、2.1C、1.8D、3.2

425、某票货物包括积载因数SF=1.5m3/t，亏舱率Cbs=10%，则不包括亏舱的积载因数为\_\_\_\_\_\_\_m3/t。A、1.80B、2.10C、1.35D、1.65

426、某票货物重量为1500t，包括亏舱的积载因数0.795m3/t，亏舱系数为Cbs=12%，则该货物的量尺体积为\_\_\_\_\_\_\_m3。A、800B、980C、1049D、1200

427、某票货物重量为1500t，包括亏舱的积载因数SF=0.795m3/t，亏舱系数Cbs=12%，则该货物不包括亏舱的积载因数为\_\_\_\_\_m3/t。A、0.8B、0.56C、0.7D、0.65

428、—般货物不包括亏舱的积载因数\_\_\_\_\_包括亏舱的积载因数。A、大于B、小于C、等于D、无确定

429、某种货物包括亏舱的积载因数为2.0m3/t，不包括亏舱的积载因数为1.80m3/t，则其亏舱率为\_\_\_\_\_。A、8%B、10%C、12%D、14%

430、某货舱装满时，货物体积为4828m3,所占货舱舱容为4956m3,则亏舱率为\_\_\_\_\_\_%。A、2.4B、2.8C、2.7D、2.6

431、海上运输中，当船舶的舱容系数大于货物的平均积载因数时，船舶将\_\_\_\_\_。A、满舱满载B、满舱不满载C、既不满舱又不满载D、满载不满舱

432、海上运输中，当货物的平均积载因数大于船舶的舱容系数时，船舶将\_\_\_\_\_。A、满舱满载B、满舱木满载C、既不满舱又不满载D、满载不满舱

433、海上运输中，当船舶的舱容系数等于货物的平均积载因数时，船舶将\_\_\_\_\_。A、满舱满载B、满舱不满载C、既不满舱又不满载D、满载不满舱

434、海上运输中，当货物的积载因数大于船舶的舱容系数时，该货物为\_\_\_\_\_。A、重货B、轻货C、中等货D、危险货物

435、当某种货物的积载因数小于船舶的舱容系数时，则该货物为\_\_\_\_\_。A、重货B、轻货C、中等货D、危险货物

436、当某种货物的积载因数等于船舶的舱容系数时，则该货物为\_\_\_\_\_。A、重货B、轻货C、中等货D、危险货物

437、货物的积载因数是\_\_\_\_\_的重要资料。A、区分货物轻重B、核算货物应占的舱容C、计算货物重量D、以上均是

438、某船配装一票重量为210t箱装货，不包括亏舱的积载因数SF=1.86m3/t，亏舱率估计为8%，装载该票货物所需舱容为\_\_\_\_\_m3。A、421.8B、424.6C、390.6D、407.4

439、橡胶制品和某些石油产品在配装时至少应不相邻，主要考虑货物\_\_\_\_\_的影响。A、机械性质B、化学性质C、物理性质D、生物性质

440、船运散装谷物时，舱内会出现缺氧现象，因此下舱前应采取相应措施，防止事故发生。该缺氧现象主要是由于散装谷物的\_\_\_\_\_造成的。A、机械性质B、化学性质C、物理性质D、生物性质

441、货源充足的条件下，舱容系数为1.30m3/t的杂货船装运积载因数为1.50m3/t的包装货物，则船舶会\_\_\_\_\_。A、满舱满载B、满舱不满载C、既不满舱又不满载D、满载不满舱

442、货源充足的条件下，舱容系数为1.30m3/t的杂货船装运积载因数为0.8m3/t(包括亏舱）的包装货物，则船舶会\_\_\_\_\_。A、满舱满载B、满舱不满载C、既不满舱又不满载D、满载不满舱

443、货源充足的条件下，舱容系数为1.30m3/t的杂货船装运积载因数为1.17m3/t(积载因数不包括亏舱，亏舱率为10%)的包装货物，则船舶会\_\_\_\_\_。A、满舱满载B、满舱不满载C、既不满舱又不满载D、满载不满舱

# 

## 参考答案

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 001、A | 002、D | 003、C | 004、C | 005、C | 006、C | 007、A | 008、D | 009、C | 010、B |
| 011、D | 012、B | 013、A | 014、C | 015、A | 016、A | 017、D | 018、B | 019、B | 020、C |
| 021、C | 022、A | 023、A | 024、A | 025、A | 026、D | 027、D | 028、A | 029、C | 030、D |
| 031、A | 032、B | 033、C | 034、B | 035、B | 036、A | 037、B | 038、A | 039、B | 040、B |
| 041、B | 042、B | 043、D | 044、D | 045、D | 046、A | 047、C | 048、B | 049、A | 050、A |
| 051、C | 052、D | 053、B | 054、D | 055、B | 056、B | 057、D | 058、D | 059、D | 060、C |
| 061、D | 062、A | 063、D | 064、D | 065、C | 066、D | 067、D | 068、B | 069、A | 070、B |
| 071、B | 072、B | 073、A | 074、A | 075、C | 076、C | 077、B | 078、C | 079、C | 080、A |
| 081、A | 082、D | 083、C | 084、C | 085、C | 086、C | 087、C | 088、C | 089、C | 090、C |
| 091、C | 092、C | 093、C | 094、C | 095、A | 096、B | 097、D | 098、A | 099、C | 100、B |
| 101、C | 102、B | 103、C | 104、D | 105、D | 106、B | 107、C | 108、D | 109、D | 110、B |
| 111、C | 112、D | 113、D | 114、C | 115、A | 116、C | 117、B | 118、A | 119、D | 120、C |
| 121、A | 122、B | 123、A | 124、D | 125、C | 126、B | 127、D | 128、B | 129、A | 130、C |
| 131、B | 132、A | 133、D | 134、D | 135、D | 136、C | 137、C | 138、A | 139、A | 140、D |
| 141、C | 142、D | 143、B | 144、A | 145、A | 146、B | 147、C | 148、A | 149、A | 150、C |
| 151、C | 152、B | 153、D | 154、D | 155、C | 156、D | 157、D | 158、B | 159、A | 160、C |
| 161、B | 162、C | 163、D | 164、D | 165、A | 166、D | 167、A | 168、D | 169、A | 170、D |
| 171、C | 172、A | 173、A | 174、B | 175、B | 176、C | 177、B | 178、D | 179、A | 180、B |
| 181、A | 182、C | 183、B | 184、A | 185、D | 186、D | 187、B | 188、D | 189、A | 190、B |
| 191、A | 192、B | 193、C | 194、A | 195、D | 196、A | 197、B | 198、D | 199、A | 200、B |
| 201、B | 202、D | 203、C | 204、C | 205、B | 206、C | 207、A | 208、A | 209、D | 210、C |
| 211、D | 212、A | 213、A | 214、B | 215、D | 216、B | 217、D | 218、C | 219、B | 220、B |
| 221、B | 222、C | 223、B | 224、A | 225、C | 226、A | 227、D | 228、C | 229、A | 230、A |
| 231、A | 232、A | 233、D | 234、D | 235、C | 236、D | 237、A | 238、C | 239、A | 240、A |
| 241、B | 242、B | 243、D | 244、A | 245、C | 246、C | 247、D | 248、D | 249、C | 250、D |
| 251、A | 252、B | 253、C | 254、B | 255、A | 256、A | 257、C | 258、D | 259、D | 260、C |
| 261、B | 262、B | 263、C | 264、B | 265、A | 266、B | 267、C | 268、C | 269、A | 270、B |
| 271、D | 272、D | 273、C | 274、C | 275、B | 276、D | 277、B | 278、C | 279、B | 280、B |
| 281、D | 282、B | 283、B | 284、A | 285、B | 286、C | 287、A | 288、D | 289、C | 290、D |
| 291、C | 292、C | 293、D | 294、C | 295、D | 296、C | 297、C | 298、D | 299、D | 300、B |
| 301、B | 302、D | 303、A | 304、D | 305、C | 306、D | 307、C | 308、A | 309、A | 310、C |
| 311、A | 312、D | 313、A | 314、D | 315、D | 316、D | 317、D | 318、B | 319、C | 320、D |
| 321、D | 322、B | 323、A | 324、C | 325、C | 326、D | 327、D | 328、D | 329、C | 330、D |
| 331、A | 332、D | 333、C | 334、C | 335、C | 336、D | 337、A | 338、B | 339、B | 340、B |
| 341、D | 342、D | 343、C | 344、A | 345、D | 346、C | 347、D | 348、B | 349、B | 350、B |
| 351、C | 352、A | 353、B | 354、D | 355、C | 356、C | 357、A | 358、C | 359、D | 360、D |
| 361、B | 362、B | 363、C | 364、A | 365、D | 366、B | 367、B | 368、B | 369、B | 370、D |
| 371、D | 372、B | 373、B | 374、D | 375、A | 376、A | 377、A | 378、D | 379、A | 380、C |
| 381、C | 382、D | 383、A | 384、C | 385、C | 386、B | 387、D | 388、B | 389、B | 390、B |
| 391、D | 392、D | 393、D | 394、A | 395、B | 396、B | 397、B | 398、C | 399、B | 400、D |
| 401、A | 402、D | 403、A | 404、A | 405、C | 406、B | 407、A | 408、D | 409、D | 410、D |
| 411、B | 412、B | 413、D | 414、D | 415、C | 416、D | 417、B | 418、A | 419、D | 420、B |
| 421、A | 422、A | 423、A | 424、A | 425、C | 426、C | 427、C | 428、B | 429、B | 430、D |
| 431、D | 432、B | 433、A | 434、B | 435、A | 436、C | 437、D | 438、B | 439、B | 440、D |
| 441、B | 442、D | 443、A |  |  |  |  |  |  |  |

# 

## 答案解析

003、C。

004、C。

012、B。根据排水量计算公式可得，即根据非标准海水中船舶的实际吃水查取船舶静水力图表，得到对应的海水排水量，然后利用上述计算公式求得实际的排水量。

018、B。根据我国《钢质海船入级规范》，船舶的首垂线是指过夏季载重线与首柱前缘交点的垂线。

019、B。根据我国《钢质海船入级规范》，船舶的尾垂线是指过夏季载重线与舵柱后缘或舵杆中心线交点的垂线。

051、C。

052、D。

053、B。

083、C。船舶为浮体，重力等于所受到的浮力。，船舶进出不同水密度水域时，密度改变，体积随之改变，但是所受重力和浮力不变。

# 

# 第八章船舶载货能力

001、船舶的载货能力包括\_\_\_\_\_\_\_。①载货重量能力;②载货容量能力;③压载能力;④特殊载货能力;⑤油水储备能力。A、①②③B、②③④C、①②④D、①②③④⑤

002、衡量普通货船载货能力大小的指标有\_\_\_\_\_\_\_。A、NDW和B、DW和C、DW和NTD、和GT

003、以下关于船舶载货能力中载重能力的说法，正确的是\_\_\_\_\_\_\_。A、载重能力是指具体航次所能装运载荷的最大重量B、载重能力是指具体航次所能装运货物的最大重量C、载重能力是指具体航次所能装运的最大限度旅客及油水等的重量D、载重能力是指具体航次所能装运的最大限度油水及压载水等的总重量

004、以下关于船舶载货能力的说法，正确的是\_\_\_\_\_\_\_。A、船舶载货能力是指具体航次所能驗载货物重量的最大限额B、船舶载货能力是指在具体航次所能承担运输货物的品种和数量的最大值C、船舶载货能力是指具体航次装载货类的可能条件和数量的最大限额D、B和C

005、船舶载货能力中的容量能力对集装箱船而言，是指\_\_\_\_\_\_\_。A、箱位容量B、散装舱容C、液舱舱容D、包装舱容

006、船舶的全部载货容积与载重能力系指\_\_\_\_\_\_\_。A、全部舱容与总载重量B、全部舱容与净载重量C、全部可供载货的处所及净载重量D、货载、机舱、供应品、淡水、燃物料压舱物所需空间

007、对于木材船，其载货容量能力体现为\_\_\_\_\_\_\_。A、液舱容积B、货舱容积C、上甲板允许装载容积D、B和C

008、核算船舶载货能力的目的是\_\_\_\_\_\_\_。A、确定航次货物是否亏载B、确定航次货物是否亏舱C、确定航次货物能否装下D、以上均是

009、对于装载铁矿石的散货船，核算船舶载货能力的主要目的是\_\_\_\_\_\_\_。A、确定航次货物最大装载重量B、确定航次货物最大装载体积C、确定航次货物最大装载件数D、以上均是

010、对于甲板木材货船，核算船舶载货能力的主要目的是\_\_\_\_\_\_\_。A、确定航次货物最大装载重量B、确定航次货物最大装载体积C、确定航次货物最大装载件数D、以上均是

011、当船舶由较高载重线海区航行至较低载重线海区时，船舶的排水量应\_\_\_\_\_\_\_。A、根据较高载重线确定B、根据较低载重线确定C、视高载重线段海区的风浪大小而定D、视高载重线段的油水消耗量的大小而定

012、当船舶由较高载重线海区航行至较低载重线海区时，且较髙载重线航段所消耗的油水总量小于高低载重线所对应的排水量之差，则船舶的排水量应根据\_\_\_\_\_\_\_确定。A、较低载重线B、较低载重线时的排水量加上较高载重线航段的油水消耗C、较高载重线D、较高载重线时的排水量加上较低载重线航段的油水消耗

013、当船舶由较高载重线海区航行至较低载重线海区时，且较高载重线航段所消耗的油水总量大于高低载重线所对应的排水量之差，则船舶的排水量应根据\_\_\_\_\_\_\_确定。A、较低载重线B、较低载重线时的排水量加土较高载重线航段的油水消耗C、较高载重线D、较高载重线时的排水量加上较低载重线航段的油水消耗

014、当船舶由较高载重线海区航行至较低载重线海区时，且较高载重线航段所消耗的油水总量小于高低载重线所对应的排水量之差，则船舶的DW应根据\_\_\_\_\_\_\_确定。A、较低载重线B、较高载重线C、货主的要求D、高低载重线间某一吃水

015、以下\_\_\_\_\_\_\_是充分利用船舶其他载货能力的途径。①装货前做好货舱准备工作，尽量使所有货舱适货;②尽量减小船舶常数;③若有冷藏舱应保证其处于良好状态，以便于承运少量冷藏货物；④空船压载时，若有处于中区的深舱应注满压载水A、①④B、①②③C、③D、①②③④

016、以下\_\_\_\_\_\_\_是充分利用船舶其他载货能力的途径。A、杂货船承运多种隔离等级为“2”的包装危险品时，应做好准备，尽量使中间甲板水火密，以方便配置拟装危险品B、轻重货合理搭配C、合理储备燃油、淡水D、液货船装载轻质散装液体时，应合理确定膨胀余量

017、当船舶由热带载重线海区航行至夏季载重线海区时，且热带载重线航段油水消耗量大于两载重线对应的排水量之差，则允许使用的总载重量应根据\_\_\_\_\_\_\_确定。A、夏季载重线B、热带载重线C、夏季载重线时的总载重量加上热带载重线航段的油水消耗量D、热带载重线时的排水量减去夏季载重线航段的油水消耗量

018、当船舶由使用热带载重线海区航行至使用夏季载重线海区时，且热带载重线航段油水消耗量小于两载重线对应的排水量之差，则允许使用的总载重量应根据\_\_\_\_\_\_\_确定。A、夏季载重线B、热带载重线C、夏季载重线时的总载重量加上热带载重线航段的油水消耗量D、热带载重线时的排水量减去夏季载重线航段的油水消耗量

019、当船舶由使用冬季载重线海区航行至使用夏季载重线海区时，且冬季载重线航段所消耗的油水总量小于两载重线所对应的排水量之差，则船舶允许使用的最大排水量应根据\_\_\_\_\_\_\_确定。A、冬季载重线B、夏带载重线C、热带载重线D、冬季载线时的总载重量加上夏季载线航段的油水消耗量

020、某船计划航经海区允许使用的载重鋒依次为:热带→夏季→冬季→夏季，则允许使用的总载重量应根据\_\_\_\_\_\_\_确定。A、热带载重线B、夏季载重线C、冬季载重线D、视相应航段油水消耗量而定

021、某船=6380t，过浅滩(=1.008)时最大吃水d=9.65m所对应的标准密度海水下的排水量=26690t，船由始发港至过浅处油水消耗545t，则本航次所允许使用的总载重量为\_\_\_\_\_\_\_t。A、20412B、21305C、26595D、26792

022、某船=6690t，过浅滩(=1.012)时最大吃水d=9.35m所对应的标准密度海水的排水量=26330t，船由始发港至过浅处油水消耗475t，则本航次所允许使用的排水\_\_\_\_\_\_\_t。A、26471B、18831C、19360D、19781

023、某船船舶资料中d=8.0m时A=18000t，TPC=25t/cm，现计划由标准海水港装货后驶往一半淡水港(=1.010)，抵达目的港的限制吃水为8.0m，预计途中耗油水200t，则出发时的平均吃水为\_\_\_\_\_\_\_m。A、8.19B、8.03C、8.00D、7.97

024、某杂货船总包装舱容为20000m3，经计算某航次船舶NDW为12000t，拟装运积载因数为1.30m3/t(包括亏舱）的包装货物，则在货源充足的条件下，船舶航次最大装货量为\_\_\_\_\_\_\_t。A、12000B、15385C、11976D、9231

025、当航线水深不受限制时，船舶的航次净载重量与无关\_\_\_\_\_\_\_。A、空船重量B、开航日期C、舷外水密度D、船体水下附着物的重量

026、以下\_\_\_\_\_\_\_对船舶载重能力不产生影响。A、空船重量B、船舶总吨C、航区水密度D、航次储备

027、当航线水深不受限制时，以下\_\_\_\_\_\_\_对船舶载重能力产生影响。①航程;②航区水密度;③航线气候条件;④航行季节;⑤空船重量A、①②③④B、②③④⑤C、①③④⑤D、①②③④⑤

028、当航线水深受限制时，船舶的航次载货重量能力与\_\_\_\_\_\_\_无关。A、空船重量B、开航日期C、舷外水密度D、以上都不是

029、某船满载排水量=20890t，燃油和淡水总量为2053t，船舶常数为154t，空船排水量为6887t，则船舶航次净载重量为\_\_\_\_\_\_\_t。A、8257B、9437C、10616D、11796

030、某船经计算允许航次总载重量为16903t，燃油和淡水总量为1814t，船舶常数和船员行李等为354t，空船排水量为6049t，则船舶的净载重量为\_\_\_\_\_\_\_t。A、14735B、8686C、14876D、9675

031、某船=21367t，20881t，=5371t，船舶由热带载重线海区航行至夏季载重线海区时，且热带载重线航段油水消耗量155t。已知本航次需装油水等共440t，船舶常数219t,则本航次最多载货\_\_\_\_\_\_\_t。A、14884B、15006C、15332D、15687

032、某船=21367t，s=20881t，L=5371t，船舶由夏季载重线海区航行至热带载重线海区时，且夏季载重线航油水消耗量306t。已知本航次需裝油水等共440t，船舶常数219t，则本航次最多载货\_\_\_\_\_\_\_tA、15332B、15006C、14851D、15687

033、某船s=20881t，w=20395t，=5371t，船舶由夏季载重线海区航行至冬季载重线海区时，且夏季载重线航段油水消耗量655t。已知本航次需装袖水等共1040t，船舶常数120t，则本航次最多载货\_\_\_\_\_\_\_t。A、14350B、14687C、15133D、15589

034、根据经验，长航线远洋船舶的航行储备时间一般应为\_\_\_\_\_\_\_天。A、3B、7C、9D、10

035、在没有特别可预见风险的情况下，船舶在东南亚各国间航线上可取航行储备天数为\_\_\_\_\_\_\_。A、3天B、5天C、7天D、9天

036、船舶在实际营运计算航次的NDW中，不论航次时间的长短均取为定值的航次储备量包括\_\_\_\_\_\_\_。A、锅炉油B、供应品C、船用备品D、B和C

037、在实际营运中，船舶航次储备量中的可变储备量包括\_\_\_\_\_\_\_。A、船用备品B、粮食和供应品C、燃润料和淡水D、冷凝器中的水

038、普通干散货船的航次储备量包括\_\_\_\_\_\_\_。A、燃润料和淡水B、供应品C、船员和行李及备品D、以上都是

039、确定航次储备量应根据\_\_\_\_\_\_\_。①航程;②油水补给计划;③海况;④油水消耗定额;⑤船员习惯A、①②③④B、②③④⑤C、①③④⑤D、①②③④⑤

040、船舶应根据航行天数确定航次储备量，其中，航行天数是指\_\_\_\_\_\_\_。A、始发港至目的地港的航行天数B、始发港至油水补给港的航行天数C、油水补给港至目的港的航行天数D、以上都可能

041、若船舶在中途补加油水，则在确定航次储备量时的航行天数是指\_\_\_\_\_\_\_。A、始发港至目的港的航行天数B、始发港至油水补给港的航行天数C、油水补给港至目的港的航行天数D、B和C中较大者

042、通常情况下，船舶常数在\_\_\_\_\_\_\_测定。A、出租前B、装货前C、定期修理后D、进港前

043、测定船舶常数时，\_\_\_\_\_\_\_A、排水量越大越有利B、排水量越小越有利C、应选取某一确定排水量D、不必考虑排水量的影响

044、船舶常数的大小与的数量有关\_\_\_\_\_\_\_。A、船上燃油、柴油、滑油和淡水B、船舶备件、船员行李、航次应装载的粮食、蔬菜、水果、烟酒等C、船体、机器、舾装、仪器设备、锅炉中燃料和水、冷凝器中的水等重量D、船体和机械的修理或改装后的重量改变量

045、下列不属于船舶常数的内容。\_\_\_\_\_\_\_A、供应品和备品B、船体改装所增重量C、货舱内的残留货物D、库存破旧器材

046、船舶常数的重心位置不明确时，可取在\_\_\_\_\_\_\_。A、船舶重心处B、空船重量的重心处C、型深1/2处D、露开甲板上表面上

047、船舶常数C是指船舶\_\_\_\_\_。A、测定时的空船重量B、测定时的空船重量减去新船的空船重量C、测定时的空船重量减航次储备量D、测定时的空船重量减去修船后空船重量

048、船舶常数C是\_\_\_\_\_\_\_，它使船舶的航次允许总载重量。A、变值;减少B、变值;不变C、定值;减少D、定值;增加

049、减小船舶常数的目的是\_\_\_\_\_\_\_。A、增大船舶吃水B、提高船舶载货重量能力C、增大船舶总载重量D、B和C

050、某船修理后由查得=7853t(标准海水中），船上当时存油230t，淡水180t，船员、行李、备品等20t，压载水450t，已知当时舷外水密度=1.010g/cm3,空船重量L=6730t，则船舶常数为\_\_\_\_\_\_\_。A、128tB、243tC、130tD、247t

051、某船根据吃水查得=7436t(标准海水中），测得船舶存油206t，淡水113t，船员、行李等共等38t，存压载水217t，当时舷外水密度1.008g/cm3,空船重量6614t，则船舶常数为­­­­\_\_\_\_\_\_\_t。A、125B、248C、130D、183

052、充分利用船舶净载重量和舱容的方法是\_\_\_\_\_\_\_。A、品质相同的货物同装一舱B、种类相同的货物同装一舱C、轻重货物在各舱合理搭配D、积载因数相近的货物同配一舱

053、下列\_\_\_\_\_\_\_是充分利用船舶载货能力的基本途径。A、正确绘制积载图B、保证船舶具有适当的吃水差C、提高船舶的载重能力D、保证船体强度

054、下列\_\_\_\_\_\_\_不是提高船舶的载货重量能力的具体措施。A、装载重货后合理平舱B、减小船舶常数C、合理确定航次的油水数量D、正确确定载重线

055、实际营运中，提高船舶载货能力的具体措施是\_\_\_\_\_\_\_。A、轻重货物合理搭配B、合理确定舱位，减少亏舱C、合理确定和使用船舶的载重线D、以上都是

056、当航线水深对船舶吃水有限制时，为提高船舶的载重能力，船过浅水区时应保持\_\_\_\_\_\_\_状态。A、平吃水B、适度首倾C、适度尾倾D、较大的尾倾

057、提高船舶的载货重量能力的具体措施包括\_\_\_\_\_\_\_。①合理编制积载计划，减少压载;②减少船舶常数;③合理确定航次的油水数量;④正确确定船舶的装载水尺;⑤正确确定船舶载重线A、①②③④B、②③④⑤C、①③④⑤D、①②③④⑤

058、下列\_\_\_\_\_\_\_不是提髙船舶的载货重量能力的具体措施。A、减少船舶常数B、保证货舱适货C、合理确定航次的油水数量D、正确确定船舶的装载水尺或载重线

059、下列\_\_\_\_\_\_\_是提高船舶的载货重量能力的途径。A、轻重货物合理搭配B、合理确定货位且紧密堆装C、过浅时保持船舶处于平吃水D、以上均对

060、充分利用船舶载货容量能力的方法有\_\_\_\_\_\_\_。A、轻重货物合理搭配B、合理确定货位C、紧密堆装，减少亏舱D、以上均是

# 

## 参考答案

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 001、c | 002、A | 003、B | 004、D | 005、A | 006、C | 007、D | 008、D | 009、A | 010、B |
| 011、D | 012、B | 013、C | 014、D | 015、C | 016、A | 017、B | 018、C | 019、A | 020、D |
| 021、A | 022、A | 023、D | 024、A | 025、C | 026、B | 027、C | 028、B | 029、D | 030、A |
| 031、B | 032、C | 033、A | 034、B | 035、A | 036、D | 037、C | 038、D | 039、A | 040、D |
| 041、D | 042、C | 043、B | 044、D | 045、A | 046、B | 047、B | 048、B | 049、B | 050、A |
| 051、A | 052、C | 053、C | 054、A | 055、D | 056、A | 057、D | 058、B | 059、C | 060、D |

# 

# 第九章船舶稳性

001、船舶装载积载因数很小的货物后，如果重心在浮心之下，则船舶的稳性力臂\_\_\_\_\_\_\_。A、为正B、为负C、为零D、以上均有可能

002、经计算，重心在浮心之上，则船舶的稳性力臂\_\_\_\_\_\_\_。A、为正B、为负C、为零D、以上均有可能

003、为了保证安全，船舶营运中允许处于\_\_\_\_\_\_\_。A、稳定平衡状态B、不稳定平衡状态C、随遇平衡状态D、A和C

004、下列\_\_\_\_\_\_\_属于不稳定平衡范畴。A、随遇平衡B、稳定平衡C、不稳定平衡D、A和C

005、关于船舶稳性定义的说法，正确的是\_\_\_\_\_\_\_。A、船舶稳性是指船舶能够承受外力的能力B、船舶稳性是指保证船舶受外力作用而不1[倾覆的能力C、船舶受外力作用发生倾斜，外力消失后能够自动回到原来平衡位置的能力D、以上均正确

006、船舶具有稳性的原因是\_\_\_\_\_\_\_。A、船舶所受浮力的作用B、船舶所受重力的作用C、船舶自身具备的惯性作用D、船舶倾斜后所受重力和浮力产生的力矩作用

007、稳性力矩是指\_\_\_\_\_\_\_。A、船舶倾斜前后两浮力作用点距离与排水量之积B、船舶倾斜前后两重力作用点距离与排水量之积C、船舶自身具备的惯性力矩D、船舶重力与倾斜后浮力作用线之间垂直距离与排水量之积

008、船舶重力作用线与倾斜后浮力作用线之间的垂直距离称为\_\_\_\_\_\_\_。A、横稳心高度B、初稳性高度C、静稳性力臂D、重心高度

009、当船舶重心与浮心重合时，则横倾后静稳性力臂\_\_\_\_\_\_\_。A、为正B、为负C、为零D、以上均有可能

010、船舶在外力作用下的复原能力取决于\_\_\_\_\_\_\_的大小。A、稳性力矩B、船舶吨位大小C、复原力臂D、初稳性高度

011、船舶随遇平衡的主要特征是\_\_\_\_\_\_\_。A、稳心与重心重合，稳性力矩为零B、重心与漂心重合，稳性力矩为零C、重心与浮心重合，稳性力矩为零D、稳心与浮心重合，稳性力矩为零

012、船舶稳定平衡的主要特征是\_\_\_\_\_\_\_。A、稳心在浮心之上，复原力矩大于零B、重心在稳心之上，复原力矩大于零C、重心在漂心之上，复原力矩大于零D、稳心在重心之上，复原力矩大于零

013、船舶不稳定平衡的主要特征是\_\_\_\_\_\_\_。A、漂心在重心之下，稳性力矩小于零B、稳心在重心之下，稳性力矩小于零C、重心在稳心之下，稳餘力矩大于零D、浮心在稳心之下，稳性力矩太于零

014、稳性力矩与船舶稳性的关系为\_\_\_\_\_\_\_。A、稳性力矩值小，稳性大B、稳性力矩值大，稳性太C、稳性力矩值太，稳性小D、稳性力矩大小与稳性无关

015、下列关于复原力臂GZ的说法中正确的是\_\_\_\_\_\_\_。A、GZ是指倾斜前后浮心间的距离B、GZ是指船舶重心到船舶漂心的距离C、GZ是指倾斜前船舶重心到船舶浮心的距离D、GZ是指船舶重心至倾斜后浮力作用线的垂直距离

016、当船舶重心与浮心重合时，横向微倾后的初稳性高度\_\_\_\_\_\_\_。A、为正B、为负C、为零D、以上均有可能

017、要使船舶处于稳定平衡状态，船舶重心须处于\_\_\_\_\_\_\_之下。A、浮心B、漂心C、稳心D、A和C

018、初稳性是指\_\_\_\_\_\_\_。A、船舶在装货后的稳性B、船舶在小角度横倾时的稳性C、船舶在卸货前的稳性D、船舶在平衡状态时的稳性

019、船舶横倾角大于30°时的稳性，称为\_\_\_\_\_\_\_。A、初稳性B、动稳性C、静稳性D、大倾角稳性

020、实际营运中，通常不考虑纵向大倾角倾斜问题的原因是\_\_\_\_\_\_\_。A、船员对这一问题不感兴趣B、国际上对这方面没有明确的规定C、问题太复杂D、通常纵稳性很大而不会使船舶纵向倾覆

021、船舶稳性从不同的角度可分为\_\_\_\_\_\_\_。A、破舱稳性和完整稳性B、初稳性和大倾角稳性C、动稳性和静稳性D、以上均是

022、船舶横倾角小于100〜150以的稳性称为\_\_\_\_\_\_\_，大于10°〜15°的稳性称为\_\_\_\_\_\_\_。A、静稳性;动稳性B、初稳性;大倾角稳性C、大倾角稳性;动稳性D、完整稳性;破舱稳性

023、按作用于船上外力矩的性质，将船舶稳性划分为\_\_\_\_\_\_\_。A、静稳性和动稳性B、横稳性和纵稳性C、大倾角稳性和初稳性D、破舱稳性和完整稳性

024、按船舶横倾角的大小，将船舶稳性划分为\_\_\_\_\_\_\_。A、横稳性和纵稳性B、破舱稳性和完整稳性C、大倾角稳性和初稳性D、静稳性和动稳性

025、按船舶的倾斜方向，将船舶稳性划分为\_\_\_\_\_\_\_。A、横稳性和纵稳性B、破舱稳性和完整稳性C、大倾角稳性和初稳性D、静稳性和动稳性

026、—般的船舶在营运过程中不考虑\_\_\_\_\_\_\_。A、初稳性B、静稳性C、纵稳性D、静稳性曲线下的面积

027、船舶在实际营运过程中，应考虑到的稳性有\_\_\_\_\_\_\_。①初稳性;②静稳性;③k倾角稳性;④动稳性;⑤横稳性;⑥纵稳性;⑦完整稳性A、①③④B、①②③④C、①②③④⑤⑦D、①②③④⑤⑥⑦

028、静稳性是指船舶在倾斜过程中\_\_\_\_\_\_\_的稳性。A、不计及角加速度和惯性矩B、计及角加速度和惯性矩C、只计及角加速度，不计惯性矩D、只计及惯性矩，不计角加速度

029、船舶在横倾过程中计及角加速度和惯性矩的稳性称为\_\_\_\_\_\_\_。A、静稳性B、初稳性C、动稳性D、大倾角稳性

030、受一突风作用某船横倾25°，按照稳性的分类原则，此时船舶的稳性属于\_\_\_\_\_\_\_。①初稳性;②动稳性;③静稳性;④大角稳性;⑤横稳性;⑥纵稳性A、①②③④B、②③④⑤C、②④⑤D、②③④⑤⑥

031、要使船舶处于不稳定平衡状态，必须满足的条件是\_\_\_\_\_\_\_。A、GM=0B、GM<0C、GM>0D、GM0

032、要使船舶处于稳定平衡状态，必须满足的条件是\_\_\_\_\_\_\_。A、GM=0B、GM<0C、GM>0D、GM0

033、GM是船舶初稳性的度量，因为\_\_\_\_\_\_\_。A、当船舶倾角为大倾角时，稳心基本不随船舶倾角的改变而改变B、当船舶倾角为大倾角时，稳心随船舶倾角的改变而改变C、当船舶倾角为小倾角时，稳心基本不随船舶倾角的改变而改变D、当船舶倾角为小倾角时，稳心随船舶倾角的改变而改变

034、当船舶重心在稳心之下漂心之上时称船舶处于状态\_\_\_\_\_\_\_。A、稳定平衡B、不稳定平衡C、随遇平衡D、中性平衡

035、经计算，船舶重心在漂心之下，则其稳性力臂\_\_\_\_\_\_\_。A、为正B、为负C、为零D、不能确定

036、某船排水量为109619t，初稳性高度为2.00m，船舶当时的横倾角为5.7°，则此时的稳性力矩为\_\_\_\_\_\_\_(9.81kN.m)。A、15241B、17418C、19596D、21775

037、某船排水量为20165t，正浮时受到静横倾力矩作用，横倾力矩为3009.9(9.81kN.m)，初稳性高度为1.422m，则该轮此时的横倾角为\_\_\_\_\_\_\_。A、4.3°B、6.0°C、8.6°D、10.4°

038、关于船舶初稳性的特征，以下说法正确的是\_\_\_\_\_\_\_。A、排水量一定时，横稳心M可视作固定不变B、在等容微倾过程中，船舶的横倾轴始终通过初始水线面的漂心FC、浮心移动轨迹是圆弧的一段，其圆心为横稳心M，半径为撗稳心半径D、以上均是

039、在初稳性高度计算公式GM=KM-KG中，KM表示\_\_\_\_\_\_\_。A、稳心半径B、横稳心距船中距离C、横稳心距基线高度D、纵稳心距基线高度

040、衡量船舶初稳性大小的指标是\_\_\_\_\_\_\_。A、复原力矩所做的功B、静稳性力臂GZC、初稳性高度GMD、形状稳性力臂KN

041、船舶的横初稳性方程为\_\_\_\_\_\_\_。A、Ms=GZB、MS=GZsinC、MS=GMsinD、MS=GMcos

042、船舶等容微倾时的倾斜轴通过其初始水线面的\_\_\_\_\_\_\_。A、重心B、漂心C、浮心D、稳心

043、当船舶等容横倾且排水量一定时，稳心点M是\_\_\_\_\_\_\_;稳心半径的大小取决于\_\_\_\_\_\_\_。A、定点;船体形状B、定点;重心位置C、动点;船体形状D、动点;重心位置

044、研究船舶初稳性的假设前提有\_\_\_\_\_\_\_。①船舶等容微倾;②横倾轴始终通过初始水线面的漂心;③排水量一定时，横稳心的位置不变;④船舶横倾前后水线下排水体积的形状不变A、①②③B、①②④C、①③④D、②③④

045、要使船舶具有稳性，必须满足的条件是\_\_\_\_\_\_\_。A、GM=0B、GM<0C、GM>0D、GM0

046、要使船舶处于中性平衡状态，必须满足的条件是\_\_\_\_\_\_\_。A、GM>0B、GM<0C、GM=0D、GM0

047、已知船舶排水量为18000t，CM=0.80m，横倾角为5°，则船舶的稳性力矩为\_\_\_\_\_\_\_(9.81kN.m)。A、1255B、14345C、12312D、140724

048、船舶初稳性高度值的大小与\_\_\_\_\_\_\_无关。A、船舶总吨B、船舶重心局度C、船舶排水量D、横稳心距基线高度

049、在研究初稳性时，船舶受外力作用发生小角度倾斜，则假定\_\_\_\_\_\_\_。A、船舶的稳心不发生变化B、船舶的重心不发生变化C、船舶的浮心不发生变化D、船舶的重心和浮心均不发生变化

050、船舶小倾角横倾时，倾斜轴为\_\_\_\_\_\_\_。A、过初始漂心的横轴B、过初始漂心的纵轴C、过初始浮心D、过初始稳心

051、船舶小倾角纵倾时，其倾斜轴为\_\_\_\_\_\_\_。A、Z轴B、X轴C、Z轴D、以上都不对

052、船舶作小角度横倾时，浮心的运动轨迹是\_\_\_\_\_\_\_。A、弧线B、直线C、不规则D、波浪线

053、如果两艘船的排水量相同，GM也相同，则这两艘船在稳性方面的安全程度\_\_\_\_\_\_\_。A、相同B、不相同C、AB均可能D、取决于裝载货物的重量

054、船舶稳心半径是指\_\_\_\_\_\_\_。A、漂心与稳心之间的垂直距离B、稳心与浮心之间的垂直距离C、浮心与漂心之间的垂直距离D、重心与稳心之间的垂直距离

055、船舶的横稳心距基线高度KM可由公式\_\_\_\_\_\_\_确定。A、KM=KB-BMB、KM=KB+BMC、KM=GM-KGB、KM=GM+KB

056、在研究初稳性时，船舶受外力作用发生小角度倾斜，则\_\_\_\_\_\_\_。A、船舶的稳心发生变化B、船舶的重心发生变化C、船舶的浮心发生变化D、船舶的重心和浮心均发生变化

057、在研究初稳性时，若排水量一定，则初稳性高度GM的变化取决于\_\_\_\_\_\_\_。A、船舶浮心髙度和船舶重心高度B、船舶横稳心距基线高度C、船舶所载货物在垂向上的具体分布D、船舶纵稳心距基线高度

058、船舶装载后，若XM减小，则意味着\_\_\_\_\_\_。A、GM减小B、GM増大C、GM不变D、以上均有可能

059、船舶半载以下时，横稳心距基线高度\_\_\_\_\_\_。A、固定不变B、随排水量的增大而增大C、随排水量的增大而减小D、与排水量的关系不能确定

060、船舶小角度横倾时，稳心\_\_\_\_\_\_。A、固定不动B、移动幅度很小而可以忽略C、移动幅度很大D、是否会发生移动不明确

061、船舶横稳心距基线高度最大值通常发生在\_\_\_\_\_\_。A、排水量较小时B、排水量较大时C、夏季排水量时D、最大排水量的一半时

062、在研究初稳性时，船舶I随船舶吃水的增大而\_\_\_\_\_\_。A、增大B、减小C、不变D、变化趋势不定

063、船舶小角度横倾时，浮心\_\_\_\_\_\_。A、固定不动B、移动幅度很小而可以忽略C、移动幅度不能忽略不计D、是否会发生移动不明确

064、对于某箱型驳船而言，其横稳心距基线高与船舶的\_\_\_\_\_\_无关。A、船长B、船宽C、舷外水密度D、船舶吃水

065、初稳性范畴内，当船舶吃水一定时，初稳心点M为\_\_\_\_\_\_。A、中纵剖面上的定点B、中横剖面上的定点C、任意剖面上的定点D、一不确定点

066、研究初稳性时，船舶浮心移动轨迹的曲率中心称\_\_\_\_\_\_。A、稳心B、重心C、浮心D、漂心

067、某船空船排水量为5000t，裝货10000t，燃油1500t，淡水300t，备品和船舶常数190t，装载后全船垂向总力矩136600、0t.m，KM=8.80m，装货后船舶的初稳性高度值GM为\_\_\_\_\_\_m。A、1.20B、1.00C、0.85D、0.76

068、在估算各类货物的重心高度时，对于首尾部位的货舱，货物的重心可取为货堆高度的\_\_\_\_\_\_。A、40%B、50%C、54%〜58%D、75%-80%

069、在估算各类货物的重心高度时，对于中部火舱，货物的重心可取为货堆高度的\_\_\_\_\_\_。A、40%B、50%C、54%〜58%D、75%〜80%

070、当货舱装满时,通常按货物实际重心求得的GM比按舱容中心求得的GM\_\_\_\_\_\_。A、大B、小C、相等D、以上均有可能

071、当货舱装满时，通常货物实际重心距基线高度比舱容中心距基线高度\_\_\_\_\_\_。A、大B、小C、相等D、以上均有可能

072、某船某两个航次No、1货舱分别装满货物A和B 积载因数分别为SFA和SFB，该舱的重心高度分别为ZA和ZB则\_\_\_\_\_\_。A、ZA<ZBB、ZA>ZBC、ZA=ZBD、关系无法确定

073、在船舶的重心处装载部分货物，则\_\_\_\_\_\_将会改变。A、KBB、KGC、KMD、A和C

074、某船空船排水量为2000t，空船重心高度为5.5m;船舶载荷重量为8000t，其重心高度为3.50m;查得船舶浮心高度为2.80m，横稳心半径为1.90m。该轮的初稳性高度为\_\_\_\_\_\_m。A、0.8B、1.2C、1.5D、1.82

075、某船排水量为15000t，垂向总力矩Σpizi=92763(9.81kN.m)，船舶稳心距基线高度KM=7.68m，则其初稳性高度为\_\_\_\_\_m。A、1.00B、1.25C、1.50D、1.76

076、船舶重心距基线高度KG随船舶排水量的减小而\_\_\_\_\_\_。A、增大B、减小C、不变D、变化趋势不定

077、船上存在自由液面将使船舶\_\_\_\_\_\_。A、稳性降低B、初稳性高度提高C、重心高度减小D、复原力臂增大

078、液舱内因存在自由液面而使船舶\_\_\_\_\_\_的现象称为自由液面影响。A、横摇加剧B、稳性力臂增大C、稳性降低D、重心高度降低

079、船舶存在自由液面会使\_\_\_\_\_\_。A、稳性力矩减小B、稳性力矩增大C、稳性高度增大D、最小倾覆力矩増大

080、自由液面对船舶初稳性的蠢响，梱当于船舶的\_\_\_\_\_\_提高。A、重心B、稳性C、稳性力臂D、初稳性高度

081、船舶在实际营运中，受自由液面影响的稳性主要是\_\_\_\_\_\_。A、纵稳性B、横稳性C、动稳性D、静稳性

082、某船有两个液舱，形状太小堯全相同，甲舱位于左舷，乙舱位于右舷。当两舱装着同样的液体，从自由液面对船舶稳性影响的角度考虑\_\_\_\_\_\_。A、甲大于乙B、甲小于乙C、甲乙相同D、不能确定

083、自由液面对GM的影响值计算公式为：Δgm=pix/△，式中的ix表示\_\_\_\_\_\_。A、某自由液面的面积对船舶的惯性矩B、某水线面的面积对其横倾轴的惯性矩C、某自由液面的面积对其横倾轴的惯性矩D、某自由液面的面积对船舶水线面的惯性矩

084、计算船舶的稳性时必须进行\_\_\_\_\_\_修正，其值恒使GM值\_\_\_\_\_\_\_。A、自由液面;增加B、自由液面;减小C、漂心;增加D、漂心;减小

085、某船排水量为10000t，某压载舱加注标准海水后存在自由液面，惯性矩为500m4，则对GM的修正值为\_\_\_\_\_\_m。A、0.05B、0.08C、0.10D、0.15

086、自由液面对GM的影响值与\_\_\_\_\_\_无关。A、液体密度B、液体深度C、自由液面尺度D、自由液面形状

087、自由液面对的影响值与\_\_\_\_\_\_成正比。A、自由液面对其中心轴的面积惯性矩B、液舱内液体密度C、船舶排水量D、A和B

088、自由液面对的影响值与\_\_\_\_\_\_成反比。A、自由液面尺度B、液舱内液体密度C、船舶排水量D、液舱内液体体积

089、某船在航行中，有压载舱、燃油舱及淡水舱各一个，均存在自由液面，则整个航次\_\_\_\_\_\_。A、自由液面对稳性的影响不变B、自由液面对稳性的影响无法判断C、自由液面对稳性的影响随排水量的变化而改变D、自由液面对稳性的影响随液体密度的变化而改变

090、两液舱的自由液面惯性矩相同，则它们对船舶稳性的影响\_\_\_\_\_\_。A、不同B、相同C、与惯性矩无关D、A和B均可能

091、在排水量一定的前提下，液舱内的自由液面越大，对船舶稳性的影响将\_\_\_\_\_\_。A、越大B、越小C、不变D、变化趋势不定

092、在利用公式进行自由液面修正计算时，假定排水量和液面形状不变，则液舱内装载液体增多将使初稳性高度GM值\_\_\_\_\_\_。A、增大B、减小C、不变D、无法确定

093、液面形状为等腰三角形的液舱，其自由液面惯性矩的计算公式为\_\_\_\_\_\_。A、1/9lb3B、1/12lb3C、1/36lb3D、1/48lb3

094、液面形状为梯形的液舱，其自由液凿惯性矩的计算公式为\_\_\_\_\_\_。A、1/12lb3B、1/36lb3C、1/48l（b1+b2）（b12+b22）D、1/48lb3

095、两自由液面面积相同的矩形液舱，其自由液面惯性矩\_\_\_\_\_。A、长度较大者^大B、宽度较大者L大C、相同D、B和C均有可能

096、液面形状为正方形的液舱，其自由液面惯性矩的计算公式为\_\_\_\_\_\_\_。A、1/9LB3B、1/12LB3C、1/36LB3D、1/48LB3

097、面积相同的长方形（长度大于宽度）液面比正方形液面的自由液面惯性矩\_\_\_\_\_\_。A、大B、小C、相同D、A和B均有可能

098、面积相同的长方形（宽度大于长度）液面比正方形液面的自由液面惯性矩\_\_\_\_\_\_。A、大B、小C、相同D、A和B均有可能

099、开航前加装油水时尽量将舱柜加满\_\_\_\_\_\_。A、有利于增加自由液面对稳性的影响B、有利于减小自由液面对稳性的影响C、与自由液面对稳性的影响没有关系D、对稳性的影响需根据具体情况确定

100、某舱内存在自由液面，假定排水量不变，则其对稳性的减小值\_\_\_\_\_\_。A、随舱内液面面积的增大而增大B、随舱内液面面积的增大而减小C、与舱内液面面积无关D、与舱内液面面积关系不能确定

101、矩形液舱内中间设置一道纵舱壁可以降低自由液面对GM影响值的\_\_\_\_\_\_。A、l/4B、3/C、l/9D、8/9

102、为了减小自由液面的影响，可以通过在液舱内\_\_\_\_\_\_的办法来减小其面积惯性矩值。A、增加液体B、减少液体C、设置若干水密纵舱壁D、设置若干水密横舱壁

103、设置两道纵向水密隔壁的矩形液舱，其自由液面面积惯性矩为不设置纵向水密隔壁液舱的\_\_\_\_\_\_。A、1/3B、3/4C、l/9D、8/9

104、设置一道纵向水密隔壁的矩形液舱，其自由液面面积惯性矩为不设置纵向水密隔壁液舱的\_\_\_\_\_\_。A、1/4B、l/9C、l/16D、3/4

105、矩形液舱内加一道水密横舱壁，其自由液面修正值是原来修正值的\_\_\_\_\_。A、1B、1/4C、1/9D、1/16

106、矩形液舱内加两道水密纵舱壁，自由液面的修正值比原来降低\_\_\_\_\_。A、1/4B、3/4C、l/9D、8/9

107、为了减小自由液面对稳性的影响，以下做法\_\_\_\_\_\_\_是恰当的。A、应集中某一舱并左右均衡使用油水B、将大舱柜的油水驳到小舱柜后再使用C、使用油水时，应先用一侧舱柜，海用另一侧舱柜D、以上均可

108、在散装谷物船舶的矩形货舱内设置两道纵向隔壁，其谷物移动倾侧力矩值将减少原来值的\_\_\_\_\_\_。A、1/4B、3/4C、1/9D、8/9

109、货物在舱内垂向移动时\_\_\_\_\_\_不变。A、船舶排水量B、KMC、KBD、以上均是

110、\_\_\_\_\_\_一定使船舶的值增大。A、油水消耗B、加压载水C、轻货下移D、装甲板货

111、将舱内货物由二层舱移到底舱，则\_\_\_\_\_\_。A、船舶重心降低B、船舶重心不变C、船舶重心升高D、船舶横稳心下降

112、将舱内货物由底舱移到二层舱，则\_\_\_\_\_\_。A、船舶重心降低B、船舶重心不变C、船舶重心升高D、船舶重心变化趋势不定

113、将舱内货物由底舱移到二层舱，则\_\_\_\_\_\_。A、船舶初稳性高度降低B、船舶初稳性高度值增大C、船舶初稳性高度不变D、船舶初稳性高度值变化趋势不定

114、将舱内货物由二层舱移到底舱，则\_\_\_\_\_\_。A、初稳性高度值降低B、初稳性高度值增大C、初稳性高度值不变D、初稳性高度值变化趋势不定

115、某船A=12000t，若垂向移货400t，移动前后的货物重心高度分别为15.0m和7.0m，则GM的改变量为\_\_\_\_\_\_\_m。A、0.10B、0.12C、0.21D、0.27

116、某船有一票重为100t的货物由底舱移至二层舱(垂向移动距离z=12m)，船舶排水量=15000t，由此票货物移动对船舶初稳性高度值的影响为\_\_\_\_\_\_m。A、减小0.08B、增加0.08C、减小0.15D、增加0.15

117、液面形状为长方形的液舱，养自由液面惯性矩的计算公式为\_\_\_\_\_。A、1/9lb3B、1/12lb3C、1/36lb3D、1/48lb3

118、船上载荷垂直移动肘，下列\_\_\_\_\_\_将发生变化。A、船舶浮心B、船舶稳心C、船舶漂心D、船舶重心

119、某船排水量为29079t,船舶重心高度为6.18m,为调整船舶稳性，现在重心高度为0.75m的压载舱注满压载水625t，则初稳性高度改变\_\_\_\_\_\_m。A、-0.08B、+0-11C、-0.11D、+0.08

120、某船排水量A=6348t，KG=6.2m，现在重心高度为11.7m处的上甲板卸载206t货物，则船舶的初稳性高度\_\_\_\_\_\_。A、增大0.27mB、增大0.18mC、减少0.31mD、增大0.21m

121、以下\_\_\_\_\_\_一定使船舶稳性变小。A、上层舱卸货B、装卸少量货物C、垂向移动货物D、加装少量甲板货

122、加压载水可使船舶的GM值\_\_\_\_\_\_。A、增加B、减小C、不变D、以上均有可能

123、假定不变，则少量装卸货物后船舶的将\_\_\_\_\_\_。A、增大B、减小C、不变D、变化趋势不定

124、少量卸货时，忽略XM变化，则当货物的重心高于船舶的重心时，卸货后船舶的初稳性高度值将\_\_\_\_\_\_\_\_。A、减小B、不变C、增大D、变化趋势不定

125、假定KM不变，少量卸货时的货物重心低于船舶的重心时，则卸货后船舶的初稳性高度值将\_\_\_\_\_\_。A、减小B、不变C、増大D、变化趋势不定

126、忽略KM变化，少量装货时的货物重心高于船舶的重心时，则装货后船舶的初稳性高度值将\_\_\_\_\_\_。A、增大B、减小C、不变D、无法确定

127、假定KM不变，当少量装货的重心低于船舶的重心时，则装货后船舶的初稳性高度值将\_\_\_\_\_\_。A、减小B、不变C、增大D、变化趋势不定

128、少量装卸货后，船舶初稳性高度值的改变量与\_\_\_\_\_\_无关。A、装卸的货物重心高度B、装卸货物前船舶的排水量C、装卸货物前船舶的浮心高度D、装卸货物前船舶的重心高度

129、若所卸货物重心高于船舶重心时，则卸货后船舶的重心高度值将\_\_\_\_\_。A、减少B、不变C、增大D、以上均可能

130、若所装货物重心高于船舶重心时，则装货后船舶的重心高度值将\_\_\_\_\_\_。A、减少B、不变C、增大D、以上均可能

131、若所卸货物重心低于船舶重心时，则卸货后船舶的重心高度值将\_\_\_\_\_\_。A、减少B、不变C、增大D、无法确定

132、若所装货物重心低于船舶重心时，则装货后船舶的重心高度值将\_\_\_\_\_\_。A、减少B、不变C、增大D、无法确定

133、某船排水量4=6000t，如果在船舶重心之上6.0m处加载货物300t，则加载对初稳性高度的影响值为\_\_\_\_\_\_m。A、0.20B、0.25C、0.29D、0.35

134、某船排水量4=6000t，如果在其重心之上3.0m处加载货物300t，则加载后对初稳性高度的影响值为\_\_\_\_\_\_m。A、+0.14B、0.14C、+0.30D、-0.30

135、某船排水量为22025t，重心高度为7.84m，现卸载重量为673t的货物，其重心距基线高9.6m，则该轮初稳性高度改变\_\_\_\_\_\_m。A、-0.06B、0.30C、-0.30D、0.05

136、在进行少量载荷变动对初稳性高度影响值的计算时，常假定\_\_\_\_\_\_。A、货物重量不超过500tB、船舶排水量不变C、船舶重心高度变化忽略不计D、横稳心距基线高度的变化忽略不计

137、某船装货至4=14000t时，KM=8.00m，KG=6.50m。此时需要装甲板货，货物重心高度XP=14.0m，要求装货后船舶的GM>=1.30m，则最多能装载甲板货\_\_\_\_\_\_t。A、456.8B、383.6C、350D、320.4

138、船舶在中途港卸载后，GM变小，则\_\_\_\_\_\_\_。A、KG增大，KM减小B、KG増大，KM增大C、KG减小，KM减小D、以上均有可能

139、船舶在中途港卸载后，GM值增大，则下列错误的是\_\_\_\_\_\_\_。A、KG减小，KM增大B、KG增大，KM増大C、KG减小,KM减小D、KG增大，KM减小

140、船舶装载后若增大，则意味着\_\_\_\_\_。A、GM减小B、GM不变C、GM增大D、以上均有可能

141、悬挂物对稳性的影响相当于将货物重\_\_\_\_\_\_\_。A、下移到舱底处B、上移到上甲板C、上移到悬挂点处D、下移到底舱

142、装载悬挂货物对稳性的影响相当于\_\_\_\_\_\_\_。A、将悬挂货物移到悬挂点处B、将悬挂货物装于悬挂点处C、将悬挂货物移到船舶重心处D、将悬挂货物移到船舶漂心处

143、卸载悬挂货物对稳性的影响相当于\_\_\_\_\_\_\_。A、将悬挂货物移到悬挂点处B、将悬挂货物由悬挂点处卸出C、将悬挂货物移到船舶重心处D、将悬挂货物移到船舶浮心处

144、有关悬挂货物，下列\_\_\_\_\_\_\_是错误的。A、悬挂货物使船舶的稳性力矩减小B、悬挂货物对船舶产生—横倾力矩C、悬挂前后货物的重心没变化D、在计算船舶重心高度时，可将货物重心取在悬挂点处

145、某船=6987t，KG=5.83m，现将岸上总计重量为150t的货物悬挂在舱内距基线8.2m处，悬索长3m，则装货后船舶初稳性高度改变\_\_\_\_\_m。A、0.11B、-0.11C、0.08D、-0.08

146、某船=5357t，KG=4.42m，KM=5.50m,现将岸上总计重量为100t的货物悬挂在舱内距基线7.1m处，悬索长2m，则装货后船舶初稳性高度为\_\_\_\_\_\_\_m。A、1.00B、1.16C、1.11D、1.18

147、某船=6987t，KG=5.83m，舱内有总计重量为150t的货物悬挂在距基线8.2m处，悬索长3m，则该批货物卸出后船舶初稳性高度改变为\_\_\_\_\_\_\_m。A、0.12B、-0.12C、0.08D、-0.08

148、某船=5357t，KG=4.42m，KM=5.5m。舱内有总计重量为100t货物悬挂在舱内距基线7.1m处，悬索长2m，则该批货物卸出后船舶初稳性高度为\_\_\_\_\_\_\_m。A、1.03B、1.17C、1.01D、1.11

149、计算悬挂货物对稳性的影响时，假定悬挂点不变，悬挂重物重量不变，则悬挂长度越长，对稳性的影响\_\_\_\_\_\_\_。A、越大B、越小C、不变D、不定

150、船舶倾斜试验的目的是\_\_\_\_\_\_\_。A、测量船舶半载时的重心高度B、测量船舶空船时的重心高度C、测量船舶满载时的重心高度D、测量船舶任一载重时的重心高度

151、根据经验，船舶进行倾斜试验时的横倾角一般应为\_\_\_\_\_\_\_。A、1°B、4°〜5°C、5°〜6。D、2°-4。

152、以下\_\_\_\_\_\_\_应进行倾斜试验。A、新建船舶B、进坞修理后的船舶C、经重大改建的船舶D、A和C

153、下列关于倾斜试验的说法中\_\_\_\_\_\_\_是错误的。A、倾斜试验的目的是求空船重心距基线的高度B、倾斜试验的原理是根据船内重物作垂直移动的关系式求出的C、倾斜试验在新造船舶交船前进行D、做倾斜试验时要求船内无其他重物移动

154、船舶静稳性力臂GZ\_\_\_\_\_\_\_。A、与船舶排水量成正比B、与船舶排水量成反比C、与船舶排水量无关D、与船舶排水量的关系不能确定

155、大倾角稳性和初稳性相比较，其主要特征是\_\_\_\_\_\_\_。A、大倾角稳性可用GZ表示B、船舶横倾前后，漂心位置保持不变C、排水量一定时，稳心点随横倾角不同而变，所以不能用GM表示大倾角稳性D、A和C均对

156、船舶大倾角稳性可用\_\_\_\_\_\_\_来表示。A、横摇周期B、初稳性高度C、动稳性力矩D、静稳性力臂

157、船舶大倾角倾斜肘，\_\_\_\_\_不变。A、浮心位置B、漂心位置C、排水体积D、横稳心位置

158、当排水量一定时，船舶的大倾角稳性的大小与\_\_\_\_\_\_\_。A、复原力臂成正比B、复原力臂成反比C、复原力臂值相等D、初稳性高度成正比

159、两条船，在装载后复原力臂相同，说明它们具有\_\_\_\_\_\_\_。A、相同的稳性B、不同的稳性C、A和B均有可能D、取决于所装货物的性质

160、船舶大角度横倾时，其复原力矩的表达式为\_\_\_\_\_\_\_。A、Ms=GZB、Ms=GZsin。C、Ms=GMsinD、Ms=GMcosθ

161、大倾角稳性不能用GM值来表示其大小，主要原因是\_\_\_\_\_\_\_。A、在同一排水量时，横稳心点M不再是定点B、船舶水下部分形状发生明显变化C、船舶倾斜前后两个水线面对于横倾轴的惯性矩数值发生变化，故稳心半径发生变化D、以上均对

162、船舶在大角度横倾时，稳心位置\_\_\_\_\_\_\_。A、保持不变B、做直线运动C、做圆弧运动D、做曲线运动

163、船舶静稳性力臂\_\_\_\_\_。A、先随船舶横倾角的增大而增大，之后，随船舶横倾角的增大而减小B、与船舶横倾角的变化无关C、随船舶横倾角的增大而减小D、随船舶横倾角的增大而增大

164、船舶静稳性力臂曲线在\_\_\_\_\_\_\_处切线的斜率为初稳性高度。A、原点B、稳性消失角C、进水角D、最大稳性力臂对应角

165、最大静稳性力臂可以方便地在\_\_\_\_\_\_\_中求得。A、动稳性曲线图B、静稳性曲线图C、静水力曲线图D、稳性交叉曲线

166、在静稳性曲线图上，曲线反曲点所对应的横倾角为船舶的\_\_\_\_\_\_\_。A、静倾角B、甲板浸水角C、稳性消失角D、极限静倾角

167、静稳性曲线是表示\_\_\_\_\_\_\_。A、船舶排水量与复原力矩的关系曲线B、船舶横倾角与复原力臂的关系曲线C、船舶吃水与船舶主要特性的关系曲线D、排水体积与形状稳性力臂的关系曲线

168、船舶受静力作用发生倾斜，当船舶横倾角略大于稳性消失角时，如果外力矩消失，船舶将\_\_\_\_\_\_\_A、回摇B、左右摆动C、静止不动D、继续倾斜

169、船舶受静力作用发生倾斜，当船舶横倾角等于稳性消失角时，如果外力矩消失，船舶将\_\_\_\_\_\_\_。A、回摇B、左右摆动C、静止不动D、继续倾斜

170、静稳性曲线图是表示复原力矩与船舶\_\_\_\_\_\_\_关系的一条曲线。A、载重量B、横倾角C、排水量D、平均吃水

171、静稳性力臂与横倾角的关系曲线称为\_\_\_\_\_。A、静稳性力矩曲线B、静稳性力臂曲线C、重量稳性力臂曲线D、形状稳性力臂曲线

172、静稳性力矩与横倾角的关系曲线称为\_\_\_\_\_\_\_。A、静稳性力矩曲线B、静稳性力臂曲线C、重量稳性力臂曲线D、形状稳性力臂曲线

173、静稳性曲线的纵坐标是\_\_\_\_\_\_\_。A、复原力臂B、形状稳性力臂C、复原力矩D、A或C

174、在GZ-沒曲线上，稳性范围是指\_\_\_\_\_\_\_。A、0°〜30°B、0°至稳性消失角C、0°至甲板浸水角D、甲板浸水角与稳性消失角间的横倾角范围

175、在静稳性曲线图上，GZ曲线与横轴的第二个交点对应的横倾角为\_\_\_\_\_\_\_。A、静倾角B、极限静倾角C、稳性消失角D、甲板浸水角

176、在静稳性曲线图上可以求得\_\_\_\_\_\_\_。A、横稳心距基线高度B、浮心距船中距离C、船舶初稳性高度值D、以上都不可

177、在静稳性曲线图上，曲线从原点出发，经过最高点后再次与横轴相交时的角度称为\_\_\_\_\_\_\_。A、极限静倾角B、稳性消失角C、甲板浸水角D、极限动倾角

178、在静稳性曲线图上最高点所对应的纵坐标是\_\_\_\_\_\_\_。A、横倾力矩B、稳性消失角C、极限静倾角D、最大静稳性力臂

179.静稳性曲线图上，曲线斜率为零的点所对应的船舶横倾角为\_\_\_\_\_\_\_。A、稳性消失角B、甲板浸水角C、极限静倾角D、船舶进水角

180、船舶初始处于静止正浮，在最大值不超过最大静稳性力矩的静横倾力矩持续作用下\_\_\_\_\_\_\_。A、船舶不致倾覆B、船舶一定倾覆C、船舶是否倾覆不能确定D、船舶会发生横摇

181、船舶初始处于静止正浮，在最大值超过最大静稳性力矩的静横倾力矩持续作用下\_\_\_\_\_\_\_。A、船舶不致倾覆B、船舶将会倾覆C、船舶是否倾覆不能确定D、船舶会发生横摇

182、在静稳性曲线图上，当外力矩和船舶复原力矩相等时对应的横倾角是\_\_\_\_\_\_\_。A、静倾角B、动倾角C、极限动倾角D、极限静倾角

183、在静稳性曲线图上，曲线斜率最大点所对应的船舶横倾角为\_\_\_\_\_\_\_。A、稳性消失角B、甲板浸水角C、极限静倾角D、船舶进水角

184、船舶受静力作用发生倾斜，当船舶横倾角小于稳性消失角时，如果外力消失，船舶将\_\_\_\_\_\_\_。A、回摇B、左右摆动C、静止不动D、继续倾斜

185、关于自由液面的存在对船舶稳性的影响的说法正确的是\_\_\_\_\_\_\_。A、自由液面仅影响船舶初稳性的大小B、自由液面的存在仅使大倾角稳性减小C、自由液面的存在对动稳性影响很小，可忽略不计D、自由液面的存在会使初稳性、大倾角稳性、动稳性均减小

186、在静稳性曲线图上，\_\_\_\_\_\_\_为甲板浸水角。A、曲线最低点对应横倾角B、曲线最高点对应横倾角C、复原力臂为零时对应横倾角D、曲线的反曲点对应横倾角

187、当船舶的静稳性力矩与外界风压倾侧力矩相同时，船舶达到\_\_\_\_\_\_\_。A、静平衡B、动平衡C、GZ极限值D、此时船舶的横倾角为沒max

188、在静稳性曲线图上可以求得\_\_\_\_\_\_\_。A、极限静倾角B、最小倾覆力矩C、船舶的甲板浸水角D、以上均可

189、装载状态一定，GM偏小，当船舶受到一定横倾力矩作用时，船舶横倾角\_\_\_\_\_\_\_。A、偏大B、偏小C、横倾角的大小与的大小无关D、横倾角的大小取决于所装的货物是重货还是轻货

190、甲板浸水角可以方便地在\_\_\_\_\_\_\_中求得。A、动稳性曲线图B、静稳性曲线图C、静水力曲线图D、稳性交叉曲线

191、在船舶静稳性曲线图上，GZ在横倾角\_\_\_\_\_\_\_时为负值。A、小于甲板浸水角B、小于稳性消失角C、大于稳性消失角D、大于甲板浸水角

192、具体船舶的进水角\_\_\_\_\_\_\_甲板浸水角。A、等于B、小于C、大于D、以上均可能

193、在动力矩作用下，船舶的平衡条件是\_\_\_\_\_\_\_。A、复原力等于外力B、复原力矩等于外力矩C、复原力臂等于外力臂D、复原力矩做的功等于外力矩做的功

194、关于船舶动稳性的说法正确的是\_\_\_\_\_\_\_。A、动稳性力矩在数值上等于最小倾覆力矩值B、动稳性力矩在数值上等于最大复原力矩值C、动稳性力矩在数值上等于外力矩所做的功D、动稳性力矩在数值上等于复原力矩所做的功

195、在静稳性曲线图上,船舶的动稳性表示为\_\_\_\_\_\_\_。A、—条过原点的直线B、曲线上的点C、一个长方形的面积D、曲线下的面积

196、保证船舶受突加外力作用而倾斜时不致翻沉的条件是\_\_\_\_\_\_\_。A、复原力矩最大值大于横倾力矩B、要有足够的航速C、复原力矩所做的功大于横倾力矩所做的功D、A和C

197、在不同性质但同样大小的横倾力矩作用下，动横倾角比静横倾角\_\_\_\_\_\_\_。A、大B、小C、一样大D、无法确定

198、在静稳性曲线图上，静稳性力臂曲线下的面积表示\_\_\_\_\_\_\_。A、动稳性力臂B、动稳性力矩C、静稳性力矩D、最小倾覆力矩

199、在静稳性曲线图上，静稳性力矩曲线下的面积表示\_\_\_\_\_\_\_。A、动稳性力臂B、动稳性力矩C、静稳性力矩D、最小倾覆力矩

200、在研究船舶动稳性时，当船舶受到一个小于最小倾覆力矩的风压力矩（设定相当时间内大小不变)持续作用，船舶将\_\_\_\_\_\_\_。A、逐渐倾斜直至倾覆B、在动平衡角的左右摇摆C、逐渐倾斜至极限静倾角后回摇D、左右摇摆，最后平衡于静横倾角处

201、在船舶的动稳性曲线图上，外力矩做功和动稳性力矩相等时对应的横倾角是\_\_\_\_\_\_\_。A、静倾角B、动倾角C、极限动倾角D、极限静倾角

202、当\_\_\_\_\_\_\_时船舶达到动平衡。A、外力矩=稳性力矩B、外力臂曲线下的面积=复原力臂曲线下的面积C、外力矩的功=复原力矩的功D、B和C

203、装载状态一定，GM偏大，当船舶受到一定横倾力矩作用时，船舶横倾角\_\_\_\_\_\_\_。A、偏大B、偏小C、横倾角的大小与GM的大小无关D、横倾角的大小取决于所装的货物是重货还是轻货

204、在静稳性曲线图上，恒定横倾力矩做的功表示为\_\_\_\_\_。A、—条过原点的直线B、曲线上的点C、一个矩形的面积D、曲线下的面积

205、在静稳性曲线图上，静稳性力矩做功的最大值位于\_\_\_\_\_\_\_。A、极限静倾角B、稳性消失角C、极限动倾角D、静倾角

206、在静稳性曲线图上，外力矩做功的最大值位于\_\_\_\_\_。A、极限静倾角B、稳性消失角C、极限动倾角D、不确定

207、在不同性质但同样大小的横倾力矩作用下，动横倾角位置在静横倾角位置\_\_\_\_\_\_\_。A、之后B、之前C、之间D、无法确定

208、某一横倾角处的动稳性力臂为\_\_\_\_\_。A、相应于该倾角到极限静倾角之间的静稳性力臂曲线下的面积B、相应于该倾角的静稳性力臂曲线下的面积与排水量的比值C、相应于该倾角的静稳性力矩曲线下的面积D、相应于该倾角的动稳性力矩与排水量的比值

209、有关船舶动稳性的说法正确的是\_\_\_\_\_\_\_。A、动稳性力矩在数值上等于最小倾覆力矩值B、动稳性力矩在数值上等于最大复原力矩值C、动稳性力矩在数值上等于外力矩所做的功D、动稳性力矩在数值上等于静稳性力臂曲线下的面积与排水量之积

210、船舶动稳性的大小可用\_\_\_\_\_\_\_来衡量。A、横倾角B、复原力臂C、复原力矩D、动稳性力矩

211、船舶的动稳性力臂是指\_\_\_\_\_\_\_。A、静稳性力矩曲线下的面积B、在数值上与静稳性力臂相等C、稳性力臂做的功与排水量之比D、静稳性力矩曲线下的面积与排水量之比

212、船舶的动稳性力臂在静稳性力臂曲线图上作为\_\_\_\_\_\_\_。A、—条过原点的直线B、曲线上的点C、一个长方形的面积D、该曲线下的面积

213、关于动稳性力臂的说法错误的是\_\_\_\_\_\_\_。A、动稳性力臂为静稳性力矩曲线下的面积B、动稳性力臂在数值上与静稳性力臂相等C、动稳性力臂为静稳性力臂做的功与排水量之比D、以上都是

214、装载状态一定，当船舶受到一个小的横倾力矩作用时，船舶横倾角较大，说明船舶的值\_\_\_\_\_\_\_。A、偏大B、偏小C、横倾角的大小与GM的大小无关D、横倾角的大小取决于所装的货物是重货还是轻货

215、横倾角为0时的动稳性力臂为\_\_\_\_\_\_\_。A、0B、0与最大值之间的某一值C、最大值D、以上均不是

216、横倾角为稳性消失角时的动稳性力臂为\_\_\_\_\_\_\_。A、0B、0与最大值之间的某一值C、最大值D、以上均不是

217、船舶在动力作用下，不致倾覆的条件是风压倾侧力矩必须\_\_\_\_\_\_\_。A、小于最小倾覆力矩B、小于最大复原力矩C、大于最大复原力矩D、大于最小倾覆力矩

218、在研究船舶动稳性时，当船舶受到一个大于最小倾覆力矩的风压力矩持续作用，船舶将\_\_\_\_\_。A、逐渐倾斜直至倾覆B、在动平衡角的左右摇摆C、逐渐倾斜至极限静倾角后回摇D、左右摇摆，最后平衡于静横倾角处

219、在研究船舶动稳性时，当船舶受到一个等于最小倾覆力矩的动态风压力矩持续作用，船舶将\_\_\_\_\_\_\_。A、逐渐倾斜直至翻沉B、在静平衡角的左右摇摆C、在极限静倾角的左右摇摆D、逐渐倾斜至极限动倾角后不再继续倾斜

220、我国《法定规则》规定，当\_\_\_\_\_\_\_时意味着船舶稳性丧失。A、θ>40OB、θ>57.3OC、θ>甲板浸水角D、θ>船舶进水角

221、最小倾覆力矩表征船舶\_\_\_\_\_\_\_。A、抵抗动态外力矩的最大能力B、抵抗静态外力矩的最大能力C、抵抗动态外力矩的最小能力D、抵抗静态外力矩的最小能力

222、对于具体船舶，最小倾覆力矩与\_\_\_\_\_\_\_有关。A、船舶排水量B、船舶重心高度C、动态外力矩D、A和B

223、最小倾覆力矩与\_\_\_\_\_无关。A、船舶排水量B、船舶重心髙度C、动态外力矩D、A和B

224、当动态外力矩等于最小倾覆力矩时对应的船舶横倾角为\_\_\_\_\_\_\_。A、动倾角B、极限动倾角C、静倾角D、极限静倾角

225、当动态外力矩大于最小倾覆力矩时对应的船舶横倾角为\_\_\_\_\_\_\_。A、动倾角B、极限动倾角C、极限静倾角D、以上均不是

226、最小倾覆力矩\_\_\_\_\_\_\_最大静稳性力矩。A、大于B、等于C、小于D、以上均可能

227、我国《船舶与海上设施法定检验规则》对下列船舶中\_\_\_\_\_\_\_既提出基本稳性衡准要求，又提出特殊衡准要求。①散粮船;②集装箱船;③杂货船;④拖船;⑤固体散货船;⑥冷藏船;⑦矿石专用船A、①②③④⑤⑥⑦B、①②④⑤⑥C、①②④⑥D、①②④

228、我国《国内航行海船法定检验技术规则》对沿海船舶完整稳性的基本要求共\_\_\_\_\_\_\_有项，其中\_\_\_\_\_\_\_属于对大倾角静稳性的要求。A、4;稳性衡准数K不小于1B、4;初稳性高度值不小于0.15mC、3;横倾角不超过12°D、4;极限静倾角不小于25°

229、船舶的稳性衡准数K是指瘦\_\_\_\_\_\_\_A、最小倾覆力矩与风压倾侧力矩的比值B、最大复原力矩与风压倾侧力矩的比值C、最小倾覆力臂与风压倾侧力臂的比值D、A和B

230、根据《法定规则》对船舶完整稳性的要求，无限航区航行的普通货船，最大复原力矩所对应的横倾角应不小于\_\_\_\_\_\_\_。A、15°B、30°C、25°D、55°

231、根据《法定规则》对船舶完整稳性的要求，无限航区航行的普通货船，30°或船舶进水角处所对应的复原力臂值应不小于\_\_\_\_\_\_\_m。A、0.15B、0.20C、0.30D、0.35

232、根据《法定规则》对船舶完整稳性的要求，沿海航行的普通货船，在各种装载状态下的稳性衡准数应\_\_\_\_\_\_\_。A、小于1B、大于1C、等于1D、B+C

233、船舶在同一个航次中，出港时能满足稳性要求，则到港时\_\_\_\_\_\_\_。A、能满足稳性要求B、不能满足稳性要求C、不一定能满足稳性要求D、稳性将变得更好

234、在研究船舶动稳性时，已知某杂货船舶的最小倾覆力矩Mhmin=3200t•m，所受的风压倾侧力矩Mw=1100t•m，则该轮的动稳性\_\_\_\_\_\_\_。A、满足IMO对普通货船动稳性的基本要求B、满足我国《法定规则》对沿海货船动稳性的基本要求C、不满足IMO对普通货船动稳性的基本要求D、不满足我国《法定规则》对沿海货船动稳性的基本要求

235、我国《法定规则》对船舶稳性的要求为\_\_\_\_\_\_\_。A、开航时必须满足B、航行途中必须满足C、到港时必须满足D、整个航程必须满足

236、根据《法定规则》，对国内航行普通货船完整稳性的基本要求，均应为\_\_\_\_\_\_\_后的数值。A、进行摇摆试验B、经自由液面修正C、计及横摇角影响D、加一稳性安全系数

237、已知某货船最小倾覆力矩Mhmin=31392kN•m，所受风压倾侧力矩Mw=10791kN•m，则该船的稳性衡准数\_\_\_\_\_\_\_。A、0.34B、1.25C、2.91D、0.81

238、某船经初始横摇角及进水角修正后,求得最小倾覆力臂为0.18m，查得风压倾侧力臂为0.12m，则该船\_\_\_\_\_\_\_。A、稳性衡准数符合要求B、稳性衡准数不符合要求C、稳性符合要求D、稳性不符合要求

239、对具体船舶而言，排水量一定时，船舶重心越高，对应的最小倾覆力矩\_\_\_\_\_\_\_。A、越大B、越小C、不变D、与船舶装载重心高度无关

240、稳性衡准数是衡量\_\_\_\_\_\_\_的指标。A、动稳性B、初稳性C、大倾角静稳性D、纵稳性

241、极限静倾角是衡量\_\_\_\_\_\_\_的指标。A、动稳性B、初稳性C、大倾角静稳性D、纵稳性

242、GZ30°是衡量\_\_\_\_\_\_\_的指标。A、动稳性B、初稳性C、大倾角静稳性D、纵稳性

243、GM是衡量\_\_\_\_\_\_\_的指标。A、动稳性B、初稳性C、大倾角静稳性D、纵稳性

244、当风压倾侧力矩等于最小倾覆力矩时，稳性衡准数\_\_\_\_\_\_\_。A、等于1B、大于1C、小于1D、以上均有可能

245、当风压倾侧力矩大于最小倾覆力矩时，稳性衡准数\_\_\_\_\_\_\_。A、等于1B、大于1C、小于1D、以上均有可能

246、当风压倾侧力矩小于最小倾覆力矩时，稳性衡准数\_\_\_\_\_\_\_。A、等于1B、大于1C、小于1D、以上均有可能

247、A和B两船装载后具有同的CM值，说明\_\_\_\_\_\_\_。A、A船稳性满足我国《船舶与海上设施法定检验规则》的要求而B船不满足B、B船稳性满足我国《船舶与海上设施法定检验规则》的要求而A船不满足C、A和B两船均稳性满足我国《船舶与海上设施法定检验规则》的要求D、以上均有可能

248、根据IMO对船舶完整稳性的要求，无限航区航行的普通货船，横倾角等于或大于30°处所对应的复原力臂值应不小于\_\_\_\_\_\_\_m。A、0.15B、0.20C、0.30D、0.35

249、根据IMO。对船舶完整稳性的要求，无限航区航行的普通货船，在各种装载状态下经自由液面修正的初稳性高度值应不小于\_\_\_\_\_\_\_m。A、0.10B、0.15C、0.20D、0.30

250、根据IM。对船舶完整稳性的要求，在无限航区航行的普通货船，横倾角在0°到30°之间，静稳性曲线下的面积应不小于\_\_\_\_\_\_\_m•rad。A、0.030B、0.055C、0.090D、0.009

251、根据IM。对船舶完整稳性的要求，在无限航区航行的普通货船，横倾角在0°到40°(或进水角）之间，静稳性曲线下的面积应不小于\_\_\_\_\_\_\_m•rad。A、0.030B、0.055C、0.090D、0.016

252、根据IM。对船舶完整稳性的要求，在无限航区航行的普通货船，横倾角在30。到40°(或进水角）之间，静稳性曲线下的面积应不小于\_\_\_\_\_\_\_m•rad。A、0.030B、0.055C、0.090D、0.006

253、根据IM。对船舶稳性的要求，无限航区航行的普通货船，在静稳性曲线图上其最大复原力矩对应角至少应\_\_\_\_\_\_\_。A、不大于300B、不小于250C、不大于550D、不小于550

254、IM。对普通货船的完整稳性基本要求中规定:\_\_\_\_\_\_\_的船舶应满足规则规定的天气衡准要求。A、Lbp≥24mB、Lhp≥90mC、Lbp≥100mD、Lbp≥150m

255、A船离港时的GM=0.50m，B船离港时的GM=1.00m，以下\_\_\_\_\_\_\_是正确的。A、A船的稳性肯定满足要求B、B船的稳性肯定满足要求C、两船的稳性肯定不满足要求D、两船的稳性均无法确定是否满足要求

256、下列\_\_\_\_\_\_\_是稳性过大的表现。A、船舶摇摆剧烈，恢复较快B、油水使用左右不均，产生较大横倾C、风浪较小，横倾较大且恢复较慢D、以上都是

257、下列\_\_\_\_\_\_\_是稳性过小的表现。A、风浪较小，横倾较大且恢复较慢B、在装卸时出现异常横倾C、货舱进水或甲板上浪时出现永倾角D、以上都是

258、船舶在航行中稍有风浪则摇摆剧烈，说明船舶稳性\_\_\_\_\_\_\_。A、过小B、适度C、过大D、无法判断

259、为了避免或降低船舶在大风浪中的横摇，可采取的措施是\_\_\_\_\_\_\_。A、适当降低船舶重心B、适当提高船舶重心C、调整纵倾D、调整横倾

260、根据经验，海上航行的万吨级干散货船适宜的横摇周期是\_\_\_\_\_\_\_。A、9秒左右B、15秒左右C、20秒左右D、以上都不对

261、根据经验，海上航行的一般货船，其横摇周期一般不应小于\_\_\_\_\_\_\_秒。A、8B、9C、18D、20

262、为了保证船舶安全，船舶的适度稳性是\_\_\_\_\_\_\_。A、GM不小于0.15mB、GM不小于临界稳性高度C、横摇周期T不小于9sD、（GMC+Ch）≤GM≤GM|Tθ=9S(Ch:临界稳性高度的安全余量）

263、船舶的横摇周期是指\_\_\_\_\_\_\_。A、船舶横摇四个连续摆幅所需要的时间B、船舶从左舷横摇至右舷所需要的时间C、船舶横摇一个全摆程所需要的时间D、A和C

264、我国《船舶与海上设施法定检验规则]》中规定的横摇周期Tθ与\_\_\_\_\_\_\_无关。A、船宽B、船舶重心高度C、初稳性高度D、漂心距船中距离

265、航行中船舶的横摇周期Tθ与船舶GM的关系是\_\_\_\_\_\_\_。A、Tθ越太，GM越大B、Tθ越大，GM越小C、Tθ与GM关系的变化趋势不定D、Tθ的太小与GM的大小无关

266、某船满载排水量△=8000t，在航行中测得船舶的横摇周期Tθ=21s，根据经验，该船的初稳性高度值\_\_\_\_\_\_\_。A、过小B、正好C、过大D、与稳性无关

267、某船在航行中测得船舶的横摇周期Tθ=22s，根据经验，该船的重心高度值\_\_\_\_\_\_\_。A、过小B、正好C、过大D、与稳性无关

268、船舶稳性不足时的表现包括\_\_\_\_\_\_\_。A、甲板上浪时出现永倾角B、用舵转向时船舶明显倾斜且恢复缓慢C、受外力作用时倾斜明显，当外力消失后恢复缓慢D、以上都是

269、两条总吨位相同的船舶，在同一海区航行时，测得其横摇周期均为15s，则两船的GM\_\_\_\_\_\_\_。A、相同B、速度快者大C、不同D、A和C均有可能

270、船舶的横摇周期\_\_\_\_\_\_\_。A、与KG无关B、随KG的增大而减小C、随KG的增大而增大D、与KG的关系不定

271、根据我国计算横摇周期的公式，下列与船舶的横摇周期有关的因素是\_\_\_\_\_\_\_。A、型宽B、船舶型深C、船舶型吃水D、A和C

272、航行中的船舶横摇越平缓，说明船舶\_\_\_\_\_\_\_。A、很稳定B、稳性越好，抵御风浪能力强C、稳性越好，操纵能力越好D、稳性越差，抵御风浪能力差

273、某船船宽20m，装载后测得其横摇周期Tθ=17s，横摇周期系数f=0.8,则根据船长小于70m船舶的横摇周期计算公式，其GM=\_\_\_\_\_\_\_m。A、0.70B、0.89C、0.95D、1.07

274、某船船宽20m，装载后测得其横摇周期Tθ=17s，横摇周期系数发f=1.0，船舶重心高度KC=7.8m，则根据我国法定规则的计算公式，其GM=\_\_\_\_\_\_\_m。A、0.50B、0.75C、0.88D、1.02

275、某船船宽20m，装载后测得Δ=19486t，MZ=158472t•m，KM=8.85m，横摇周期系数f=1.0,自由液面对GM的修正值为0.12m。则根据我国法定规则的计算公式，其横摇周期Tθ=\_\_\_\_\_\_\_s。A、17.6B、19.3C、16.3D、15.4

276、关于船舶的横摇周期Tθ；，以下说法错误的是\_\_\_\_\_\_\_。A、在同一吃水条件下，随船宽的增大而增大B、随船舶重心高度的增大而增大C、随初稳性高度的增大而减小D、以上均错

277、其他条件相同，船舶的横摇周期\_\_\_\_\_\_\_。A、与GM无关B、随GM的增大而减小C、随GM的增大而增大D、与GM的关系不定

278、某杂货船在使用船吊装货过程中，发现随着船吊的起落和摇摆，船舶出现较大的横倾角，说明此时船舶的GM值\_\_\_\_\_\_\_A、偏大B、偏小C、横倾角的大小与GM的大小无关D、横倾角的大小取决于外界风浪的大小

279、某船4=6836t，在右舷距船中6m的压载舱注入42t压载水后，测得船舶横倾角为2.5°，则此时船舶GM=\_\_\_\_\_\_\_m。A、1.25B、1.11C、0.84D、0.68

280、船舶因少量货物装卸左右不均形成较大初始横倾角，表明此时\_\_\_\_\_\_\_。A、稳性较大B、稳性较小C、横倾力矩较大D、货物重量较大

281、当船舶稳性过小时，航行中宜采取\_\_\_\_\_\_\_转向。A、小舵角B、大舵角C、任意舵角D、以上均可

282、下列\_\_\_\_\_\_\_不是船舶稳性不足时应采取的正确措施。A、尽量将液体舱柜装满或排空B、采取措施消除或尽量减小船舶横倾角C、将双层底满舱压载水排空D、将部分货物从二层舱移到底舱

283、下列\_\_\_\_\_\_\_是稳性过小的表现。A、风浪较小时横倾较大且恢复较慢B、在装卸时出现异常横倾C、货舱进水或甲板上浪时出现永倾角D、以上都是

284、卸货时若卸一较轻的货引起船舶出现较大的横倾，则表明\_\_\_\_\_\_\_。A、船舶稳性过大B、船舶稳性过小C、货物过重D、装卸操作不当

285、船舶在3级风时摇摆频率过高，表明\_\_\_\_\_\_\_。A、船舶稳性过大B、船舶稳性过小C、风压倾侧力矩过大D、船速过高

286、货物移动可能造成\_\_\_\_\_\_\_。A、稳性减小或丧失B、货物损坏C、船体结构破坏D、以上都是

287、船舶用舵转向时横倾较大，说明\_\_\_\_\_\_\_。A、稳性过大B、稳性过小C、纵倾过大D、纵倾过小

288、船舶在配载时经校核发现稳性不足，最好通过\_\_\_\_\_\_\_措施来调整。A、垂向移动载荷B、加甲板货C、加压载水D、少装部分货物

289、某船某航次装货后排水量为18500t，垂向重量力矩为123000t•m，MK=7.10mQ如果要将初稳性高度调整到0.50m，拟用垂向移货来解决，(垂移距离为10.0m)，则应移货\_\_\_\_\_\_\_m。A、196.1B、162.3C、150.3D、92.5

290、—艘满舱满载的船舶发现稳性不足时，可通过\_\_\_\_\_\_\_来调整。A、打压载水B、加装甲板货C、垂向轻重货物互换D、横向轻重货等体积对调

291、某船=20000t，垂向重量力矩M=9.81X155000KNm，KM=8.60m。若要求GM=1.0m。利用3舱二层舱的麻袋(SF=2.85m3/t)和底舱的金属构件(SF=0.75m3/t)互换舱位来调整，货物垂向移动的距离Z=10m，则各应移动麻袋\_\_\_\_\_\_\_t，金属构件\_\_\_\_\_\_\_。A、601.2；201.2B、575.4；175.4C、500；100D、407.1；107.1

292、营运船舶调整稳性的措施有\_\_\_\_\_\_\_。A、打排压载水B、加装甲板货C、垂向移动载荷D、以上都是

293、某船8000t，底舱与二层舱之间的垂直距离为10m，现需增加稳性高度值0.05m，则应采取的正确措施是\_\_\_\_\_\_\_。A、从底舱向二层舱垂向移动货物40tB、从二层舱向底舱垂向移动货物40tC、从底舱向二层舱垂向移动货物80tD、从二层舱向底舱垂向移动货物80t

294、将船舶稳性调大的措施有\_\_\_\_\_\_\_。A、货物上移B、加装甲板货C、在双层底加满压载水D、中途港多加载货物

295、某船=6927t，GM=0.76m，KG=6.67m，现拟在PK=13.9m处加载重大件，现要求GM不小于0.65m，则最多可装载重大件\_\_\_\_\_\_\_t。A、118B、128C、107D、88

296、以下\_\_\_\_\_\_\_可能使船舶的CM值增加。A、打排压载水B、少量装货C、少量卸货D、以上均有可能

297、以下\_\_\_\_\_\_\_可能使船舶的GM减小。①打排压载水;②少量装货;③少量卸货;④垂向移货;⑤上层舱卸货;⑥上层舱装货A、①②③④⑤⑥B、①②③④⑤C、①②③④D、①③④⑥

298、以下\_\_\_\_\_\_\_可能使船舶的值不变。A、打排压载水B、少量装货C、少量卸货D、以上均有可能

299、下列\_\_\_\_\_\_\_不是保证船舶稳性的措施。A、合理压载B、航行中测定船舶横摇周期C、货物紧密堆垛，防止大风浪航行中移位D、航行中注意气象和海况等情况，运用良好船艺谨慎驾驶

300、消除船舶初始横倾有利于使船舶稳性\_\_\_\_\_\_\_。A、增大B、减小C、改变D、保持不变

301、下列\_\_\_\_\_\_\_为保证船舶稳性的措施。①合理压载;②货物紧密堆垛，防止大风浪航行中移位;③消除船舶初始横倾;④货物纵向合理分布A、①④A、①②③C、②③④D、①②③④

302、甲板货的堆积高度一般不得超过船宽的\_\_\_\_\_\_\_。A、1/3〜1/4B、1/5〜1/6C、1/7〜1/8D、1/9〜1/10

303、普通货船装运矿石时，航次货载在垂向上的分配应做到\_\_\_\_\_\_\_。A、按舱容比例分配B、二层舱尽量不装C、二层舱和底舱各占一半D、二层舱应装全部货量的1/4〜1/3

304、某船装载后=6400t，CM=0.5m，现欲使调整到0.7m，则需将二层舱中的148t货（zp=12.1m)垂向移至\_\_\_\_\_\_\_处方可满足稳性调整要求。A、zp=4.36mB、zp=3.82mC、zp=3.45mD、zp=5.17m

305、为了满足船舶具有适度的稳性，对具有三层舱的船舶来说，其二层舱约占全部装载货量的\_\_\_\_\_\_\_。A、20B、25%C、45%D、55%

306、某船排水量为15000t，GM=0.4m，现利用盘元（=13m，SF=0.45m3/t)和棉花（p=7m，SF=2.80m3/t)等体积互换舱位以使GM达到0.60m，则互换舱位的盘\_\_\_\_\_\_\_t，棉花\_\_\_\_\_\_\_t。A、326.6；62.9B、254.1；113.4C、364.7；91.2D、446.8；71.8

307、当船舶在航行中稳性不足尚未满载时，可以采取以下\_\_\_\_\_\_\_措施。A、向双层底压载舱内注满压载水B、将现有双层底压载水舱排空C、用船吊将二层舱的货物移至底舱D、A和C

308、对于杂货船，增大船舶稳性的措施有\_\_\_\_\_\_\_。①货物上移;②加压载水;③减装甲板货;④重货配置在底层;⑤横向货重对称分布A、①②③④B、②③④⑤C、①③④⑤D、①②③④⑤

309、对于装载固体散货的专用船，以下\_\_\_\_\_\_\_不是增大船舶稳性的措施。A、货物上移B、减装甲板货C、船舶重心以下加压载水D、A和B

310、船舶产生初始横倾角的原因有\_\_\_\_\_\_\_。A、船舶受来自一舷的风浪作用B、舱内货物横向移动C、货物装卸左右不均或油水使用左右不均衡D、B和C

311、船舶初始横倾角产生的原因中，能够从其产生的原因上加以消除的是\_\_\_\_\_\_\_。A、货物装卸左右不均B、油水使用作用不均C、舱内货物横向移动D、以上都是

312、船舶初始横倾角产生的原因中，不能从其产生的原因上加以消除的是\_\_\_\_\_\_\_。A、货物装卸左右不均B、油水使用作用不均C、舱内货物横向移动D、用船上重吊装卸重大件货物

313、消除用船上重吊装卸重件货物引起的船舶横倾角的方法有\_\_\_\_\_\_\_A、横向移动载荷B、侧翼压载C、将重大件货物分成小货物后装卸D、A或B

314、以下\_\_\_\_\_\_\_不是为避免船舶产生初始横倾角的措施。A、使货物重量横向对称分布B、左右油水舱均衡使用C、合理分配各舱货物重量D、压载舱横向対称压水

315、某船排水量为30041t，船舶初稳性高度为1.26m，右倾4.2°，拟在左舷距中8.0m处装货，则应装载\_\_\_\_\_\_\_t货物方可消除船舶横倾。A、394B、417C、347D、465

316、某船=27252t，m=9.84m，KG=8.77m，现加载388t杂货，其装载位置为:距基线4.2m，距船中线面4m，则装货后船舶横倾角为\_\_\_\_\_。A、3.6°B、2.8°C、4.0°D、5.1°

317、某船=76521，6似=0.78111，船舶右倾3°，现拟调拨压载水将船舶调平，已知左、右压载水舱舱容中心横向间距8m，则应调拨压载水\_\_\_\_\_\_\_t。A、55B、44C、39D、31

318、某船装载后=19000t，KM=8.95m，KG=8.0m，船舶右倾4°。现拟在NO.3左压载舱加压水。该舱舱容中心的位置为zp=0.8m，;yp=4.18m，则应加载\_\_\_\_\_\_\_t才能将船舶调平（自由液面影响不计）。A、456.1B、388.5C、412.D、302.0

319、某船装货至排水量=7500t，KM=7.12m，KG=6.20m，右倾4°，此时尚有500t货物未装，拟装货物的重心高度为7.0m，右舷距中线面5m，左舷距中线面8m，装货后要求船舶无横倾，则左舷应装\_\_\_\_\_\_\_t，右舷应装\_\_\_\_\_\_\_t。A、315;185B、229.4；270.6C、253.2；246.8D、250；250

320、根据经验，为了使船舶具有适度的稳性，对具有二层甲板的船舶来说，其底舱装货量约占全部装货量的\_\_\_\_\_\_\_。A、1/2B、7/10C、4/5D、9/10

321、通常情况下，为了满足船舶具有适度的稳性，对具有二层甲板的船舶来说，其二层舱装货量约占全部装货量的\_\_\_\_\_\_\_。A、15%B、25%C、35%D、45%

322、根据经验，为了满足船舶具有适度的稳性，对具有二层甲板的船舶来说，若加装甲板货，则其应不多于全部装货量的\_\_\_\_\_\_\_。A、10%B、20%C、30%D、50%

323、通常情况\_\_\_\_\_\_\_下，为了满足船舶具有适度的稳性，对具有三层的船舶来说，其低舱装货量应不少于全部装货量的。A、35%B、45%C、55%D、65%

324、根据经验，为了满足船舶具有适度的稳性，对具有三层舱的船舶来说，其上二层舱装货量应占全部载货装量的\_\_\_\_\_\_\_。A、10%B、20%C、25%D、30%

325、IM02008IS规则和我国《法定规则》对普通货船完整的稳性要求是\_\_\_\_\_\_\_。A、都是最低衡准要求B、都是最高衡准要求C、前者是最低衡准要求，后者是最高衡准要求D、前者是最高衡准要求，后者是最低衡准要求

326、根据稳性规则及实践经验，对万吨级普通货船满载时GM取\_\_\_\_\_\_\_较适宜。A、不大于J5的3%B、不小于B的5%C、B的4%〜5%D、B的1%〜3%

327、根据稳性规则及实践经验，普通货船较适宜的稳性范围为\_\_\_\_\_\_\_。A、未经自由液面修正的GM应满足GMT=9S<=GM<=GMCB、经自由液面修正的GM应满足GMT=9S>=GM>=GMCC、未经自由液面修正的GM应满足GMT=9S>=GM>=GMCD、经自由液面修正的GM应满足GMT=9S<=GM<=GMC

328、下列关于保证货船适宜稳性范围的措施，说法错误的是\_\_\_\_\_\_\_。A、改变船舶与波浪的相对位置，避免出现参激横摇现象B、改变船舶与波浪的相对位置，避免出现参激横摇现象C、散装谷物船舶合理平舱是控制船舶稳性的有效措施之一D、杂货船配载时保持二层舱和底舱装货比例的主要目的是保证船舶适宜稳性

329、根据我国现行《法定规则》对沿海航区普通货船完整稳性的要求，说法错误的是\_\_\_\_\_\_\_。A、对初稳性高度的自由液面修正应计算船舶正浮时的自由液面惯性矩B、对初稳性高度的自由液面修正应计算船舶横倾5°时的自由液面惯性矩C、对船舶大倾角稳性的自由液面修正应计算船舶不同横倾角状态时的移动力矩对复原力臂的影响D、当船舶横倾角大于船舶进水角时，认为船舶完整稳性丧失

330、根据我国现行《法定规则》对无限航区普通货船完整稳性衡准，说法正确的是\_\_\_\_\_\_\_。A、天气衡准中，稳定风作用造成的横倾角不应超过16°或甲板浸水角B、天气衡准中，稳定风作用造成的横倾角不应超过16°或甲板浸水角的80%C、天气衡准中，稳定风作用造成的横倾角不应超过12°或甲板浸水角D、天气衡准中，稳定风作用造成的横倾角不应超过16°或船舶进水角的60%

331、根据我国现行《法定规则》对沿海航区普通货船完整稳性要求，说法错误的是\_\_\_\_\_\_\_。A、对稳性衡准中各项指标核算时，都应计及自由液面修正B、满载液货舱应按装载至98%舱容高度计算0°横倾时自由液面对GM的影响C、满载液货舱应按装载至98%舱容高度计算5°横倾时自由液面对GM的影响D、装满98%以上舱容的液体舱及存有通常剩余液体的空舱，可不计自由液面的影响

# 

## 参考答案

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 001、A | 002、D | 003、A | 004、D | 005、C | 006、D | 007、D | 008、C | 009、A | 010、A |
| 011、A | 012、D | 013、B | 014、B | 015、D | 016、A | 017、C | 018、B | 019、D | 020、D |
| 021、D | 022、B | 023、A | 024、C | 025、A | 026、C | 027、C | 028、A | 029、C | 030、C |
| 031、B | 032、C | 033、C | 034、A | 035、D | 036、D | 037、B | 038、D | 039、C | 040、C |
| 041、C | 042、B | 043、A | 044、A | 045、C | 046、C | 047、A | 048、A | 049、A | 050、B |
| 051、C | 052、A | 053、C | 054、B | 055、B | 056、C | 057、C | 058、D | 059、C | 060、B |
| 061、A | 062、D | 063、C | 064、A | 065、A | 066、A | 067、D | 068、C | 069、B | 070、A |
| 071、B | 072、C | 073、D | 074、A | 075、C | 076、D | 077、A | 078、C | 079、A | 080、A |
| 081、B | 082、C | 083、C | 084、B | 085、A | 086、B | 087、D | 088、C | 089、C | 090、D |
| 091、A | 092、C | 093、D | 094、C | 095、D | 096、B | 097、B | 098、A | 099、B | 100、A |
| 101、B | 102、C | 103、C | 104、A | 105、A | 106、D | 107、A | 108、D | 109、D | 110、C |
| 111、A | 112、C | 113、A | 114、B | 115、D | 116、A | 117、B | 118、D | 119、B | 120、B |
| 121、D | 122、D | 123、D | 124、C | 125、A | 126、B | 127、C | 128、C | 129、A | 130、C |
| 131、C | 132、A | 133、C | 134、B | 135、D | 136、D | 137、B | 138、D | 139、D | 140、D |
| 141、C | 142、B | 143、B | 144、B | 145、B | 146、A | 147、A | 148、B | 149、C | 150、B |
| 151、D | 152、D | 153、B | 154、D | 155、D | 156、D | 157、C | 158、A | 159、C | 160、A |
| 161、D | 162、D | 163、A | 164、A | 165、B | 166、B | 167、B | 168、D | 169、C | 170、B |
| 171、B | 172、A | 173、D | 174、B | 175、C | 176、C | 177、B | 178、D | 179、C | 180、A |
| 181、B | 182、A | 183、B | 184、A | 185、D | 186、D | 187、A | 188、D | 189、A | 190、B |
| 191、C | 192、C | 193、D | 194、D | 195、D | 196、D | 197、A | 198、A | 199、B | 200、D |
| 201、B | 202、D | 203、B | 204、C | 205、B | 206、D | 207、A | 208、D | 209、D | 210、D |
| 211、D | 212、D | 213、D | 214、B | 215、A | 216、C | 217、A | 218、A | 219、D | 220、D |
| 221、A | 222、D | 223、C | 224、B | 225、D | 226、C | 227、D | 228、D | 229、D | 230、B |
| 231、B | 232、D | 233、C | 234、B | 235、D | 236、B | 237、C | 238、A | 239、B | 240、A |
| 241、C | 242、C | 243、B | 244、A | 245、C | 246、B | 247、D | 248、B | 249、B | 250、B |
| 251、C | 252、A | 253、B | 254、A | 255、D | 256、A | 257、D | 258、C | 259、B | 260、B |
| 261、B | 262、D | 263、D | 264、D | 265、B | 266、A | 267、C | 268、D | 269、D | 270、C |
| 271、D | 272、D | 273、B | 274、B | 275、A | 276、D | 277、B | 278、B | 279、C | 280、B |
| 281、A | 282、C | 283、D | 284、B | 285、A | 286、D | 287、B | 288、A | 289、D | 290、C |
| 291、D | 292、D | 293、B | 294、C | 295、C | 296、D | 297、A | 298、D | 299、B | 300、A |
| 301、B | 302、B | 303、D | 304、C | 305、C | 306、D | 307、A | 308、B | 309、D | 310、D |
| 311、D | 312、D | 313、D | 314、C | 315、C | 316、B | 317、C | 318、D | 319、B | 320、B |
| 321、C | 322、A | 323、C | 324、B | 325、A | 326、B | 327、B | 328、B | 329、B | 330、B |
| 331、C |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

## 答案解析

016、A、GM=KM-KG=KB+BM-KG=BM>0

017、D、当船舶重心处于稳心之下时，有GM=KM-KG>0，船舶处于稳定状态。

036、B、MS

037、B、MS=GM

# 

# 第十章船舶吃水差

001、按我国定义，船舶吃水差是指船舶\_\_\_\_\_\_\_。A、首尾吃水之差B、装货前后吃水差C、满载与空载吃水之差D、左右舷吃水之差

002、船舶在空载航行时必须进行压载的原因是\_\_\_\_\_\_\_。A、稳性较差B、受风面积大，影响航速C、螺旋桨的推进效率低D、以上均是

003、当船舶的尾吃水大于首吃水时，我国通常定义为\_\_\_\_\_\_\_。A、尾倾，用正值表示B、尾倾，用负值表示C、首倾，用正值表示D、首倾，用负值表示

004、当船舶的首吃水大于尾吃水时，我国通常定义为\_\_\_\_\_\_\_。A、尾倾，用正值表示B、尾倾，眉负值表示C、首倾，用正值表示D、首倾，用负值表示

005、当船舶的尾吃水等于首吃水时称为\_\_\_\_\_\_\_。A、首倾B、尾倾C、拱头D、平吃水

006、当船舶的尾倾过大时，将会对船舶产生\_\_\_\_\_\_\_影响。A、提高船舶舵效B、影响瞭望C、受风面积增大，航向稳定性变差D、B和C

007、某万吨船某航次半载出港时吃水差t=-0.7m，则根据经验将会对船舶产生\_\_\_\_\_\_\_影响。A、提高航速B、提高船舶舵效C、减少甲板上浪D、以上均有貪能

008、普通船舶首倾航行时，可能会产生下述\_\_\_\_\_\_\_影响。A、首部甲板易上浪，强度易受损B、出现飞车现象C、船舶操纵困难，航速降低D、以上均有可能

009、某万吨船某航次满载出港时吃水差-2.3m，则根据经验将会对船舶产生\_\_\_\_\_\_\_影响。A、船首部底板易受波浪拍击B、甲板上浪C、操纵性变差D、A和C

010、某万吨货船某航次轻载出港时吃水差-0.5m，则根据经验将会对船舶产生\_\_\_\_\_\_\_影响。A、航速减低B、驾驶台暸望盲区增大C、操纵性变差D、A和C

011、从最佳纵倾的角度确定吃水差目的是使船舶的\_\_\_\_\_\_\_。A、所受阻力最小B、装货量最大C、燃油消耗率最小D、吃水最合适

012、根据经验，万吨级货船在满载时适宜的吃水差为尾倾\_\_\_\_\_\_\_m。A、2.0〜2.5B、0.9〜1.9C、0.6〜0.8D、0.3〜0.5

013、根据经验，万吨级货船在半载时适宜的吃水差为尾倾\_\_\_\_\_\_\_m。A、2.0〜2.5B、0.9〜1.9C、0.6〜0.8D、0.3〜0.5

014、根据经验，万吨级货船在轻载时适宜的吃水差为尾倾\_\_\_\_\_\_\_m。A、2.0〜2.5B、0.9〜1.9C、0.6〜0.8D、0.3〜0.5

015、当泊位水深受限时，船舶出港时的吃水差应尽可能保持为\_\_\_\_\_\_\_。A、正值B、负值C、0D、以上均有可能

016、船舶的最佳纵倾对应的吃水差为\_\_\_\_\_\_\_。A、正值B、负值C、0D、以上均有可能

17、船舶吃水较大时对吃水差的要求\_\_\_\_\_\_\_船舶吃水较小时。A、大于B、小于C、等于D、以上均有可能

018、根据经验，冬季空载航行的船舶平均吃水应达到夏季满载吃水的\_\_\_\_\_\_\_以上。A、55%B、50%C、45%D、40%

019、根据经验，空载航行的船舶吃水一般应达到夏季满载吃水的\_\_\_\_\_\_\_以上。A、55%B、50%C、45%D、40%

020、通常情况下，船舶空载航行时，其吃水差与船长之比应\_\_\_\_\_\_\_。A、大于2.5%B、大于1.5%C、小于2.5%D、小于1.5%

021、根据经验，普通货船空载航行时的纵倾角度应\_\_\_\_\_\_\_A、大于1.5OB、大于3OC、小于1.5OD、小于3O

022、—般情况下，船舶空载时的尾倾量\_\_\_\_\_\_\_满载时的尾倾量。A、大于B、小于C、等于D、以上均有可能

023、某船Lbp=180m，根据IMO及我国的要求，船舶空载时其最小平均吃水应满足以下\_\_\_\_\_\_\_要求。A、dMmin0.025LbpB、dMmin0.02Lbp+2C、dMmin0.012LbpD、dMmin0.012Lbp+2

024、某船船长Lbp>150m，根据IMO及我国的要求，船舶空载时其最小首吃水dFmin应满足以下\_\_\_\_\_\_\_要求。A、dFmin0.02LbpB、dFmin0.012LbpC、dFmin0.012Lbp+2D、dFmin0.012Lbp+2

025、某船船长Lbp150m，根据IMO及我国的要求，船舶空载时其最小首吃水dFmin应满足以下\_\_\_\_\_\_\_要求。A、dFmin0.02LbpB、dFmin0.025LbpC、dFmin0.012LbpD、dFmin0.02Lbp+2

026、某船船长Lbp150m时，根据IMO及我国的要求，船舶空载时其最小平均吃水dMmin应满足以下\_\_\_\_\_\_\_要求。A、dMmin0.02LbpB、dMmin0.02LbpC、dMmin0.02Lbp+2D、dMmin0.012Lbp+2

027、某船船长180m，根据IMO及我国的要求，空船压载航行时其最小平均吃水dMmin应为\_\_\_\_\_\_\_m。A、5.60B、3.60C、4.16D、2.16

028、某船船长120m，根据IMO及我国的要求，空船压载航行时其最小首吃水dFmin应为\_\_\_\_\_\_\_m。A、2.4B、3.0C、4.4D、5.0

029、某船船长150m，根据IMO及我国的要求，空船压载航行时其最小平均吃水应为\_\_\_\_\_\_\_m。A、2.16B、3.75C、3.80D、5.00

030、某船船长150m，根据IMO及我国的要求，空船压载航行时其最小首吃水dFmin应为\_\_\_\_\_\_\_m。A、2.16B、3.75C、3.80D、5.00

031、普通货船空载时，其螺旋浆轴至水面的高度I与螺旋浆的直径D之比小于\_\_\_\_\_\_\_时，螺旋桨的推进效率将急剧下降。A、30%〜40%B、40%〜50%C、50%〜60%D、65%〜75%

032、某船夏季满载吃水为9.2m，则冬季在海上航行时至少应将船舶最小平均吃水dMmin压载至\_\_\_\_\_\_\_m。A、4.5B、5.06C、5.7D、6.3

033、吃水差产生的原因是\_\_\_\_\_\_\_。A、船舶装载后重心不与浮心共垂线B、船舶装载后漂心不与重心共垂线C、船舶装载后重心不与正浮时漂心共垂线D、船舶装载后重心不与正浮时浮心共垂线

034、船舶纵倾后\_\_\_\_\_\_\_。A、重心与浮心共垂线B、漂心与重心共垂线C、浮心与漂心共垂线D、重心不与浮心共垂线

035、若船舶装载后其重心纵坐标与正浮时浮心纵坐标不同，则船舶将会\_\_\_\_\_\_\_。A、横倾B、正浮C、纵倾D、任意倾斜

036、船舶纵倾后浮心向移动\_\_\_\_\_\_\_。A、船中B、中前C、中后D、倾斜方向

037、通常情况下，船舶每厘米纵倾力矩MTC\_\_\_\_\_\_\_。A、随吃水的增加而减小B、随吃水的增加而增大C、与吃水大小无关D、与吃水的关系不能确定

038、船舶装载后，经计算漂心在中前，则船舶\_\_\_\_\_\_\_。A、首倾B、尾倾C、正浮D、浮态不能确定

039、船舶装载后，经计算重心在浮心之前，则船舶\_\_\_\_\_\_\_。A、首倾B、尾倾C、正浮D、浮态不能确定

040、某船装载后其吃水差-0.9m，由此可以得出的结论\_\_\_\_\_\_\_。A、船舶重心在船中之前B、船舶重心在船中之后C、船舶重心在正浮时浮心之前D、船舶重心在正浮时浮心之后

041、船舶发生微小纵倾时，其纵倾轴是过\_\_\_\_\_\_\_。A、过漂心的纵轴B、初始水线面漂心的纵轴C、初始水线面漂心的垂向轴D、初始水线面漂心的横轴

042、船舶的纵稳心是指\_\_\_\_\_\_\_。A、船舶横倾前后两条浮力作用线的交点B、船舶纵倾前后两条重力作用线的交点C、船舶纵倾前后两条浮力作用线的交点D、船舶纵倾前后重力作用线与浮力作用线的交点

043、已知某船平均吃水为9.72m，漂心距船中距离为-0.53m，船长为139、2m，吃水差为-1.59m，则该轮的首吃水为\_\_\_\_\_\_\_m。A、9.82B、10.71C、8.92D、11.60

044、船舶装载后=18000t，Xg=1.36m，Xb=1.91m，MTC=210t.m/cm，则船舶的吃水差为\_\_\_\_\_\_\_m。A、-0.47B、-1410C、0.47D、1.10

045、配载后船舶浮心在船中，则船舶\_\_\_\_\_\_\_。A、首倾B、尾倾C、正浮D、浮态不能确定

046、配载后船舶重心与浮心的纵向坐标相等，则船舶\_\_\_\_\_\_\_。A、首倾B、尾倾C、纵向正浮D、浮态不能确定

047、配载后船舶重心与浮心的纵向坐标的绝对值相同，则船舶\_\_\_\_\_\_\_。A、首倾B、尾倾C、正浮D、浮态不能确定

048、船舶重心距船中距离&随船舶排水量的增加而\_\_\_\_\_\_\_。A、增大B、减少C、不变D、变化趋势不定

049、已知某船平均吃水为10.00m，霉心距中距离为-0.81m，船长为140.0m，吃水差为0.86m，则该轮的尾吃水为\_\_\_\_\_\_\_m。A、7.16B、8.48C、9.57D、10.43

050、某船船长Lbp=150m，装载后排水量=12000t，平均吃水dM=7.50m，Xb=-1.35m，Xf=0，MTC=9.81x200kN.m/cm，经计算得纵向重量力矩船中前为9.81x158200kN.m，船中后为9.81x174000kN.m，则该轮出港时的首尾吃水各为\_\_\_\_\_\_\_m。A、7.35,7.55B、7.46,7.54C、7.48,7.52D、7.51,7.49

051、某船船长100m,Xf=-1.50m，dF=8.65m，dA=9.20m，则其平均吃水为\_\_\_\_\_\_\_m。A、8.917B、8.925C、8.933D、9.107

052、某船装载后排水量=12000t，Xb=-1.35m，MTC=9.81X200KN.m/cm，经计算得纵向重量力矩:船中前为9.81x158200kN.m，船中后为9.81x174000kN.m，则该轮出港时的吃水差为\_\_\_\_\_\_\_m。A、-0.10B、-0.02C、+0.02D、+0.10

053、某船船长Lbp=120m，根据预定达到的船舶排水量查取对应的平均吃水为勾=5.50m，漂心距船中距离为-3.85m，吃水差设定为尾倾0.60m，则装完货后船舶的首尾吃水各为\_\_\_\_\_\_\_m。A、5.15,5.85B、5.18,5.78C、5.20,5.80D、5.25,5.75

054、某船配载后计算得排水量为6246t,重心距船中-0.83m，浮心距船中-0.26m，MTC=9.81X75.53kN•m/cm，则该轮的吃水差为\_\_\_\_\_\_\_m。A、-0.25B、-0.36C、0.47D、-0.47

055、某船平均吃水为7.00m，漂心在船中，吃水差t=-0.80m，则该轮\_\_\_\_\_\_\_限制吃水7.50m的水道，其首尾吃水各为\_\_\_\_\_\_\_。A、能通过;dF=7.40m，dA=6.60mB、能通过;dF=6.60m，dA=7.40mC、不能通过;dF=7.80m.dA=7.0mD、不能通过;dF=7.00m，dA=7.80m

056、某船平均吃水为11.76m，漂心距中距离为2.26m，船长为129、2m，吃水差为-1.89m，则该轮首吃水为\_\_\_\_\_\_\_m。A、10.98B、11.36C、10.85D、11.74

057、某船平均吃水为9.93m，漂心距中距离为1.63m，船长为109、3m，吃水差为-2.19m，则该轮的尾吃水为\_\_\_\_\_m。A、10.72B、9.82.C、11.06D、10.99

058、某船装载后纵倾力矩ML=57628、26kN•m,每厘米纵倾力矩MTC=l962kN•m/cm，则其吃水差为\_\_\_\_\_m。A、0·15B、-0.15C、0.29D、-0.29

059、将一定货物\_\_\_\_\_\_\_移动减小首倾最显著。A、自船首向船尾B、自船首向船中C、自船中向船尾D、自中前某处向中后某处

060、将一定\_\_\_\_\_\_\_货物移动减小尾倾最显著。A、自船尾向船首B、自船尾向船中C、自船中向船首D、自中后某处向中前某处

061、为了减小尾倾，应将货物\_\_\_\_\_\_\_移动。A、自中后向船中B、自中后向漂心C、自中后向浮心D、自中后向重心

062、为调整船舶吃水差，现由N。.1舱(x1=50m)移100t货到N。.5舱（x5=-45m)，M7Y：=200t.m/cm，则船舶的吃水差改变量为\_\_\_\_\_m.A、-0.475B、-0.24C、0.475D、0.24

063、货物纵向移动前后，\_\_\_\_\_\_\_不变。A、船舶重心B、船舶漂心C、船舶浮心D、船舶排水量

064、货物纵向移动前后，\_\_\_\_\_\_\_发生变化。A、船舶重心B、船舶横稳心C、船舶正浮时的浮心D、船舶排水量

065、货物纵向移动前后，\_\_\_\_\_\_\_发生变化。A、船舶吃水差B、船舶浮心C、船舶重心D、以上都是

066、载荷前移，\_\_\_\_\_\_\_。A、尾倾减小B、首倾增大C、平均吃水增大D、A和B

067、载荷后移，\_\_\_\_\_\_\_。A、首倾减小B、尾倾增大C、平均吃水增大D、A和B

068、载荷前移，δt值\_\_\_\_\_\_\_。A、为正B、为负C、为零.D、A或B

069、载荷后移，δt值\_\_\_\_\_\_\_。A、为正B、为负C、为零D、A或B

070、某船船长150m，移动载荷后其吃水差改变了-0.26m，漂心在船中后6m处，则移动载荷后船舶的首.尾吃水各改变了\_\_\_\_\_\_\_cm。A、-12,-14B、+12,-14C、-14,+12D、-12,+14

071、下述\_\_\_\_\_\_\_说明吃水差的改变量大于0A、首吃水增大，尾吃水减小B、首吃水减小，尾吃水增大C、首尾吃水同时增大D、首尾吃水同时减小

072、在船上装或卸一定量的货物,\_\_\_\_\_\_\_\_。A、若尾吃水增大，首吃水一定减小B、若首吃水增大，尾吃水一定减小C、首尾吃水一定同时增大或减小D、首尾吃水不一定同时增大或减小

073、下述\_\_\_\_\_\_\_说明吃水差的改变量小于0。A、首尾吃水同时有不同的增加B、首尾吃水同时有不同的减少C、首吃水增大，尾吃水减小D、首吃水减小，尾吃水增加

074、下述\_\_\_\_\_\_\_\_说明吃水差的改变量等于0。A、首尾吃水同时有相同的增加B、首尾吃水同时有相同的减少C、首吃水增大，尾吃水减小，且增加量等于减小量D、A和B

075、船舶平均吃水等于（首吃水+尾吃水)/2成立的条件是\_\_\_\_\_\_\_。A、漂心与稳心重合B、浮心与重心重合C、稳心和重心重合D、漂心在船中

076、某船漂心在船中前，则船舶的船中平均吃水\_\_\_\_\_\_\_船舶等容平均吃水。A、大于B、小于C、等于D、二者的关系取决于船舶的纵倾状态

077、某船装载后漂心在船中，则船舶的船中平均吃水\_\_\_\_\_\_\_船舶等容平均吃水。A、大于B、小于C、等于D、二者的关系取决于船舶的纵倾状态

078、在船中后加装小量货物，则船舶\_\_\_\_\_\_\_。A、首倾增加B、尾倾增加C、平行沉浮D、浮态的变化不能确定

079、在船中后卸下小量货物，则船舶\_\_\_\_\_\_\_。A、首倾增加B、尾倾增加C、平行上浮D、浮态的变化趋势不定

080、在船中前加装小量货物，则船舶\_\_\_\_\_\_\_。A、首倾增加B、尾倾增加C、平行下沉D、浮态的变化不能确定

081、在船中前卸下小量货物，则船舶\_\_\_\_\_\_\_。A、首倾增加B、尾倾增加C、平行上浮D、浮态的变化趋势不定

082、在船重心处加装小量货物，则船舶\_\_\_\_\_\_\_。A、首倾增加B、尾倾增加C、平行下沉D、浮态的变化不能确定

083、在船重心处卸下小量货物，则船舶\_\_\_\_\_\_\_。A、首倾增加B、尾倾增加C、平行上浮D、浮态的鸾化不定

084、空载船舶的纵向浮心一般\_\_\_\_\_\_\_。A、位于中前B、位于中后C、在船中D、与船长关系不能确定

085、少量装卸，货物量一定时，所装卸货物重心离\_\_\_\_\_越远，对吃水差的影响越大。A、船舶稳心B、船舶漂心C、船舶重心D、船舶浮心

086、大量装卸，货物量一定时，所裝卸货物重心离\_\_\_\_\_\_\_越远，对吃水差的影响越大。A、船舶稳心B、船舶漂心C、船舶重心D、船舶浮心

087、当漂心位于船中时，按dM=(dF+dA)/2计算的平均吃水为\_\_\_\_\_\_\_。A、近似值B、准确值C、经验值D、视吃水差的大小而定

088、某船装载后漂心在船中，则以下关于船中吃水与平均吃水大小关系的说法中，正确的是\_\_\_\_\_\_\_。A、船舶首倾时，前者大于后者B、船舶尾倾时，前者大于后者C、船舶平吃水时，前者小于后者D、此时二者的大小与船舶的纵倾状态无关

089、某船装载后尚需加载少量货物，要求加载后吃水差不变，则该货物应加载在\_\_\_\_\_\_\_。A、通过船中的垂直线上B、通过漂心的垂直线上C、通过浮心的垂直线上D、通过重心的垂直线上

090、某船装载后尾倾，则船舶的等容吃水\_\_\_\_\_\_\_船舶的船中平均吃水。A、大于B、小于C、等于D、二者关系取决于船舶漂心位置

091、少量加载引起的船舶首吃水增量与以下因素的关系是\_\_\_\_\_\_\_。A、与MTC值有关而与TPC值无关B、与MTC值无关而与TPC值有关C、与MTC和TPC值均有关D、与MTC和TPC值均无关

092、某船装载后其吃水差t=+0.8m，由此可以得出以下\_\_\_\_\_\_\_结论。A、装载后船舶重心在正浮时浮心之后B、装载后船舶重心在正浮时浮心之前C、装载后船舶重心在船中之后D、装载后船舶重心在船中之前

093、某船装载后其吃水差t=0,由此可以得出以下\_\_\_\_\_\_\_结论。A、装载后船舶重心在正浮时浮心之后B、装载后船舶重心在正浮时浮心之前C、装载后船舶重心与正浮时的浮心共垂线D、装载后船舶重心正浮时的漂心共垂线

094、船舶装载后的纵倾状态取决于\_\_\_\_\_\_\_的相对位置。A、装载后船舶重心和装载后船舶浮心B、装载后船舶重心和正浮时船舶浮心C、装载后船舶浮心与正浮时船舶漂心D、装载后船舶重心与正浮时船舶稳心.

095、某船装载后首吃水为8.20m，尾吃水为8.80m，漂心在船中，此时加装少量载荷，平均吃水增加6cm,吃水差改变20cm,则首、尾吃水各变为\_\_\_\_\_。A、8.16m和8.96mB、8.46m和8.66mC、8.36m和8.76mD、A和C

096、某船每厘米纵倾力矩为9.81x298、6kN.m/cm，漂心距中距离为2.50m，现在重心距中距离为-34.48m处装载货物521t，则吃水差改变\_\_\_\_\_\_\_m。A、-0.45B、-0.65C、-0.58D、-0.52

097、某船装货结束前观测到吃水dF=5.86m，dA=5.81m，xF=-0.18m，MTC=9.81x68.34KN.m/cm，拟将104t货物拟装于NO.3的二层舱(xP=-21.16m)，货物装船后船舶吃水差\_\_\_\_\_\_\_m。A、0.25B、-0.27C、-0.32D、-0.36

098、吃水差曲线图的纵坐标是\_\_\_\_\_\_\_，横坐标是\_\_\_\_\_\_\_。A、平均吃水;排水量B、载荷对船中力矩的代数和;排水量C、载荷对船中力矩的代数和;平均吃水D、首吃水;尾吃水

099、吃水差曲线图可以用来求取各种装载状态下的\_\_\_\_\_\_\_。A、吃水差B、首.尾吃水C、调整吃水差D、以上都是

100、船舶吃水差曲线图的坐标是船舶排水量和\_\_\_\_\_\_\_。A、所有货物对船中弯矩的代数和B、所有载荷对船中弯矩的代数和C、除空船外的所有载荷对船中纵向力矩的代数和D、除空船外所有载荷对船中纵向力矩绝对值和

101、吃水差曲线图中共有3组曲线，分别表示\_\_\_\_\_\_\_曲线。①船首吃水;②船尾吃水;③船舶吃水差;④船舶等容吃水;⑤船舶平均吃水A、①②⑤B、②③④C、①②④D、①②③

102、船舶吃水差曲线图可以用于计算\_\_\_\_\_\_\_。A、船舶装载后吃水差B、船内移货船舶吃水差的改变量C、船舶调整吃水差D、以上均可

103、船舶吃水差曲线图不能用于计算\_\_\_\_\_\_\_。A、装货后船舶重心位置B、卸货后尾吃水C、装货后首吃水D、以上均不能

104、吃水差比尺在计算\_\_\_\_\_\_\_时误差较小。A、少量装卸首尾吃水改变量B、少量装卸吃水差改变量C、大量装卸首尾吃水改变量D、A和B

105、利用“装载100吨载荷引起首.尾吃水变化标尺图”求首尾吃水改变量时，两者的数值\_\_\_\_\_\_\_，符号\_\_\_\_\_\_\_。A、相同;相反B、不同;相反C、不同;相同。D、不一定相同;不定

106、某船加载200t于NO.2货舱，查吃水差比尺得到在该舱加载100t时的首尾吃水改变量分别是：+0.20m，-0.11m，则加载200t后船舶的吃水差改变量为\_\_\_\_\_\_\_m。A、-0.18B、0.1C、-0.62D、0.62

107、某船卸载60t于NO.2货舱，查吃水差比尺得到在该舱加载100t时的首尾吃水改变量分别是+0.20m，-0.11m，则卸载60t后船舶的吃水差改变量为\_\_\_\_\_\_\_m。A、-0.19B、-0.31C、0.19D、0.31

108、吃水差比尺是用来查取在船舶\_\_\_\_\_\_\_，首尾吃水改变量的图或表。A、首尾部位加载任意重量荷时B、任意置加载任意重量载荷时C、首尾部位加载100t载荷时D、任意位置加载100t载荷时

109、吃水差比尺适用于计算\_\_\_\_\_时吃水差及首尾吃水的改变量。A、少量载荷变动B、大量载荷变动C、任意重量的载荷变动D、以上均有可能

110、吃水差比尺可以用来计算船舶\_\_\_\_\_\_\_。A、吃水差改变量B、首吃水改变量C、尾吃水改变量D、以上都是

111、某船排水量△=1000t，\_\_\_\_\_\_\_\_利用吃水差比尺查取首尾吃水改变量误差较小。A、开航前加油水150tB、航行途中油水消耗80tC、中途港卸货300tD、以上都是

112、计算某船装货后的首吃水，装货前的首吃水为6.055m，查得在某舱加载100t时首吃水的改变量为0.155m，装货量为697t，则装货后船舶的首吃水为\_\_\_\_\_\_\_m。A、6.422B、9.276C、8.562D、7.135

113、计算某船装货后的尾吃水，装货前的尾吃水为5.872m，查得在某舱加载100t时尾吃水的改变量为0.189m，装货量为341t，则装货后船舶的尾吃水为\_\_\_\_\_\_\_mA、7.168B、5.213C、4.562D、6.516

114、某船卸货前的吃水差-0.50m，卸货量为500t，查得在某舱加载100t时首吃水的改变量为0.10m，尾吃水改变量为-0.10m，则卸货后船舶的吃水差为\_\_\_\_\_\_\_m。A、+0.5B、-0.5C、-1.0D、-1.5

115、在少量载荷变化的情况下，船首吃水改变量量所装载货物的数量成\_\_\_\_\_\_\_，船尾吃水改变量与其成\_\_\_\_\_\_。A、正比;正比B、正比;反比C、反比;正比D、反比;反比

116、在少量货载变化情况下，船舶装载一定量的货物所引起的船舶吃水差改变量量该位置\_\_\_\_\_\_\_成正比。A、距船中的距离B、距浮心的距离C、距漂心的距离D、以上均不对

117、我国的吃水差比尺中共有两组曲线，分别表示\_\_\_\_\_\_\_。A、首.尾吃水B、船舶平均吃水和船尾吃水C、首.尾吃水改变量D、船舶等吃水差曲线和船舶吃水差

118、吃水差比尺不能用于计算\_\_\_\_\_\_\_。A、少量载荷变化船舶稳性的变化B、少量载荷变化后首吃水的变化C、少量载荷变化后尾吃水的变化D、以上都是

119、吃水差比尺可用于计算\_\_\_\_\_\_\_。A、少量载荷变化所引起船舶稳性的变化B、船舶航次装载后的吃水差C、船内前后货舱间移货所产生的吃水差D、以上都是

120、在吃水差比尺中,根据\_\_\_\_\_\_\_和\_\_\_\_\_\_\_可以查出加载100t的首、尾吃水改变量。A、dM；xpB、dM；xbC、Δ;xgD、Δ；xf

121、调整船舶吃水差时，主要应考虑船舶的吃水差和\_\_\_\_\_的要求。A、吃水B、稳性C、局部强度D、纵向强度

122、营运船舶调整吃水差的方法有\_\_\_\_\_\_\_。A、纵向移动载荷B、垂向移动载荷C、打排压载水D、A和C均是

123、船舶纵向移动载荷调整吃水差，常用的移动方法有\_\_\_\_\_\_\_。A、单向移动载荷B、轻重载荷不等体积双向移动C、轻重载荷等体积双向互换舱位D、A和C均是

124、船舶纵向移动载荷调整吃水差，已知t=-0.30m，则由前向后移动时，尾吃水差将\_\_\_\_\_\_\_A、增大B、减小C、不变D、变化趋势不定

125、实际营运中，船舶纵向移动载荷调整吃水差，已知t=-1.30m，则由中部舱室向首部舱室移少量货物时，尾吃水差将\_\_\_\_\_\_\_。A.增大B.减小C.不变D.变化趋势不定

126、船舶纵向移动载荷调整吃水差，由首.尾货舱同时向中部货舱移货时，吃水差将\_\_\_\_\_\_\_。A.增大B.减小C.不变D.以上均有可能

127、为了减小船舶尾倾，应在\_\_\_\_\_\_\_之\_\_\_\_\_\_\_卸下少量货物。A.漂心;后B.船中;前C.漂心;前D.船中;后

128、为了减小船舶尾倾，应在\_\_\_\_\_\_\_之\_\_\_\_\_\_\_加装少量货物。A.漂心;后B.浮心;前C.漂心;前D.船中;后

129、为了减小船舶首倾，应在\_\_\_\_\_\_\_之\_\_\_\_\_\_\_加装少量货物。A.漂心;后B.浮心;前C.漂心;前D.船中;后

130、为了减小船舶首倾，应在\_\_\_\_\_\_\_之\_\_\_\_\_\_\_卸下少量货物。A.漂心;后B.船中;后C.漂心;前D.船中;前

131、某船dF=7.63m，dA=8.81m，查吃水差比尺得：在第5舱装货100t船首吃水变化-0.06m，尾吃水变化0.23m，则在第5舱驳卸\_\_\_\_\_\_\_t货物能调平吃水。A.513B.407C.423D.375

## 参考答案

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 001、A | 002、D | 003、B | 004、C | 005、D | 006、D | 007、D | 008、D | 009、D | 010、D |
| 011、A | 012、D | 013、C | 014、B | 015、C | 016、D | 017、B | 018、A | 019、B | 020、C |
| 021、C | 022、A | 023、B | 024、D | 025、B | 026、C | 027、A | 028、B | 029、D | 030、B |
| 031、B | 032、B | 033、D | 034、A | 035、C | 036、D | 037、B | 038、D | 039、A | 040、D |
| 041、D | 042、C | 043、C | 044、A | 045、D | 046、C | 047、D | 048、D | 049、C | 050、D |
| 051、C | 052、C | 053、B | 054、D | 055、B | 056、C | 057、C | 058、C | 059、A | 060、A |
| 061、A | 062、A | 063、D | 064、A | 065、D | 066、D | 067、D | 068、A | 069、B | 070、C |
| 071、A | 072、D | 073、D | 074、D | 075、D | 076、D | 077、C | 078、D | 079、D | 080、D |
| 081、D | 082、D | 083、D | 084、A | 085、B | 086、D | 087、B | 088、D | 089、B | 090、D |
| 091、C | 092、B | 093、C | 094、B | 095、D | 096、B | 097、B | 098、B | 099、D | 100、C |
| 101、D | 102、D | 103、A | 104、D | 105、D | 106、D | 107、A | 108、D | 109、A | 110、D |
| 111、B | 112、D | 113、D | 114、D | 115、A | 116、C | 117、C | 118、A | 119、C | 120、A |
| 121、D | 122、D | 123、D | 124、A | 125、B | 126、D | 127、A | 128、C | 129、A | 130、C |
| 131、B |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

## 答案解析

059、A。由公式&可知，一定时，移动距离％越大，吃水差该变量越大。

061、A。公式&=中，货物前移^取正，&为正;货物后移％取负，&为负。所以该题的正确选项应保证是货物前移。

# 第十一章船舶强度

001、船舶轻载时，主要考虑船体的\_\_\_\_\_\_\_。A.横强度B.纵强度C.局部强度D.扭转强度

002、引起船舶纵向变形的主要原因是\_\_\_\_\_\_\_。A.船体纵向构件的刚度不足B.船体纵向构件的强度不足C.船舶所受重力和浮力不相等D.沿船体长度方向每一段所受负荷不相等

003、舶结构抵抗各种内力和外力作用的能力称为\_\_\_\_\_\_\_。A.浮性B.稳性C.船体强度D.船舶抗沉性

004、杂货船营运中主要应考虑的船舶强度为\_\_\_\_\_\_\_。①总纵强度;②扭转强度;③局部强度;④总强度;⑤横强度A.①③B.①②③C.②③④D.①②③④⑤

005、按照船舶所受外力的分布和船体结构变形范围的不同，将船舶强度分为\_\_\_\_\_\_\_。A.纵强度和横强度B.总强度和局部强度C.总强度和扭转强度D.横强度和扭转强度

006、按照船舶所受外力分布的走向和船体结构变形的方向木同，将船舶强度分为\_\_\_\_\_\_\_A.纵强度.横强度和局部强度B.总强度.局部强度和扭转强度C.总强度.扭转强度和纵强度D.横强度.扭转强度和纵强度

007、将船舶强度分为总强度和局部强度是按照\_\_\_\_\_\_\_划分的。A.船舶所受外力分布的走向和船体结构变形方向的不同B.船舶所受外力分布的走向和船体结构变形的不同C.船舶所受外力的分布和船体结构变形范围的不同D.以上都不对

008、按照\_\_\_\_\_\_\_，将船舶强度分为横强度.扭转强度和纵强度。A.船舶所受外力分布的走向和船体结构变形方向的不同B.船舶所受外力分布的走向和船体结构变形范围的不同C.船舶所受外力的分布和船体结构变形范围的不同D.以上都不对

009、纵骨架式结构对船舶的\_\_\_\_\_\_\_有利。A.纵向强度B.横向强度C.局部强度D.以上都是

010、\_\_\_\_\_\_\_其扭转强度越差。A.船越长B.船越宽C.船越大D.甲板开口越大

011、船体中拱时，甲板受到\_\_\_\_\_\_\_，船底受到\_\_\_\_\_\_\_。A.拉应力;拉应力B.压应力;压应力C.拉应力;压应力D.压应力;拉应力

012、同一船舶，甲板所受的总纵弯曲应力比船底\_\_\_\_\_\_\_。A.大B.小C.一样D.大小不定

013、船首尾端处的总纵弯曲力矩\_\_\_\_\_\_\_，剪力\_\_\_\_\_\_\_。A.较小;较小B.较大;较大C.较小;较小D.较大;较小

014、各层甲板中强度最大的一层甲板是\_\_\_\_\_\_\_。A.平台甲板B.艇甲板C.起居甲板D.强力甲板

015、船体各段长度上载重横向不对称，可能产生\_\_\_\_\_\_\_。A.横倾角B.扭转力矩C.横向弯曲变形D.人和8

016、重力与浮力之差在纵向上的分布曲线称为\_\_\_\_\_\_\_。A.重力曲线B.负荷曲线C.剪力曲线D.弯矩曲线

017、船舶纵向强度是指船舶结构抵抗\_\_\_\_\_\_\_。A.船体沿船宽方向发生损坏及变形的能力B.各层甲板沿船长方向发生扭曲变形的能力C.船体沿船长方向产生剪切及弯曲变形的能为D.载荷和水压力作用保持不损坏和不发生很大变形的能力

018、船舶发牛中拱变形时\_\_\_\_\_\_\_。A.中部浮力小于重力，首尾部重力大于浮力B.中部浮力小于重力，首尾部童力小于浮力C.中部浮力大于重力，首尾部重力大于浮力D.中部浮力大于重力，首尾部重力小于浮力

019、当船舶中部装货过重，首尾部装货过轻时，船舶可能产生的变形是\_\_\_\_\_\_\_A.中垂变形B.中拱变形C.扭转变形D.横向变形

020、船舶中拱的特征是\_\_\_\_\_\_\_。A.船中部上拱，上甲板受興船底受拉B.船中部上拱，上甲板受拉，船底受压C.船中部下垂，上甲板受压，船底受拉D.船中部下垂，上甲板受拉，船底受压

021、船舶中垂的特征是\_\_\_\_\_\_\_。A.船中部上拱，上甲板受压，船底受拉B.船中部上拱，上甲板受拉，船底受压C.船中部下垂，上甲板受压，船底受拉D.船中部下垂，上甲板受拉，船底受压

022、当船舶首尾货舱装货数量过多而中部货舱\_\_\_\_\_\_\_时就可能会出现严重的中拱现象。A.空舱，船舶中部处于波峰之上B.空舱，船舶中部处于波谷之上C.均衡装载，船舶中部处于波谷之上D.均衡装载，船舶中部处于波峰之上

023、船舶发生中拱变形时，船体受\_\_\_\_\_\_\_弯矩作用，上甲板受，船底受^A.负；压;拉B.正;压;拉C.负;拉;压D.正;拉;压

024、船舶发生中垂变形时，船体受\_\_\_\_\_\_\_\_弯矩作用，上甲板受\_\_\_\_\_\_\_，船底受\_\_\_\_\_\_\_\_。A、负;压;拉B、正;压;拉C、负;拉;压D、正;拉;压

025、船舶装载后呈中拱状态，若航行中波长近似等于船长，波向跟航向相近且\_\_\_\_\_\_\_在船中时，会加大中拱弯矩。A、波峰B、波谷C、波长的1/3处D、波谷与波峰之间

026、船舶装载后呈中拱状态，若航行中波长近似等于船长，波向跟航向相近且\_\_\_\_\_\_\_在船中时，会减小中拱弯矩。A、波峰B、波谷C、波长的1/3处D、波谷与波峰之间

027、船舶装载后呈中垂状态，若航行中波长近似等于船长，波向跟航向相近且\_\_\_\_\_\_\_在船中时，会加大中垂弯矩。A、波峰B、波谷C、波长的1/3处D、波谷与波峰之间

028、船舶装载后呈中垂状态，若航行中波长近似等于船长，波向跟航向相近且\_\_\_\_\_\_\_在船中时，会减小中垂弯矩。A、波峰B、波谷C、波长的1/3处D、波谷与雜峰之间

029、—般货船，其剪力的最大值通常位于\_\_\_\_\_\_\_。A、船中附近B、距首尾LBP/2前后C、距首尾Lbp/4前后D、距船中Lbp/6前后

030、一般货船，其弯矩的最大值通常位于\_\_\_\_\_\_\_。A、船中附近B、距首尾LbP/2前后C、距首尾Lbp/4前后D、距船中Lbp/6前后

031、船舶的总纵弯矩值沿船长方向的分布规律为\_\_\_\_\_\_\_A、向首尾两端逐渐增加B、向首尾两端逐渐减小C、向首尾两端保持不变D、向首尾两端变化无规律

032、在船舶弯矩曲线上，一般而言，除船舶首尾外，剪力为零的点对应的弯矩\_\_\_\_\_\_\_。A、大B、小C、等于零D、不能确定

033、在船舶弯矩曲线上，一般而言，弯矩最大点对应的剪力\_\_\_\_\_\_\_。A、较大B、较小C、等于零D、不能确定

034、影响船舶浮力沿船长方向分布的因素是\_\_\_\_\_\_\_。A、上层建筑形状B、船体形状C、船体水线下体积的形状D、船舶重力分布

035、仅就数值而言，船舶装载后一般会出现\_\_\_\_\_\_\_处最大剪力点。A、1B、2C、3D、以上都有可能

036、船体发生纵向弯曲变形的大小与\_\_\_\_\_\_\_有关。A、重力沿船长方向分布B、浮力沿船长方向分布C、船舶处于波浪中的相对位置D、以上都对

037、波浪是通过改变\_\_\_\_\_\_\_沿船长方向的分布从而影响船体纵向弯曲变形的。A、重力B、浮力C、阻力D、船舶结构

038、船舶资料中的是针对新船给出的，根据经验，营运中的船舶可按每年扣除甲板剖面模数腐蚀量的\_\_\_\_\_\_\_来重新计算船舶的许用弯矩值。A、0.2%〜0.3%B、0.4%〜0.6%C、0.7%〜0.8%D、0.9%〜1.0%

039、船舶投入营运后，其船中剖面许用静水弯矩Ms将\_\_\_\_\_\_\_。A、逐渐减小B、逐渐增大C、保持不变D、不能确定

040、船舶资料中的Ms是针对新船给出的，营运年限小于5年的船舶可按每年扣除甲板剖面模数腐蚀量的\_\_\_\_\_\_\_来重新计算船舶的许用弯矩值。A、0.4%B、0.6%C、4%D、6%

041、船舶资料中的Ms是针对新船给出的，营运年限10年以上的船舶可按每年扣除甲板剖面模数腐蚀量的\_\_\_\_\_\_\_来重新计算船舶的许用弯矩值。A、0.4%B、0.6%C、4%D、6%

042、船舶各剖面许用弯矩通常\_\_\_\_\_\_\_。A、为相同值B、首尾较大而中部较小C、中部较大而首尾较小D、与重力沿船长的分布有关

043、船舶各剖面许用弯矩和许用剪力通常分为\_\_\_\_\_\_\_。A、在港状态和在航状态B、在港状态和锚泊状态C、锚泊状态和在航状态D、临界状态和实际状态

044、船舶在港状态的许用弯矩和许用剪力通常\_\_\_\_\_\_\_其在航状态值。A、小于B、等于C、大于D、无法判断

045、某船最大许用静水弯矩MS=27831t.m,装载后算得实际静水弯矩Ms=30527t.m，则船舶\_\_\_\_\_\_\_。A、处于中拱状态且满足总纵强度的要求B、处于中拱状态且不满足总纵强度的要求C、处于中垂状态且满足总纵强度的要求D、处于中垂状态且不满足总纵强度的要求

046、某船最大许用静水弯矩Ms=27831t·m,装载后算得实际静水弯矩Ms=-205261t.m，则船舶\_\_\_\_\_\_\_。A、处于中拱状态且满足总纵强度的要求B、处于中拱状态且不满足总纵强度的要求C、处于中垂状态且满足总纵强度的要求D、处于中垂状态且不满足总纵强度的要求

047、在校核船舶总纵强度时，若实际装载状态时的静水弯矩Ms为负值，表明船舶\_\_\_\_\_\_\_。A、处于中垂状态B、处于中拱状态C、满足总纵强度的要求D、不满足总纵强度的要求

048、在校核船舶总纵强度时，若实际装载状态时的静水弯矩Ms为正值，表明船舶\_\_\_\_\_\_\_。A、处于中垂状态B、处于中拱状态C、满足总纵强度的要求D、不满足总纵强度的要求

049、利用船舶强度曲线图进行强度校核的条件是\_\_\_\_\_\_\_。A、船长小于90m或装载均匀B、船长小于90m或装载不均匀C、船长等于或大于90m，且装载均匀D、船长等于或大于90m，且装载均匀或具有两道纵舱壁

050、在船舶强度曲线图上，位于点画线与虚线之间的区域表示\_\_\_\_\_\_\_。A、弯矩超出强度要求B、弯矩达到强度的极限值C、满足强度要求，弯矩处于允许范围D、满足强度要求，弯矩处于有利范围

051、在强度曲线图上，若吃水d的垂直线和∑pi|xi|水平线的交点处于点画线的上方，说明船舶处于\_\_\_\_\_\_\_。A、中垂状态B、中拱状态C、无拱垂变形D、无法确定

052、在强度曲线图上，若吃水d的垂直线和∑pi|xi|水平线的交点处于点画线的下方，说明船舶处于\_\_\_\_\_\_\_。A、中垂状态B、中拱状态C、无拱垂变形D、无法确定

053、在强度曲线图上，若吃水d的垂直线和∑pi|xi|水平线的交處恰好处于点画线上，说明船船舶处于\_\_\_\_\_\_\_。A、中垂状态B、中拱状态C、无拱塞变形D、无法确定

054、在强度曲线图上，若吃水d的垂直线和∑pi|xi|水平线的交点处于实线之外，说明船舶强度处于\_\_\_\_\_\_\_。A、允许范围B、危险范围C、有利范围D、正常范围

055、在船舶强度曲线图上，位于虚线与实线之间的区域表示船舶\_\_\_\_\_\_\_。A、应力超出纵向强度要求B、应力达到纵向强度的极限值C、满足纵向强度要求，应力处于有利范围D、满足纵向强度要求，应力处于允许范围

056、船舶强度曲线图的横坐标是\_\_\_\_\_\_\_。A、船舶的尾吃水B、船舶的中部吃水C、船舶的平均实际吃水D、船舶的平均型吃水

057、船舶强度曲线图的纵坐标是指\_\_\_\_\_\_\_。A、空船重量对船中弯矩的绝对值B、所载货物重量对船中弯矩的绝对值之和C、载荷（不包括空船重量）对船中弯矩的绝对值之和D、载荷（包括空船重量)对船中弯矩的绝对值之和

058、利用强度曲线校核船舶强度时，载荷纵向弯矩∑pi|xi|中不包括\_\_\_\_\_\_\_形成的力矩。A、船员、行李、备品B、船舶常数C、空船重量D、油水等航次储备量

059、在强度曲线图上，若吃水d的垂直线和∑pi|xi|水平线的交点处于点画线的上方，说明船舶受\_\_\_\_\_\_\_弯矩作用。A、正B、负C、零D、以上均可能

060、在强度曲线图上，若吃水d的垂直线和∑pi|xi|水平线的交点处于点画线的下方，说明船舶受\_\_\_\_\_\_\_弯矩作用。A、正B、负C、零D、以上均可能

061、在强度曲线图上，若吃水d的垂直线和∑pi|xi|水平线的交点恰好处于点画线上，说明船舶受\_\_\_\_\_\_\_弯矩作用。A、正B、负C、零D、以上均可能

062、根据经验，船舶的极限拱垂值是\_\_\_\_\_\_\_。A、Lbp/600B、Lbp/800C、Lbp/1000D、Lbp/1200

063、根据经验，船舶的危险拱垂值是\_\_\_\_\_\_\_。A、Lbp/600B、Lbp/800C、Lbp/1000D、Lbp/l200

064、根据经验，船舶的正常拱垂值是\_\_\_\_\_\_\_。A、Lbp/600B、Lbp/800C、Lbp/l000D、Lbp/1200

065、根据经验，如果船舶满载时的中拱或中垂值为Lbp/800<<Lbp/600,则\_\_\_\_\_\_\_。A、不允许开航B、只能在好天气时开航C、在任何天气情况下都可以开航D、船舶处手极限中拱或中垂状态

066、根据经验，如果船舶满载时的中拱或中垂值为Lbp/1200<Lbp/800,则\_\_\_\_\_\_\_。A、只能在好天气时开航B、在任何天气情况下都可以开航C、在任何天气情况下都不可以开航D、船舶处于正常中拱或中垂状态

067、根据经验，如果船舶满载时的中拱或中垂值为Lbp/1200,则\_\_\_\_\_\_\_。A、可以开航B、只能在好天气时开航C、在任何天气情况下都不可以开航D、船舶处于极限中拱或中垂状态

068、根据经验，某船船长150m，船舶满载时的中拱值5=0.125m，则船舶\_\_\_\_\_\_\_。A、可以开航B、船舶处于主常中拱或中垂状态C、只能在好天气时开航D、A和B均对

069、根据经验，如果船舶满载时的中拱或中垂值为<Lbp/l200,则\_\_\_\_\_\_\_。A、只能在好天气时开航B、在正常的天气情况下可以开航C、在任何天气情况下都不可以开航D、船舶处于极限中拱或中垂状态

070、根据经验数值法，若船舶的拱垂值小于Lbp/1200,则船舶的拱垂变形处于\_\_\_\_\_\_\_。A、正常范围B、极限范围C、危险范围D、有利范围

071、根据经验数值法，若船舶的拱垂值等于Lbp/1200,则船舶的拱垂变形处于\_\_\_\_\_\_\_。A、正常范围B、极限范围C、危险范围D、有利范围

072、根据经验数值法，若船舶的拱垂值小于Lbp/800，则船舶的拱垂变形处于\_\_\_\_\_\_\_。A、正常范围B、极限范围C、危险范围D、无法判定

073、根据经验数值法，若船舶的拱垂值为Lbp/1200<<Lbp/800,则船舶的拱垂变形处于\_\_\_\_\_\_\_。A、正常范围B、极限范围C、危险范围D、有利范围

074、根据经验数值法，若船舶的拱垂值为Lbp/800<<Lbp/600,则船舶的拱垂变形处于\_\_\_\_\_\_\_。A、正常范围B、极限范围C、危险范围D、有利范围

075、根据经验数值法，若船舶的拱垂值为〉Lbp/600,则船舶的拱垂变形处于\_\_\_\_\_\_\_。A、正常范围B、极限范围C、危险范围D、破坏范围

076、已知船舶首吃水为6.50m，尾吃水为7.50m，中部吃水为6.90m，该船呈\_\_\_\_\_\_\_，其拱垂值为\_\_\_\_\_\_\_。A、中垂变形;0.05mB、中拱变形;0.05mC、中垂变形;0.10mD、中拱变形;0.10m

077、当船舶的中部平均吃水大于首尾平均吃水时，船舶处于\_\_\_\_\_\_\_。A、中垂变形B、中拱变形C、无拱垂变形D、不确定

078、已知船舶首吃水为6.50m，尾吃水为7.50m，中部吃水为7.00m，该船呈\_\_\_\_\_\_\_，其拱垂值为\_\_\_\_\_\_\_。A、中拱变形;0.05mB、中拱变形;0.50mC、中垂变形;0.50mD、无拱垂变形;0.00m

079、某船垂线间长为120m，根据经验，则其只能在好天气时才能开船的最小中拱或中垂值为\_\_\_\_\_\_\_。A、0.15mB、0.50mC、0.10mD、0.20m

080、利用首尾平均吃水与中部两舷平均吃水相比较的方法可以估算\_\_\_\_\_\_\_。A、船舶稳性的大小B、船舶装货量的多少C、船舶中拱或中垂的程度D、船舶排水量的变化量

081、某船船长Lbp=140m，实测船舶首尾吃水分别为8.54m、9.28m，船中两舷吃水分别为8.64m、9.28m，则船舶\_\_\_\_\_\_\_。A、中垂，纵强度满足要求B、中拱，纵强度满足要求C、中垂，纵强度不满足要求D、中拱，纵强度不满足要求

082、某船船长Lbp=140m，实测船舶首尾吃水分别为8.54m、9.28m，船中两舷吃水分别为8.44m、8.68m，则船舶\_\_\_\_\_\_\_。A、中垂，纵强度满足要求B、中拱，纵强度满足要求C、中垂，纵强度不满足要求D、中拱，纵强度不满足要求

083、尾机型杂货船空载航行时，为减缓其纵向变形，在压载安排方面最好采取\_\_\_\_\_\_\_。A、首尾中部舱柜全部压满B、利用首、尾部位的压载舱进行压载C、尽量使用中部舱柜进行压载D、利用中部货舱进行压载

084、中机型船在满载时，为减轻其纵向变形，油水配置和使用时应\_\_\_\_\_\_\_。A、先配置于首尾，后配置于中部;使用时先用中部舱的油水B、先配置于首尾，后配置于中部;使用时先用首尾舱的油水C、先配置于中部，后配置于首尾;使用时先用首尾舱的油水D、先配置于中部，后配置于首尾;使用时先用中部舱的油水

085、尾机型杂货船空载航行时，为减缓其纵向变形，在压载安排方面最好采取\_\_\_\_\_\_\_。A、首尾中部舱柜全部压满B、利用首、尾部位的压载舱进行压载C、尽量使用中部舱柜进行压载D、利用中部货舱进行压载

086、中机型船舶在满载时，为减缓其纵向变形，在货物安排方面应\_\_\_\_\_\_\_。A、中部货舱可多装货（下限），首尾货舱应少装货（下限）B、中部货舱可少装货（下限），首尾货舱应多装货（上限）C、中部货舱可多装货（上限），首尾货舱应少装货（下限）D、中部货舱可多装货（上限），首尾货舱应少装货（上限）

087、大型尾机型船舶在空载时，为减轻其纵向变形，在油水配置和使用时应\_\_\_\_\_\_\_。A、先配置于首尾，后配置于中部;使用时先用中部舱的油水B、先配置于首尾，后配置于中部;使用时先用首尾舱的油水C、先配置于中部，后配置于首尾;使用时先用首尾舱的油水D、先配置于中部，后配置于首尾;使用时先用中部舱的油水

088、某船装载后呈中拱状态且稳性过小，则应采取以下\_\_\_\_\_\_\_措施来调整。A、将首尖舱加满压载水B、将首区货物移至中区C、将中区双层底压载舱加满压载水D、将中区二层舱的货物移至尾区底舱

089、下列\_\_\_\_\_\_\_是保证船舶纵向强度不受损伤的措施。A、按舱容比例分配货重B、装卸时各舱应均衡作业C、中途港货较多时，将其分别装于几个货舱内D、以上都是

090、在配载时，按舱容比例分配货物重量的主要目的是保证船舶\_\_\_\_\_\_\_。A、满舱满载B、适度的稳性C、总纵强度D、局部强度

091、按舱容比例分配各舱货重，可以保证船舶的\_\_\_\_\_\_\_。A、纵向强度受损，且可能产生中垂或中拱B、纵向强度受损，且不可能产生中垂或中拱C、纵向强度不受损，且不可能产生中垂或中拱D、纵向强度不受损，但仍可能产生中垂或中拱

092、某船装货后呈中垂状态且尾倾过大，则宜采取下列\_\_\_\_\_\_\_措施来调整。A、在船首区加压载水B、将中区压载水调至首区C、将尾部压载水调至中区D、A或B

093、船舶装载后为中拱状态，为减小尾倾，应将\_\_\_\_\_\_\_。A、压载水加在中区B、压载水加在首部C、压载水加在尾部D、尾部压载水移至中区

094、某船装载后呈中拱状态，且稳性过大，则应采取以下\_\_\_\_\_\_\_\_措施来调整。A、将首区货物移至中区B、将中区双层底加满压载水C、将首尖舱加满压载水D、将尾区底舱货物移至中区二层舱

095、某船装载后呈中垂状态，且稳性过大，则应采取以下\_\_\_\_\_\_\_措施来调整。A、将首区货物移至中区B、将首尖舱加满压载水C、将中区底舱货物移至尾区二层舱D、将中区双层底加满压载水

096、船舶装载后为中拱状态，为增大尾倾，应将\_\_\_\_\_\_\_。A、首部压载水移至中区B、压载水加在首部C、压载水加在中区D、压载水加在尾部

097、某船装载后呈中拱状态，尾倾过大且稳性过大，则应采取以下\_\_\_\_\_\_\_措施来调整。A、将首区底舱货物移至中区二层舱B、将首尖舱加满压载水C、将尾区底舱货物移至中区二层舱D、将尾尖舱加满压载水

098、某船装载后呈中垂状态，尾倾过大且稳性过大，则应采取以下\_\_\_\_\_\_\_措施来调整。A、将首区货物移至中区B、将中区双层底加满压载水C、将首尖舱加满压载水D、将中区底舱货物移至首区二层舱

099、保证船舶总纵强度不受损伤的经验配货方法是\_\_\_\_\_\_\_A、按舱容比例分配货物重量B、各舱均匀分配货物重量C、按舱容大小反比例分配货物重量D、重货配在中区，轻货配在首尾

100、中途港货物数量较多时，为保证船舶的纵向强度应\_\_\_\_\_\_\_A、尽可能集中装载B、尽可能分散装载C、在垂向上尽可能适当地分装于几个货舱D、在纵向上尽可能适当地分装于几个货舱

101、某船装载后为中垂状态，且稳性过小，应\_\_\_\_\_\_\_。A、在中区加压载水B、将首部压载水移至中区C、在首区双层底加压载水D、将中区压载水移至尾部

102、船舶均匀装载是指\_\_\_\_\_\_\_A、按舱容比例分配货舱装载量B、各舱分配相同货物重量C、按舱容大小反比例分配货物装载量D、重货配在中区，轻货配在首尾

103、货物装卸时均衡作业的目的是\_\_\_\_\_\_\_。A、保证船舶局部强度B、保持船舶适度的浮态C、保证船舶总纵强度D、B和C

104、中途港货较多时应将其分别装于几个货舱内，其目的是\_\_\_\_\_\_\_。A、提高装货效率B、保持船舶适度的浮态C、满足船体总纵强度D、以上都是

105、某船装载后呈中拱状态且首倾，最好是\_\_\_\_\_\_\_。A、在中区加压载水B、将首部压载水移至中区C、在首区双层底加压载水D、将中区压载水移至尾部

106、某船尾倾过大但无拱垂变形，则最好的调整方法是由\_\_\_\_\_\_\_A、尾部向中部移载B、中部向尾部移载C、尾部向前部移载D、尾部加载

107、加强船舶首尾端结构，是为了提高船体的\_\_\_\_\_\_\_。A、总纵强度B、横向强度C、扭转强度D、局部强度

108、船舶的局部强度是指船体结构抵抗\_\_\_\_\_\_\_的能力。A、船体局部变形或损坏B、干舷甲板发生扭曲变形C、船体沿船宽方向发生扭曲变形D、船体沿船长方向发生扭曲变形

109、作用在载荷部位上的货物重力均匀分布在某一较大面积上，此种载荷称为\_\_\_\_\_\_\_。A、集中载荷B、均布载荷C、车辆载荷D、集装箱载荷

110、作用在载荷部位上的货物重力集中分布在某一较小面积上，此种载荷称为\_\_\_\_\_\_\_。A、集中载荷B、均布载荷C、车辆载荷D、集装箱载荷

111、集装箱载荷是指\_\_\_\_\_\_\_。A、单位面积上的集装箱重量B、集装箱内单位体积的货物重量C、作用于集装箱底座上的重量D、每一排集装箱的重量

112、均匀载荷条件下的甲板允许负荷量以\_\_\_\_\_\_\_表示。A、单位面积上的集装箱重量B、特定面积上允许承受的最大重量C、单位面积上允许承受的最大重量D、每一车轮上的货物重量

113、集中载荷条件下的甲板允许负荷量以\_\_\_\_\_\_\_表示。A、单位面积上的集装箱重量B、特定面积上允许承受的最大重量C、单位面积上允许承受的最大重量D、每一车轮土:的货物重量

114、对营运船舶来说，主要应考虑\_\_\_\_\_\_\_等载货部位的局部强度。①甲板;②舱底板;③平台；④舱盖;⑤横梁及纵桁材A、①②③④B、①②③⑤C、②③④⑤D、①②③④⑤

115、在无全船积载因数SF资料的情况下，对于重结构的船舶来说，其上甲板允许均布负荷不得超过\_\_\_\_\_\_\_kPa。A、24.53B、19.62C、14.72D、10.6

116、对于重结构的普通船舶来说，其上甲板横梁间的允许负荷为\_\_\_\_\_\_\_x9.81kPa。A、0.72/B、1.2/C、1.5/D、7.06/

117、对于轻结构的普通船舶来说，其上甲板横梁间的允许负荷为\_\_\_\_\_\_\_X9.81kPa。A、0.72/B、1.2/C、1.5/D、7.06/

118、某船某舱的底舱高度为6.70m，其舱底板允许的单位面积负荷量为\_\_\_\_\_\_\_t/m2。A、2.69B、3.85C、4.82D、5.72

119、某船No.2舱二层舱高为3.65m，底舱高7.32m，现拟在二层舱装载钢板（SF=0.4m3/t)2.2m高;底舱下层装钢管(SF=1.6m3/t)4.0m，上层装水泥(SF=0.9m3/t)2.3m，校核二层甲板和底舱底板的局部强度，\_\_\_\_\_\_\_\_。A、二者强度均满足要求B、二者强度均不满足要求C、二层甲板强度满足要求;底舱底板强度不满足要求D、二层甲板强度不满足要求；底舱底板强度满足要求

120、在无全船积载因数SF资料的情况下，对于轻结构的船舶来说，其上甲板允许均布负荷不得超过\_\_\_\_\_\_\_kPa。A、24.53B、14.72C、11.8D、8.47

121、某船装载一件50t的长方形重货于甲板上，甲板允许负荷量为24.53kPa，则甲板上的衬垫面积最少为\_\_\_\_\_\_\_\_m2。A、20B、10C、5D、2

122、某船某甲板间舱高度为7.0m，则中间甲板允许负荷量为\_\_\_\_\_\_\_kPa。A、41B、47C、49D、55

123、船舶二层甲板的允许负荷量是根据\_\_\_\_\_\_\_与设计装运货物的单位体积的重量来确定的。A、底舱舱高B、二层舱内货物的堆装高度C、二层舱舱高D、底舱内货物的堆装高度

124、船舶中间甲板的允许负荷量是根据甲板间舱的高度与\_\_\_\_\_\_\_来确定的。A、底舱高度B、甲板间舱内货物的高度C、实际装载货物的积载因数D、船舶设计时使用的舱容系数

125、某船某底舱高6.14m，现拟垂直堆垛SF=0.97m3/t的杂货，则最大能装\_\_\_\_\_\_\_m高。A、4.43B、5.16C、4.29D、5.32

126、某船某底舱高5.35m，舱容3232m3,当垂直堆垛SF=0.96m3/t的均质货时至少应留\_\_\_\_\_\_\_m空档。A、0.64B、1.65C、0.85D、无法计算

127、某船某底舱高4.81m，舱容2614m3,拟垂直堆垛平均SF=1.43m3/t的杂货，则该底舱最大能装货\_\_\_\_\_\_\_m高。A、3.46B、4.02C、4.53D、4.81

128、某船某舱高5.15m，舱容2578m3,拟垂直堆垛=1.08m3/t的杂货，则最大能装货\_\_\_\_\_\_\_t。A、1582B、1917C、1753D、1856

129、某船底舱舱容为3254m3,舱高5.38m，计划配裝两种货物，层装A货947t(SF=0.82m3/t)，当在其上均匀装载SF=1.36m3/t的B货时，为保证船舶局部强度，则至少应留\_\_\_\_\_\_\_m高的空档。A、0.34B、0.78C、0.96D、1.16

130、某船中部某舱高5.36m，舱容2378m3,甲板允许负荷量为37.86kPa，拟均匀装载SF=1.09m3/t的散货，则应留\_\_\_\_\_\_\_m的空档。A、1.03B、1.16C、1.25D、1.36

131、某船某舱二层舱舱高3.0m，现装载=1.2m3/t的杂货，高为2.40m，则二层甲板的局部强度\_\_\_\_\_\_\_。A、不满足强度要求B、满足强度要求C、不确定D、视货物密度而定

132.某船上甲板装载一只55t锅炉，锅炉有木支墩3只，每只与甲板接触面积为3.6mx1.0m，重为2.0t，已知甲板单位面积允许负荷量Pd=9.81x2.34kPa。装载后甲板局部强度\_\_\_\_\_\_\_。A、满足要求B、不满足要求C、条件不足，无法计算D、装载后甲板局部强度减小

133.某船装运自重100t的圆柱形重件一件，重件上有8只单只与甲板接触面积为2.5mx1m的木墩，拟将此重件装在上甲板（单位面积允许负荷量为2.0t/m2)，则要使上甲板强度满足要求，至少应再加相同的木墩\_\_\_\_\_\_\_个。A、12B、16C、20D、22

134.某舱内分三层装载积载因数为0.73m3/t、1.11m3/t和1.24m3/t的三票货物，它们的高度依次为1.2m、l.5m和1.8m，贝!]作用于舱底的局部强度为\_\_\_\_\_\_\_x9.81kPa。A、4.31B、4.45C、4.52D、4.66

135、某船NO.2舱底舱舱高6.03m，舱容为1671m3,前后扎位装载SF=1.6m3/t的A货601t和SF=0.9m3/t的B货736t，则船舶局部强度\_\_\_\_\_\_\_。（假设A和B的装货高度相同。）A、符合要求B、不符合要求C、无法计算D、部分符合要求

136.某船某二层舱舱高3.20m,下层装五金，堆高1.20m,11，SF=0.88m3/t。上层装日用品，堆高1.80m，SF=2.80m3/t。该二层舱单位面积实际负荷量\_\_\_\_\_\_\_kPa。A、2.0B、2.3C、19.7D、22.6

137、下列\_\_\_\_\_\_\_是保证船舶局部强度不受损伤的措施。①货物在舱内应均匀分布;②按船舶的腐蚀程度确定甲板允许负荷量;③重大件货合理配装和衬垫;④货物合理平舱A、①②③④B、①②④C、①②③D、②③④

138.与船舶配积载有关的局部强度主要是\_\_\_\_\_\_\_。A、主甲板的强度B、货舱中间甲板的强度C、货舱底舱底板的强度D、以上都是

139.散装货物平舱不是为了\_\_\_\_\_\_\_。A、便于货物检量B、防止货物移动C、防止船舶倾斜D、保证甲板或舱底板的局部强度

140.下列\_\_\_\_\_\_\_不是保证船舶局部强度不受损伤的措施。A、货物在舱内应均匀分布B、装载重大件货物时应加适当衬垫C、按舱容比分配各舱货物重量D、按船舶的腐蚀程度确定甲板允许负荷

141.下列\_\_\_\_\_\_\_不是保证船舶局部强度不受损伤的措施。A、货物在舱内应均匀分布B、散装货物合理平舱C、压载水不应过分集中D、按船舶的腐蚀程度确定甲板允许负荷

142.重货装载时限制其落底速度的主要目的是\_\_\_\_\_\_\_。A、便于货物系固B、防止货物移动C、防止船舶倾斜D、避免甲板或舱底板的局部受力过大

143、下列\_\_\_\_\_\_\_是保证船舶局部强度不受损伤的措施。①上甲板舱盖上不装重货;②重货装载时应限制其落底速度;③重大件货合理配装和衬垫;④货物合理平舱A、①②③B、①②④C、②③④D、①②③④

144、下列\_\_\_\_\_\_\_不是保证船舶局部强度不受损伤的措施。A、重大件货物若配装在二层舱或上甲板时，应尽量安排在甲板下有支柱的位置B、卷钢在舱内装载时必须加适当的衬垫，且衬垫应横跨相应骨材C、固体散货船应制定货物装舱顺序，并严格按该顺序装载D、用叉车、铲车等在舱内装卸货物时，应注意甲板的车辆负荷

145、下列\_\_\_\_\_\_\_不是货物在舱内应均匀分布的配载方案。A、扎位装载B、两侧装载C、上下分层装载D、A和B

# 

## 参考答案

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 001、B | 002、D | 003、C | 004、A | 005、B | 006、D | 007、C | 008、A | 009、A | 010、D |
| 011、C | 012、A | 013、C | 014、D | 015、D | 016、B | 017、C | 018、C | 019、A | 020、B |
| 021、C | 022、A | 023、D | 024、A | 025、A | 026、B | 027、B | 028、A | 029、C | 030、A |
| 031、B | 032、A | 033、C | 034、C | 035、B | 036、D | 037、B | 038、B | 039、A | 040、A |
| 041、B | 042、C | 043、A | 044、C | 045、B | 046、C | 047、A | 048、B | 049、A | 050、D |
| 051、B | 052、A | 053、C | 054、B | 055、D | 056、D | 057、C | 058、C | 059、A | 060、B |
| 061、C | 062、B | 063、A | 064、D | 065、A | 066、A | 067、A | 068、D | 069、B | 070、A |
| 071、A | 072、D | 073、B | 074、C | 075、D | 076、D | 077、A | 078、D | 079、A | 080、C |
| 081、A | 082、D | 083、C | 084、C | 085、C | 086、C | 087、C | 088、C | 089、D | 090、C |
| 091、D | 092、D | 093、D | 094、D | 095、C | 096、A | 097、C | 098、D | 099、A | 100、D |
| 101、C | 102、A | 103、D | 104、D | 105、B | 106、C | 107、D | 108、A | 109、B | 110、A |
| 111、C | 112、C | 113、B | 114、A | 115、D | 116、C | 117、B | 118、C | 119、D | 120、D |
| 121、A | 122、C | 123、C | 124、D | 125、C | 126、B | 127、D | 128、D | 129、C | 130、B |
| 131、B | 132、B | 133、A | 134、B | 135、B | 136、C | 137、A | 138、D | 139、A | 140、C |
| 141、C | 142、D | 143、D | 144、C | 145、D |  |  |  |  |  |

# 

## 答案解析

045、B。当船体剖面受到的实际静水弯矩为正值时，发生中拱变形；当船体剖面受到的实际静水弯矩为负值时，发生中垂变形。当|MS'|时，船舶总纵强度不受损伤。

062、B。根据经验，正常拱垂变形值为Lbp/1200,极限拱垂变形值为Lbp/800,危险拱垂值为Lbp/600。船船拱垂变形的正常范围应不超过Lbp/1200,极限范围为Lbp/1200～Lbp/800(包括Lbp/800)，危险范围为Lbp/800〜Lbp/600(包括Lbp/600)，破坏范围为大于Lbp/600。船舶装载或压载后，其拱垂值在正常范围内，则可以开航;拱垂值在极限范围内，只允许在海况良好的天气开航;拱垂值在危险范围内，在对其进行调整使其脱离危险值后方可开航。

076、D。，中拱变形；中垂变形；，无拱垂变形;拱垂变形值为

115、D。Pd=9.81xHc/=9.811.5/1.39=9.81x0.72x1.5=10.6kPa

118、C。pd=0.72xHd=0.72x6.70=4.824t/m2

119、D。Pd=9.81x0.72xHd；P´d=9.81x；若P´dPd,则载货部位局部强度不受损伤。

120、D。pd=9.81xHc/μ=9.81x1.2/1.39=9.81x0.72x1.2=8.47kPa

121、A。S=p/pd=20m2，需要注意的是p和Pd的单位要统一。

125、C。当货物积载因数SF大于1.39时，货物大堆装高度为舱高；当货物积载因数小于1.39时，货物在舱内最大堆装高度可用推导出的公式计算。

128、D。为保证货舱局部强度不受损伤，根据经验公式，当SF<1.39时，Pmax=0.72XVCh,当SF>1.39时，Pmax=VCH

130、B。pˊd=9.81xh/SFpd

132、B。pˊd=9.81xp/Spd

# 第十二章船舶抗沉性

001、船舶抗沉性是指\_\_\_\_\_\_\_。A、船舶在一舱或数舱破损进水后，仍能保持一定浮性的性能B、船舶在一舱或数舱破损进水后，仍能保持一定稳性的性能C、船舶在一舱或数舱破损进水后，仍能保持一定稳性和浮性的性能D、船舶在一舱或数舱破损进水后，仍能保持一定稳性、浮性和强度的性能

002、在船舶抗沉性计算中，常用方法有\_\_\_\_\_\_\_。①重量增加法;②排水量固定法;③浮力损失法A、①B、②C、②③D、①②③

003、某固体散货船No.1货舱型容积2100m3，某航次该舱破舱进水，实际进水体积1000m3，则该舱的体积渗透率为\_\_\_\_\_\_\_。A、0.48B、0.68C、2.10D、条件不足，无法计算

004、在抗沉性计算中，影响体积渗透率的因素有\_\_\_\_\_\_\_。①舱室用途;②舱内货物装载状况；③舱内货物性质;④舱内货物种类A、①②B、②③④C、①②④D、①②③④

005、在船舶抗沉性计算中，船舶破损进水通常分为\_\_\_\_\_\_\_类，且其中\_\_\_\_\_\_\_类需要考虑自由液面的影响。A、3；3B、3；1C、3；2D、4；1

006、根据《SOLAS公约》要求，自\_\_\_\_\_\_\_建造的船舶都应备有船舶破损控制手册。A、1994年1月1日或以后B、1998年7月1日或以后C、2011年I2月1日或以后D、1992年2月1日或以后

007、船舶破损控制图通常应张贴在\_\_\_\_\_\_\_。①驾驶台;②货控室;③艇甲板走廊A、①B、①③C、①②D、①②③

008、关于破损控制手册，以下说法错误的是\_\_\_\_\_\_\_。A、配备船舶破损控制手册的目的是为船上高级船员提供船舶破损的相关资料及抗沉性的基本知识和计算方法B、船舶破损控制手册中要求尽可能操纵船舶，使受损部位处于下风舷C、根据船舶破损控制手册，船舶发生破损进水时应视具体情况采取移载法、排水或对称压载法，尽量保持正浮或减小横倾D、根据船舶破损控制手册，船舶发生破损进水时应不惜消耗储备浮力换取稳性以赢得时间，以便做好必要的抢救和脱险工作

009、为清楚地显示控制图所要求的内容，破损控制图应有合适的比例，但应不小于\_\_\_\_\_\_\_。A、1：20B、1：100C、1：300D、1：400

010、破损控制图应清楚地显示\_\_\_\_\_\_\_等内容。①船内轮廓;②每层甲板俯视图;③必要内容的区域横剖面图;④限制区域图;⑤型线图A、①②③④⑤B、①②③④C、①②④D、①②③

011、破损控制手册应清楚和易于理解，以下说法正确的是\_\_\_\_\_\_\_。A、船舶应配有一份以船上工作语言写成的文本B、如果制定破损控制手册时使用的不是SOLAS公约中规定的任何一种官方语言，则应有一份翻译成其中一种官方语言的译本C、中国籍远洋船舶的破损控制手册提供中文和英文的文本即可满足要求D、以上都是

## 参考答案

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 001、C | 002、D | 003、A | 004、D | 005、C | 006、D | 007、C | 008、D | 009、A | 010、D |
| 011、D |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

# 

# 第十三章包装危险货物运输

001、\_\_\_\_\_\_\_不属于危险品。A、苦味酸B、硫化碳酰C、甲醛缩二甲醇D、骨粉

002、\_\_\_\_\_\_\_不属于危险品\_。A、四氯化锆B、含油的种子饼C、砷酸锌D、蹄角粉

003、\_\_\_\_\_\_\_不属于危险品。A、天然的或贫化的铀B、福尔马林C、甲醛缩二甲醇D、膨润土

004、\_\_\_\_\_\_\_是一种波长很短的电磁波，即光子流。A、α射线B、β射线C、γ射线D、中子流

005、危险品中“未列明（N.O.S.)物质”系指\_\_\_\_\_\_\_的同一特定种类的物质。A、主管当局不允许列出具体名称B、不另外列出具体名称的C、IMO不允许列出具体名称D、联合国不允许列出具体名称

006、闪点高于35℃，或含水质量在90%以上的混合溶液属于\_\_\_\_\_\_\_。A、不助燃液体B、不稳定物质C、不相容物质D、不能运输的物质

007、爆炸品中既无整体爆炸危险又极不敏感的物品属于\_\_\_\_\_\_\_类爆炸危险品。A、1.1B、1.2C、1.4D、1.6

008、爆炸品中具有拋射危险但无整体爆炸危险的物质和物品属于\_\_\_\_\_\_\_类爆炸危险品。A、1.1B、1.2C、1.3D、1.4

009、爆炸品中具有燃烧危险并且或者具有较小爆炸危险，或者具有较小喷射危险，或同时具有此两种危险，但无整体爆炸危险的物质和物品属于\_\_\_\_\_\_\_类爆炸危险品。A、1.3B、1.4C、1.5D、1.6

010、爆炸品中具有整体爆炸危险的物质和物品属于\_\_\_\_\_\_\_类爆炸危险品。A、1.1B、1.2C、1.3D、1.4

011、爆炸品中具有整体爆炸危险但很不敏感的物质属于\_\_\_\_\_\_\_类爆炸危险品。A、1.1B、1.2C、1.5D、1.6

012、固体退敏爆炸品属于\_\_\_\_\_\_\_类危险品。A、1.1B、1.5C、4.2D、4.1

013、爆炸品中无重大危险的物质和物品属于第\_\_\_\_\_\_\_类爆炸危险品。A、1.3B、1.4C、1.5D、1.6

014、两种以上的物质或物品积载在一起会发生危险性化学反应的物质属于\_\_\_\_\_\_\_。A、不维持燃烧的液体B、不稳定物质C、不相容物质D、不能运输的物质

015、以下\_\_\_\_\_\_\_为海洋污染物。A、易对海床造成污染B、易对海底植物造成危害C、易对海岸植物生长造成危害D、易对海产品生物造成积累的潜在威胁或易对水生生物造成严重毒害

016、在包装容器中溶解于溶剂中的气体物质属于\_\_\_\_\_\_\_。A、压缩气体B、液化气体C、冷冻液化气体D、溶解气体

017、在运输或储存条件下，如果不采取冷藏、稀释、抑制或其他等效的防止危险的必要措施，会因发生分解、聚合等自发反应而产生危险的物质或物品属于\_\_\_\_\_\_\_。A、不维持燃烧的液体B、不稳定物质C、不相容物质D、不能运输的物质

018、按《国际危规》规定，闪点高于35℃且燃点高于100℃的液体属于\_\_\_\_\_\_\_。A、不助燃液体B、不稳定物质C、不相容物质D、不能运输的物质

019、根据《国际危规》，自反应物质属于第\_\_\_\_\_\_\_类危险品。A、3.1B、4.2C、4.1D、5.1

020、混有一种或多种其他类别物质蒸气的混合气体属于第\_\_\_\_\_\_\_类危险品。A、2B、3C、4D、5

021、《国际危规》中将危险货物分为\_\_\_\_\_\_\_，其中工业酒精属于\_\_\_\_\_\_\_。A、9类，第3类B、9类，第4类C、10类，第3类D、10类，第4类

022、黄磷在空气中能迅速氧化，它在危险货物中属于\_\_\_\_\_\_\_。A、氧化剂B、爆炸品C、易燃固体D、易自燃物质

023、以下物质中\_\_\_\_\_\_\_\_属于危险货物。①乒乓球;②花露水;③高锰酸钾；④泡立水;⑤干冰A、①②③B、①③④⑤C、②③④⑤D、①②③④⑤

024、以下物质中\_\_\_\_\_\_\_属于危险货物中的第2类。①乙炔;②氧气;③惰性气体;④光气A、①②B、②③④C、①②④D、①②③④

025、以下物质中\_\_\_\_\_\_\_属于危险货物中的腐蚀性物质。①酒精;②硫酸;③氢氧化钠;④高锰酸钾A、②④B、②③C、②③④D、①②③④

026、我国《水路危规》规定，下列危险货物中\_\_\_\_\_\_\_不属于感染性物质。A、疫苗B、含有感染性物质的血液C、含有感染性物质的排泄物D、B和C

027、《国际危规》规定的危险货物中的气体按其危险性，可以分为\_\_\_\_\_\_\_。①易燃气体;②有毒气体;③无害气体;④非易燃、无毒气体A、①②B、②③C、①②④D、①②③④

028、我国《水路危规》将干燥的棉花、黄麻列为\_\_\_\_\_\_\_。A、可燃物B、易燃固体C、过氧化物D、易自燃物质

029、根据《国际危规》的规定，固态二氧化碳属于\_\_\_\_\_\_\_。A、第9类B、第4类C、第6类D、第3类

030、在《国际危规》中，铁屑属于\_\_\_\_\_\_\_。A、第4.1类B、第4.2类C、第4.3类D、第1.2类

031、按《国际危规》的分类，以下属于第4.1类的是\_\_\_\_\_\_。①干燥黄麻;②铝粉(有涂层的）；③铁屑;④赤磷;⑤乒乓球;⑥镁粉;⑦钠A、①②③④⑤⑥B、②④⑤⑥⑦C、①②④⑤⑥D、①②③⑥⑦

032、按《国际危规》的规定，卫生球属于第\_\_\_\_\_\_\_类危险品。A、5B、4C、6D、9

033、《国际危规》中将爆炸品分为\_\_\_\_\_\_\_小类，分类号越大，危险性越\_\_\_\_\_\_\_。A、5;小B、6;小C、6;大D、6;不确定

034、铝粉(无涂层的）在空气中能迅速氧化，它在危险货物中属于\_\_\_\_\_\_\_。A、易自燃物质B、氧化剂C、易燃固体D、爆炸品

035、以下属于腐蚀性危险物质的是\_\_\_\_\_\_\_。①酒精;②王水;③冰醋酸；④氧化钠;⑤高锰酸钾A、①②③④⑤B、②③④⑤C、②③④D、②④⑤

036、按《国际危规》的规定，干燥的棉花属于\_\_\_\_\_\_\_\_，未经抗氧化处理的鱼粉属于\_\_\_\_\_\_\_\_。A、易燃固体;易自燃物质B、易燃固体;易燃固体C、易自燃物质;易自燃物质D、易自燃物质;易燃固体

037、按《国际危规》的分类，碳化钙属于\_\_\_\_\_\_\_A、易燃固体B、易自燃物质C、潮湿时放出易燃气体的物质D、易燃气体

038、下述物质中\_\_\_\_\_\_\_不属于易自燃物质。A、活性炭B、鱼粉（未经抗氧化处理）C、白磷D、红磷

039、干燥状态下的苦味酸和三硝基苯属于\_\_\_\_\_\_\_。A、氧化剂B、爆炸品C、易燃固体D、易自燃物质

040、用水或其他液体浸湿的苦味酸和三硝基苯属于\_\_\_\_\_\_\_。A、第5.1类B、第1类C、第4.1类D、第4.2类

041、下列各项中\_\_\_\_\_\_\_属于潮湿时放出易燃气体的物质。A、废电影胶片B、电石C、潮湿的棉花D、赛璐珞

042、下列各项中\_\_\_\_\_\_\_不属于第9类危险品。A、干冰B、石棉C、B型硝酸铵D、过氧化钠

043、按危规的规定，工业用酒精和过氧化钠分别属于\_\_\_\_\_\_\_。A、第3类和第5.2类B、第4类和第5.1类C、第3类和第5.1类D、第7类和第8类

044、按危规的规定，氧化汞和氯酸钾分别属于\_\_\_\_\_\_\_。A、第6.1类和第5.1类B、6第.1类和第5.2类C、第8类和第5.1类D、第8类和第8类

045、《国际危规》根据货物\_\_\_\_\_\_\_将危险货物分为9大类。A、配积载原则B、理化特性C、在常温下表现形式D、危险性大小

046、以下\_\_\_\_\_\_\_属于《国昧危规》第9类危险品。A、蓖麻子和白石棉B、温度等于100℃时交付运输的液态物质C、温度不小于240℃时交付运输的固态物质D、以上均是

047、我国《水路危规》将爆炸品分为\_\_\_\_\_\_\_小项。A、3B、4C、5D、6

048、对于具有2种以上危险性的货物，《国际危规》按\_\_\_\_\_\_\_确定其类别。A、分别属于不同种类的危险货物B、占主导地位的危险性C、对人身危害程度大小D、联合国编号大小

049、某种爆炸品，爆炸一经引发，瞬间即影响到全部货载，此类爆炸品属于《国际危规》的第\_\_\_\_\_\_\_类。A、1.1B、1.2C、1.3D、1.4

050、载于耐压容器中运输的甲烷、乙炔等气体在《国际危规》中属第\_\_\_\_\_\_\_类。A、2.1B、1.2C、1.3D、1.4

051、船舶常备的钢瓶内乙炔气属于《国际危规》中的第\_\_\_\_\_\_\_类。A、2.1B、2.2C、2.3D、3.1

052、《国际危规》将危险品分成\_\_\_\_\_\_\_大类，其中第3类为\_\_\_\_\_\_\_。A、9;易燃气体B、8;易燃固体和物质C、9;易燃液体D、8;易燃气体

053、在《国际危规》中，易燃液体的包装类是按\_\_\_\_\_\_\_划分的。A、开杯闪点B、闭杯闪点和初沸点C、闭杯闪点D、初沸点

054、《国际危规》中第5类为\_\_\_\_\_\_\_，高锰酸钾属于第\_\_\_\_\_\_\_类。A、易燃固体;5.1B、氧化物质和有机过氧化物;5.1C、易燃液体;3.3D、有毒的物质;6.1

055、按《国际危规》规定，第8类腐蚀性物质又可分\_\_\_\_\_\_\_个小类。A、3B、2C、4D、以上都不对

056、《国际危规》定义的危险货物应同时具有\_\_\_\_\_\_\_。①海洋污染性质;②能抵御海运一般风险，但若处理不当容易造成事故;③需要特别防护;④《国际危规》所列危险货物类别的性质A、①②③④B、③④C、②③④D、②④

057、在《国际危规》中将装于散货集装箱内的散装易燃固体定义为\_\_\_\_\_\_\_。A、散装危险品B、散装固体危险品C、包装危险品D、以上均不对

058、储存于压力容器内的压缩空气、氯气和乙炔分属于《国际危规》中的\_\_\_\_\_\_\_。A、第2.1类、2.2类、2.3类B、第2.2类、2.3类、2.1类C、非危险货物、2.2类、2.3类D、第2.2类、2.1类、2.3类

059、按《国际危规》规定，干燥的棉花属于\_\_\_\_\_\_\_，鱼粉（经抗氧处理）属于\_\_\_\_\_\_\_。A、易燃固体;易燃固体B、易燃固体;第9类危险品C、易燃固体;易自燃物质D、易自燃物质;易燃固体

060、《国际危规》第3类的易燃液体中不包括\_\_\_\_\_\_\_，包括\_\_\_\_\_\_\_。A、自反应物质;液态退敏爆炸品B、任何爆炸品;自反应物质C、任何爆炸品;易自燃液体D、交付运输时温度高于其闪点的液体;液态退敏爆炸品

061、《国际危规》中的第4.2类和第6.2类分别称为\_\_\_\_\_\_\_。A、自反应物质和感染性物质B、易自燃物质和感染性物质C、易燃固体和有毒物质D、氧化物和有毒物质

062、《国际危规》中的第5.2类和第2.2类分别称为\_\_\_\_\_\_\_。A、有机过氧化物和非易燃无毒气体B、易自燃物质和有毒气体C、自反应物质和非易燃无毒气体D、氧化性和易燃气体

063、退敏爆炸品属于《国际危规》中的\_\_\_\_\_\_\_危险货物。A、第1类B、第3类C、第4.1类D、B或C

064、液体退敏爆炸品属于《国际危规》中的\_\_\_\_\_\_\_危险货物。A、第1.2类B、第3类C、第4.1类D、B或C

065、《国际危规》中的“后果严重危险货物”是指\_\_\_\_\_\_\_。A、在恐怖事件中有被滥用的潜在可能B、9大类危险货物中危险度高的危险货物C、会产生大量人员伤亡或巨大破坏的严重后果D、A+C

066、下列危险品中\_\_\_\_\_\_\_是《国际危规》中确定的“后果严重危险货物”。A、第1.5类B、第2.3类C、第6.2类中的A类D、以上都是

067、危险货物中的气体具有以下\_\_\_\_\_\_\_危险特性。A、易燃性和易爆性B、窒息性和毒性C、麻醉性D、以上都是

068、放射性物质能放出以下射线中的\_\_\_\_\_\_\_。①中子流;②射线;③射线;④射线;⑤丙种射线A、③④⑤B、①②③④C、①③④⑤D、①②③④⑤

069、放射性物质放出的\_\_\_\_\_\_\_在短期内对人体伤害不大。A、射线B、射线C、射线D、X射线

070、内辐射进入人体内对人体造成危害的主要途径是放射源由\_\_\_\_\_\_\_。A、消化道进入B、呼吸道进入C、皮肤进人D、以上都是

071、放射性物质放出的射线或粒子中，难以被任何物质或材料完全吸收的是\_\_\_\_\_\_\_。A、射线B、射线C、射线D、快中子射线

072、放射性物质放出的射线或粒子中，不能产生电离作用的是\_\_\_\_\_\_\_。①射线;②射线;③射线;④快中子射线;⑤丙种射线;⑥中子流A、①②③④⑤⑥B、②③④⑤C、③④⑤⑥D、③④⑥

073、下列各项中\_\_\_\_\_\_\_不属于爆炸品的特性。A、爆炸性B、毒性和窒息性C、自燃性D、易燃性

074、有毒物质危害人体的途径有\_\_\_\_\_\_\_。A、吞咽B、吸入C、皮肤接触D、以上都是

075、放射性物质危害人体的途径有\_\_\_\_\_\_\_。A、外照射B、内照射C、外辐射D、以上都是

076、下列各项中射程短、穿透力弱的射线是\_\_\_\_\_\_\_。A、射线B、射线C、射线D、快中子射线

077、下列各项中\_\_\_\_\_\_\_是第三类易燃液体的特性。A、挥发性和易燃性B、爆炸性C、麻醉性和毒害性D、以上都是

078、放射性物质放出的射线，根据其穿透力的大小依次为\_\_\_\_\_\_\_。A、>>B、<<C、<<D、>>

079、放射性物质放出的射线，根据其电离能力的大小依次为\_\_\_\_\_\_\_。A、>>B、<<C、<<D、>>

080、《国际危规》中的第5.2类危险货物一般是\_\_\_\_\_\_\_的物质。A、含有放射性元素B、含有高价态原子C、含有过氧基的有机物D、含有致病的毒素

081、《国际危规》规定，对含有多种危险性的物质，下列各项中\_\_\_\_\_\_\_的主要危险属于总是优先列出的类别。A、第4.2类包装III类物质和物品B、第5.1类包装II类物质C、第1类物质和物品D、第8类危险货物

082、《国际危规》规定，对含有多种危险性的物质，下列各项中\_\_\_\_\_\_\_的主要危险属于总是优先列出的类别。A、第4.2类包装III类物质和物品B、第2类气体C、第4.3类包装II类物质D、第9类危险货物

083、《国际危规》规定，对含有多种危险性的物质，下列各项中\_\_\_\_\_\_\_的主要危险属于总是优先列出的类别。A、第7类放射性物质B、第4.2类包装III类物质和物品C、第5.1类包装I类物质D、第8类危险品

084、易燃液体的闭杯试验用于测定其\_\_\_\_\_\_\_。A、闪点B、凝点C、黏度D、临界压力

085、危险货物的开杯试验用于测定易燃液体的\_\_\_\_\_\_\_。A、闪点B、流动水分点C、凝点D、临界压力

086、爆炸品的起爆感度系指\_\_\_\_\_\_\_。A、炸药对起爆药爆炸时产生的爆轰波能量的敏感程度B、生物机体对放射性物质的敏感度C、船舶谐摇时货物产生的相应摇荡感度D、油轮扫舱管线中油气压力的敏感度

087、根据《国际危规》，易燃液体的易燃性和危险程度用\_\_\_\_\_\_\_。A、闪点衡量，闪点越低越危险B、自燃点衡量，自燃点越低越危险C、燃点衡量，燃点越低越危险D、以上均可

088、易燃液体的闪点是指在一定加温条件下，易燃物质的\_\_\_\_\_\_\_。A、蒸气与空气的混合物遇明火能持续燃烧5秒以上的最低温度B、分子与空气的混合物遇明火即能爆炸的最低温度C、蒸气与空气的混合物遇明火一点即燃的最低温度D、蒸气与空气的混合物遇明火能发生不连续闪火现象的最低温度

089、易燃液体的燃点是指在一定加温条件下，易燃物质的\_\_\_\_\_\_\_。A、蒸气与空气的混合物遇明火能持续燃烧5秒以上的最低温度B、分子与空气的混合物遇明火即能爆炸的最低温度C、蒸气与空气的混合物遇明火一点即燃的最低温度D、蒸气与空气的混合物遇明火能发生不连续闪火现象的最低温度

090、半数致死量是衡量\_\_\_\_\_\_\_的指标。A、有毒物质的毒性B、爆炸品的危险性C、放射性物质的危险性D、感染性物质的危险性

091、氰化钠的危险性应利用\_\_\_\_\_\_\_度量。A、闪点B、运输指数C、半数致死量D、爆炸极限

092、半数致死浓度和半数致死量是衡量\_\_\_\_\_\_\_的指标，其值越\_\_\_\_\_\_\_，危险性越大。A、放射性;小B、有毒物质;小C、放射性;大D、有毒物质;大

093、放射性活度是指放射性物质\_\_\_\_\_\_\_。A、每秒钟发生的核衰变数B、每秒钟放出的粒子数C、每秒钟质量的减小数D、A和B

094、以下各项中\_\_\_\_\_\_\_不是衡量放射性物质的指标。A、放射性活度B、剂量当量C、运输指数D、半数致死量

095、用来衡量生物体受射线照射危害程度的指标是\_\_\_\_\_\_\_。A、放射性活度B、放射性比度C、放射性强度D、剂量当量率

096、人体受放射性物质射线照射的剂量当量与距离的平方\_\_\_\_\_\_\_。A、成正比B、成反比C、没有关系D、关系不能确定

097、运输指数是衡量\_\_\_\_\_\_\_危险品的指标。A、第8类B、第7类C、第6.1类D、第9类

098、易燃液体闪点的高低与\_\_\_\_\_\_\_有关。A、物质本身品质B、外界温度C、测定闪点的仪器D、A和C

099、《国际危规》中衡量放射性物质放射性强弱的指标是\_\_\_\_\_\_\_。A、放射性活度B、辐射水平C、剂量当量D、运输指数

100、一般同一物质的闭杯闪点比开杯闪点\_\_\_\_\_\_\_。A、高B、低C、二者相等D、二者关系不定

101、在相同条件下，易燃液体的闪点比燃点\_\_\_\_\_\_\_。A、低B、高C、二者相等D、二者关系不定

102、—群试验动物口服毒物后14天内死亡一半时，平均每千克动物体重所用的毒物剂量称为\_\_\_\_\_\_\_。A、LA50B、LB50C、LC50D、LD50

103、有毒物质的毒性大小与\_\_\_\_\_\_\_因素有关。A、可溶性B、挥发性C、颗粒度D、以上都是

104、有毒物质的可溶性越\_\_\_\_\_\_\_，挥发度越\_\_\_\_\_\_\_，粒度越\_\_\_\_\_\_\_，则毒性越大。A、大;高;大B、小;高;小C、大;高;小D、小;低;大

105、\_\_\_\_\_\_\_表示单位质量（或体积)放射性物质所具有的放射性强度。A、放射性比活度B、射线的剂量C、运输指数D、剂量当量

106、《国际危规》中第3类危险货物的包装是按\_\_\_\_\_\_\_划分的。A、运输时间B、容器压力C、运输指数D、闪点、初沸点

107、《国际危规》中第8类危险货物的包装是按其\_\_\_\_\_\_\_划分的。A、毒性大小B、腐蚀性大小C、货物性质D、容器压力

108、船舶承运曾盛装过危险货物的空容器，若未经处理的，则应\_\_\_\_\_\_\_。A、按普通货物处理B、给予适当的通风C、保持原危险货物标志D、按杂类危险货物贴标志

109、符合《国际危规》包装试验标准的危险货物包装，根据其包装类型代码可以了解\_\_\_\_\_\_\_。①包装材料;②制造商识别记号;③容许最大装载重量;④适合于装载的货物形态;⑤包装形式A、①②③④⑤B、①③⑤C、①③④⑤D、②③⑤

110、《国际危规》所指的“救助包装”是用于盛放\_\_\_\_\_\_\_。A、医疗急救用具B、急救药品C、应急灭火用具D、运输途中包装破损的危险货物

111、《国际危规》规定，\_\_\_\_\_\_\_的易燃液体适用于I类包装。A、初沸点35B、闭杯闪点23且沸点35C、23闭杯闪点60D、初沸点60

112、《国际危规》规定，\_\_\_\_\_\_\_的易燃液体适用于II类包装。A、初沸点35B、闭杯闪点23且沸点35C、23闭杯闪点60D、初沸点60

113、《国际危规》规定，\_\_\_\_\_\_\_的易燃液体适用于M类包装。A、初沸点<35B、闭杯闪点23且沸点35C、23闭杯闪点60D、初沸点60

114、按《国际危规》，危险货物包件的堆码试验的最低堆装高度为\_\_\_\_\_\_\_。A、3mB、6mC、9mD、12m

115、按《国际危规》，危险货物包件进行跌落试验时，I类包装的跌落高度为\_\_\_\_\_\_\_。A、0.5mB、0.8mC、1.2mD、1.8m

116、按《国际危规》，危险货物包件进行跌落试验时，II类包装的跌落高度为\_\_\_\_\_\_\_。A、0.5mB、0.8mC、1.2mD、1.8m

117、按《国际危规》，危险货物包件进行跌落试验时，III类包装的跌落高度为\_\_\_\_\_\_\_。A、0.5mB、0.8mC、1.2mD、1.8m

118、有毒物质是根据\_\_\_\_\_\_\_确定包装类别的。A、急性口服LD50B、急性皮肤接触LD50C、急性吸入LC50。D、以上都是

119、具有剧毒危险的物质和物品适用\_\_\_\_\_\_\_。A、I类包装B、II类包装C、III类包装D、A和C

120、具有较低毒性危险的物质和物品适用\_\_\_\_\_\_\_。A、I类包装B、II类包装C、III类包装D、A和B

121、在3分钟或少于3分钟的暴露期后开始直到60分钟的观察期内，能使完好的动物皮肤出现坏死现象的腐蚀性物质，应使用\_\_\_\_\_\_\_。A、I类包装B、II类包装C、III类包装D、A和C

122、在3分钟或3分钟以上60分钟以内的暴露期后开始直到14天的观察期内能使完好的动物皮肤出现坏死现象的腐蚀性物质，可使用\_\_\_\_\_\_\_。A、I类包装B、II类包装C、III类包装D、A和B

123、不会在完好的动物皮肤上引起可见坏死现象，但在实验温度为55°C时对试验用钢或铝的表面年腐蚀率超过6.25mm的腐蚀性物质，应使用\_\_\_\_\_\_\_。A、I类包装B、II类包装C、III类包装D、A和B

124、根据放射性物质放射性的强弱，《国际危规》将放射性包件按所承装的危险品危险程度划分为\_\_\_\_\_\_\_个等级，其中\_\_\_\_\_\_\_所承装的危险品危险性最大。A、3;第III类B、3;第I类C、4;第IV类D、4;第I类

125、根据放射性物质放射性的强弱，《国际危规》将放射性包件按所承装的危险品危险程度划分为\_\_\_\_\_\_\_个等级，其中\_\_\_\_\_\_\_采用黄色标志。A、4,第I类B、3,第I、II类C、4,第II、III类D、3,第II、III类

126、放射性物质的包装I类可以盛装\_\_\_\_\_\_\_的放射性物质。A、高度危险性B、中等危险性C、低等危险性D、以上均可

127、适用第I类包装的放射性危险货物，其放射性\_\_\_\_\_\_\_。A、较大B、中等C、较低D、不能确定

128、仅适用第III类包装的放射性危险货物，其放射性\_\_\_\_\_\_\_A、较大B、中等C、较低D、不能确定

129、适用第I类包装的放射性危险货物，其运输指数\_\_\_\_\_\_\_。A、BC、D、不能确定

130、适用第II类包装的放射性危脸货物，其运输指数\_\_\_\_\_\_\_。ABCD、不能确定

131、适用第III类包装的放射性危险货物，其运输指数\_\_\_\_\_\_\_。A、0B、C、D、不能确定

132、第7类放射性危险货物的包装是按\_\_\_\_\_\_\_划分的。A、运输时间B、容器压力C、运输指数D、包装形式

133、放射性危险货物第I类包装的上半部分图案颜色是\_\_\_\_\_\_\_。A、红色B、白色C、黄色D、蓝色

134、放射性危险货物第II类包装的上半部分图案颜色是\_\_\_\_\_\_\_。A、红色B、白色C、黄色D、蓝色

135、放射性危险货物第IE类包装的上半部分图案颜色是\_\_\_\_\_\_\_。A、红色B、白色C、黄色D、蓝色

136、符合《国际危规》按限量运输要求的包装危险货物可以\_\_\_\_\_\_\_。A、免除任何图案标志B、免除“海洋污染物”标记C、免除正确运输名称或“限量”字样D、A和B

137、符合承运要求的危险货物标志中的标记(mark)应包括\_\_\_\_\_\_\_。①正确的运输名称;②联合国编号;③海洋污染物标记;④具有两种以上危险性时应贴次危险性标志A、①②B、②③C、①②③D、①②③④

138、按照现行《国际危规》规定，危险货物包件上显示的第8类危险货物图案标志为\_\_\_\_\_\_\_，海洋污染物标记为\_\_\_\_\_\_\_。A、正方形;三角形B、长方形;菱形C、菱形;菱形D、菱形;三角形

139、具有两种以上危险性质的货物，其主标签和副标签的主要区别是\_\_\_\_\_\_\_。A、无区别B、副标志下角无类别号C、主标志下角无类别号D、以上都不是

140、若货物运输组件装载加温物质，则应\_\_\_\_\_\_\_。A、粘贴加温运输标记B、粘贴蒸发运输标记C、不一定粘贴加温运输标记D、不一定粘贴蒸发运输标记

141、熏蒸过的危险货物运输组件\_\_\_\_\_\_\_。A、应粘贴熏蒸警告标记B、组件内装有危险货物，应粘贴相应危险货物类别的标记C、不一定粘贴熏蒸警告标记D、A和B

142、《国际危规》规定，海运危险货物的标记、标志和标牌，要求保持其永久性，即应使其在海水中至少浸泡\_\_\_\_\_\_\_仍然清晰可辨。A、1年B、6个月C、3个月D、1个月

143、《国际危规》规定，危险货物图案标志的尺寸应不小于\_\_\_\_\_\_\_A、250mmx250mmB、100mmx100mmC、76mmx76mmD、50mmx50mm

144、《国际危规》规定，危险货物标牌的尺寸应不小于\_\_\_\_\_\_\_。A、250mmX250mmB、100mmx100mmC、76mmx76mmD、无具体规定

145、《国际危规》规定，危险货物的标记应满足\_\_\_\_\_\_\_。①明显易见且易识别;②应使其在海水中至少浸泡3个月仍然清晰可辨;③与包件外表面的背景形成鲜明的颜色对比;④不应与可能大大降低其效果的其他标志放在一起A、①②③④B、①②③C、①②④D、②③④

146、装有海洋污染物的货物运输组件，其图案标志的边长应不小于\_\_\_\_\_\_\_。A、250mmx250mmB、100mmx100mmC、76mmx76mmD、50mmx50mm

147、运输限量内危险货物的货物运输组件，其标牌的要求是\_\_\_\_\_\_\_。A、免除标牌要求B、在外表面粘贴“限量”或“LTDQTY”标记C、免除正确运输名称或“限量”(“LTDQTY”）字样D、A和B

148、危险货物在舱面积载时，应尽可能远离\_\_\_\_\_\_\_。A、起货机B、消防栓、测深管及其他安全设备C、锚机D、舱盖板

149、第1类危险货物在舱面积载时，距驾驶台居住处所及救生设备的水平距离应不小于\_\_\_\_\_\_\_m。A、12B、8C、6D、3

150、《国际危规》中的5.2类(有机过氧化物)对货船的积载要求是\_\_\_\_\_\_\_。A、仅限舱内积载B、仅限舱面积载C、可舱面或舱内积载D、根据具体货物而定

151、危险货物积载的合理舱位应\_\_\_\_\_\_\_。A、远离机舱B、远离热源、火源、电源C、远离船舶中心区及船员居住室D、以上都是

152、对于尾机型船舶来说，装运易燃、易爆、有毒危险货物的适宜货位应是\_\_\_\_\_\_\_。A、露天甲板B、第一舱二层舱C、第一舱底舱D、申部舱二层舱

153、对于中机型船舶来说，装运易燃、鳥爆、有毒危险货物的正确货位应是\_\_\_\_\_\_\_。A、露天甲板B、首、尾舱二层舱C、首、尾舱底舱D、中部舱二层舱

154、碳化钙（电石）可与\_\_\_\_\_\_\_混装。A、煤炭B、精选矿C、轻烧镁D、原木

155、下列各项中可在舱面积载\_\_\_\_\_\_\_。A、石蜡B、信号弹C、有机过氧化物D、爆炸品

156、下列各项中不可在舱面积载\_\_\_\_\_\_\_。A、需要经常检查的危险货物B、需要特别接近检查的危险货物C、装有危险货物的纤维板箱D、会形成爆炸性气体或产生剧毒气体或对船体有严重腐蚀作用

157、关于危险货物的积载原则，下列说法错误的是\_\_\_\_\_\_\_。A、放射性物质应远离船员生活工作区B、海洋污染性货物应优先选择舱内积载C、能产生危险气体的货物必须在舱内积载D、胶合板包装的危险品不能在舱面积载

158、能形成爆炸性混合气体的危险货物，应\_\_\_\_\_\_\_。A、舱面积载B、舱内积载C、特殊积载D、普通积载

159、危险货物不可在舱内积载\_\_\_\_\_\_\_。A、需要经常检查/接近检查的B、能产生剧毒蒸气的C、能形成爆炸性混合气体的D、以上都是

160、危险货物应在舱面积载\_\_\_\_\_\_\_。A、需要经常检查/接近检查的B、第5.2类C、对船舶有严重腐蚀作用的D、以上均是

161、会形成可爆混合气体、产生剧毒蒸气或对船舶有不可见腐蚀作用的物质应装载在\_\_\_\_\_\_\_。A、甲板上B、舱内C、首尖舱内D、尾尖舱内

162、对船舶有严重腐蚀作用的危险货物，应\_\_\_\_\_\_\_。A、舱内积载B、舱面积载C、特殊积载D、普通积载

163、能产生剧毒蒸气的危险货物应\_\_\_\_\_\_\_。A、特殊积载B、普通积载C、舱面积载D、舱内积载

164、海洋污染物应\_\_\_\_\_\_\_。A、舱内积载B、舱面积载C、舱内积载或舱面积载均可D、视具体货物而定

165、海洋污染物应\_\_\_\_\_\_\_。A、若允许舱面或舱内积载，尽可能舱内积载B、若允许舱面或舱内积载，可在防护甲板上积载C、若仅限舱面积载，应在防护甲板或遮蔽甲板上积载D、以上都是

166、《国际危规》中规定:第4类危险货物的积载应与热源\_\_\_\_\_\_\_  
A、远离B、隔离C、用一整个舱室或货舱隔离D、用介于中间整个舱室或货舱作纵向隔离

167、有机过氧化物应\_\_\_\_\_\_\_A、舱内积载B、舱面积载C、舱内积载或舱面积载均可D、视具体货物而定

168、装载危险品时，积载类A系指\_\_\_\_\_\_\_。A、货船上可以载于舱面，但客船上仅限载于舱内B、货船和客船上，均只可载于舱面，不可以载于舱内C、货船上只限载于舱面，客船上不得装运D、货船和客船上，既可载于舱面，又可载于舱内

169、装载危险品时，积载类B系指\_\_\_\_\_\_\_。A、货船上可以载于舱面或舱内，但客船仅限装于舱面B、货船和客船上，均只可载于舱面，不可以载于舱内C、货船上只限载于舱面，客船上不得装运D、在货运类船上可以装载在甲板上，也可以装在甲板下;在客运类船上不得装运

170、装载危险品时，积载类c系指\_\_\_\_\_\_\_。A、货船上可以载于舱面，但客船上仅限装载于舱内B、货船和客船上，均只可载于舱面C、货船上只限载于舱面，客船上不得装运D、可以装载在任何船上的任何处所

171、装载危险品时，积载类D系指\_\_\_\_\_\_\_。A、货船上可以载于舱面，但客船上仅限装载于舱内B、货船和客船上，均只可载于舱面，不可以载于舱内C、货船上只限载于舱面，客船上不得装运D、可以装载在任何船上的任何处所

172、装载危险品时，积载类E系指\_\_\_\_\_\_\_。A、货船上可以载于舱面，但客船上仅限装载于舱内B、货船和客船上，均只可载于舱面，不可以载于舱内C、货船上可载于舱面或舱内，客船上不得装运D、可以装载在任何船上的任何处所

173、除爆炸品外，其他危险货物的积载方式可分为，其中积载类C是指\_\_\_\_\_\_\_。A、4种;可在舱面或舱内积载B、4种;仅限舱内积载C、5种;仅限舱面积载D、5种;仅限舱内积载

174、除爆炸品外，其他危险货物的积载方式可分为\_\_\_\_\_\_\_，其中积载类A是指\_\_\_\_\_\_\_。A、4种;仅限舱内积载B、5种;仅限舱面积载C、4种;可在舱面或舱\_积载D、5种;可在舱面或舱内积载

175、危险货物的积载类是用于确定该货物\_\_\_\_\_\_\_。A、与其他类危险货物间的隔离要求B、是否是海洋污染物C、允许载于舱内或舱面，或不允许装载D、在舱内积载位置

176、符合《国际危规》按限量运输要求的包装危险货物，其积载类应确定为\_\_\_\_\_\_\_。A、积载类AB、积载类BC、积载类CD、积载类D

177、装运除爆炸品以外的危险货物的客船是指载客数超过的船舶\_\_\_\_\_\_\_。A、12人B、25人C、船舶总长每3米不超过1人D、B和C取较大者

178、除爆炸品外危险货物的积载类编号不正确的是\_\_\_\_\_\_\_。A、积载类FB、积载类16C、积载类BD、A和B

179、除爆炸品外危险货物的积载类是用于确定该货物是否按要求装载\_\_\_\_\_\_\_。A、允许舱面或舱内积载B、仅限舱面积载C、禁止装运D、以上都是

180、在上甲板装载两种不同配装类且舱内不允许混合积载的爆炸品时，水平间隔至少\_\_\_\_\_\_\_m才能满足要求。A、24B、12C、6D、3

181、第1类爆炸品的积载方式有\_\_\_\_\_\_\_。①特殊积载;②舱内或舱面积载;③封闭式货物运输组件积载;④弹药舱积载  
A、①②③④B、①②③C、②③④D、①②④

182、第1类爆炸品的积载方式不包括\_\_\_\_\_\_\_A、特殊积载B、专项积载C、弹药舱积载D、封闭式货物运输组件积载

183、《国际危规》中将爆炸品的积载划分成\_\_\_\_\_\_\_个积载类。A、13B、15C、14D、16

184、第1类爆炸品的特殊积载方式，要求货物尽量布置在靠近船舶中心线处，且距离船舶任何一侧都\_\_\_\_\_\_\_。A、不小于1/8船宽B、不小于2.4mC、不大于2.4mD、A和B中取小者

185、第1类爆炸品的C型弹药舱积载，要求货物尽量布置在靠近船舶中心线处，且距离船舶任何一侧都\_\_\_\_\_\_\_。A、不小于1/8船宽B、不小于2.4mC、不大于2.4mD、A和B中取小者

186、第1类爆炸品的特殊积载方式适用于危险品\_\_\_\_\_\_\_。A、着火时能产生浓烟B、着火时能产生催泪性烟雾C、着火时能产生毒性烟雾D、以上都是

187、爆炸品的积载类是用于确定该货物\_\_\_\_\_\_\_。A、与其他类危险货物间的隔离要求B、是否是海洋污染物C、允许载于舱内或舱面，或禁止装运D、在舱内积载位置

188、爆炸品的积载类是用于确定该货物是否按要求装载\_\_\_\_\_\_\_。A、允许舱面或舱内积载B、允许舱面或舱内封闭式货物运输组件积载C、禁止装运D、以上都是

189、装运爆炸品的客船是指载客数不超过的船舶\_\_\_\_\_\_\_。A、12人B、25人C、船舶总长每3m不超过1人D、B和C取较大者

190、爆炸品的积载类编号不正确的是\_\_\_\_\_\_\_。A、积载类DB、积载类16C、积载类5D、A和B

191、在上甲板装载除爆炸品外的危险货物时，水平间隔至少\_\_\_\_\_\_\_m才能满足隔离等级的要求。A、24B、12C、6D、3

192、危险货物积载中，不可在同一舱室配装，但可在相邻舱室配装的称为\_\_\_\_\_\_\_。A、隔离B、远离C、间隔一个舱室D、用一个货舱作纵向分隔

193、危险品隔离等级中的“远离”是指\_\_\_\_\_\_\_。A、需间隔一个液火密舱室装载B、不可在同一舱室装载，但可分别装在相邻的液火密舱室C、可装入同一舱室，但水平方向上至少要有3m的分隔区D、在纵向上间隔一个舱室装载\_\_\_\_\_\_\_。

194、在危险货物积载中，在纵向或垂向上相隔一个防火防液舱室或货舱的隔离为\_\_\_\_\_\_\_。A、隔离4B、隔离3C、隔离2D、隔离1

195、在危险货物积载中，表示在纵向上相隔一整个货舱的隔离称为\_\_\_\_\_\_\_。A、隔离4B、隔离3C、隔离2D、隔离1

196、若两种危险品的装载应用“一整个舱室或货舱隔离”，则这两种货物在舱面上装载时应至少间隔m的水平距离\_\_\_\_\_\_\_。A、24B、12C、6D、3

197、若两种危险品的装载应用“隔离2”，则这两种货物在舱面上装载时应至少间隔m的水平距离\_\_\_\_\_\_\_。A、24B、12C、6D、3

198、若某两种危险品的装载应用“一整个舱室或货舱作纵向隔离”，则这两种货物在舱面上装载时应至少间隔m的水平距离\_\_\_\_\_\_\_。A、24B、12C、6D、3

199、按照危险货物隔离表中的要求，其中“远离”一级中，不相容的两种货物相隔的水平距离应不小于\_\_\_\_\_\_\_m。A、24B、12C、6D、3

200、《国际危规》中的“隔离2”是指不相容的两种货物\_\_\_\_\_\_\_。A、舱面积载时水平间隔距离至少6mB、可装于上下不同舱室内（中间甲板液、火密）C、应装于不同货舱内（中间甲板非液、火密）D、以上都对

201、就舱面积载而言，水平距离不小于6m的隔离称为\_\_\_\_\_\_\_。A、远离B、用一整个舱室或货舱隔离C、隔离D、用介于中间整个舱室或货舱作纵向隔离

202、就舱面积载而言，水平距离不小于12m的隔离称为\_\_\_\_\_\_\_。A、远离B、用一整个舱室或货舱隔离C、隔离D、用介于中间整个舱室或货舱作纵向隔离

203、就舱面积而言，水平距离不小于24m的隔离称为\_\_\_\_\_\_\_。A、隔离1B、隔离2C、隔离3D、隔离4

204、隔离表中的数字表示，其中数字4表示\_\_\_\_\_\_\_A、隔离等级;远离B、隔离种类;隔离C、隔离种类;用一整个舱室或货舱隔离D、隔离等级;用介于中间的整个舱室或货舱作纵向隔离

205、危险货物隔离表中的数字表示\_\_\_\_\_\_\_，其中数字3表示\_\_\_\_\_\_\_。A、隔离等级;远离B、隔离种类;隔离C、隔离等级;用一整个舱室或货舱隔离D、隔离等级;用介于中间的整个舱室或货舱作纵向隔离

206、危险货物隔离表中的数字表示\_\_\_\_\_\_\_，其中数字2表示\_\_\_\_\_\_\_。A、隔离等级;远离B、隔离等级;隔离C、隔离种类;用一整个舱室或货舱隔离D、隔离等级;用介于中间的整个舱室或货舱作纵向隔离

207、危险货物隔离表中的数字表示\_\_\_\_\_\_\_，其中数字1表示\_\_\_\_\_\_\_。A、隔离等级;远离B、隔离种类;隔离C、隔离种类;用一整个舱室或货舱隔离D、隔离等级;用介于中间的整个舱室或货舱作纵向隔离

208、《国际危规》危险货物隔离表中的“X”表示\_\_\_\_\_\_\_。A、远离B、隔离C、用一整个舱室或货舱隔离D、隔离要求（如存在)应查阅危险货物一览表

209、现行《国际危规》中不同包装危险货物之间的“隔离表”位于其\_\_\_\_\_\_\_中。A、第1册B、补充本C、第2册D、第3册

210、符合《国际危规》按限量运输要求的包装危险货物，其隔离要求应按\_\_\_\_\_\_\_。A、包装危险货物隔离表B、无隔离要求处理C、应按危险货物一览表中的说明D、以上均不对

211、放射性物品与食品同船积载时的隔离要求是\_\_\_\_\_\_\_。A、隔离4B、隔离3C、隔离2D、隔离1

212、腐蚀品与食品同船积载时的隔离要求是\_\_\_\_\_\_\_。A、隔离4B、隔离3C、隔离2D、隔离1

213、6．1类与食品同船积载时的隔离要求是\_\_\_\_\_\_\_。A、隔离4B、隔离3C、隔离2D、视包装类别而定

214、感染性物质与食品同船积载时的隔离要求是\_\_\_\_\_\_\_。A、隔离4B、隔离3C、隔离2D、隔离1

215、根据《国际危规》，大米与酒精配装时，至少应满足\_\_\_\_\_\_\_的要求。A、无隔离要求B、隔离1C、隔离2D、隔离3

216、罐头与放射性物质配装时，至少应满足\_\_\_\_\_\_\_的要求。A、隔离4B、隔离3C、隔离2D、隔离1

217、食品与硫酸配装时，至少应满足\_\_\_\_\_\_\_的要求。A、远离B、隔离C、间隔一个舱室或货舱D、用一个舱室或货舱作纵向间隔

218、食品与包装III类的第6.1类配装时，至少应满足\_\_\_\_\_\_\_的要求A、远离B、隔离C、间隔一个舱室或货舱D、用一个舱室或货舱作纵向间隔

219、盐渍鱼品与包装类II的第6.1类配装时，至少应满足\_\_\_\_\_\_\_的要求。A、隔离1B、隔离2C、隔离3D、隔离4

220、下列各项中\_\_\_\_\_\_\_应与食品“用一整个舱室或货舱离隔离”。A、有毒气体B、低闪易燃液体C、感染性物质D、放射性物质

221、当危险货物采用集装箱托运时，船方在装船前必须取得经法定机构签署的\_\_\_\_\_\_\_。A、装货单B、托运单C、危险货物性能资料D、危险货物装箱证明

222、托运的危险货物应具有的安全运输条件是\_\_\_\_\_\_\_。①具有合格的包装;②具有完整的货运资料;③具有正确的标记、标志和标牌;④具有完备的托运单据A、①②B、①③④C、①②③D、①②③④

223、装运危险货物的船舶在抵港卸货前应向港方提供\_\_\_\_\_\_\_。A、危险货物适装申报单B、危险货物技术说明书C、限量内危险货物合格证明书D、危险货物装载清单及实际积载图

224、危险货物在交付运输时，托运人应提交\_\_\_\_\_\_\_。A、装货清单B、配载图C、危险货物安全适运申报单D、危险货物舱单

225、危险货物托运时应提交\_\_\_\_\_\_\_。A、危险货物适运申报单B、包装检验证明C、包装适用证书D、以上都是

226、托运《国际危规》未列明危险货物时，托运人应向船方提供\_\_\_\_\_\_\_。A、危险货物技术说明书B、配载图C、危险货物载货清单D、危险货物舱单

227、托运放射性物质时除应填报危险货物申报单外，还应填报\_\_\_\_\_\_\_。A、危险货物技术说明书B、放射性货物剂量检查证明书C、限量内危险货物合格证明书D、集装箱装箱证明书

228、我国船舶装载出口危险货物，船方应在装货前1天向港监办理\_\_\_\_\_\_\_，经批准后方可装船。A、危险货物适运申报单B、特别货单C、船舶载运危险货物申报单D、以上都是

229、需要船舶承运人负责向主管机关申报的单证是\_\_\_\_\_\_\_。A、集装箱装运危险货物装箱证明书B、包装危险货物安全适运申报单C、船舶载运危险货物申报单D、A和B

230、对于装载危险品集装箱的国际航行船舶，《国际危规》要求的随船单证包括\_\_\_\_\_\_\_。A、集装箱装运危险货物装箱证明书B、危险货物舱单或积载图C、危险货物监装证书（若有）D、以上都是

231、装运危险货物的船舶应具备的条件是\_\_\_\_\_\_\_。A、应为以液体燃料为动力的钢质船舶，且装置避雷针B、电器设备及电缆处于良好状态C、通风装置和全船消防设备处于良好状态D、以上都是

232、在我国，船舶载运进口或过境危险货物，应在预定抵港\_\_\_\_\_\_\_前向主管机关申报。A、96小时B、72小时C、48小时D、24小时

233、船舶装卸危险品，在\_\_\_\_\_\_\_的情况下，海事主管机关有权停止船舶作业，责令船长或有关当事方面采取必要的安全措施。A、装卸机具或船舶设备不符合要求B、货物包装、标志、积载不符合要求C、隐瞒、谎报危险货物D、以上都是

234、我国对危险品的安全运输进行监督和管理的部门是\_\_\_\_\_\_\_。A、船舶检验局B、海事局C、码头D、商品检验局

235、在装卸爆炸品、易燃液体时，以下各项中\_\_\_\_\_\_\_是正确的。A、港内划定禁火区B、不得检修或使用雷达C、不得同时进行加油、加水等项作业D、以上都是

236、当船舶装卸爆炸品或烈性易燃品时应该\_\_\_\_\_\_\_。①停止使用发报机;②停止使用雷达;③停止检修雷达;④停止其他一切作业A、①②B、③④C、①②③D、①②③④

237、在装卸爆炸品和易燃液体危险货物时，吊杆应降低其额定负荷的\_\_\_\_\_\_\_。A、25%B、20%C、15%D、10%

238、易燃液体发生火灾，以下说法错误的是\_\_\_\_\_\_\_。A、若液体溶于水，则不论其密度大小，都可用水扑救B、若液体不溶于水，且密度大于1，则可用水扑救C、若液体不溶于水，且密度小于1，则禁止用水扑救D、以上都不对

239、根据《国际危规》规定，关于限量危险货物的说法，正确的是\_\_\_\_\_\_\_。A、限量危险货物不再具有危险性B、限量危险货物可作普通货物运输C、限量危险货物包件外表面必须附有图案标志D、限量危险货物运输中危险性很小，所以不再属于《国际危规》所列的危险品

240、易燃液体着火后能否用水扑救取决于其\_\_\_\_\_\_\_。A、密度B、是否溶于水C、闪点D、A和B

241、不溶于水且密度\_\_\_\_\_\_\_的易燃液体着火后能用水扑救。A、>1B、<1C、=1D、与其密度无关

242、溶于水且密度\_\_\_\_\_\_\_的易燃液体着火后能用水扑救。A、>1B、<1C、=1D、以上均可

243、现行《国际危规》适用于\_\_\_\_\_\_\_运输。A、散装化学品B、散装矿石C、散装液化气D、危险品集装箱

244、现行《国际危规》不适用于\_\_\_\_\_\_\_运输。A、散装化学品B、散装汽油C、散装液化气D、以上均是

245、现行《国际危规》适用于\_\_\_\_\_\_\_运输。A、散装化学品B、包装化工品C、散装液化气D、散装矿石

246、《国际危规》的编写依据是\_\_\_\_\_\_\_。A、SOLAS1974B、危险货物运输建议书规章范本C、MARP0L73/78D、以上都是

247、危险货物集装箱装运时，应查阅\_\_\_\_\_\_\_。A、IMDGCodeB、BCCodeC、IBCCodeD、IGCCode

248、载驳船装运包装危险货物时，应查阅\_\_\_\_\_\_\_。A、MARP0L73/78B、IBCCodeC、IGCCodeD、INDGCode

249、现行《国际危规》适用于\_\_\_\_\_\_\_运输。A、包装危险货物B、危险货物集装箱C、散装液化气D、A和B

250、船运中型散装容器装运危险货物时，应查阅\_\_\_\_\_\_\_。A、MARPOL73/78B、IBCCodeC、IMDGCodeD、IGCCode

251、船运公路罐车装运危险货物时，应查阅\_\_\_\_\_\_\_。A、MARPOL73/78B、IMDGCodeC、IBCCodeD、IGCCode

252、船运可移动罐柜危险货物时，应查阅\_\_\_\_\_\_\_。A、MARPOL73/78B、IMDGCodeC、IBCCodeD、IGCCode

253、我国《水路危规》不适用于\_\_\_\_\_\_\_。①国内航线，在我国境内港口从事危险货物装卸业务;②在我国境内港口从事危险货物储存业务;③军运;④散装固态危险货物运输;⑤散装液态危险货物运输;⑥国际航线运输A、①②③⑤⑥B、②③⑤⑥C、③④⑤⑥D、③⑤⑥

254、《水路危规》的适用范围是\_\_\_\_\_\_\_。A、所有沿海危险货物的运输B、沿海包装危险货物的运输C、沿海散装危险货物的运输D、以上都是

255、关于危险品的联合国编号，下述各项中\_\_\_\_\_\_\_是错误的。A、每一危险货物均有一个编号B、每一编号由4位数字组成C、编号不一定连续D、每一编号只对应一种危险品

256、《国际危规》危险货物名称索引表中对应的某一种危险货物名称\_\_\_\_\_\_\_。A、不一定唯一B、唯一C、一般为二个D、—般为三个

257、危险品的正确运输名称\_\_\_\_\_\_\_。A、以《国际危规》、IMSBC规则等确定的名称为准B、不包括数字、前缀、间缀、后缀、希腊字母及其他符号C、包括说明、含水量、各种成分的含量说明、、货物状态的说明等D、指货物的商品名、别名、俗名、化学名称和缩写

258、查阅《国际危规》时，根据\_\_\_\_\_\_\_即可从危险货物名称索引查取某种危险货物的联合国编号。A、货物的正确运输名称B、货物的国际编号C、根据以上资料还不够D、A或B

259、现行《国际危规》中危险货物一览表位于其\_\_\_\_\_\_\_中。A、第1册B、第2册C、第2、3、4册D、补充本

260、现行《国际危规》中，危险货物一览表所列危险货物的顺序是按\_\_\_\_\_\_\_排列。A、UNNo.B、九大类危险货物顺序C、CNNo.D、中文版按货物正确运输名称的中文笔画

261、从现行《国际危规》危险货物英文名称索引表中，无法直接查到某货物的\_\_\_\_\_\_\_。A、UNNo.B、是否是海洋污染物C、分类D、所在危险货物一览表的页码

262、属于《国际危规》中未列明(N.0.S)条目的危险货物\_\_\_\_\_\_\_。A、无须按危险货物要求运输B、要求加贴特定种类危险货物的标志C、须按限量内危险货物要求运输D、以上都不对

263、在《国际危规》危险货物一览表中未列出具体正确运输名称的新化学危险品，可按\_\_\_\_\_\_\_要求运输。A、N.0.S通用条目B、N.0.S特定条目C、严格意义的通用条目D、A或B

264、《国际危规》所指的“正确的运输名称PSN”可以是\_\_\_\_\_\_\_。A、物质学名或物品名称B、商品名称C、军事名称D、以上都对

265、从现行《国际危规》危险货物一览表中，可查到某货物的\_\_\_\_\_\_\_。A、包装类别B、特性与注意事项C、分类D、以上都对

266、从现行《国际危规》危险货物英文名称索引表中，可查到某货物的\_\_\_\_\_\_\_。A、联合国编号B、是否是海洋污染物C、包装类别D、A和B

267、从现行《国际危规》危险货物中文名称索引表中，可查到某货物的\_\_\_\_\_\_\_A、UNNo.B、是否是海洋污染物C、分类D、A和B

268、从现行《国际危规》危险货物中文名称索引表中，查不到某货物的\_\_\_\_\_\_\_。A、UNNo.B、是否是海洋污染物C、分类D、B和C

269、下列各项中\_\_\_\_\_\_\_不是现行《国际危规》危险货物一览表的内容。A、联合国编号B、限量C、包装类别D、隔离等级

270、下列各项中\_\_\_\_\_\_\_是现行《国际危规》危险货物一览表中的部分内容。A、积载类B、限量C、包装规定D、以上都是

271、下列各项中\_\_\_\_\_\_\_是现行《国际危规》危险货物一览表中的部分内容。A、特性与注意事项B、限量C、特殊规定D、以上都是

272、欲知某种危险货物的特性与装运注意事项，应查取《国际危规》中\_\_\_\_\_\_\_。A、EmS指南-索引表B、危险货物一览表C、MFAG—览表D、危险货物英文名称索引表

273、《国际危规》英文名称索引表中包括\_\_\_\_\_\_\_。①英文名称;②联合国编号;③危险类别;④是否是海洋污染物;⑤EmS编号;⑥MFAG编号A、①②③④B、①②③④⑤C、①②③④⑥D、①②③④⑤⑥

274、欲知某种危险货物的限量规定，应查《国际危规》\_\_\_\_\_\_\_A、EmS指南-索引表B、危险货物一览表C、MFAG—览表D、危险货物英文名称索引表

275、查《水路危规》得某种危险品的国标编号为43025，则该编号中数字的含义依次为\_\_\_\_\_\_\_A、第一位类别号，第二位项别号，后三位品名顺序号B、第一位项别号，第二位类别号，后三位品名顺序号C、前三位顺序号，第四位类别号，第五位项别号D、第一位类别号，其后三位顺序号，最后一位项别号

276、我国《水路危规》按\_\_\_\_\_\_\_将包装危险品分为两级。A、危险品的危险程度B、危险货物品名编号C、联合国编号D、A和B

277、《水路危规》的危险货物品名表中规定:危险货物品名顺序号\_\_\_\_\_\_\_为一级危险品。A、不超过300B、不超过500C、超过300D、超过500

278、《水路危规》的危险货物品名表中规定:危险货物品名顺序号\_\_\_\_\_\_\_为二级危险品。A、不超过300B、不超过500C、超过300D、超过500

279、下列各项中\_\_\_\_\_\_\_不属于危险品应急表的内容。A、应急表编号B、应急措施和应急行动C、危险品包装类别D、应配备的应急设备

280、《国际危规》中的缩写EmS是指\_\_\_\_\_\_\_。A、危险货物医疗急救指南B、船舶载运危险货物应急措施表C、危险货物总索引D、危险货物编号索引

281、关于应急措施表的主要内容，以下说法正确的是\_\_\_\_\_\_\_。A、应急措施表提供了船舶应配备的专用应急器材和一般医疗急救常识B、应急措施表提供了发生事故后应急处理的措施和特定危险品造成人员伤害的症状C、应急措施表提供了船舶应配备的专用应急器材和事故发生后的应急处理程序D、应急措施表提供了一般的急救常识和特定危险品造成人员伤害的治疗方案

282、《船舶载运危险货物应急措施表》简称为\_\_\_\_\_\_\_。A、EmSB、MFAGC、IMDGCodeD、BCCode

283、火灾应急措施表中包括\_\_\_\_\_\_。①总体建议;②舱内货物着火应急措施;③舱面货物着火应急措施;④货物暴露在火中应急措施;⑤特殊情况的应急措施A、①②③④B、②③④⑤C、①③④⑤D、①②③④⑤

284、火灾应急措施表中不包括\_\_\_\_\_\_\_。A、总体建议B、火灾预防C、舱内货物着火应急措施D、货物暴露在火中应急措施

285、《船舶载运危险货物应急措施表》中应急行动包括发生\_\_\_\_\_\_\_危险时的应急措施。A、爆炸B、火灾C、毒害D、以上都是

286、《船舶载运危险货物应急措施表》中应急行动包括发生\_\_\_\_\_\_危险的应急措施。A、溢漏B、腐蚀C、毒害D、以上都是

287、火灾应急措施表中未包括\_\_\_\_\_\_\_。A、总体建议B、溢漏应急措施C、舱内货物着火应急措施D、货物暴露在火中应急措施

288、下列火灾应急措施表编号正确的是\_\_\_\_\_\_\_。A、F-BB、H-FC、S-AD、S-D

289、下列火灾应急措施表编号不正确的是\_\_\_\_\_\_\_。A、F-DB、H-FC、S-AD、B和C

290、船舶装载遇水反应物质发生火灾时，应从\_\_\_\_\_\_\_查取灭火方法A、EmSB、MFAGC、IMDGCode危险货物一览表D、BCCode

291、溢漏应急措施表中包括\_\_\_\_\_\_\_。①总体建议;②舱内货物溢漏应急措施;③舱面货物溢漏应急措施;④货物暴露溢漏应急措施;⑤特殊情况的应急措施A、①②③④B、②③④⑤C、①②③⑤D、①②③④⑤

292、下列溢漏应急措施表编号正确的是\_\_\_\_\_\_\_A、F-BB、F-KC、S-AD、Y-M

293、下列溢漏应急措施表编号不正确的是\_\_\_\_\_\_\_。A、F-ZB、F-KC、S-AD、A和B

294、溢漏应急措施表中不包括\_\_\_\_\_\_\_。A、总体建议B、舱内货物溢漏应急措施C、溢漏预防D、舱面货物溢漏应急措施

295、溢漏应急措施表中分为\_\_\_\_\_等情况。①舱内货物少量溢漏;②舱内货物大量溢漏;③舱面货物少量溢漏;④舱面货物大量溢漏；⑤货物暴露溢漏;⑥特殊情况A、①②③④⑤B、②③④⑤⑥C、①②③④⑥D、①②③④⑤⑥

296、船舶装载易燃气体发生溢漏时，应从\_\_\_\_\_\_查取处理方法。A、EmSB、MFAGC、IMDGCode危险货物一览表D、BCCode

297、根据危险货物UNN。.可以从\_\_\_\_\_\_\_\_查取发生溢漏时的应急措施表编号。A、EmS指南-索引表B、危险货物一览表C、IMDGCode第1册D、A或B

298、船运一批危险货物泄漏造成人员伤害，应从以下资料\_\_\_\_\_\_中查到其急救方法。A、危险货物一览表B、危险货物事故医疗急救指南C、船舶载运危险货物应急措施表D、《国际危规》第一册

299、《国际危规》中的缩写MFAG是指\_\_\_\_\_\_\_\_。A、危险货物医疗急救指南B、船舶载运危险货物应急措施C、危险货物总索引D、危险货物编号索引

300、《危险货物事故医疗应急救指南》简称为\_\_\_\_\_\_\_。A、EmSB、MAFGC、MFAGD、MGFA

301、船舶装载危险货物发生船员窒息时，应从\_\_\_\_\_\_\_查取抢救方法。A、EmSB、MFAGC、IMDGCode危险货物一览表D、BCCode

302、根据IMDGCode,承装液体危险货物的I类通用包装进行气密试验时应能承受\_\_\_\_\_\_\_的试验压力。A、不低于30kPaB、不低于20kPaC、不低于10kPaD、不低于5kPa

303、根据IMDGCode,承装液体危险货物的II类通用包装进行气密试验时应能承受的\_\_\_\_\_\_\_试验压力。A、不低于30kPaB、不低于20kPaC、不低于10kPaD、不低于5kPa

304、根据IMDGCode,承装液体危险货物的HI类通用包装进行气密试验时应能承受\_\_\_\_\_\_\_\_的试验压力。A、不低于30kPaB、不低于20kPaC、不低于10kPaD、不低于5kPa

305、根据IMDGCode，承装危险品的强度较弱的通用包装如塑料箱、塑料桶等进行堆码试验的标准是\_\_\_\_\_\_\_。A、堆码高度3m，持续时间24hB、堆码高度3m，持续时间28dC、堆码高度1.5m，持续时间28d，温度不低于40tD、堆码高度3m，持续时间28d，温度不低于40t

306、根据IMDGCode，下列设计承装包装危险货物的通用包装\_\_\_\_\_\_\_不用进行堆码试验。①铁桶;②塑料桶;③塑料箱|④硬纸板箱;⑤塑料袋A、①②③④B、⑤C、①⑤D、②③④

307、根据IMDGCode,下列关于危险货物包装模拟试验的说法正确的是\_\_\_\_\_\_\_。A、所有设计承装液体或固体的包装必须进行液压试验B、所有设计承装液体或固体的包装必须进行气密试验C、所有设计承装危险货物的包装必须进行堆码试验D、进行跌落试验时，除平面跌落外，包件重心必须垂直通过撞击点

308、根据我国主管机关的规定，申请监装的船舶应在装船前\_\_\_\_\_\_\_直接或通过代理向监装机关提出申请。A、1天B、2天C、3天D、5天

309、可从《国际危规》的\_\_\_\_\_\_\_查阅MFAG指南。A、第一册B、第二册C、第三册D、第五册

310.关于MFAG指南的使用，下列说法错误的是\_\_\_\_\_\_\_。A、MFAG是《国际船用医疗指南》的化学品增补本B、指南中的治疗方法是针对危险货物海上运输中事故对人体造成的影响C、MFAG指南提供的紧急抢救分三步进行D、指南中的治疗方法包括故意摄入有毒物质

311、MFAG中共有\_\_\_\_\_\_\_个表，用来对伤员抢救和诊断进行简要指导。A、10B、15C、20D、26

312、MFAG中共有\_\_\_\_\_\_\_个附录，用来提供抢救伤员所需的详细资料、药品清单和表中提到的化学品清单。A、10B、15C、20D、26

313、MFAG中的\_\_\_\_\_\_\_附录提供了船上医务室中要求配备的药品和设备清单。A、第15个B、第14个C、第10个D、第1个

314、在装卸危险品时，下列\_\_\_\_\_\_\_情况下，海事主管机关有权停止船舶作业，责令船长或有关当事方采取必要的安全措施。①经核实申报内容与实际情况不符的;②船舶不具备危险品适装证书;③船员不符合载运危险货物船舶的适任资格;④擅自在非指定泊位或水域装卸危险货物;⑤危险货物的积载和隔离不符合规定;⑥没有申请主管机关进行监装A、①②③④⑤⑥B、①②③④⑤C、①②④⑤⑥D、①②④⑥

315、关于危险货物装载，以下说法错误的是\_\_\_\_\_\_\_。A、应严格按照计划配载图装载包装危险货物B、危险品装载过程中若需改动配载方案，不管是否申请监装，只要船长或大副同意即可C、雨雪天气禁止装卸遇湿易燃物品D、船舶装卸易燃、易爆危险货物期间，不得在现场使用非防爆型照明、通风等设备

## 参考答案

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 001、D | 002、D | 003、D | 004、C | 005、B | 006、A | 007、D | 008、B | 009、A | 010、A |
| 011、C | 012、D | 013、B | 014、C | 015、D | 016、D | 017、B | 018、A | 019、C | 020、A |
| 021、A | 022、D | 023、D | 024、D | 025、B | 026、A | 027、C | 028、B | 029、A | 030、B |
| 031、C | 032、B | 033、D | 034、A | 035、C | 036、A | 037、C | 038、D | 039、B | 040、C |
| 041、B | 042、D | 043、C | 044、A | 045、B | 046、D | 047、C | 048、B | 049、A | 050、A |
| 051、A | 052、C | 053、B | 054、B | 055、D | 056、C | 057、C | 058、B | 059、B | 060、A |
| 061、B | 062、A | 063、D | 064、B | 065、D | 066、D | 067、D | 068、D | 069、D | 070、D |
| 071、C | 072、C | 073、C | 074、D | 075、D | 076、A | 077、D | 078、A | 079、D | 080、C |
| 081、C | 082、B | 083、A | 084、A | 085、A | 086、A | 087、A | 088、D | 089、A | 090、A |
| 091、C | 092、B | 093、D | 094、D | 095、D | 096、B | 097、B | 098、D | 099、A | 100、B |
| 101、A | 102、D | 103、D | 104、C | 105、A | 106、D | 107、B | 108、C | 109、A | 110、D |
| 111、A | 112、B | 113、C | 114、A | 115、D | 116、C | 117、B | 118、D | 119、A | 120、C |
| 121、A | 122、B | 123、C | 124、A | 125、D | 126、C | 127、C | 128、A | 129、A | 130、B |
| 131、C | 132、C | 133、B | 134、C | 135、C | 136、D | 137、C | 138、C | 139、B | 140、C |
| 141、D | 142、C | 143、B | 144、A | 145、A | 146、A | 147、D | 148、B | 149、B | 150、B |
| 151、D | 152、B | 153、B | 154、C | 155、C | 156、C | 157、C | 158、A | 159、D | 160、D |
| 161、A | 162、B | 163、C | 164、D | 165、D | 166、A | 167、B | 168、D | 169、A | 170、B |
| 171、C | 172、C | 173、C | 174、D | 175、C | 176、A | 177、D | 178、D | 179、D | 180、C |
| 181、A | 182、B | 183、B | 184、D | 185、D | 186、D | 187、C | 188、D | 189、A | 190、D |
| 191、D | 192、A | 193、C | 194、B | 195、A | 196、B | 197、C | 198、A | 199、D | 200、D |
| 201、C | 202、B | 203、D | 204、D | 205、C | 206、B | 207、A | 208、D | 209、A | 210、B |
| 211、C | 212、D | 213、D | 214、B | 215、A | 216、C | 217、A | 218、A | 219、B | 220、C |
| 221、D | 222、B | 223、D | 224、C | 225、D | 226、A | 227、B | 228、C | 229、C | 230、D |
| 231、D | 232、D | 233、D | 234、B | 235、D | 236、C | 237、A | 238、D | 239、B | 240、D |
| 241、A | 242、D | 243、D | 244、D | 245、B | 246、D | 247、A | 248、D | 249、D | 250、C |
| 251、B | 252、B | 253、C | 254、B | 255、D | 256、A | 257、A | 258、A | 259、B | 260、A |
| 261、D | 262、B | 263、D | 264、D | 265、D | 266、D | 267、A | 268、D | 269、D | 270、D |
| 271、D | 272、B | 273、A | 274、B | 275、A | 276、A | 277、B | 278、D | 279、C | 280、B |
| 281、C | 282、A | 283、D | 284、B | 285、B | 286、A | 287、B | 288、A | 289、D | 290、A |
| 291、C | 292、C | 293、D | 294、C | 295、C | 296、A | 297、D | 298、B | 299、A | 300、C |
| 301、B | 302、A | 303、B | 304、B | 305、D | 306、B | 307、D | 308、A | 309、C | 310、D |
| 311、C | 312、B | 313、B | 314、B | 315、B |  |  |  |  |  |

## 答案解析

023、D。花露水里面有酒精，酒精属于第三类易燃液体;高锰酸钾属于5.1类氧化剂；泡立水是虫胶清漆的俗称，一种重要的醇溶性清漆，由虫胶片或颗粒虫胶溶于酒精而成，属于第三类易燃液体，为棕色半透明液体，平燥迅速。漆膜光亮透明，但不耐日晒与水烫。

024、D。光气剧毒，是一种强刺激、窒息性气体，属于2.3类。常温下为无色气体，有腐草味，毒性比氯气大十余倍。吸入光气引起肺水肿、肺炎等，具有致死危险。

033、D。爆炸品按照其危险程度由大到小依次为:1.1一1.5—1.2—1.3—1.6—1.4。

035、C。王水又称“王酸”、“硝基盐酸”，是一种腐蚀性非常强、眚黄色烟的液体，是浓盐酸(HC1)和浓硝酸（HN03)组成的混合物。

044、A。Hg。俗称三仙丹，剧毒。有两种变体:一种是红色氧化汞，鲜红色粉末，相对密度11.00〜11.29;—种是黄色氧化汞，橘黄色粉末，相对密度11.03(275oc)。受光的作用缓慢地变为暗黑色，在500OC时分解为汞和氧气。如果加热温度低于分解温度，颜色变黑，冷后又恢复原色。几乎不溶于水和乙醇，溶于硝酸和盐酸而形成高汞盐。

055、D。《国际危规》中第8类腐蚀品没有分小类。

058、B。氯气为剧毒气体，属于2.3类，常温常压下为黄绿色，经压缩可液化为金黄色液态氯，是氯碱工业的主要产品之一，用作强氧化剂与氯化剂。

060、A。根据《国际危规》，交付运输时温度高于其闪点的液体属于第3类易燃液体。

063、D。固体退敏爆炸品属于4.1类，液体退敏爆炸品属于第3类。

066、D。按照《国际危规》，后果严重危险货物主要包括以下几类:大部分爆炸品1.1类、1.2类、1.3类配装C类、1.5类;2.3类有毒气体;3类中液体退敏爆炸品;4.1类中固体退敏爆炸品;6.1类包装I类有毒物质;6.2类中A类感染性物质等。

081、C。对于具有多种危险并且未明确列出名称的物质、混合物或溶液，划分到各自危险种类的货物中最严格的包装类优先于其他包装类。危险性优先顺序表列明了那些危险性须被视为最主要危险。下列物质的危险性没有列入危险性优先顺序表是因为这些危险性总是占优先地位:①第1类物质和物品;②第2类气体;③第3类液体退敏爆炸品；④第4.1类自反应物质和固体退敏爆炸品；⑤第4.2类引火物质;⑥第5.2类物质；⑦第6.1类中具有包装I类的蒸气吸入有毒物质;⑧第6.2类物质;⑨第7类物质。

138、C。2008年版的《国际危规》将海洋污染物图案标志从三角形改为菱形。

140、C。并非所有加温物质托运时都粘贴加温运输标记，只有满足危险货物条件的才粘贴。如温度等于或超过100T时交付运输的液体物质和温度等于或超过240t时交付运输的固态物质属于第9类危险货物，须粘贴加温标记。

178、D。除爆炸品外危险货物的积载类分为A、B、C、D、E共五个类型;第1类爆炸品的积载类分为1〜15共15个类型。

191、D。甲板积载时隔离等级1、2、3、4对应的应至少保持的水平距离分别为3m、6m、12m、24m。

# 

# 第十四章普通杂货运输

001、下列各项中\_\_\_\_\_\_\_不属于贵重货物。A、精密仪器B、蜂蜜C、古董D、文物

002、下列各项中\_\_\_\_\_\_\_不属于气味货物。A、蚕蛹粉B、尿素C、红葱D、味素

003、下列各项中\_\_\_\_\_\_\_不属于气味货物。A、生姜粉B、面粉C、丝织品D、化妆品

004、下列四种货物相比，\_\_\_\_\_\_\_不属于气味货物。A、生皮B、猪鬃C、蜂蜜D、禽毛

005、下列各项中\_\_\_\_\_\_\_不属于扬尘污染货物。A、奶粉B、立德粉C、大红粉D、水泥

006、下列四种货物相比较而言，\_\_\_\_\_\_\_不属于扬尘污染货物。A、炭黑B、膨润J;C、镁砂矿D、大红粉

007、下列各项中\_\_\_\_\_\_\_不属于易碎品货物。A、玻璃B、陶器C、瓷器D、液态氮钢瓶

008、\_\_\_\_\_\_\_属于固体散装货物。A、精矿粉B、蜂蜜C、生丝D、盘元

009、下列四种货物相比较而言，\_\_\_\_\_\_\_属于清洁货物。A、滑石粉B、立德粉C、大红粉D、膨润土

010、以下货物中\_\_\_\_\_\_\_属于清洁货。A、大米B、滑石粉C、纸浆D、以上都是

011、以下货物中\_\_\_\_\_\_\_属于怕潮货。①大米;②罐头食品;③茶叶;④烟叶;⑤化肥A、①③④B、②③④⑤C、②③④D、①②③④⑤

012、以下各\_属于清洁货的是\_\_\_\_\_\_\_。①大米;②滑石粉;③镁砂;④焦宝石A、①②B、②③④C、①②③D、①②③④

013、袋装的烟叶.辣椒粉.生姜粉等货属于\_\_\_\_\_\_\_A、气味货B、怕潮货C、A和B均是D、A和B均不是

014、板料（shooks)属于\_\_\_\_\_\_\_。A、危险品B、液体气体C、液体散装化学品D、杂货

015、板尺(FBM,boardfeet,bardmeasurementfeet)用于计量\_\_\_\_\_。A、危险品B、液体气体C、液体散装化学品D、木材

016、货物的配装顺序中，应首先配装的货物是\_\_\_\_\_\_\_。A、最后到港货物B、数量较大的货物C、性质无特殊要求的一般货物D、A和B

017、杂货船配载时，先配底舱后配二层舱的原因是\_\_\_\_\_\_\_。A、底舱装卸货物方便B、底舱在水线下受水压力作用C、底舱高度大，载货数量多D、二层舱装卸货物方便

018、货物数量及货物性质不同的货物，应首先配装\_\_\_\_\_\_\_。A、特殊的且数量较少的货物B、特殊的且数量较多的货物C、普通的且数量较少的货物D、普通的且数量较多的货物

019、某航次装货清单中列有袋装大豆和散装氟石，配载时则应先配装\_\_\_\_\_\_\_。A、袋装大豆B、散装氟石C、任意一种货物D、视货物的数量和卸货港序而定

020、某前三后一型船舶装载最后目的港的大桶盐渍肠衣，以下\_\_\_\_\_\_\_舱位是合理的。A、No.2的底舱B、No.3、No.4的底舱C、No.1、No.2的二层舱D、No.2、No.3的二层舱

021、若无港序限制，塑料桶装的非危险性液体化工品的合理舱位是\_\_\_\_\_\_\_。A、任意舱位均可B、各舱底舱的舱口位C、各舱底舱的上层及二层舱舱口位D、各舱的二层舱底部，避开舱口位

022、某船装载一批最后目的港的大桶装植物油，以下较合适的舱位是\_\_\_\_\_\_\_。A、中部货舱底舱上层B、中部货舱的二层舱C、首尾部货舱的底舱打底D、中部货舱底舱打底

023、某船承运一批最后目的港的塑料桶装液体，以下较合适的配置舱位是\_\_\_\_\_\_\_。A、各二层舱的舱口位上层B、各二舱的上层舱口位C、各二层舱的后部，避开舱口位D、各底舱的底部

024、某船某航次装载一批瓷器，应配置在\_\_\_\_\_\_\_。A、装于大舱底舱上层B、装于首尾舱的底舱上层C、任一货舱的二层舱舱口位顶层D、以上均对

025、若无港序限制，万吨船装载大铁桶装的花生油时下列\_\_\_\_\_\_\_配置方案较为合适。A、大舱的底舱堆八层B、大舱的二层舱堆五层C、首尾舱的底舱堆四层D、以上均不合适

026、以下货物中\_\_\_\_\_\_\_配装时应远离热源。A、乒乓球B、石蜡C、松香D、以上均是

027、船上装载扬尘货物时应做到\_\_\_\_\_\_\_\_。①与怕污染的货物至少不相邻;②最好装于舱的底部，堆装面积尽量小;③尽量后装先卸;④装后货堆表面应加衬垫并清扫货舱A、①B、①③④C、②③D、①②③④

028、某船某航次接近满舱时承运一批玻璃制品，其舱位最好选择在\_\_\_\_\_\_\_。A、二层舱，靠近舱口位顶层B、二层舱，靠近前后横舱壁底层C、底舱，靠近前后横舱壁D、底舱，靠近左右两舷

029、某前四后一型船舶装载第一卸货港的石蜡，以下舱位\_\_\_\_\_是合适的。A、No.5舱的底舱B、No.3舱的二层舱C、任何舱位均可D、除了No.4舱以外的任何舱室

030、某船装载一批箱装精密仪器，应选择\_\_\_\_\_\_\_舱位。A、有贵重舱时应配置在贵重舱内B、无贵重舱时可配置在底舱舱口位顶层C、无贵重舱时也可配置于二层舱舱口位顶层D、以上均可

031、四货舱尾机船装载少量最后卸货港的石墨粉宜选装在\_\_\_\_\_\_\_。A、No.1二层舱上层B、No.4二层舱上层C、No.1底舱下层D、No.2底舱上层

032、包装坚固耐压的木箱装货一般\_\_\_\_\_\_\_。A、堆高不受限制B、木箱上可随意堆装其他任何货物C、配装在各舱的中层寧底厚D、A和B

033、包装不耐压的木箱装货时常\_\_\_\_\_\_\_。A、堆高受限制B、采用压缝交错堆垛C、配装在各舱的中层或底层D、A和B

034、在海上运输过程中造成茶叶陈化的主要原因是\_\_\_\_\_\_\_。A、包装不封闭B、茶叶含水量增加C、外界温.湿度升高D、以上均是

035、某前三后一型船舶,合成樟脑应配置在\_\_\_\_\_\_\_。A、所有货舱均可B、No.2、No.3货舱C、No.3、No.4货舱D、No.1货舱

036、关于扬尘污染货，以下说法\_\_\_\_\_\_\_是错误的。A、不能配在二层舱B、宜配置在首尾舱的底舱C、因港序原因可以配在二层舱D、可与不怕扬尘污染的货物同舱

037、关于固体散货，以下说法\_\_\_\_\_\_\_是错误的。A、装后应平舱B、不能配在二层舱C、宜配在中区货舱的底舱D、因港序原因可以配在二层舱

038、在可能的情况下，单一气味小批量货应尽量\_\_\_\_\_\_\_\_。A、分散配于各舱内B、集中配于任一货舱内C、集中配于容积较小的首尾舱内D、集中配于中部大舱的底舱内

039、先卸港的小木桶装流质货\_\_\_\_\_\_\_。A、可配于中部货舱作打底货B、应配于其他货物上面.C、可配于容积较小的首尾部底舱作打底货D、应配于二层舱舱口四周底部，并尽量离开舱口位置

040、桶装液体货的舱位宜选择在\_\_\_\_\_\_\_。A、底舱底部B、二层舱舱口四周C、视货物包装情况而定D、底舱不怕污染货之上

041、以下货物\_\_\_\_\_\_\_配装时应远离热源。A、盘元B、盐渍肠衣C、乒乓球D、B和C

042、下列部位中\_\_\_\_\_\_\_属于怕热货应远离的热源。①机舱;②厨房;③加温燃油舱;④锅炉间;⑤滑油舱A、①③B、③④⑤C、①④⑤D、①②③④

043、包装液体货通常可以配装在\_\_\_\_\_\_\_。A、底部打底B、二层舱底部C、舱内任何位置D、视货物性质.包装及数量而定

044、大桶装的肠衣应配装在尾机型船\_\_\_\_\_\_\_较适宜。A、中部二层舱B、首尾部二层舱C、中部底舱D、首尾部底舱

045、小批量气味货在配装时，其舱位一般选择在\_\_\_\_\_。A、中部底舱B、首.尾货舱底舱C、中部二层舱D、以上均可

046、小批量扬尘污染货宜选择在\_\_\_\_\_\_。A、首.尾部底舱打底，尽量集中B、中部底舱舱位C、底舱上层D、A和C

047、某前四后一型杂货船装载单重300kg的桶装松香，舱位应选择在\_\_\_\_\_\_\_为宜。A、No.2底舱或No.3底舱B、No.3底舱或.4底舱C、No.4底舱和No.5底舱D、A和B

048、裸装钢材类货物配装时宜选配于\_\_\_\_\_\_\_A、二层舱B、底舱打底C、因港序及数量原因可配于二层舱D、B和C

049、—般杂货船装载少量固体散货时，应\_\_\_\_\_\_\_。①装于大舱;②与怕气味货分舱室装载;③可用草席隔票;④污水井应用透水材料加以封盖A、①④B、①②C、①②③D、①②③④

050、某船某航次装载猪鬃.家禽毛.大蒜三种货物，下列\_\_\_\_\_\_\_配装方案是正确的。A、三种货物可配装一个货舱不同舱室B、三种货物可以配置于同一舱室C、猪鬃和大蒜不可以同装一室，此外无忌装要求D、以上都错

051、普通杂货船兼运最后目的港的少量固体散货时，最好装在\_\_\_\_\_\_\_。A、首部货舱B、尾部货舱C、中部货舱二层舱D、中部货舱底舱

052、扬尘污染货与易碎品的积载要求分别是\_\_\_\_\_\_\_。A、二者都先卸后装B、二者都先装后卸C、前者应先卸后装，后者应先装后卸D、前者应先装后卸，后者应先卸后装

053、以下有关扬尘污染货和固体散货的说法，错误的是\_\_\_\_\_\_\_。A、二层舱装载扬尘污染货时，应在污染货物底部和底舱货物顶部铺盖帆布，防止撒落，污染底舱货B、二层舱装载固体散货时，应在其底部和底舱货物顶部铺盖帆布.草席等衬垫物，防止撒落，污染底舱货物C、二层舱装载固体散货时，应只在底舱货物顶部铺盖帆布.草席等衬垫物，防止撒落，污染底舱货D、袋装扬尘污染货应尽可能整票集中选配在首尾底舱其他货物下面

054、食物可与\_\_\_\_\_\_\_混装。A、氯化铵B、硫酸铵C、硝酸铵D、瓷器

055、浓硫酸可与\_\_\_\_\_\_\_混装。A、萤石B、氟石C、橡胶制品D、以上均不可

056、下列属于货物性质搭配不当的是\_\_\_\_\_\_\_。A、卫生球与尼龙制品同室装载B、花生米和丝绸同室配装C、塑料桶装食用油堆装于捆装的棉布上D、以上都是

057、油污货物和忌油污货物间的装载要求是\_\_\_\_\_\_\_。A、不同船B、不同舱C、不同室D、不相邻

058、下列货物中\_\_\_\_\_\_\_属于忌装货。A、橡胶和硫酸B、棉织品和尼龙C、玻璃和瓷器具D、茶叶和钢材

059、下列货物中\_\_\_\_\_\_\_不属于忌装货。A、橡胶和油漆B、棉布和丝绸C、浓硝酸和铝制品D、B和C

060、纸张在配装时不能与\_\_\_\_\_\_\_混装。A、硫酸铵化肥B、碳酸氢铵C、硝酸钙D、以上都是

061、下列货物中\_\_\_\_\_\_\_可同舱但不相邻装载。A、玻璃和纯碱B、茶叶和樟脑C、大米和化妆品D、B和C

062、茶叶可与\_\_\_\_\_\_\_混装。A、玻璃B、香皂C、蜂蜜D、糖果

063、棉花可与\_\_\_\_\_\_\_同舱装载。A、原木B、羊毛C、矿石D、樟脑

064、棉织品不得与\_\_\_\_\_\_\_混装。A、颜料B、皮革制品C、玻璃D、柳制品

065、根据忌装原则，萘和小麦的最低配装要求是\_\_\_\_\_\_\_。A、不同室B、不同舱C、同室不相邻D、可以相邻堆装

066、根据忌装原则，茶叶与大米的最低忌装要求是\_\_\_\_\_\_\_。A、不同室B、不同舱C、不相邻D、中间隔一个货舱

067、杂货船的防堵舱容是指\_\_\_\_\_\_\_。A、二层舱舱口位四周1m范围以外的容积B、底舱舱口四周1m范围以内的容积C、底舱舱口四周1m范围以外的容积D、二层舱舱口位容积及离舱口位四周1m以内的容积

068、为保证二层舱内的舱盖能顺利打开，防堵货物体积应\_\_\_\_\_\_\_防堵舱容。A、大于B、小于C、等于D、视具体情况而定

069、杂货船的防堵货物体积是指\_\_\_\_\_\_\_。A、在底舱舱口位四周1m以内，实际配置先卸货的体积B、在二层舱舱口位四周1m以内，实际配置后卸货的体积C、在底舱舱口位四周1m以外，实际配置后卸货的体积D、在二层舱舱口位四周1m以外,实际配置后卸货的体积

070、小批量箱装选港货物在配装时适宜的舱位是\_\_\_\_\_\_\_。A、上甲板B、二层舱底部C、底舱中部D、二层舱的舱口四周

071、选港货是指装船时未确定目的港，只选定几个可能的卸货港，在船舶到达港第一个选卸前的\_\_\_\_\_\_\_才电告其确定的卸货港的货物。A、12〜24hB、24〜36hC、24〜48hD、36〜48h

072、为保证卸货港序，最后卸港的小批量货物常配装在\_\_\_\_\_\_\_\_。A、底舱下部B、1底舱上部C、二层舱舱口四周D、人和(]

073、为保证卸货港序，小批量的第一中途港的货物最常配装在\_\_\_\_\_\_\_。A、首舱底部B、二层舱舱口位C、底舱四周D、A和C

074、所谓货物的前后扎位堆装是指\_\_\_\_\_\_\_。A、在舱的前半部分装一个港的货物，后半部分装另一港的货物，舱口共用B、将先卸的轻货配于舱的后半部分，后卸的重货配于该舱的前半部分，舱口共用C、将后卸的轻货配于舱的后半部分，先卸的重货配于该舱的前半部分，舱口共用D、将先卸的轻货配于舱的前半部分，后卸的重货配于该舱的后半部分，舱口共用

075、为平衡舱时，杂货船积载时应该\_\_\_\_\_\_\_。A、各货舱应做到轻重货物合理搭配B、应按舱容比例分配各舱所装货物重量C、将小软包装货物置于首尾舱，大硬包装货物置于中部货舱D、将装卸效率高的货物多配于重点舱，效率低的货物多配于非重点舱

076、下列\_\_\_\_\_不是从便于装卸角度考虑货物配装。A、舱内非舱口位顶层货物的货堆高度应至少保持一人高度B、袋装货物采用纵横压缝方式堆垛C、单件较重货尽量配装于舱口位及其附近D、非整船装运的固体散货应尽量配装于中部货舱的底层

077、从便利装卸角度考虑，小批量货物应尽量\_\_\_\_\_，不宜\_\_\_\_\_。A、整舱平铺;扎位堆装B、扎位堆装;整舱平铺C、整舱平铺;靠左、右舷装载D、扎位装载;靠左、右舷装载

078、扩大作业场地是为了\_\_\_\_\_。A、提高舱内工人的作业效率B、有利于增加舱内的作业工人数C、便于舱内不同货物的隔票D、A\*B

079、需要在专业化码头作业的货物，\_\_\_\_\_。A、应配装于可一次性装或卸的舱位B、应尽量分散配装C、数量较少时，应尽量集中配装D、A和C

080、需在外舷进行装卸的货物，\_\_\_\_\_。A、数量较少时，应尽可能配装在同一货舱B、应尽可能配装于相邻货舱内C、如不能配装在同一货舱，则应隔舱配装D、A和C

081、为提高装卸效率，使用相同装卸属具的货物，可能条件下应\_\_\_\_\_。A、配装于底舱内B、配装于S层舱内C、配装于同一货舱相近位置D、以上均是

082、长钢材在舱内堆燥时，应尽量\_\_\_\_\_。A、顺船长方向B、顺船宽方向C、根据船舶的实际情况而定D、由工头决定

083、根据经验，单件重量越大的桶装货物，其允许堆装层数\_\_\_\_\_。A、应增大B、应不变C、应减小D、与桶重无关

084、若货舱底部两侧是倾斜舱壁，则堆装桶装货物时\_\_\_\_\_。A、货舱底部两侧应增设支架B、应直立堆装C、应沿倾斜舱壁堆装D、A和B

085、编织袋装货物的堆码方法中垂直堆码是指\_\_\_\_\_。A、上层货件压在下层货件接缝处B、袋口朝一个方向直上直下的堆码C、袋口朝前后两个方向直上直下的堆码D、上层货件横向压在下层货件纵向接缝处

086、编织袋装货物的堆码方法中压缝堆码是指\_\_\_\_\_。A、上层货件压在下层货件接缝处B、袋口朝一个方向直上直下地堆码C、袋口朝前后两个方向直上直下地堆码D、上层货件横向压在下层货件纵向接缝处

087、编织袋装货物的堆码方法中纵横压缝堆码是指\_\_\_\_\_。A、上层货件压在下层货件接缝处B、袋口朝一个方向直上直下地堆码C、上层货件横向压在下层货件纵向接缝处D、上层货件纵向压在下层货件横向接缝处

088、货物装船时，需要长途运输和要求良好通风的袋装货物的堆码方式为\_\_\_\_\_。A、压缝堆码B、垂直堆码C、扎位堆装D、纵横压缝堆码

089、袋装货物的堆码方式中，操作方便且垛形稳固，但不利于通风的堆码方法是指\_\_\_\_\_。A、压缝堆码B、垂直堆码C、扎位堆装D、纵横压缝堆码

090、下列各项中\_\_\_\_\_不属于袋装货物的堆码方法。A、压缝堆码B、垂直堆码C、扎位堆装D、纵横压缝堆码

091、重量大、包装坚固的木箱货在堆装时一般采用\_\_\_\_\_。A、压缝堆码B、垂直堆码C、扎位堆装D、纵横压缝堆码

092、包装弱、重量轻的箱装货在堆装时一般采用\_\_\_\_\_。A、压缝堆码B、垂直堆码C、扎位堆装D、纵横压缝堆码

093、袋装货物的垂首堆码的优点是\_\_\_\_\_。A、货舱通风性好B、货舱亏舱小C、货物堆码牢固D、以上都是

094、袋装货物的压缝堆码的优点是\_\_\_\_\_。A、货舱通风性好B、货舱亏舱小C、货物堆码牢固D、B和C

095、为减少亏舱，一般的捆包货物在配装时的适宜舱位是\_\_\_\_\_。A、上甲板B、中部货舱打底C、形状不规则的首尾舱D、中部货舱的二层舱

096、根据经验，单件重200〜300千克的大桶装货物，其堆高应不超过\_\_\_\_\_层。A、2B、3C、4D、5

097、根据经验，单件重300〜400千克的大桶装货物，其堆高应不超过\_\_\_\_\_层。A、2B、3C、4D、5

098、根据经验，单件重400〜600千克的大桶装货物，其堆高应不超过\_\_\_\_\_层。A、2B、3C、4D、5

099、根据经验，单件重600千克以上的大桶装货物，其堆高应不超过\_\_\_\_\_层。A、2B、3C、4D、5

100、盘元、钢丝等捆卷货在舱内堆码时，其滚动方向应\_\_\_\_\_。A、沿船宽方向B、沿船长方向C、在舱内任意堆码D、视具体情况而定

101、货物衬垫的作用是\_\_\_\_\_。A、便于理货B、防止货物移动或压损C、防止货物水湿、撒漏、震动和受到污染D、B和C

102、下列各项中\_\_\_\_\_不是货物衬垫的目的。A、便于理货B、防止货物移动或压损C、防止货物水湿、撒漏和震动D、防止货物受到污染

103、对于一般杂货，在舱壁处衬垫的主要目的是\_\_\_\_\_。A、防止货物压损B、防止货物水湿C、防止货物撒漏D、以上均是

104、在舱底以木板衬垫的目的是\_\_\_\_\_。A、防止舱底受损B、防止货物水湿C、防止货物滑动D、以上均是

105、为防止货物水湿,在舱底可以用\_\_\_\_\_衬垫。A、帆布或塑料薄膜B、木板C、草席D、以上均可

106、在靠近舱壁、舷侧处用帆布、草席、塑料布等衬垫的目的是\_\_\_\_\_。A、防止舱壁、舷侧受损B、防止货物受到污染C、防止货物水湿D、A和B

107、防止货物震动的衬垫材料主要有\_\_\_\_\_。A、撑木B、厚木板、钢板等C、塑料布、席子、锅木粉等D、以上均是

108、在杂货船的二层舱装载袋装大时，为防止水湿，应先在舱底铺设木板，若需要铺两层时，其铺设方法为\_\_\_\_\_。A、下横上纵交叉铺设B、下纵上横交叉铺设C、只用纵向铺设D、只用横向铺设

109、对具有边污水井的杂货船来说，在其底舱装载袋装大米时，为防止水湿，应先在舱底铺设木板，若需要铺两层时，其铺设方法为\_\_\_\_\_。A、下横上纵交叉铺设B、下纵上横交叉铺设C、只用纵向铺设D、只用横向铺设

110、装载不同货主的木材时，下列最好的隔票材料是\_\_\_\_\_。A、钢丝绳B、油漆C、彩带D、以上均是

111、货物隔票的主要作用是\_\_\_\_\_。A、减少货物错卸或漏卸B、加快卸货速度C、提高理货的工作效率D、以上均是

112、对包装相同的两票袋装货物，适宜的隔票方法是\_\_\_\_\_。A、采用油漆标记隔票B、采用自然隔票方法C、采用颜色鲜艳的网绳隔票D、B和C均是

113、对包装不同的两票货物，适宜的隔票方法是\_\_\_\_\_。A、采用油漆标记隔票B、采用自然隔票方法C、采用颜色鲜艳的网绳隔票D、以上均是

114、装载不同货主的钢材时，下列较好的隔票材料是\_\_\_\_\_。A、油漆B、钢丝绳C、帆布D、以上均是

115、下列各项中\_\_\_\_\_是编制船舶配载图之前应做的准备工作。A、熟悉港口和航线情况B、熟悉航次货载情况C、熟悉船舶情况及有关资料D、以上均是

116、下列各项中\_\_\_\_\_不是编制船舶配载图之前应做的准备工作。A、制定货物装卸计划B、熟悉航次货载情况C、熟悉船舶情况及有关资料D、了解港口和航线情况

117、杂货船配载图上每一货位应标明\_\_\_\_\_。①货物报关单号;②货名;③卸货港;④货物重量;⑤货物体积和件数;⑥包装形式;⑦装货港A、①②④⑤⑥⑦B、①②③④⑤⑦C、①②③④⑤⑥D、②③④⑤⑥⑦

118、关于配载图的编制及作用，以下说法错误的是\_\_\_\_\_。A、配载图中各批货载之间应用虚线分割B、配载图要求绘制清晰、整涛、简明和易懂C、港方或货主可以根据需要自行作一些修改D、配载图是发生事故后据以分清责任的原始资料，具有一定的法律效力

119、在向各舱配货之前，应首先\_\_\_\_\_。A、确定货物能否装下B、熟悉艏次货载情况C、熟悉货舱情况D、以上均是

120、在货物积载图中，二层舱各票货物的配装位置以\_\_\_\_\_标示。A、侧视图B、正视图C、俯视图D、A或B

121、在货物积载图中，底舱各票货物的配装位置以\_\_\_\_\_标示。A、侧视图B、俯视图C、正视图D、A或B

122、货物积载图中，底舱图示如下：其中C的货位是\_\_\_\_\_。**A**、货舱的上层舱口位B、货舱的上层中间部位（横向）C、货舱的上层舱口位堆成倒三角形D、货舱的上层中间部位堆成倒三角形

123、货物积载图中，二层舱图示如下：其中B的货位是\_\_\_\_\_。**A**、舱的后部右舷B、舱的后部左舷C、舱的后部下层D、舱的后部上层

124、货物积载图中，某舱底舱图示如下：其中A的货位是\_\_\_\_\_。**A**、下层前部B、下层后部C、下层左舷D、下层右舷

125、货物积载图中，某舱底舱图示如下：其中D的货位是\_\_\_\_\_。**A**、上层舱口位B、上层中间部位C、上层舱口位堆成倒三角形D、上层中间部位堆成倒三角形

126、下列各项中\_\_\_\_\_满足普通杂货的配载基本原则。A、为了增大船舶的载货能力，征得货主同意后可以将舱内装不下的货物配置在甲板上，并适当遮盖B、运输卷钢的船舶，若天气状况良好，进行简单绑扎后即可开航C、批量小的杂货应尽量扎位装载D、装载包装危险品时为保证安全应尽量舱面积载

127、在杂货船配载图中，二层舱中两票货物之间的倾斜虚线表示\_\_\_\_\_。A、两票货物在二层舱内上下配置B、两票货物在二层舱内左右配置C、两票货物在二层舱内前后配置D、两票货物之间需要严格衬垫

128、在杂货船配载图中，底舱中两票货物之间的倾斜虚线表示\_\_\_\_\_。A、两票货物在底舱内上下配置B、两票货物在底舱内左右配置C、两票货物在底舱前后配置D、两票货物之间需要严格衬垫

129、编制船舶积载图确定货物在船卜.位置及堆装方式时应保证\_\_\_\_\_。①货物的完好;②船舶及人员的安全;③装卸方便;④缩短船舶在港停泊时间，加速周转；⑤良好的营运经济效果A、①②③B、①②③④C、①②③⑤D、①②③④⑤

130、实际营运中，编制船舶配载图应能满足\_\_\_\_\_。A、保证货运质量B、船舶强度的要求C、船舶具有适度的稳性D、以上都是

131、指导装货港装货工作的配载图是\_\_\_\_\_。A、计划配载图B、|货物实际积载图C、货主提供的有关图表D、理货公司提供的有关图表

132、指导卸货港卸货工作的配载图为\_\_\_\_\_。A、计划配载图B、实际积载图C、现场记录D、理货报告

133、编制船舶积载计划过程中若遇同时满足多项要求有困难时，可不考虑\_\_\_\_\_。A、保证货运质量B、满足船体强度的要求C、保证船舶具有适度的稳性D、便于理货

134、编制船舶积载计划过程中若遇同时满足多项要求有困难时，可不考虑\_\_\_\_\_\_\_。A、装卸安全B、理货方便C、确保货运质量D、以上都是

135、舱内沾染油漆味、腥味或其他异味时可用浓度为5%的\_\_\_\_\_\_\_溶液清洗。A、漂白粉（chlorideoflime）B、膨润土C、镁砂D、红粉

136、某航次船舶装载袋装水泥，装货前船方应将货舱\_\_\_\_\_\_\_。①清扫干净；②冲洗干净；③铲除浮锈；④用塑料布铺盖污水井A、②③④B、①②③C、①②④D、①④

137、承运袋装大米等货物前，船方对货舱的准备工作通常包括\_\_\_\_\_\_\_。①货舱清扫；②舱内除味；③舱盖水密性检查；④舱内设备检查A、①②③④B、②③④C、①③④D、①②④

138、装货前船方对舱内设备的检查通常包括\_\_\_\_\_\_\_。①压载舱测深管；②人孔盖；③污水井；④舱内梯子；⑤货舱内各种管系；⑥通风设备A、①②③④⑤B、②③④⑤⑥C、①②⑤⑥D、①②③⑥

139、某航次船舶装载箱装橡胶，装货前船方对货舱的准备工作可不包括\_\_\_\_\_\_\_。A、货舱清扫B、舱内设备检查C、舱盖水密性检查D、舱内除味

140、某固体散货船装载重烧镁，装货前船方对货舱的准备工作可不包括\_\_\_\_\_\_\_。A、货舱清扫B、舱内设备检查C、备妥衬垫D、铲除浮锈

141、为了安全装卸货物，船方应做的准备工作有\_\_\_\_\_\_\_。A、装卸设备要安全B、工作处所要适工C、确保装卸时有充足安全的照明D、以上都是

142、对于大型专用固体散货船，装卸前船方应做的准备工作不包括对\_\_\_\_\_\_\_的准备。A、装卸设备B、装货处所C、照明设施D、以上都是

143、某航次杂货船装载袋装货物，则装货前船方应做的准备工作不包括对\_\_\_\_\_\_\_的准备。A、装卸设备B、载货处所C、系固设备D、以上都是

144、某航次船舶装载木材甲板货，则装货前船方应做的准备工作包括\_\_\_\_\_\_\_。①装卸设备检查；②货舱内适当清扫；③系固设备检查；④木材载重线勘绘；⑤货舱密闭性检查A、①②③④⑤B、①③④C、①②③⑤D、②④⑤

145、装卸作业的安排包括\_\_\_\_\_\_\_。A、制定装卸计划B、安排船员值班C、制定应急措施D、以上都是

146、下列各项中\_\_\_\_\_\_\_是货物装卸中值班船员应做的工作。①监督工人正确操作；②严格执行装卸计划；③确保来货质量和数量；④及时调整缆绳和舷梯A、①②③④B、①②③C、②③④D、①②④

147、为防止吊装不当造成货损，船员在货物装卸值班工作中对\_\_\_\_\_\_\_现象应予以制止。A、使用手钩操作袋装水泥B、单吊超重C、舱内货物的堆装存在很大空隙D、以上都是

148、下列各项中\_\_\_\_\_\_\_不是货物平舱的目的。A、防止船舶横倾B、防止船舶纵倾C、便于在一种货物顶层装载其他货D、以上都是

149、吊杆操作不稳，左右摇摆可能会导致\_\_\_\_\_\_\_。①货物损坏；②舱口围板或其他构件损坏；③起货机损坏；④舱内人员受伤A、①②③④B、②③④C、①③④D、①②③

150、为防止造成货损，船员在货物装卸值班工作中对\_\_\_\_\_\_\_现象应予以制止。①不合理使用手钩；②将袋装货物从舱口向舱内拖曳；③大幅度摆动吊货钢丝，将所吊货物摔向舱的一角；④采用挖“深坑”方式装卸货物；⑤未穿足以防寒的衣物A、①②③④⑤B、①②③④C、②③④⑤D、①③④⑤

151、舱内货物应紧密堆装，其目的是\_\_\_\_\_\_\_。①防止货物移动；②减小货物亏舱；③保证货物通风；④提高货物的渗透率A、①②③④B、②③④C、①③④D、①②

152、在货物装载过程中，\_\_\_\_\_\_\_说法是错误的。A、装卸人员有充分理由时可以独自更改配载图上确定的货物装载位置B、装卸人员不得擅自更改配载图C、装卸人员在征得大副同意以更改配载图D、B和C

153、下列各项中\_\_\_\_\_\_\_为航行中对货物保管的工作。A、检查货物情况B、测量并排出污水C、适当进行货舱通风D、以上都是

154、下列各项中\_\_\_\_\_\_\_不是航行中对货物保管的工作。A、下舱检查货物情况B、测量并排出污水C、适当进行货舱通风D、测量并加注压载水

155、航行中若需进人货舱，首先应\_\_\_\_\_\_\_。A、打开进入货舱的道门或开启部分舱盖B、适当通风C、调整船舶浮态D、A或B

156、为防止货物移动，\_\_\_\_\_\_\_。A、应使货物在舱内紧密堆装B、如需要时应进行货物系固C、尽量使货物表面平整D、以上都是

157、以下对于所载货物需要通风的主要原因叙述正确的是\_\_\_\_\_\_\_。A、煤炭因为易自燃，应进行排除热量的通风B、砂糖因怕潮，应进行防止产生汗水的通风C、蔬菜因需呼吸，应进行提供新鲜空气的通风D、以上都对

158、实际营运中，货舱内外的空气露点是根据\_\_\_\_\_\_\_来查算的。A、湿球温度和干湿球温度差B、干球温度和干湿球温度差C、干球温度D、湿球温度

159、在查取露点的过程中，由露点查算表可知，当湿球温度不变时，干湿球温差越大，空气露点\_\_\_\_\_\_\_。A、越小B、不变C、越大D、不确定

160、在查取露点过程中，由露点查算表可知，当干湿球温度差不变时，湿球温度越大，空气露点\_\_\_\_\_\_\_。A、越小B、不变C、越大D、不确定

161、货舱内产生汗水的原因是\_\_\_\_\_\_\_。A、船体温度下降至低于舱内空气露点B、船体温度升高至等于舱内空气的露点C、舱内空气露点升高至高于货物表面温度D、A和C

162、在露点查算表中，干湿球的温差越\_\_\_\_\_\_\_，空气露点越高；湿球温度越\_\_\_\_\_\_\_，空气露点越低。A、大；低B、大；高C、小；低D、小；高

163、船舶由寒冷地区驶往暖湿地区时，一般在\_\_\_\_\_\_\_最容易产生汗水。A、货舱舱壁B、货物表面C、视所载货物性质和采用的通风方法而定D、A和B

164、船舶由暖湿地区驶往寒冷地区时，一般在\_\_\_\_\_\_\_最容易产生汗水。A、货舱舱壁B、货物表面C、视所载货物而定D、A和B

165、下列情况会在货舱内产生汗水的是\_\_\_\_\_\_\_。A、船体温度低于舱内空气露点B、船体温度升高至等于舱内空气的露点C、舱内空气露点低于货物表面温度D、A和C

166、下述说法中正确的是\_\_\_\_\_\_\_。A、货物表面温度低于舱内空气温度会出汗B、船体表面温度高于舱内空气露点会出汗C、舱内空气温度低于船体表面温度会出汗D、舱内空气露点高于船体表面温度会出汗

167、当\_\_\_\_\_\_\_时，会在货物表面上产生汗水。A、舱内温度上升至货物表面温度以上B、舱内温度下降至货物表面温度以下C、舱内露点上升至货物表面温度以下D、舱内露点上升至货物表面温度以上

168、某船测得外界气温5℃，露点10℃；舱内气温18℃，露点14℃，则\_\_\_\_\_\_\_。A、在货物表面出汗B、在甲板下缘出汗C、A和B都可能D、不会出汗

169、当舱外\_\_\_\_\_\_\_的空气进入舱内时，会在舱内产生雾气。A、露点低于舱内气温B、露点高于舱内气温C、气温低于舱内露点D、气温高于舱内露点

170、船舶由寒冷地区驶向暖湿地区时，在货物表面出现汗水的条件是\_\_\_\_\_\_\_。A、舱外暖湿空气进入货舱内B、船体温度快速升高C、货物温度快速升高D、A或C

171、为防止舱内产生汗水，\_\_\_\_\_\_\_可以进行自然通风。A、当天气晴好时B、当舱内温度高于外界温度时C、当舱内空气的露点高于外界空气的露点时D、当舱内空气的露点低于外界空气的露点时

172、某船装运一批罐头食品去西欧，\_\_\_\_\_\_\_是合适的。A、航行途中，凡好天气都要进行通风B、航行途中，白天应进行通风，晚间停止通风C、航行途中，晚间应进行通风，白天停止通风D、当舱内空气露点高于舱外空气露点时应进行通风

173、某船某航次测得舱内空气的温度为24℃，露点为23℃；外界空气的温度为13℃，露点为12℃，此时\_\_\_\_\_\_\_。A、应断绝通风B、可以进行自然排气的自然通风C、只能进行用空气干燥装置的机械通风D、可以进行旺盛的对流循环自然通风

174、经测定某舱舱内露点为12℃，大气的露点温度为30℃，此时舱内货物已有霉变迹象，则应\_\_\_\_\_\_\_。A、应进行旺盛的通风B、应进行缓慢的自然通风、C、只能使用空气干燥装置进行“再循环”通风D、断绝自然通风但可进行机械通风

175、货舱的自然通风有两种基本方法，即排气通风和\_\_\_\_\_\_\_通风。A、排湿B、进气C、干燥D、对流循环

176、装运不散发水分的干货，从寒冷地区驶往温暖地区时一般应进行\_\_\_\_\_\_\_通风。A、循环B、自然排气C、机械D、断绝

177、自然通风中，将所有通风筒口全部转向下风一侧的通风方式，称为\_\_\_\_\_\_\_。A、干燥通风B、循环通风C、排气通风D、机械通风

178、自然通风中，将下风一侧通风筒转向上风，上风一侧通风筒转向下风的通风方式，称为\_\_\_\_\_\_\_A、排气通风B、机械通风C、对流循环通风D、干燥通风

179、实际营运中，当外界空气露点和温度均低于舱内空气露点时，应进行\_\_\_\_\_\_\_。A、少量通风B、排气通风C、干燥通风D、以上都对

180、实际营运中，当外界的空气露点低于舱内空气露点，且外界空气温度低于舱内空气露点时，对无干燥通风装置的船舶应进行\_\_\_\_\_\_\_。①排气通风；②大量通风；③对流循环通风；④少量通风；⑤断绝通风A、⑤B、②③C、①④D、①②③④

181、实际营运中，某运煤船航行途中测得某舱煤温超过55℃，并急速上升，此时应采取的措施是\_\_\_\_\_\_\_。A、开舱驱除可燃气体B、开舱灌水降温C、开舱检查D、关闭所有开口，并用水冷却舱盖

182、船舶由寒冷地区驶往暖湿地区时，货舱应\_\_\_\_\_\_\_。A、少量通风B、大量通风C、视货物是否散发水分而定D、断绝通风

183、实际营运中，当外界空气温度和露点均高于舱内空气温度和露点时，应进行\_\_\_\_\_\_\_。A、循环通风B、千燥通风C、旺盛通风D、少量通风

184、煤炭在运输中正确的通风方法是\_\_\_\_\_\_\_。A、开航后，每天通风6小时直至满足要求B、开航后，每隔一天通风8小时直至满足要求C、开航后先表面通风1-2天，后隔天通风2小时直至满足要求D、开航后先表面通风4-5天，后隔天通风6小时直至满足要求

185、下列各项中\_\_\_\_\_\_\_是正确的。A、货物表面温度低于舱内空气温度会出汗B、船体表面温度高于舱内空气露点会出汗C、舱内空气温度降至船体表面温度以下，会出汗D、舱内空气露点高于船体表面或货物表面温度时，会出汗

186、下述各项中\_\_\_\_\_\_\_是错的。A、当舱内露点上升到舱壁温度以上时在舱壁出汗B、当舱壁温度下降到舱内气温以下时在舱壁出汗C、当潮湿低温空气进入舱内时会在舱内产生雾气D、当货物温度下降到舱内露点以下时货物表面出汗

187、货舱通风的目的中，\_\_\_\_\_\_\_可防止产生汗水。A、降低舱内温度B、降低舱内露点C、排除有害气体D、提供新鲜空气

188、货舱通风的目的中，\_\_\_\_\_\_\_可防止货物自燃。A、降低舱内温度B、降低舱内露点C、提高舱内湿度D、提供新鲜空气

189、货舱通风的目的中，\_\_\_\_\_\_\_可防止货物腐烂。A、降低舱内温度B、降低舱内露点C、排除有害气体D、提供新鲜空气

190、货舱通风的目的中，排除有害气体可防止发生\_\_\_\_\_\_\_。A、燃烧事故B、人员中毒事故C、爆炸事故D、以上都是

191、货舱的通风方法中，不受外界环境条件限制的通风方式是\_\_\_\_\_\_\_。A、自然通风B、机械通风C、排气通风D、干燥通风

192、自然通风受到\_\_\_\_\_\_\_的限制，所以通风量常常难以满足要求。A、通风筒截面积B、外界风力C、外界风向D、以上均是

193、以下通风方式中，受到外界风向和风力条件限制的是\_\_\_\_\_\_\_。A、干燥通风B、机械通风C、自然通风D、以上都是

194、船舶装运散发水分的货物从寒冷地区驶往温暖地区时一般应进行\_\_\_\_\_\_\_通风。A、循环B、自然排气C、机械D、视舱内空气露点情况而定

195、某船载运鱼粉返航途中发现某舱有烟雾，应釆取的正确措施是\_\_\_\_\_\_\_。A、开舱检查B、开舱扑救C、封闭该舱所有通风筒D、以上都是

196、当外界空气露点低于舱内空气露点时，应进行\_\_\_\_\_\_\_。A、排气通风B、循环通风C、只能干燥通风D、无法确定通风方式

197、当外界空气露点低于舱内气温时，应进行\_\_\_\_\_\_\_。A、排气通风B、循环通风C、旺盛通风D、无法确定通风方式

198、可讲行旺盛通风的条件是\_\_\_\_\_\_\_。A、舱内空气露点高于舱外空气温度和露点B、舱内空气露点高于舱外空气露点且低于舱外空气温度C、舱内空气露点低于舱外空气露点且高于舱外空气温度D、以上均不是

199、为防止舱内产生汗水，当外界空气露点高于舱内空气露点时，船舶可采用的通风方式是\_\_\_\_\_\_\_。A、禁止通风B、机械通风C、排气通风D、对流循环通风

200、某船测得舱内气温20℃，露点16℃；舱外气温14℃，露点10℃，则可实施通风的方式是\_\_\_\_\_\_\_。A、自然排气通风B、对流循环通风C、机械少量通风D、A和C均可

201、某船测得舱内气温18OC，露点14°C;舱外气温10OC，露点6OC，则可实施\_\_\_\_\_\_\_。A、排气通风B、循环通风C、断绝通风D、以上均可

202、海上货运事故的种类包括\_\_\_\_\_\_\_。①货物残损;②货物差错;③货物逾期运达;④货物运费过低A、①②③④B、①②③C、②③④D、①③④

203、下列各项中\_\_\_\_\_\_\_不属于海上货运事故。A、货物差错B、货物残损C、货物逾期运达D、货物装卸造成货舱损坏

204、下列各项中\_\_\_\_\_\_\_不属于海上货运事故。A、货物件数短少B、货物残损C、货物被扣留D、甲板货被拋出舷外

205、下列各项中\_\_\_\_\_\_\_属于海上货运事故。A、货物件数短少B、货物残损C、甲板货被拋出舷外D、以上都是

206、下列产生货损货差的主要原因中，\_\_\_\_\_\_\_是由船方负责的。A、装卸过程中，使用起货机具不当造成的货运货差事故B、货物本身原因造成的货损货差事故C、大风浪等不可抗拒原因造成的货损货差事故D、装卸作业中，起货机具不良造成的货损货差事故

207、下列产生货损货差的主要原因中，\_\_\_\_\_\_\_不是由船方负责的。A、配积载不当B、货舱不适货C、货物本身原因D、运输途中货物保管不当

208、下列各项中不属于船方运输途中货物保管不当的是\_\_\_\_\_\_\_。A、货物通风不及时，导致货物霉烂B、过大的风浪破坏了舱口，导致货物淹水C、未及时排水，排污，收紧绑索D、对危险货物等的检查和管理的疏忽

209、下列各项中不属于船方配积载不当的是\_\_\_\_\_\_\_。A、货物搭配不当B、舱位选择不当C、隔票不当D、值班看舱松懈，疏于监装或监卸

210、以下货运事故产生的原因中，\_\_\_\_\_\_\_不属于货舱不适货及其设备不符合要求。A、货舱有异味，造成货物串味导致货损B、货舱通风设备失灵，通风不及时造成货物霉烂C、货舱盖没有关紧，造成货舱进水，使货物水湿D、货舱开口封闭锁紧装置不良，造成货舱进水，引起货损

211、下列产生货损货差的主要原因中，\_\_\_\_\_\_\_不是由船方负责的。A、货物配积载不当B、货物包装过于脆弱C、货舱不适货D、运输途中货物保管不当

212、舱内大豆霉烂变质，应由\_\_\_\_\_\_\_负责。A、船方B、货主C、租船人D、视大豆的霉烂变质原因而定

213、是否申请货物装卸作业的加班应考虑\_\_\_\_\_\_\_等若干因素。A、加班费的高低B、所节省的船期C、下一航次货运任务D、以上都是

214、确定杂货船各舱装卸顺序时应考虑的因素包括\_\_\_\_\_\_\_。A、工班数量B、各舱内货物的作业效率C、岸上相关货物的作业效率D、以上都是

215、下列工作中\_\_\_\_\_\_\_不是船舶航行中应对货物进行的保管工作。A、利用适当的方法检验航行中船舶的稳性是否满足要求B、每天记录冷藏集装箱的实时温度，定期检查冷藏箱的运转情况C、根据天气情况和舱内的温湿度适当开舱通风，防止出汗D、运输木材的船舶，开航后应定期检查甲板木材的系固情况，适当紧固系索

216、下列关于航行中货物的保管工作的说法错误的是\_\_\_\_\_\_\_。A、进入货舱前应进行舱内含氧量和有毒气体的测量B、选择好的天气打开冷藏集装箱检查箱内货物情况C、定期测量污水井内的污水含量并及时排除D、运输煤炭的船舶应定期测定并记录煤炭的温度

217、航行中对货物应进行的管理工作有\_\_\_\_\_\_\_。①检查货物的状态;②测量并排除舱内污水;(D正确通风，防止舱内出汗;④做好恶劣天气来临前的准备工作;⑤保证消防设备处于随时可用的有效状态A、①②③B、①②③④C、①③⑤D、①②③④⑤

# 

## 参考答案

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 001、B | 002、D | 003、B | 004、C | 005、A | 006、C | 007、D | 008、A | 009、A | 010、D |
| 011、D | 012、D | 013、C | 014、D | 015、D | 016、D | 017、C | 018、B | 019、D | 020、A |
| 021、D | 022、D | 023、C | 024、D | 025、D | 026、D | 027、A | 028、A | 029、B | 030、D |
| 031、C | 032、D | 033、D | 034、D | 035、D | 036、A | 037、B | 038、C | 039、D | 040、C |
| 041、D | 042、D | 043、D | 044、C | 045、B | 046、A | 047、A | 048、D | 049、A | 050、D |
| 051、D | 052、D | 053、B | 054、D | 055、D | 056、D | 057、D | 058、A | 059、D | 060、D |
| 061、A | 062、A | 063、D | 064、A | 065、B | 066、B | 067、A | 068、B | 069、D | 070、D |
| 071、C | 072、D | 073、B | 074、C | 075、D | 076、B | 077、B | 078、D | 079、D | 080、D |
| 081、C | 082、A | 083、C | 084、D | 085、B | 086、A | 087、C | 088、B | 089、A | 090、C |
| 091、B | 092、A | 093、A | 094、D | 095、C | 096、D | 097、C | 098、B | 099、A | 100、D |
| 101、D | 102、A | 103、B | 104、D | 105、B | 106、C | 107、C | 108、B | 109、A | 110、B |
| 111、D | 112、C | 113、B | 114、A | 115、D | 116、A | 117、C | 118、C | 119、D | 120、C |
| 121、A | 122、B | 123、C | 124、D | 125、A | 126、C | 127、A | 128、B | 129、D | 130、D |
| 131、A | 132、B | 133、D | 134、B | 135、A | 136、D | 137、A | 138、B | 139、D | 140、C |
| 141、D | 142、A | 143、C | 144、C | 145、D | 146、A | 147、B | 148、B | 149、A | 150、B |
| 151、D | 152、A | 153、D | 154、D | 155、D | 156、D | 157、D | 158、A | 159、A | 160、C |
| 161、D | 162、C | 163、C | 164、A | 165、A | 166、D | 167、D | 168、B | 169、C | 170、A |
| 171、C | 172、D | 173、B | 174、C | 175、D | 176、D | 177、C | 178、C | 179、D | 180、C |
| 181、D | 182、C | 183、B | 184、D | 185、D | 186、B | 187、B | 188、A | 189、D | 190、D |
| 191、D | 192、D | 193、C | 194、D | 195、C | 196、D | 197、D | 198、B | 199、A | 200、D |
| 201、A | 202、B | 203、D | 204、C | 205、D | 206、D | 207、C | 208、B | 209、D | 210、C |
| 211、B | 212、D | 213、D | 214、D | 215、A | 216、B | 217、D |  |  |  |

# 

## 答案解析

003、B。各种皮类、丝绸等内含樟脑，以防虫害。

005、A。立德粉又称为锌钡白，为无毒白色粉末，易扬尘，不溶于水，与酸作用分解放出硫化氢，与硫化氢和碱不起作用。大红粉是用途广泛的一种偶氮红颜料，红色粉末，主要用于涂料、油墨、皮革、乳胶制品、印泥、文教用品及化妆品的着色。

006、C。膨润土是以蒙脱石为主的含水黏土矿。镁砂系菱镁矿等镁质原料经高温处理达到烧结程度的产物的统称。

008、A。盘元为直径10毫米以下的钢筋，以小钢坯为原料，经加热轧延制成。

014、D。板料包括金属板料、木材板料等，是制作其他物品的板状原材料，属于杂货。

015、D。在北美地区，木材的测量、估价及交易通常都是以板尺（FBM)为单位的。这种测量方法以英制为基础，可以对不同规格、长度及尺寸的木材进行比较。1板尺=1英尺x1英尺x1英寸，1立方米=424板尺。

034、D。茶叶陈化变质是茶叶中某些化学成分氧化、降解、聚合的结果，而影响这些化学变化的外部条件主要有温度、水分、氧气和光线等四大因素。

055、D。萤石（fluorite)，又称氟石，是一种矿物，其主要成分是氟化钙，与浓硫酸在一定温度下反应生成氢氟酸;酸能够使橡胶制品老化。

# 

# 第十五章集装箱运输

001、根据ISO的规定，集装箱的容积至少不小于\_\_\_\_\_\_\_m3。A、1B、3C、5D、10

002、集装箱运输中，最常见的两种集装箱为\_\_\_\_\_\_\_。A、40英尺集装箱和20英尺集装箱B、40英尺集装箱和45英尺集装箱C、40英尺集装箱和10英尺集装箱D、30英尺集装箱和10英尺集装箱

003、对于1AAA型和1AA型国际标准集装箱，两者的\_\_\_\_\_\_\_相同。A、长度B、宽度C、高度D、A和B

004、对于1AAA型和1AA型国际标准集装箱，两者的\_\_\_\_\_\_\_不同。A、长度B、宽度C、高度D、A和B

005、对于1AA型和1CC型国际标准集装箱，两者的\_\_\_\_\_\_\_不同。A、长度B、宽度C、竊度D、A和B

006、两个1CC型国际标准集装箱的长度之和比一个1AA型国际标准集装箱的长度\_\_\_\_\_\_\_。A、长B、短C、相同D、视具体集装箱而定

007、按集装箱的\_\_\_\_\_\_\_可以将其分为杂货箱、通风箱、冷藏箱等。A、结构B、大小C、用途D、主体部件使用材料

008、超高货物可用\_\_\_\_\_\_\_装运。A、杂货集装箱B、散货集装箱C、敞顶集装箱D、通风集装箱

009、超宽货物可用\_\_\_\_\_\_\_装运。A、杂货集装箱B、平台集装箱C、敞顶集装箱D、通风集装箱

010、超长货物可用\_\_\_\_\_\_\_装会。A、杂货集装箱B、敞顶集装箱C、:平台集装箱D、通风集装箱

011、箱顶设有带水密设备的装货口，端壁下部设有卸货口的集装箱为\_\_\_\_\_\_\_。A、杂货集装箱B、散货集装箱C、敞顶集装箱D、通风集装箱

012、\_\_\_\_\_\_\_用于装载液体化工产品。A、罐柜集装箱B、平台集装箱C、敞顶集装箱D、通风集装箱

013、兽皮等通常用\_\_\_\_\_\_\_运输。A、罐柜集装箱B、平台集装箱C、敞顶集装箱D、通风集装箱

014、集装箱标志中的箱主代号由\_\_\_\_\_\_\_拉丁字母组成。A、三个大写B、三个小写C、四个大写D、四个小写

015、在国际标准集装箱标志中，端门右上方第一行位置按顺序标明的内容是\_\_\_\_\_\_\_。A、国家代号、尺寸和类型代码B、国家代号、顺序号和核数字C、箱主代号、尺寸和核对数字D、箱主代码、设备识别代码、顺序号和核对数字

016、在国际标准集装箱标志中，端门右上方第二行位置按顺序标明的内容是\_\_\_\_\_\_\_。A、顺序号和核对数字B、尺寸和类型代码C、箱主和设备识别代号、顺序号和核对数字D、箱主代号、尺寸和核对数字

017、在国际标准集装箱标志中，端门右上方第三行位置按顺序标明的内容是\_\_\_\_\_\_\_。A、尺寸和类型代码B、国家代号、顺序号和核对数字C、集装箱的总重和自重D、箱主和设备识别代号、顺序号和核对数字

018、标准集装箱标志中，设备识别代码若为“U”，则表示为\_\_\_\_\_\_\_。A、集装箱B、集装箱所配挂装设备C、载集装箱的拖车或底盘车D、敞顶集装箱的硬顶箱盖

019、下列\_\_\_\_\_\_\_不属于集装箱标记。A、集装箱顺序号B、箱主代号C、集装箱尺寸和类型代码D、箱材料代号

020、由箱主和设备识别代码、顺序号和核对数字共\_\_\_\_\_\_\_组成集装箱箱号。A、9位B、10位C、11位D、12位

021、带有空/陆/水联运集装箱标记的集装箱，在岸上其顶上仅能堆码\_\_\_\_\_\_\_层。A、1B、2C、3D、4

022、带有空/陆/水联运集装箱标记的集装箱，在岸上堆码时最多能堆码\_\_\_\_\_\_\_层。A、1B、2C、3D、4

023、带有空/陆/水联运集装箱标记的集装箱，在集装箱船舶的舱内仅能堆码\_\_\_\_\_\_\_层。A、1B、2C、3D、4

024、带有空/陆/水联运集装箱标记的集装箱，在集装箱船舶的甲板上仅能堆码\_\_\_\_\_\_\_层。A、1B、2C、3D、以上都不对

025、集装箱箱号的第四位若为“Z”，则表示该集装箱为\_\_\_\_\_\_\_。A、集装箱B、带可拆卸设备的集装箱C、集装箱专用车和底盘车D、敞顶集装箱

026、集装箱箱号的第四位若为“J”，则表示该集装箱为\_\_\_\_\_\_\_。A、集装箱B、集装箱所配挂装设备C、集装箱拖车和底盘车D、敞顶集装箱

027、集装箱标记中，常用\_\_\_\_\_\_\_代码表示冷藏集装箱。A、GPB、PFC、OTD、RF

028、集装箱标记中，常用\_\_\_\_\_\_\_代码表示敞顶式集装箱。A、GPB、PFC、UTD、RF

029、集装箱标记中，常用\_\_\_\_\_\_\_代码表示杂货集装箱。A、GPB、PFC、UTD、RF

030、集装箱标记中，常用\_\_\_\_\_\_\_代码表示固体散货集装箱。A、GPB、PFC、BUD、RF

031、集装箱标记中，常用\_\_\_\_\_\_\_代码表示罐式集装箱。A、GPB、PFC、TND、RF

032、根据规定，凡箱高超过\_\_\_\_\_\_\_的集装箱均应有超高标记。A、8.0ftB、8.5ftC、2.6mD、B或C

033、超高框架集装箱的超高标记中的数字为\_\_\_\_\_\_\_。A、集装箱超出标准高度的尺寸B、集装箱的实际高度C、集装箱的内部高度D、以上均标出

034、通过国际集装箱安全公约检验的集装箱，加贴\_\_\_\_\_\_\_标牌。A、“GPS安全合格”B、“COS安全合格”C、“CSC安全合格”D、“LRC安全合格”

035、根据GB/T1836—1997,对某一具体集装箱而言，其尺寸代码通常由\_\_\_\_\_\_\_组成。A、两位数字B、两位字母C、一位数字和一位字母D、以上都有可能

036、根据GB/T1836—1997,对某一具体集装箱而言，其类型代码通常由\_\_\_\_\_\_\_组成。A、两位数字B、两位字母C、两位数字或一位数字和一位牵母D、—位数字和一位字母

037、集装箱的国际铁路联盟标志中的“IC”表示\_\_\_\_\_\_\_。A、国际铁路联盟的缩醫代号B、加入联盟的某个国家的铁路公司代码C、“CSC安全合格”代码D、“LRC安全合格”

038、冷藏集装箱箱内可保持的温度范围通常为\_\_\_\_\_\_\_。A、-25OC〜+25OCB、-10OC〜+25OCC、-15OC〜+20OCD、-5OC〜+20OC

039、集装箱船上甲板无舷弧和梁拱的设计,有利于\_\_\_\_\_\_\_。A、船舶建造B、甲板机械的合理布置C、船舶纵强度D、集装箱的装载和布置

040、下列\_\_\_\_\_\_\_不是滚装船的结构特点。A、设有尾开门或侧开门B、船尾设有凹形装卸区C、具有二层或二层以上上甲板D、上层建筑位于船首或船尾

041、吊装式全集装箱船舱口宽大，主要有利于\_\_\_\_\_\_\_。A、配积载B、集装箱装卸C、船舶扭转强度D、集装箱箱格导轨设置

042、吊装式全集装箱船舱口宽大，不利于\_\_\_\_\_\_\_。A、配积载B、集装箱装卸C、船舶总纵强度和扭转强度D、集装箱箱格导轨设置

043、以下\_\_\_\_\_\_\_是单甲板船舶。①滚装船;②吊装式全集装箱船;③油轮;④“西比”型载驳船;⑤矿石专用船;⑥散粮船;⑦客船A、①②③B、②③④⑤⑥C、②③④⑤⑥D、②③⑤⑥

044、具有倾斜跳板且采用水平装卸方式的船舶是\_\_\_\_\_\_\_。A、载驳船B、滚装船C、多用途船D、全集装箱船

045、集装箱船的机舱一般设在\_\_\_\_\_\_。A、中部B、中后部C、尾部D、B和C均有可能

046、集装箱船设置双层船壳的主要原因是\_\_\_\_\_\_。A、提高抗沉性B、提高船体总纵强度和扭转强度C、增加压载舱D、增大货舱

047、集装箱在船上的装载位置可以用\_\_\_\_\_\_\_表示，其中中间两位表示\_\_\_\_\_\_\_的位置。A、六位数字;沿船宽方向B、六位数字;沿船长方向C、六位字母;沿船宽方向D、五位字母;沿船长方向

048、集装箱在船上的装载位置可以用\_\_\_\_\_\_\_表示，其中前两位表示\_\_\_\_\_\_\_的位置。A、五位字母;沿船长方向B、六位数字;沿船长方向C、六位字母;沿船宽方向D、六位数字;沿船宽方向

049、集装箱在船上的装载位置可以用\_\_\_\_\_\_\_表示，其垂向位置可以用\_\_\_\_\_\_\_表示。A、五位数字;最后两位B、五位数字；中间两位C、六位数字;最后两位D、六位数字；中间两位

050、在集装箱船配载图中，箱位代码110502表示某货箱的积载位置是舱内第6排\_\_\_\_\_\_\_。A、右侧第5列，底始第3层B、右侧第3列，底始第1层C、左侧第3列，底始第2层D、右侧第5列，底始第4层

051、集装箱的横向位置用\_\_\_\_\_\_\_表示。A、层B、列C、排D、行

052、集装箱的垂向位置用\_\_\_\_\_\_\_表示。A、层B、列C、排D、行

053、集装箱的纵向位置用\_\_\_\_\_\_\_表示。A、层B、列C、堆D、行

054、某集装箱船上，集装箱的装载位置为090482,它表示该箱\_\_\_\_\_\_\_。A、是40英尺箱，装于左舷舱内B、是40英尺箱，装于右舷舱内C、是20英尺箱，装于左舷甲板D、是20英尺箱，装于右舷甲板

055、某集装箱船上，集装箱的装载位置为070502,它表示该箱\_\_\_\_\_\_\_。A、是40英尺箱，装于左舷甲板B、是40英尺箱，装于右舷舱内C、是20英尺箱，装于左舷甲板D、是20英尺箱，装于右舷舱内

056、某集装箱船上，集装箱的装载位置为050786，它表示该箱\_\_\_\_\_\_\_。A、是40英尺箱，装于左舷舱内B、是40英尺箱，装于右舷甲板C、是20英尺箱，装于左舷舱内D、是20英尺箱，装于右舷甲板

057、某集装箱船上，集装箱的装载位置为050612,它表示该箱\_\_\_\_\_\_\_。A、是40英尺箱，装于左舷甲板B、是40英尺箱，装于右舷舱内C、是20英尺箱，装于左舷舱内D、是20英尺箱，装于右舷甲板

058、某集装箱船配载图中，箱位号为030482，则该箱的位置在\_\_\_\_\_\_\_。A、舱内自首第3排，自船纵中剖面左舷第4列第2层B、甲板自首第2排，自船纵中剖面左舷第2列第1层C、甲板自首第3排，自船纵中剖面右舷第4列第2层D、舱内自首第2排，自船纵中剖面右舷第4列第2层

059、某集装箱船配载图中，某箱子的箱位号为030804,则该箱的位置在\_\_\_\_\_\_\_。A、舱内自首第3排，自船纵中剖面右舷第8列B、舱内自首第2排，自船纵中剖面左舷第4列C、甲板自首第2排，自船纵中剖面右舷第4列D、舱内自首第3排，自船纵中剖面右舷第4列

060、某集装箱的箱位号为120082,则该箱位于船舶的\_\_\_\_\_\_\_。A、舱内左舷B、甲板左舷C、甲板中纵剖线上D、舱内中纵剖线上

061、下列集装箱箱位号表示方法中不正确的是\_\_\_\_\_\_\_。A、20ft箱位行号自首依次为01、03、05、07、09…B、40ft箱位行号自首依次为02、04、06、08、10…C、以中纵剖面为基准，右舷列号表示为01、03、05…D、以中纵剖面为基准,左舷列号表示02、04、06…

062、下列集装箱箱位表示方法中不正确的是\_\_\_\_\_\_\_。A、20ft箱位行号自首依次为01、03、05、07…B、40ft箱位行号自首依次为02、06、10…C、以中纵剖面为基准，右舷列号表示为02、04、06…D、甲板箱位层号自下而上依汝为82、84、86…

063、在箱位号为040684下面装载2个20ft的集装箱，它们的箱位号是\_\_\_\_\_\_\_。A、030682和050682B、050682和070682C、030682和050686D、050682和070686

064、在配载图上标有050682的箱格内配装一个40ft集装箱，则其箱位号可能是\_\_\_\_\_\_\_。A、050684B、050882C、060682D、070682

065、集装箱运输中，TEU表示\_\_\_\_\_\_\_标准换算箱。A、20英尺B、25英尺C、30英尺D、40英尺

066、集装箱运输中，FEU表示\_\_\_\_\_\_\_标准集装箱。A、20英尺B、25英尺C、30英尺D、40英尺

067、集装箱船在充分利用箱容量时，主要考虑\_\_\_\_\_\_\_。A、船舶具有足够的纵强度B、船舶具有适度的吃水差C、船舶具有足够的稳性D、以上均对

068、下述说法\_\_\_\_\_\_\_是错误的。A、为尽可能多地装集装箱，应适当压载B、为保证船舶稳性，集装箱船需压载航行C、集装箱船在空载状态时航行应采取压载措施D、为充分利用集装箱船的装载能力，应尽量排净压载水

069、为充分利用集装箱船的箱容量，应\_\_\_\_\_\_\_。A、排空所有压载水B、将所有压载水舱注满C、在双层底及其他合适位置加适当压载水D、以上均可

070、表征集装箱船箱容量大小的指标包括\_\_\_\_\_\_\_。①20英尺箱容量;②40英尺箱容量;③20英尺换算箱容量;④标准箱容量TEU;⑤特殊箱容量A、①②③④⑤B、①②③⑤C、①②③④D、②③④⑤

071、以下\_\_\_\_\_\_\_属于集装箱船舶的船舶常数。①油柜内的残渣;②压载Ife内的积水或淀物；③库存废旧物料;④船体附着的海生物;⑤移动系固设备的重量A、①②③⑤B、①②③④C、①②③④⑤D、②③④⑤

072、集装箱船主要用\_\_\_\_\_\_\_表示其载箱能力。A、总载重量B、满载排水量C、总吨位D、换算箱容量TEU

073、根据IMO对集装箱船舶稳性的要求，横倾角在00和300之间，静稳性曲线下的面积应不小于\_\_\_\_\_\_\_m•rad。（C为船体形状因数。）A、0.016/CB、0.009/CC、0.09/CD、0.006/C

074、根据IMO对集装箱船舶稳性的要求，横倾角在0°和40°或进水角中较小者之间，静稳性曲线下的面积应不小于\_\_\_\_\_\_\_m•md。(C为船体形状因数。)A、0.016/CB、0.009/CC、0.09/CD、0.006/C

075、根据IM。对集装箱船舶稳性的要求，横倾角在30°和40°或进水角中较小者之间，静稳性曲线下的面积应不小于\_\_\_\_\_\_\_m•rad(C为船体形状因数。)A、0.016/CB、0.009/CC、0.09/CD、0.006/C

076、根据IM。对集装箱船舶稳性的要求，横倾角在0°和船舶进水角之间，静稳性曲线下的面积应不小于\_\_\_\_\_\_\_m•rad。（C为船体形状因数。）A、0.016/CB、0.033/CC、0.09/CD、0.029/C

077、根据IM。对集装箱船舶稳性的要求，静稳性力臂最大值GZmax\_\_\_\_\_\_\_m。A、0.033/CB、0.20/CC、0.042/CD、0.25/C

078、对不同主尺度的集装箱船舶，IMO对其稳性要求\_\_\_\_\_\_\_。A、不同B、相同C、与航区有关D、与航程有关

079、我国《法定规则》对国内航行集装箱船的特殊稳性要求是\_\_\_\_\_\_\_。（θh一规定横风下船舶产生的静横倾角;Ad一剩余动稳性值，θm一上甲板边缘入水角。）A、GM≥0.30m,Ad>0.075m•radB、GM≥0.15m,θh≤12°C、GM≥0.15m，θh≤12°且θh≤θM/2D、GM≥0.30m，θh≤12°且θh≤θM/2

080、在集装箱船的实际营运中，船舶的计算重心与实际重心相比，通常计算重心\_\_\_\_\_\_\_。A、较低B、较高C、两者相同D、大小不定

081、我国《法定规则》规定，国内航行集装箱船经自由液面修正后的GM均应不小于\_\_\_\_\_\_\_m。A、0.15B、0.20C、0.30D、0.60

082、集装箱船在计算稳性时，将各箱重心取在箱高的1/2处，则通常情况下实际初稳性高度比计算所得数值\_\_\_\_\_\_\_。A、小B、大C、相同D、视集装箱内货物的装载情况而定

083、为保证集装箱船具有合适的稳性，船舶接近满载时货舱内装箱的总重量一般都应大于全船装箱总重量的\_\_\_\_\_\_\_。A、40%B、50%C、60%D、80%

084、下列\_\_\_\_\_\_\_不属于我国《法定规则》对国内航行集装箱船的稳性要求。A、θ1≥0.20m(θ1为30。和进水角中较小者）B、θmax25°C、GM≥0.15mD、K≥1

085、为保证集装箱船的稳性，应\_\_\_\_\_\_\_。A、加适当的压载水B、轻箱在上，重箱在下C、如无他法，则需减少甲板上的集装箱数量D、以上均可

086、我国《法定规则》规定，国内航行集装箱船舶在横风作用下的风压静倾角\_\_\_\_\_\_\_。A、不小于1/2上层连续甲板边缘入水角或12°，取其中大者B、不大于1/2上层连缕甲板边缘入水角或12°，取其中大者C、不小于1/2上层连续甲板边缘入水角或12°，取其中小者D、不大于1/2上层连续甲板边缘入水角或12°，取其中小者

087、根据我国《法定规则》对国内航行海船稳性的要求，以下\_\_\_\_\_\_\_装载后经自由液面修正的GM值不小于0.30m。①油轮;②木材甲板货船;③集装箱船;④滚装船;⑤固体散货船;⑥散装谷物船A、①②③④⑤⑥B、②③④⑤⑥C、③⑥D、②③⑥

088、我国《法定规则》规定，国内航行集装箱船在计算静倾角时所使用的横风风压倾侧力矩，取在计算稳性衡准数K时所确定值的\_\_\_\_\_\_\_，且假定随船舶横倾而。A、1倍;不变B、1/2倍;不变C、1倍;变小D、1/2倍;变小

089、集装箱船的合理压载可以改善\_\_\_\_\_\_\_。A、船舶稳性B、船舶纵向受力状况C、船舶吃水差D、以上都是

090、全集装箱船在装运集装箱时，应特别注意船舶的\_\_\_\_\_\_\_。A、扭转强度B、稳性C、纵强度D、局部强度

091、根据经验，集装箱船满载时初稳性高度的适宜范围一般为\_\_\_\_\_\_\_。A、0.6〜1.2mB、0.5-1.0mC、0.3〜1.2mD、0.3〜1.5m

092、为了保证集装箱船安全航行及具有合理的稳性，根据经验，集装箱船的压载能力为\_\_\_\_\_\_\_。A、30%〜40%DWB、15%〜20%SC、15%〜20%DWD、30%〜40%S

093、校核集装箱船局部强度时，集装箱箱盖的允许压强用\_\_\_\_\_\_\_来表示。A、单位面积的允许重量B、允许负荷量PdC、每一装载单元各箱堆积的总重量允许值D、集中负荷

094、由于40ft箱箱长约为20ft箱的2倍，因此40ft箱允许堆积负荷是20ft箱允许堆积负荷的\_\_\_\_\_\_\_。A、1倍B、2倍C、3倍D、以上都不对

095、集装箱船运输中，超高敞顶集装箱应配置在\_\_\_\_\_\_\_。A、上甲板下层B、舱内最上层C、上甲板的最上层D、B或C

096、集装箱船运输中，40ft超长集装箱应配置在\_\_\_\_\_\_\_。A、货舱内B、上甲板C、上甲板最下层D、A或B

097、集装箱船上，果菜类集装箱一般应配亶在\_\_\_\_\_\_\_。A、中区货舱B、上甲板C、机舱附近货舱D、以上均可

098、关于40ft集装箱与20ft集装箱的装载问题，下列说法\_\_\_\_\_\_\_是正确的。A、20ft箱上面肯定能装40ft集装箱B、40ft箱上面可装20ft集装箱C、20ft箱上可否能装40ft箱需视箱高、箱子之间的间距及底座布置等而定D、20ft箱和40ft箱不能混装

099、目前集装箱船运输中，多数冷藏集装箱通常配装在\_\_\_\_\_\_\_。A、舱内B、上甲板C、船首D、船尾

100、以下\_\_\_\_\_\_\_通常要求配置在上甲板。①危险货物集装箱;②40ft超长且超高集装箱;③冷藏集装箱;④超高集装箱;⑤动物集装箱；⑥通风集装箱A、①②③④⑤⑥B、①③④⑤⑥C、②③⑤⑥D、①②③⑤

101、冷藏集装箱在船上堆装时，其制冷机组一端应保持朝向\_\_\_\_\_\_\_方向，以防止海浪的冲击和侵入。A、船首B、船尾C、船舶左舷D、船舶右舷

102、通用集装箱在船上堆装时，其端门应保持朝向\_\_\_\_\_\_\_方向，以防止海浪的冲击和侵入。A、船首B、船尾C、船舶左舷D、船舶右舷

103、目前多数冷藏集装箱在船上配置时，纵向位置应选择在\_\_\_\_\_\_\_。A、由其尺码确定B、舱内电源附近C、舱面电源附近D、舱内固定位置

104、目前多数冷藏集装箱在船上配置时，垂向位置应选择在\_\_\_\_\_\_\_。A、舱内高层B、舱内低层C、舱面低层D、舱面高层

105、《国际危规》规定:装有可挥发易燃蒸气的危险货物的封闭式集装箱选配于舱面时，其在纵向和横向上与火源的水平距离应不小于\_\_\_\_\_\_\_m。A、3B、4.8C、6D、8

106、装载鱼粉的集装箱\_\_\_\_\_\_\_。A、装箱后箱门应封闭B、应避开机舱壁C、应避开加热管道D、以上都是

107、允许装在舱面和舱内的危险货物集装箱应尽量\_\_\_\_\_\_\_。A、装在舱面B、装在舱内C、靠近机器处所D、以上都是

108、《国际危规》危险货物集装箱隔离表中的一个箱位表示\_\_\_\_\_\_\_。A、前后不小于3m，左右不小于6m的空间B、前后不小于6m，左右不小于2.4m的空间C、前后不小于2.4m，左右不小于6m的空间D、前后不小于6m，左右不小于3m的空间

109、根据《国际危规》的规定，包装危险货物与封闭式危险货物集装箱之间的隔离要求为“远离”时，说明\_\_\_\_\_\_\_。A、二者之间无隔离要求B、二者应按照包装危险货物隔离表中隔离1的要求进行隔离C、二者应按照包装危险货物隔离表中隔离2的要求进行隔离D、二者应按照包装危险货物隔离表中隔离3的要求进行隔离

110、根据《国际危规》的规定，包装危险货物与封闭式危险货物集装箱之间的隔离要求为“隔离”时，说明二者应按照包装危险货物隔离表中的\_\_\_\_\_\_\_要求进行隔离。A、隔离1B、隔离2C、隔离3D、隔离4

111、根据《国际危规》的规定，包装危险货物与封闭式危险货物集装箱之间的隔离要求为“隔离3”时，说明二者应按照包装危险货物隔离表中\_\_\_\_\_\_\_的要求进行隔离。A、隔离1B、隔离2C、隔离3D、隔离4

112、根据《国际危规》的规定，包装危险货物与封闭式危险货物集装箱之间的隔离要求为“隔离4”时，说明二者应按照包装危险货物隔离表中\_\_\_\_\_\_\_的要求进行隔离。A、隔离1B、隔离2C、隔离3D、隔离4

113、根据《国际危规》的规定，关于包装危险货物与敞开式危险货物集装箱之间的隔离要求，错误的是\_\_\_\_\_\_\_。A、二者之间的隔离要求为“远离”时，二者之间无隔离要求B、二者之间的隔离要求为“隔离”时，应按包装危险货物隔离表中隔离2的要求进行隔离C、二者之间的隔离要求为“隔离3”时，应按包装危险货物隔离表中隔离3的要求进行隔离D、二者之间的隔离要求为“隔离4”时，应按包装危险货物隔离表中隔离4的要求进行隔离

114、在危险货物集装箱隔离中，若需横向和纵向上间隔一个箱位，说明在这两个方位上间隔距离\_\_\_\_\_\_\_。A、相同B、横向间隔大于纵向间隔C、纵向间隔大于横向间隔D、以上均有可能

115、包装危险货物与开敞式危险货物集装箱之间的隔离，按\_\_\_\_\_\_\_要求执行。A、包装危险货物与散装危险货物间的隔离B、包装危险货物与包装危险货物间的隔离C、包装危险货物与封闭或危险货物集装箱间的隔离D、散装危险货物与封闭或危险货物集装箱间的隔离

116、包装危险货物与封闭式危险货物集装箱之间的隔离，按以下\_\_\_\_\_\_\_执行。A、要求“远离”时，两者无隔离要求B、要求“隔离”时，按“隔离2”要求C、要求“隔离3”且装于舱面时，两者应水平隔离24m以上D、以上均对

117、就“远离”和“隔离”而言，包装危险货物与封闭式危险货物集装箱之间的隔离要求比包装危险货物之间的隔离要求\_\_\_\_\_\_\_。A、低B、相同C、高D、不能确定

118、装有包装类III第6.1类危险货物的封闭集装箱与食品封闭集装箱积载时应满足\_\_\_\_\_\_\_的隔离要求。A、隔离1B、隔离2C、隔离3D、无须隔离

119、装有包装类II的有毒物质的封闭式集装箱与食品集装箱间应满足\_\_\_\_\_\_\_的要求。A、隔离1B、隔离2C、隔离3D、无须隔离

120、集装箱船舶在确定甲板装箱数及堆装层数时，应考虑的因素是\_\_\_\_\_\_\_。A、保证船舶驾驶视线的良好B、甲板及舱盖局部强度的限制C、甲板装箱数与舱内装箱数应保持适当的比例D、以上都是

121、SOLAS1974修正案要求集装箱船前部甲板上集装箱的堆积层数，应满足船首盲区不大于\_\_\_\_\_\_\_倍船长和500m中较小者。A、0.5B、1C、1.5D、2

122、下列两种装载情况下，会发生倒载的是\_\_\_\_\_\_\_。①先卸港箱位130304,后卸港箱位140382;②先卸港箱位160484,后卸港箱位170408A、①会②不会B、①不会②会C、①②都会D、①②都不会

123、集装箱船舶配载过程中，若有两个以上装货港，且第一个装货港需要装载较多的集装箱时，从加速装卸、缩短船舶在港停泊时间的角度考虑，应将集装箱安排在\_\_\_\_\_\_\_。A、不同的排位上且应间隔一定距离B、不同的列位上且应间隔一定距离C、不同的层位上D、以上均可

124、集装箱船舶配载过程中，若有同一卸港的集装箱数量超过一个货舱的容量时，从加速装卸，缩短船舶在港停泊时间的角度考虑，应\_\_\_\_\_\_\_为佳。A、将集装箱安排在两个相邻的货舱内B、将集装箱安排在两个不相邻的货舱内C、将集装箱全部堆放在甲板上D、以上都可以

125、为便利装卸，同一卸港的集装箱数量少时应\_\_\_\_\_\_\_。A、集中配装B、分散配装C、配装在特别箱位D、上甲板配装

126、下列装载情况，会发生倒载的是\_\_\_\_\_\_\_。①先卸港箱位270204，后卸港箱位280282;②先卸港箱位240002，后卸港箱位250008A、①②都会B、①②都不会C、①会②不会D、①不会②会

127、在编制集装箱积载图时，冷藏箱可在排箱位图BAY分图的相应方格中标注\_\_\_\_\_\_\_。A、EB、RC、DD、M

128、在编制集装箱积载图时，危险品箱可在排箱位图BAY分图的相应方格中标注\_\_\_\_\_\_\_。A、EB、RC、DD、M

129、在编制集装箱积载图时，空集装箱可在排箱位图BAY分图的相应方格中标注\_\_\_\_\_\_\_。A、EB、RC、DD、M

30.在编制集装箱积载图时，邮件箱可在排箱位图BAY分图的相应方格中标注\_\_\_\_\_\_\_。A、EB、RC、DD、M

131、下列\_\_\_\_\_\_\_不属于集装箱BAY分图箱格内填写的内容。A、箱重B、卸箱港C、集装箱箱位号D、箱内货物名称

132、在集装箱BAY分图中，下列\_\_\_\_\_\_\_不属于箱格中应标注的内容。A、装箱及卸箱港B、集装箱箱号C、集装箱总重D、集装箱自重

133、海关封志（custmsseal)—般在集装箱的\_\_\_\_\_\_\_。A、顶上B、侧面C、底面D、端门上

134、某船在码头装集装箱，因找不到专用装货索具，工人提出改用钢丝绳交叉拦腰捆好集装箱后起吊，则以下做法正确的是\_\_\_\_\_\_\_。A、请示船长B、允许C、不允许D、要求工人绑几道钢索，防止钢索断裂

135、在集装箱装箱港，船方应特别留意所接收集装箱的\_\_\_\_\_\_\_。A、箱内货物数量B、箱内货物质量C、箱内通风状况D、外表状况和封志

136、装有危险货物的\_\_\_\_\_\_\_应在其每侧和每端粘贴表明其危险性的标牌。A、封闭式集装箱B、开敞式集装箱C、可移动罐柜D、以上都是

137、装有危险货物的集装箱应在\_\_\_\_\_\_\_粘贴表明其危险性的标牌。A、左右两侧B、前后两端C、箱底D、A和B

138、集装箱在装载过程中，值班人员应检查\_\_\_\_\_\_\_。A、箱内货物数量和质量B、集装箱外表状况C、集装箱封志D、B和C

139、为保证集装箱的装卸速度，一般集装箱船在装卸过程中的横倾角及纵倾角不得超过\_\_\_\_\_\_\_。A、10°B、8°C、5°D、3°

140、根据国际标准化组织（IS。)的要求，集装箱堆码中横向上允许的最大偏码为\_\_\_\_\_\_\_。A、18mmB、6mmC、38mmD、25.4mm

141、根据国际标准化组织（IS。)的要求，集装箱堆码中纵向上允许的最大偏码为\_\_\_\_\_\_\_。A、18mmB、6mmC、38mmD、25.4mm

142、集装箱装载中，偏置(misgather)是指\_\_\_\_\_\_\_。A、多设置了一个底角件B、扭锁头未插入相应集装箱底角件的底孔内C、少设置了一个底角件D、未设置底角件

143、偏码（offsetstacking)是指\_\_\_\_\_\_\_。A、集装箱堆码时产生的偏移状态B、配载仪中强度计算的误差C、货物系固中产生的误差D、船舶产生的小倾角

144、装在船上的最上一层等高的两个相邻集装箱之间的横向水平紧固连接索具是\_\_\_\_\_\_\_。A、角锁紧装置B、绑扎杆C、桥锁D、定位锥

145、通常在舱内40英尺箱位上装载20英尺集装箱时用于固定上下两层20英尺集装箱，以防止其水平滑动的系固设备是\_\_\_\_\_\_\_。A、扭锁B、桥锁C、锥板D、定位锥

146、集装箱船上，用于连接上下两层集装箱或集装箱与船体的系固设备是\_\_\_\_\_\_\_。A、扭锁B、桥锁C、锥板D、绑扎杆

147、以下\_\_\_\_\_\_\_是集装箱船舶专用的移动系固设备。①桥锁;②扭锁;③钢丝绳;④连接板;⑤锥板;⑥高度补偿器;⑦花篮螺丝A、①②③④⑤⑥⑦B、①②④⑤⑥⑦C、①②⑤⑥⑦D、①②⑤⑦

148、为便于使用系固设备，相邻两列同一层数仅因箱高不同引起的集装箱箱顶角件的高度差可\_\_\_\_\_\_\_由调整。A、锥板B、高度补偿器C、定位锥D、桥锁

149、通常在舱内40英尺箱位上装载20英尺集装箱时置于集装箱箱位底座内，以防止集装箱水平滑动的系固设备是\_\_\_\_\_\_\_。A、扭锁B、桥锁C、锥板D、定位锥

150、\_\_\_\_\_\_\_既能防止集装箱的倾覆，又能防止集装箱水平移动。A、角锁紧装置B、锥板C、桥锁D、定位锥

151、\_\_\_\_\_\_\_仅能防止集装箱水平滑移。A、角锁紧装置B、定位锥C、锥板D、B和C

152、集装箱运输货损货差事故产生的原因中，不由船方负责的是\_\_\_\_\_\_\_。A、货物装箱不当B、集装箱箱位配置不当C、集装箱系固不当D、运输途中未能及时排放污水井内污水

153、船舶在航行中应对运输冻牛肉的冷藏集装箱的\_\_\_\_\_\_\_进行测量并记录。A、温度B、湿度C、二氧化碳含量D、以上都是

154、下列集装箱运输货损货差事故产生的原因中，\_\_\_\_\_\_\_由船方负责。A、货物含水量过高B、集装箱箱位选配不当C、卸箱时发现箱门封志破损，货物短少D、B和C

155、船舶在航行了中冷藏集装箱的制冷装置损坏，船方应\_\_\_\_\_\_\_。A、检测并修理B、做好记录C、到港后递交海事声明D、A和B

156、船舶在航行中浩成舱面集装箱落人水中,其损失\_\_\_\_\_\_\_。A、应由船方负责B、船方不承担责任C、视是否为不可抗力原因而定D、应由货主负责

157、某标准集装箱的类型代码为G0,表示该集装箱为\_\_\_\_\_\_\_。A、通用集装箱B、冷藏集装箱C、干散货集装箱D、平台集装箱

158、某标准集装箱的类型代码为V0,表示该集装箱为\_\_\_\_\_\_\_。A、杂货集装箱B、冷藏集装箱C、通风集装箱D、平台集装箱

159、某标准集装箱的类型代码为S1，表示该集装箱为\_\_\_\_\_\_\_。A、罐式集装箱B、汽车集装箱C、干散货集装箱D、平台集装箱

160、某标准集装箱的类型代码为B0,表示该集装箱为\_\_\_\_\_\_\_A、罐式集装箱B、汽车集装箱C、干散货集装箱D、冷藏集装箱

161、某标准集装箱的类型代码为R0,表示该集装箱为\_\_\_\_\_\_\_A、活鱼集装箱B、平台集装箱C、干散货集装箱D、冷藏集装箱

162、某标准集装箱的类型代码为H1，表示该集装箱为\_\_\_\_\_\_\_A、活鱼集装箱B、保温集装箱C、敞顶集装箱D、冷藏集装箱

163、某标准集装箱的类型代码为U5，表示该集装箱为\_\_\_\_\_\_\_。A、活鱼集装箱B、保温集装箱C、敞顶集装箱D、冷藏集装箱

164、某标准集装箱的类型代码为P0,表示该集装箱为\_\_\_\_\_\_\_。A、活鱼集装箱B、平台集装箱C、干散货集装箱D、冷藏集装箱

165、某标准集装箱的类型代码为A0,表示该集装箱为\_\_\_\_\_\_\_。A、活鱼集装箱B、罐式集装箱C、空/陆/水/联运集装箱D、冷藏集装箱

166、下列关于危险货物集装箱积载要求的说法，错误的是\_\_\_\_\_\_\_。A、为保证安全，装有海洋污染物的集装箱仅限舱内积载B、装有消防建议为“如有可能卷入火灾，应将货物投弃”的货物的集装箱，当数量较少时，应尽可能选装于舱面且箱门易于被打开的位置C、有温度控制要求的危险品集装箱，应选配于避免受阳光直射，能保持阴凉，温度变化较小的箱位D、危险货物集装箱箱位的选配应满足危险货物适装证书的要求

167、下列集装箱的系固索具中，\_\_\_\_\_\_\_能够防止集装箱倾覆。①扭锁;②桥锁;③高度补偿器;④定位锥;⑤锥板;⑥绑扎杆和花篮螺丝A、①③④⑤B、①⑥C、①②⑤D、⑤⑥

168、关于集装箱的系固设备及系固要求，下列说法中\_\_\_\_\_\_\_正确。①避免混合使用左旋扭锁和右旋扭锁止从高处将扭锁等扔到甲板上;③为保证系固效果，应尽最大可能收紧绑扎杆；④船方应提供系固图，绑扎工人应严格按照图示绑扎，不得擅自更改;⑤船上使用的系固索具应经过有关机构认证A、①②③④⑤B、③④⑤C、②③④D、①②④⑤

# 

## 参考答案

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 001、A | 002、A | 003、D | 004、C | 005、A | 006、B | 007、C | 008、C | 009、B | 010、C |
| 011、B | 012、A | 013、D | 014、A | 015、D | 016、B | 017、C | 018、A | 019、D | 020、C |
| 021、B | 022、C | 023、B | 024、D | 025、C | 026、B | 027、D | 028、C | 029、A | 030、C |
| 031、C | 032、D | 033、B | 034、C | 035、D | 036、D | 037、A | 038、A | 039、D | 040、B |
| 041、B | 042、C | 043、D | 044、B | 045、D | 046、B | 047、A | 048、B | 049、C | 050、B |
| 051、B | 052、A | 053、D | 054、C | 055、D | 056、D | 057、C | 058、B | 059、B | 060、C |
| 061、B | 062、C | 063、A | 064、C | 065、A | 066、D | 067、C | 068、D | 069、C | 070、A |
| 071、C | 072、D | 073、B | 074、A | 075、D | 076、D | 077、C | 078、A | 079、D | 080、B |
| 081、C | 082、B | 083、C | 084、C | 085、D | 086、D | 087、C | 088、B | 089、D | 090、B |
| 091、A | 092、A | 093、C | 094、D | 095、D | 096、B | 097、B | 098、C | 099、B | 100、C |
| 101、B | 102、B | 103、C | 104、C | 105、B | 106、D | 107、B | 108、B | 109、A | 110、A |
| 111、C | 112、D | 113、A | 114、C | 115、B | 116、A | 117、A | 118、D | 119、D | 120、D |
| 121、D | 122、A | 123、A | 124、B | 125、A | 126、A | 127、B | 128、C | 129、A | 130、D |
| 131、D | 132、D | 133、D | 134、C | 135、D | 136、D | 137、D | 138、D | 139、D | 140、D |
| 141、C | 142、B | 143、A | 144、C | 145、D | 146、A | 147、B | 148、B | 149、C | 150、A |
| 151、D | 152、A | 153、A | 154、D | 155、D | 156、C | 157、A | 158、C | 159、B | 160、C |
| 161、D | 162、B | 163、C | 164、B | 165、C | 166、A | 167、B | 168、D |  |  |

# 

## 答案解析

006、B。1CC型集装箱的实际长度为19ft10.5in,1AA型集装箱的实际长度为40ft。

024、D。按照规定，带有空/陆/水联运集装箱标记的集装箱禁止在甲板上堆装047、A。集装箱在船上的箱位可用六位数字表示，其中前面两位表示纵向位置（即排或行），中间两位表示横向位置（即列），后面两位表示垂向位置（即层）。

080、B。按照我国规则规定，集装箱的重心取在箱高的一半处。

140、D。根据ISO的要求，集装箱堆码中横向上允许的最大偏码为1in(25.4mm)，纵向上允许的最大偏码为1.5in(38mm)。

# 

# 第十六章散装谷物运输

001、\_\_\_\_\_\_\_不属于谷物货物。A、玉蜀黍B、燕麦C、高粱D、钻屑

002、下列散装货物中\_\_\_\_\_\_\_属于IMO《国际散装谷物安全装运规则》中定义的散装谷物。A、大豆B、与大豆自然特性相同的豆粕C、面粉D、A和B

003、下列散装货物中\_\_\_\_\_\_\_不属于IMO《国际散装谷物安全装运规则》中定义的散装谷物。A、蚕豆B、稞麦C、麸皮D、A和B

004、IMO《国际散装谷物安全装运规则》中定义的散装谷物是指\_\_\_\_\_\_\_。A、粮谷B、种子C、由其加工的与谷物在自然状态下具有相同特征的制成品D、以上都是

005、判断谷物制成品是否属于IMO《国际散装谷物安全装运规则》中定义的散装谷物主要根据制成品的\_\_\_\_\_\_\_。A、积载因数B、静止角C、非黏性D、B和C

006、散装粮食除具有与包装粮食共同的性质外，还具有\_\_\_\_\_\_\_。A、散落性和下沉性B、下沉性和散发水分性C、自热性和吸附性D、散落性和呼吸性

007、散装谷物的散落性可以用\_\_\_\_\_\_\_表示，该值越小，表示其散落性\_\_\_\_\_\_\_。A、静止角；越大B、静止角;越小C、休止角;越小D、船舶倾斜角;越大

008、在散装谷物运输中，以下说法正确的是\_\_\_\_\_\_\_。A、谷物静止角与其散落性无关B、谷物静止角与其散落性有关，角度越小，散落性越小C、装运静止角越大的货物，对船舶稳性影响越大D、谷物静止角与其散落性有关，角度越大，表示散落性越小

009、某种谷物的静止角越大，说明这类谷物\_\_\_\_\_\_\_。A、越容易移动B、越不易移动C、颗粒间摩擦力越小D、对船舶的稳性影响越大

010、谷物的吸附性是指谷物\_\_\_\_\_\_\_的特性。A、易受虫害B、易吸收水分C、含水分较多D、易吸收异味和有害气体

011.船舶在风浪中航行，通常当其横倾角\_\_\_\_\_\_\_散装谷物的静止角时，谷物就可能开始移动。A、小于B、大于C、等于D、散粮的移动与船舶的横倾角无关

012、下列各项中\_\_\_\_\_\_\_不是包装谷物的特性。A、吸附性B、散落性C、呼吸性D、吸收和散发水分特性

013、影响散粮呼吸性强弱的主要因素是\_\_\_\_\_\_\_。A、货舱通风状况B、气温C、谷物含水量D、以上都是

014、散装谷物在外力作用下，能自动松散流动的性质称为\_\_\_\_\_\_\_。A、吸附性B、下沉性C、散落性D、吸湿性

015、在一定范围内，散装谷物的呼吸性随含水量增加而\_\_\_\_\_\_\_。A、不变B、增强C、降低D、以上均有可能

016、当谷物含水量超过\_\_\_\_\_\_\_时，呼吸强度骤然加强。A、8%B、流动水分点C、适运水分点D、安全水分点

017、谷物发热的原因是\_\_\_\_\_\_\_的呼吸作用产生热量积聚的结果。A、粮谷自身B、微生物C、虫害D、以上都是

018、谷物的安全水分点随粮温的增高而\_\_\_\_\_\_\_。A、降低B、不变C、增大D、以上均有可能

019、影响散装谷物下沉性的因素有\_\_\_\_\_\_\_。①谷物表面状态;②谷物的积载因数;③谷物的含水量;④谷物颗粒大小;⑤谷物颗粒的形状A、③⑤B、①③④⑤C、①④⑤D、①②③④⑤

020、散装谷物的散落性与\_\_\_\_\_\_\_因素有关。①颗粒大小;②颗粒形状;③颗粒表面状况;④含水量；⑤杂质含量A、①②③④B、①③④⑤C、②③④⑤D、①②③④⑤

021、通常情况下，颗粒越大，装于船舱内的散装谷物下沉\_\_\_\_\_\_\_。A、越大B、越小C、与颗粒大小无关D、与颗粒大小关系无法确定

022、散装谷物颗粒表面越光滑，其散落性\_\_\_\_\_\_\_。A、越小B、越大C、与颗粒光滑程度无关D、与颗粒光滑程度关系无法确定

023、颗粒为近似球形的散装谷物，其散落性\_\_\_\_\_\_\_。A、小B、大C、与颗粒表面形状无关D、以上均不对

024、散装谷物的含水量越高，其散落性\_\_\_\_\_\_\_。A、越小B、越大C、与含水量高低无关D、以上均不对

025、近似球形颗粒的散装谷物，通常其静止角\_\_\_\_\_\_\_，散落性\_\_\_\_\_\_\_。A、小;大B、大;小C、大；大D、小;小

026、散装谷物的\_\_\_\_\_\_\_对船舶稳性产生不利的影响。A、下沉性和吸附性B、散落性和吸湿性C、散落性和吸附性D、下沉性和散落性

027、谷物在舱内移动后，船舶\_\_\_\_\_\_\_。A、稳性减小B、重心降低C、产生一横倾力矩D、A和C

028、若散粮在舱内只下沉而不移动，则\_\_\_\_\_\_\_。A、有利于稳性B、不利于稳性C、对稳性没有影响D、对稳性的影响不能确定

029、—般情况下，散装谷物在舱内移动后，船舶重心会\_\_\_\_\_\_\_。A、升高B、降低C、既降低又水平移动D、既水平移动又略有升高

030、谷物、矿石、化肥等固体散装货物发生横向移动后\_\_\_\_\_\_\_。A、船舶产生的倾角与货物移动方向一致B、船舶产生的倾角与货物移动向相反C、船舶产生的倾角与货物的移动无关D、船舶产生的倾角与货物移动方向的关系不能确定

031、谷物、矿石、化肥等固体散装货物发生横向移动后\_\_\_\_\_\_\_。A、船舶稳性会增大B、船舶稳性会减小C、船舶稳性不会发生变化D、对船舶稳性的影响不能确定

032、谷物、矿石、化肥等固体散装货物发生下沉后\_\_\_\_\_\_\_。A、船舶稳性会增大B、船舶稳性会减小C、船舶稳性不会发生变化D、对船舶稳性的影响不能确定

033、谷物在舱内移动对船舶稳性的影响包括\_\_\_\_\_\_\_。A、使船舶稳性降低B、使船舶产生横倾C、使船舶重心降低D、A和B

034、谷物的散落性有利于\_\_\_\_\_\_\_，不利于\_\_\_\_\_\_\_。A、装卸;强度B、稳性;装卸C、装卸;稳性D、强度;稳性

035、专用散粮船货舱内设置顶边水舱的目的是\_\_\_\_\_\_\_。①限制舱内顶层谷物移动;②便于平舱;③便于清舱;④可作压载舱;⑤减少谷物移动倾侧力矩A、①②③B、①②④⑤C、②③④D、①②③④⑤

036、专用散粮船货舱区设置底边水舱的主要目的是\_\_\_\_\_\_\_。①减少谷物移动倾侧力矩;②便于平舱;③便于清舱;④可作压载舱;⑤加快卸货速度A、①②③B、①③④⑤C、③④⑤D、①②③④⑤

037、以下各项中\_\_\_\_\_\_\_不是散装谷物专用船的结构特点。A、双层底，单甲板B、货舱内设置有顶边和底边水舱C、舱口围较高D、具有共同装载舱

038、散装谷物专用船的货舱舱壁呈斜面形的作用是\_\_\_\_\_\_\_。①限制舱内顶层谷物移动;②便于平舱;③便于清舱;④可作压载舱;⑤减少谷物移动倾侧力矩;⑥保证货舱结构的强度和美观A、①②③⑥B、①②④⑤C、①②③④⑤D、①②③④⑤⑥

039、关于散装谷物船经平舱的满载舱的说法，正确的是\_\_\_\_\_\_\_。A、装载重量达到满载时装载量的货舱B、该舱的装载重量达到局部强度允许最大值的货舱C、该舱装载重量达到总纵强度允许的最大值的货舱D、经充分平舱后，使甲板和舱盖下方的所有空间装满至可能的最大限度的货舱

040、关于散装谷物的装载方式，以下各项中\_\_\_\_\_\_\_通常对船舶稳性的不利影响最小。A、经平舱的满载舱B、未经平舱的满载舱C、部分装载舱D、松动舱

041、对于散装谷物船同一货舱而言，以下各项中\_\_\_\_\_\_\_对船舶稳性的不利影响最大。A、经平舱的满载舱B、未绿平舱的满载舱C、装载至70%的部分装载舱D、无法确定

042、共通装载是\_\_\_\_\_\_\_运输中的一种装载方式。A、滚装货物B、液体散货C、集装箱D、散装谷物

043、未经平舱的满载舱是指\_\_\_\_\_\_\_。A、装载量达到夏季满载时的标准装载量的货舱B、装载量达到局部强度允许的最大值的货舱C、装载量达到总纵强度允许的最大值的货舱D、舱口部分装满至可能的最大程度，舱口外部分形成自然流入状货堆的货舱

044、部分装载舱是指\_\_\_\_\_\_\_。A、装载量未达到夏季满载时装载量的货舱B、装载量未达到局部强度允许最大值的货舱C、该舱装载程度未达到满载舱要求的货舱D、舱口部分最大限度装满，舱口外部分形成自然流入状货堆的货舱

045、散装谷物船的“共同装载”是指\_\_\_\_\_\_\_。A、拆除横舱壁，舱内谷物前后相通B、不设止移板，舱内谷物左右相通C、打开底层货舱舱盖，使底舱和甲板间舱的谷物上下相通，成为一个货舱D、以上都不对

046、对于散粮船，一般满载舱对船舶稳性的影响比部分装载舱\_\_\_\_\_\_\_。A、大B、小C、相同D、以上都有可能

047、关于散装谷物的装载方式，以下各项中\_\_\_\_\_\_\_对船舶稳性的不利影响最大。A、经平舱的满载舱B、未经平舱的满载舱C、部分装载舱D、以上均不对

048、实际营运中的散粮船配载图一般用\_\_\_\_\_\_\_表示。A、俯视图B、正视图C、侧视图D、透视图

049、若港口水深不受限，则影响散装谷物船航次货运量的因素包括\_\_\_\_\_\_\_等。A、允许使用的载重线B、货舱容积C、谷物品种D、以上都是

050、确定散装谷物船各舱装货量时，\_\_\_\_\_\_\_。A、按各舱舱容比分配B、各舱尽量装满C、若舱容富裕，则留少数部分装载舱D、B和C

051、散装谷物船部分装载舱的选定，应有利于\_\_\_\_\_\_\_。A、改善船舶总纵强度B、便于调整船舶吃水差C、改善船舶稳性D、以上都是

052、对于满载不满舱的散装谷物船，在确定各舱装货量时下列各项中\_\_\_\_\_\_\_是错误的。A、按各舱舱容比分配B、各舱尽量装满C、若舱容富裕，留少数部分装载舱D、B和C

053、对于满载不满舱的散装谷物船，可通过\_\_\_\_\_\_\_的方法调整吃水差。A、改变部分装载舱的位置B、加部分压载水C、同一货舱内纵向移货D、以上均可

054、对于满载不满舱的散装谷物船，可通过\_\_\_\_\_\_\_的方法调整总纵强度。A、同一货舱内纵向移货B、改变部分装载舱的位置C、加部分压载水D、以上均可

055、散装谷物船配载图中，部分装载舱应标明\_\_\_\_\_\_\_。A、谷物体积B、含水量C、空档高度或谷物装舱深度D、以上都是

056、散装谷物船配载图中，对于设置防移装置的货舱需标明\_\_\_\_\_\_\_。A、防移装置的形式和位置B、防移装置的具体尺寸C、是否满足IMO《国际散装谷物安全装运规则》的要求D、A和B

057、对于散装谷物船，部分装载舱的选择应综合考虑\_\_\_\_\_\_\_。A、船舶总纵强度B、船舶浮态C、船舶稳性D、以上都是

058、散装谷物船部分装载舱的选择原则是\_\_\_\_\_\_\_。①有利于改善船舶总纵强度;②便于调整船舶吃水差;③避开谷物倾侧体积矩的峰值;④便于货物平舱A、①②③B、②③④C、①③④D、①②③④

059、下列各项中\_\_\_\_\_\_\_为货舱内适合于装载散装谷物的条件。A、舱内无残留物B、舱盖保持水密状态C、通风设备及污水排放设备试运行良好D、以上都是

060、在我国，散装谷物船验舱通常由\_\_\_\_\_\_\_承担并出具证明。A、托运人B、港务局C、商检局D、海事局

061、散装谷物船验舱在国外一般由\_\_\_\_\_\_\_负责并出具证明。A、货主B、港务局C、海事局D、检验检疫等主管机构

062、散粮船装载时，若为单头作业，则\_\_\_\_\_\_\_。A、应各舱轮流装载B、应按货舱顺序逐个装满C、应分2〜3轮装完D、A+C

063、散粮船装载时，若为两头作业，则\_\_\_\_\_\_\_。A、可同时相邻装载B、可同时隔舱装载C、应分2〜3轮装载D、B+C

064、散粮船装载散装谷物前，应\_\_\_\_\_\_\_。A、取得验舱证明B、填写稳性计算表C、取得装载许可证D、以上都是

065、对于散装谷物船部分装载舱，装载完毕后应合理平舱，\_\_\_\_\_\_\_。A、将谷物表面平整至水平状B、使货物表面最高点与最低点间的垂直距离不超过min{B/10，1.5m}C、可仅在舱口范围内平舱并使货物均匀盖满舱底D、以上都是

066、散装谷物船开航前，按贸易合同规定进行\_\_\_\_\_\_\_。A、薰舱B、谷物计量C、封舱D、平舱

067、散装谷物船航行中，应\_\_\_\_\_\_\_。A、测定谷物含水量B、造当通风C、按时测量并排出污水D、B和C

068、散装谷物船航行中，适当通风的目的是\_\_\_\_\_\_\_。A、减小谷物含水量B、排出舱内热量C、加强谷物的呼吸作用D、A和B

069、散装谷物船航行中，适当通风可\_\_\_\_\_\_\_。A、减小谷物下沉B、排出舱内热量C、加强谷物的呼吸作用D、B和C

070、散装谷物船航行中，适当通风不是为了\_\_\_\_\_\_\_。A、减小谷物含水量B、排出舱内热量C、加强谷物的呼吸作用D、B和C

071、下列各项中\_\_\_\_\_\_\_不是散装谷物船航行中的货物管理工作。A、测定谷物含水量B、适当通风C、按时测量并排出污水D、测定舱内空气漏点

072、船舶到港后发现舱内散装谷物表层霉烂结块，\_\_\_\_\_\_\_。A、其损失应由船方承担B、其损失与船方无关C、其损失应由发货人承担D、以上均有可能

073、IMO《国际散装谷物安全装运规则》对散装谷物船的稳性要求包括\_\_\_\_\_\_\_。①经自由液面修正GM值不小于0.30m;②稳性衡准数不小于1;③谷物移动引起的船舶横倾角不大于12°和上甲板边缘人水角中较小者;④剩余动稳性值不小于0.075m•rad;⑤稳性消失角不小于55°A、①③④B、②③④C、①②④⑤D、①②③④⑤

074、根据IMO《国际散装谷物安全装运规则》的规定，散装谷物船经自由液面修正后的初稳性高度值应不小于\_\_\_\_\_\_\_m。A、0.15B、0.20C、0.30D、根据散装谷物的种类而定

075、IMO《国际散装谷物安全装运规则》提出的谷物假定移动倾侧模型中规定:部分装载舱按谷面倾侧\_\_\_\_\_\_\_，经平舱的满载舱按谷面倾侧\_\_\_\_\_\_\_来计算谷物移动倾侧体积矩。A、12°；12°B、15°；15°C、15°；25°D、25°;15°

076、IMO《国际散装谷物安全装运规则》提出的谷物假定移动倾侧模型中规定:部分装载舱按谷面倾侧\_\_\_\_\_\_\_，未经平舱的满载舱按谷面倾侧\_\_\_\_\_\_\_\_来计算谷物移动倾侧体积矩。A、12°；15°或25°B、25°;15°或25°C、15°;25°D、25°；15°

077、根据IMO《国际散装谷物安全装运规则》的规定，散装谷物船由于谷物假定移动引起的船舶横倾角应\_\_\_\_\_\_\_和上甲板边缘人水角中较小者。A、不小于12°B、不大于12°C、不小于15°D、不大于15°

078、根据IMO《国际散装谷物安全装运规则》的规定，散装谷物船的剩余静稳性面积应\_\_\_\_\_\_\_\_。A、不小于0.037m•radB、不大于0.037m•radC、不小于0.075m•radD、不大于0.075m•rad

079、某散装谷物船（1996年12月1日建造)装载后土甲板边缘入水角为14°，则由于谷物移动引起的船舶横倾角应\_\_\_\_\_\_\_。A、不小于12°B、不大于12°C、不小于25°D、不大于11°

080、某散装谷物船（1998年6月14日后建造)裝载后上甲板边缘入水角为11°，则由于谷物移动引起的船舶横倾角应\_\_\_\_\_\_\_。A、不小于12°B、不大于12°C、不小于25°D、不大于11°

081、根据IMO《国际散装谷物安全装运规则》的规定，对于1994年1月1日后建造的散装谷物船，由于谷物假定移动引起的船舶横倾角应\_\_\_\_\_\_\_。A、不大于15°B、不大于12°C、不大于上甲板边缘入水角D、不大于B和C中较小者

082、某散装谷物船（1991年4月22日投入营运）装载后甲板边缘入水角11°，则由于谷物移动引起的船舶横倾角应\_\_\_\_\_\_\_。A、不小于12°B、不大于12°C、不小于25°D、不大于11°

083、SOLAS1960对专用散粮船稳性的要求是:因谷物移动引起的船舶静横倾角应\_\_\_\_\_\_\_。A、大于5°B、大于12°C、不大于5°D、不大于12°

084、根据SOLAS1974计算散粮船的稳性指标中，剩余动稳性值是指\_\_\_\_\_\_\_。A、在40°以内船舶静稳性曲线所包围的面积B、在40°以内船舶静稳性曲线和谷物移动力臂曲线所包围的面积C、在船舶静稳性曲线图中扣除谷物移动力臂曲线下面积后所得的面积D、以上均不对

085、关于装运散装谷物船舶的添注漏斗，下列说法中\_\_\_\_\_\_\_是正确的。A、它只适用于专用散粮船装运谷物时B、它是用作减少底舱谷物移动力矩的一种装置C、它是用作减少二层舱谷物移动力矩的一种装置D、以上都错

086、下列各项中\_\_\_\_\_\_\_属于散装谷物船可采取的止移措施。A、设置散装谷物捆包B、散谷表面堆货C、设置托盘D、以上都是

087、在散装谷物船的矩形货舱中间设置一道谷密纵向隔壁，其谷物移动倾侧力矩值约变为原来值的\_\_\_\_\_\_\_。A、1/2B、1/4C、l/6D、1/9

088、散装谷物船谷物的补给装置有\_\_\_\_\_\_\_。A、谷面固定装置B、止移裝置C、围井和添注漏斗D、散装谷物捆包

089、散装谷物船减小舱内谷物移动倾侧力矩可以使\_\_\_\_\_\_\_。A、谷物移动引起的船舶横倾角减小B、初稳性高度增大C、剩余动稳性增大D、A和C

090、在船运散装谷物时，以下考虑\_\_\_\_\_\_\_是正确的。A、部分装载舱应尽量选择在尺度较小的舱室以减小谷物假定移动力矩B、干货船采用共通装载方案可以减小其在Z：层舱谷物假定移动的力矩C、采用端部不平舱装载既可加快装卸又可减少谷物移动对船舶稳性的影响D、以上都不正确

091、为提高散装谷物船的稳性，以下措施\_\_\_\_\_\_\_是恰当的。①减少松动舱;②设置止移装置;③采用压包;④部分装载时谷面高度应不超过舱高的一半；⑤尽量减少油水装载量A、①②③B、①②⑤C、②③⑤D、①②③④⑤

092、将较狭窄的舱作为部分装载舱，可以\_\_\_\_\_\_\_。A、减少GM值B、增大CM值C、减小谷物假定移动倾侧力矩D、增大谷物假定移动倾侧力矩

093、将部分装载舱安排在较狭窄的货舱，可以\_\_\_\_\_\_\_。A、增大剩余动稳性值B、改善散粮船稳性C、减小谷物假定移动引起的船舶横倾角D、以上都对

094、为了减少自由液面对散装谷物船稳性的影响，可以\_\_\_\_\_\_\_。A、在货舱内设置纵向隔壁B、在货舱内设置散装谷物捆包C、将部分装载舱安排在较狭窄的谷物舱D、以上都不对

095、\_\_\_\_\_\_\_可以限制谷物移动并使谷物在甲板间舱内的横移力矩减小。A、围井B、添注漏斗C、舱盖固定装置D、采用共同装载方案

096、部分装载舱设置纵向隔壁时，该隔壁应由谷物表面向上和向下各延伸该舱最大宽度的\_\_\_\_\_\_\_以上。A、1/6B、1/8C、向上1/8,向下1/6D、向上1/6,向下1/8

097、当用止移板和撑柱作为谷物舱的止移装置时，撑柱和水平线的夹角应\_\_\_\_\_\_\_。A、大于45°B、大于30°C、不大于30°D、不大于45°

098、散装谷物船满载舱设置托盘时，其底部至甲板线的深度应根据船宽在\_\_\_\_\_\_\_。A、0.6〜1.2m以上B、0.6〜1.2m以下C、1.2〜1.8m以上D、1.2〜1.8m以下

099、散装谷物船止移装置中的拉索在使用时应\_\_\_\_\_\_\_。A、水平地或尽可能水平地设置B、与水平线的夹角不超过45°C、与水平线的夹角不超过30°D、与水平线的夹角不小于45°

100、谷物表面压包是散装谷物船部分装载舱所采取的止移措施，其压包的堆装高度应不小于\_\_\_\_\_\_\_。A、1.20mB、1.60mC、谷面最大宽度的1/16D、A和C中取大者

101、在散装谷物船非甲板间舱的满载舱内设置纵隔壁，其设置要求从顶部甲板向下延伸至少\_\_\_\_\_\_\_m。A、0.3B、0.6C、1.2D、1.8

102、在装运散粮船舶甲板间舱的满载舱内设置纵隔壁，其设置要求是\_\_\_\_\_\_\_。A、从顶部甲板向下延伸至少0.6mB、其高度应在谷面上下各1/8该舱室的最大宽度C、其高度应不小于谷面最大宽度的1/16D、纵隔壁应在垂向上贯穿整个间舱

103、下列各项中\_\_\_\_\_\_\_不属于散装谷物船满载舱的止移措施。A、散装谷物捆包B、托盘C、谷物表面固定装置D、设置纵隔壁

104、为减少满载舱内的谷物移动倾侧力矩，以下措施正确的是\_\_\_\_\_\_\_。A、设置托盘B、设置纵向隔壁C、设置散装谷物捆包D、以上都对

105、下列各项中\_\_\_\_\_\_\_是散装谷物船装载舱的止移措施。A、设置纵隔壁B、谷面上压包C、设置托盘D、A和B

106、对于满载舱止移措施中，散装谷物捆包可作为\_\_\_\_\_\_\_的一种替代装置。A、设置纵向隔壁B、散装谷面上堆货C、固定谷物表面D、托盘

107、散装谷物船部分装载舱的止移措施包括\_\_\_\_\_\_\_。①设置纵隔壁;②设置托盘;③散装谷物捆包;④谷物表面压包;⑤固定谷物表面A、①②③④B、②③④C、①④⑤D、①②④

108、下列各项中\_\_\_\_\_\_\_不是散装谷物船部分装载舱的止移措施。A、设置纵隔壁B、谷面上堆货C、设置托盘D、固定谷物表面

109、下列各项中\_\_\_\_\_\_\_属于散装谷物船部分装载舱的止移措施。A、散装谷物捆包B、设置纵隔壁C、谷物表面固定装置D、B和C

110、装运散装谷物的船舶在目的港卸货前应\_\_\_\_\_\_\_后，方可开始卸货。A、测定舱内空档高度B、在徐验人员确认所运谷物质量没有问题C、检验舱内含氧量D、对货物进行熏舱

111、某固体散货船某航次装载散装谷物，货源充足。经计算，谷物积载因数SF=1.50m3/t，船舶舱容系数μ=1.32m3/t，则下列各项中\_\_\_\_\_\_\_可以改善本船本航次的船舶稳性。A、在双层底压载舱打入适量的压载水B、将部分装载舱选择在首尾较小的货舱C、减少部分装载舱的数目D、根据具体情况采用共伺装载方式

112、某固体散货船某航次装载散装谷物，货源充足。经计算，谷物积载因数SF=1.30m3/t，船舶舱容系数μ=1.42m3/t,则下列各项中\_\_\_\_\_\_\_可以改善本船本航次的船舶稳性。A、在双层底压载舱打入适量的压载水B、将所有货舱装满，合理平舱C、减少部分装载舱的数目D、根据具体情况采用共同装载方式

# 

## 参考答案

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 001、D | 002、D | 003、C | 004、D | 005、D | 006、A | 007、A | 008、D | 009、B | 010、D |
| 011、A | 012、B | 013、C | 014、C | 015、B | 016、D | 017、D | 018、A | 019、D | 020、D |
| 021、A | 022、B | 023、B | 024、A | 025、A | 026、D | 027、D | 028、A | 029、D | 030、A |
| 031、B | 032、A | 033、D | 034、C | 035、B | 036、C | 037、D | 038、C | 039、D | 040、A |
| 041、C | 042、D | 043、D | 044、C | 045、C | 046、B | 047、C | 048、C | 049、D | 050、D |
| 051、D | 052、A | 053、A | 054、B | 055、C | 056、D | 057、D | 058、A | 059、D | 060、C |
| 061、D | 062、D | 063、D | 064、D | 065、A | 066、A | 067、D | 068、D | 069、B | 070、C |
| 071、A | 072、D | 073、A | 074、C | 075、D | 076、B | 077、B | 078、C | 079、B | 080、D |
| 081、D | 082、B | 083、C | 084、D | 085、B | 086、D | 087、B | 088、C | 089、D | 090、A |
| 091、A | 092、C | 093、D | 094、D | 095、A | 096、B | 097、D | 098、C | 099、A | 100、D |
| 101、B | 102、D | 103、C | 104、D | 105、D | 106、D | 107、C | 108、C | 109、D | 110、B |
| 111、A | 112、C |  |  |  |  |  |  |  |  |

# 

## 答案解析

001、D。钻屑多指金工作业时产生的金属碎屑。

012、B。下沉性和散落性是散装谷物特有的性质。

026、D。下沉性使舱内谷面下沉且出现空档。散落性使谷物发生移动，存在垂向力矩和横向力矩。垂向力矩使船舶重心升高，稳性降低;横向力矩使船舶产生横倾角，稳性力矩减小。

037、D。共同装载是具有二层以上纵通甲板的多用途船舶或杂货船装运散粮时的装载方式。

049、D。

065、A。选项B为IMSBC规则中对静止角在30°〜35°(包括35°)的非黏性散货要求的平舱方式。

111、A。由于从=1.50m3/t>μ=1.32m3/t，所以船舶本航次满舱不满载。

112、C。由于SF=1.30m3/t<μ=1.42m3/t，所以船舶本航次满载不满舱。

# 

# 第十七章散装固体货物运输

001、MHB货物的运输注意事项可在\_\_\_\_\_\_\_中查找。A、IMDGCodeB、IMSBCCodeC、CSSCodeD、IGCCode

002、IMSBC规则中\_\_\_\_\_\_\_可以在IMDG规则中查到。A、所有货物B、B类固体散装货物C、除MHB外的B类固体散装货物D、以上均有可能

003、从IMSBC规则中可以查到固体散货\_\_\_\_\_\_\_。A、装运一般注意事项B、试样采集方法C、适运性测试方法D、以上都是

004、IMSBC规则中物质名称索引表是按\_\_\_\_\_\_\_排列的。A、货物类别B、货物名称C、联合国编号D、B或C

005、按货名查IMSBC规则物质名称索引表时可查得基货物\_\_\_\_\_\_\_。A、所属类别B、所在页码C、联合国编号D、是杏是海洋污染物

006、IMSBC规则是指\_\_\_\_\_\_\_A、木材船安全操作规则B、散裝谷物安全运输规则C、国际海上固体散货规则D、散装危险货物运输规则

007、IMSBC规则包括在\_\_\_\_\_\_\_内。A、IBCCodeB、IMDGCodeC、BGHCodeD、以上都不对

008、对易流态化固体散货进行扼降试验的目的是测定其\_\_\_\_\_\_\_。A、流动水分点B、燃烧速度C、放射比度D、含水量

009、易流态化货物的流动水分点是用\_\_\_\_\_\_\_表示。A、含水体积的百分比B、含乐重量的百分比C、湿度D、粒度

010、固体散货的易流态化是指\_\_\_\_\_\_\_。A、未经充分平舱时易在舱内流动B、散落性较强，易在舱内自由流动C、熔点过低，遇高温易熔化而形成自由液面D、含水量较大时，易在上层形成可流动物质

011、某矿石船装载易流态化散货，其主要危险在于\_\_\_\_\_\_\_。A、因化学反应而引起火B、因含水量过高流态化而导致稳性减小或丧失C、船舶操纵困难D、以上均是

012、固体散货的流动水分点是指\_\_\_\_\_\_\_。A、其最大含水量B、其在运输中不可能流态化的含水量C、其在运输中一定会流态化的含水量D、其在运输中可能流态化的含水量

013、易流态化货物是指\_\_\_\_\_\_\_的固体散货。A、装在船上容易移动B、含水量较大C、积载因数较小D、当含水量过大时，装于船上因船舶振动而在表面形成浆状流动物

014、易流态化货物对船舶可能产生的危害是\_\_\_\_\_\_\_。A、损坏船体结构B、降低船舶稳性C、由于发生化学反应而造成事故D、以上均有可能

015、下列各项中\_\_\_\_\_\_\_属于IMSBC规则中定义的易流态化固体散货。A、黄铁矿B、铜精矿C、铁精矿D、以上都是

016、易流态化货物的TML是指\_\_\_\_\_\_\_。A、流动水分点B、相对湿度C、实际含水量D、适运水分限

017、下列各项中\_\_\_\_\_\_\_不属于易流态化货物。A、钛铁精矿B、泥铜C、铜精矿D、铜锭

018、\_\_\_\_\_\_\_不属于易流态化货物，A、锰精矿B、散装活鱼C、散装草泥D、散装鱼粉

019、易流态化货物的易流态件可用\_\_\_\_\_\_\_指标来衡量，其值越小，则流态性越\_\_\_\_\_\_\_。A、流动水分点;小B、凝点;大C、流动水分点;大D、凝点;小

020、流动水分点是用来衡量\_\_\_\_\_\_\_特性的指标。A、—般固体散货B、易流态化货物C、具有化学危险的固体散货D、包装危险性货物

021、当含水量过大时，装于船上因船舶振动而在表面可形成浆状流动物的固体散货称为\_\_\_\_\_\_\_。A、—般固体散货B、具有化学危险的固体散货C、易流态化货物D、包装危险性货物

022、按葡氏/樊氏测试法，易流态化货物的适运水分限取其饱和含水量的\_\_\_\_\_\_\_。A、60%B、70%C、80%D、90%

023、对易流态化固体散货进行流盘试验的目的是测定其\_\_\_\_\_\_\_。A、流动水分点B、燃烧速度C、放射比度D、含水量

024、除非对货物加以充分遮盖而使其含水量不发生改变，否则采样/试验与装货时间的间隔不得超过\_\_\_\_\_\_\_。A、3天B、5天C、7天D、9天

025、流盘用于测定固体散货的\_\_\_\_\_\_\_。A、适运水分限B、燃烧速度C、放射比度D、含水量

026、根据IMSBC规则的规定，精选矿的适运水分限是其流动水分点的\_\_\_\_\_\_\_。A、100%B、95%C、80%D、90%

027、易流态化货物的FMP是指\_\_\_\_\_\_\_。A、流动水分点B、相对湿度C、实际含水量D、适运水分限

028、下列各项中\_\_\_\_\_\_\_不属于MHB货物的主要特征。A、能减少舱内含氧量B、易于自热自燃的散货C、静止角较小D、潮湿时会产生危险气体的散货

029、IMSBC规则中的MHB是指\_\_\_\_\_\_\_。A、易燃易爆的固体散货B、危险性不能确定的固体散货C、仅在散装运输时才会产生危险的固体散货D、仅在包装运输时才会产生危险的固体散货

030、IMSBC规则与IMDG规则中同一名称的散装危险货物与包装危险货物的分类号\_\_\_\_\_\_\_。A、相同B、不同C、视具体货物而定D、以上均有可能

031、下列各项中\_\_\_\_\_\_\_不属于IMSBC规则中具有化学危险性固体散装货物的分类号。A、4.1B、5.1C、2.1D、6.1

032、下列各项中\_\_\_\_\_\_\_属于IMSBC规则中具有化学危脸性固体散装货物的分类号。A、2.1B、4.2C、5.2D、B和C

033、下列各项中\_\_\_\_\_\_\_不属于IMSBC规则中具有化学危险性固体散装货物的分类号。A、4.1B、5.1C、7D、1.2

034、按IMSBC规则，具有化学危险的固体散货可分成以下\_\_\_\_\_\_\_两大类。A、列入IMSBC规则的固体散货和未列入其内的固体散货B、列入国际危规和列入IMSBC规则的固体散货C、列入国际危规的固体散货和易流态化货物D、列入国际危规中与包装危险货物同名的固体散货和MHB

035、在IMSBC规则中的MHB货物，当用包装形式运输时应按国际危规中\_\_\_\_\_\_\_的要求进行运输。A、第9类B、第8类C、第4类D、以上都不对

036、在IMSBC规则中的MHB货物，当用包装形式运输时\_\_\_\_\_\_\_。A、应满足国际危规的要求B、应满足IMSBC规则的要求C、可按普通货物对待D、应满足CSS规则的要求

037、下列各项中\_\_\_\_\_\_\_属于IMSBC规则中具有化学危险性固体散装货物的分类号。A、4.2B、7C、8D、以上都是

038、\_\_\_\_\_\_\_不属于具有化学危险的散装固体货物。A、煅烧黄铁矿B、硝酸钡C、闪锌矿D、煤

039、舱内装载散装直接还原铁(directreducediron)起火时应\_\_\_\_\_\_\_。A、打开舱盖，进行最大量通风，若稳性许可还应向舱内灌水B、对所有货舱进行灌水冷却C、保持货舱封闭，不得用水、蒸汽或CO2，必要时使用N2惰化D、用大量的水，最好使水成雾状以免扰动货物表面

040、硅铝粉属于\_\_\_\_\_\_\_的固体散货。A、易流态化B、易自燃C、遇水会产生燃气体D、没有特别危险

041、硝酸钡或硝酸铝属于\_\_\_\_\_\_\_的固体散货。A、易流态化B、氧化剂C、遇水会产生可燃气体D、没有特别危险

042、下列各项中\_\_\_\_\_\_\_属于MHB货物。①煤炭;②氟石;③铁精矿;④铜精矿;⑤生石灰;⑥鱼粉;⑦直接还原铁。A、①②③④⑤⑤⑥⑦B、①②④⑤⑦C、①②⑤⑦D、②④⑥⑦

043、以下各项中\_\_\_\_\_\_\_货物在IMSBC规则中既属于具有化学危险性固体散货又属于易流态化货物。A、煤泥B、硫化金属精矿C、铜精矿D、以上均是

044、蓖麻子属于IMSBC规则中具有化学角:险性固体散装货物的\_\_\_\_\_\_\_类。A、6.1B、9C、8D、4.1

045、锯屑属于IMSBC规则中具有化学危险性固体散装货物的\_\_\_\_\_\_\_。A、第4.1类B、第5.1类C、第9类D、MHB

046、煤炭属于IMSBC规则中具有化学危险性固体散装货物的\_\_\_\_\_\_\_。A、第3.1类B、第4.1类C、第9类D、MHB

047、散装种子饼属于IMSBC规则中具有化学危险性固体散装货物的第\_\_\_\_\_\_\_类。A、4.1B、4.2C、4.3D、5.1

048、仅在散装时有危险的货物（MHB)一般为\_\_\_\_\_\_\_。A、固体散装货物B、液体散装货物C、某些包装货物D、特殊包件货物

049、装载\_\_\_\_\_\_\_货物的货舱不会发生缺氧。A、干冰B、废钢铁、铁屑、钢屑、旋屑、镗屑、钻屑、削屑、锉屑或切屑C、砷酸锌、亚砷酸锌及其混合物D、废金属

050、装载\_\_\_\_\_\_\_货物的货舱不会发生缺氧。A、谷物、谷物制品、谷物加工过程中的残余物B、含油种子及其制品和残余物C、椰子仁干D、抑制了的丙烯酸、液体烷基胺类

051、装载\_\_\_\_\_\_\_货物的货舱不会发生缺氧。A、低比度放射性物质B、直接还原铁（DRI)C、硫化金属矿石、硫化金属精矿D、鸟粪

052、自持放热分解的试验槽试验可测定\_\_\_\_\_\_\_的自持分解速度。A、硝酸盐化肥B、易流态化货物C、具有化学危险货物D、爆炸品

053、根据IMSBC规则，固体散货分类为\_\_\_\_\_\_\_。①易流态化货物;②具有燃烧爆炸性的货物;③具有化学危险的货物;④既不易流态化又无化学危险的货物;⑤既有化学危险性又易流态化的货物。A、①③⑤B、①③④C、①③④⑤D、①②③④⑤

054、硫酸铵化肥在IMSBC规则中属于\_\_\_\_\_\_\_类固体散装货物。A、易流态化货物B、具有化学危险的货物C、既不易流态化又无化学危险的货物D、B或C

055、IMSBC规则中所列固体散货\_\_\_\_\_\_\_。A、仅属于一个类别B、可既属于G类又属于D类C、不一定仅属于一个类别D、可属于三四个类别

056、下列各项中\_\_\_\_\_\_\_属于IMSBC规则中定义的既不易流态化又无化学危险的固体散货（C类)。①水泥;②黏土;③石灰;④铁矿石;⑤尿素A、①②③④B、①②④⑤C、①⑤D、②④

057、经抗氧化处理且证明在运输中不具有自热性海鱼粉属予IMSBC规则中定义的\_\_\_\_\_\_\_货物。A、易流态化货物B、具有化学危险的货物C、既不易流态化又无化学危险的货物D、既易流态化又具有化学危险的货物

058、\_\_\_\_\_\_\_不属于既不易流态化又无化学危险的散装固体货物。A、拉长石岩B、浮石C、焙烧黄铁矿D、铁燧岩球团

059、\_\_\_\_\_\_\_不属于既不易流态化又无化学危险的散装固体货物。A、铝渣B、石膏C、钒土D、水泥

060、下列不属于IMSBC规则中C类散货的货物为\_\_\_\_\_\_\_。A、盐B、沙C、滑石D、种子饼

061、根据固体散货的特性，静止角较小的固体散货\_\_\_\_\_\_\_。A、易流态化B、流动水分点较大C、在运输中易移动D、在运输中不易移动

062、固体散装货船航行中稳性减小或丧失的原因可能是\_\_\_\_\_\_\_。A、未平舱导致货物移动B、易流态化货物呈流态化C、双层底油水的消耗D、以上均是

063、下列各项中\_\_\_\_\_\_\_不是固体散货船在运输途中船舶稳性减小或丧失的主要原因。A、平舱不当/货重分配不当使货物在恶劣天气中移动B、散货表面出现大量液体C、船舶重心因装货不当而过高D、A和B

064、固体散货船在运输过程中，其主要危险在于\_\_\_\_\_\_\_。A、因化学反应而引起火灾、中毒等事故B、运输中稳性减小或丧失C、船舶结构损坏D、以上均是

065、下列各项中\_\_\_\_\_\_\_不是固体散货船在运输过程中的危险性。A、稳性减小或丧失B、因化学反应而引起火灾、中毒等事故C、船舶结构损坏D、船舶操纵困难

066、下列各项中\_\_\_\_\_\_\_是固体散货船在运输过程中造成船体结构损坏的原因。A、各舱重量分配不合理B、货物的化学反应C、散货表面出现大量液体D、航行中船舶振动

067、下列各项中\_\_\_\_\_\_\_是固体散货船在运输过程中造成船体结构损坏的原因。A、各舱货物重量分配不合理B、航行中船舶振动C、船舶压载不当D、A和C

068、精矿粉散运时，最大的危险是\_\_\_\_\_\_\_。A、由于其颗粒小，运输途中易扬尘B、由于其含水量大，装卸作业较困难C、当其含水量超过适运水分限时容易流态化威胁船舶安全D、以上都是

069、干散货船在运输固体散货时，主要应考虑\_\_\_\_\_\_\_。A、隔离B、舱位选择C、强度和稳性D、吃水和吃水差

070、为改善专用矿石船装载矿石后重心过低的状况，可以采用隔舱装载的方法，但其前提是\_\_\_\_\_\_\_。A、必须经过船体受力的校核并满足要求B、必须经过吃水差的校核并满足要求C、必须经过船舶稳性的校核并满足要求D、必须计算装卸作业时间并符合要求

071、固体散装货船采用尾机型的主要目的是\_\_\_\_\_\_\_。A、确保螺旋桨浸沉深度B、缩短机舱长度C、船型美观D、扩大货舱容积和方便装卸货

072、\_\_\_\_\_\_\_需设置上下边舱。A、客船B、液化气船C、油船D、固体散货船

073、含水量超过适运水分限的易流态化货物可用\_\_\_\_\_\_\_运输。A、油轮B、装有特殊设备的固体散货船舶C、液化气体船D、大型固体散货船

074、关于大型矿石专用船的结构特点，下述说法错误的是\_\_\_\_\_\_\_。A、货舱容积小B、货舱横舱壁少C、舱壁设计成斜面形D、带有装卸设备

075、矿石专用船的货舱容积\_\_\_\_\_\_\_，双层底压载舱较\_\_\_\_\_\_\_，货舱横舱壁\_\_\_\_\_\_\_，船上\_\_\_\_\_\_\_装卸设备。A、大;高;少;有B、小;高;多;无C、小;高;少;无D、大;低;少;有

076、矿石专用船的货舱与散粮专用船的货舱比较，其主要区别有\_\_\_\_\_\_\_。A、设有舷侧底边水舱B、单甲板C、双层底较高D、舱壁底边呈斜面形

077、因为矿石密度大所占容积小，所以矿石专用船的货舱容积仅占全船容积的\_\_\_\_\_\_\_。A、30%B、40%C、50%D、60%

078、关于矿石专用船的结构特点，下述说法错误的是\_\_\_\_\_\_\_。①货舱容积小;②货舱横舱壁少;③舱壁上边设计A、①B、②:C、③D、①②

079、IMSBC规则规定:对于静止角为30°〜35°的非黏性货物，货物表面平整程度即货物表面最高点与最低点间的垂直距离（△h）应不超过\_\_\_\_\_\_\_。A、min{B/10,1.5m}B、min{L/100,1.5m}C、1.5mD、min{B/10,2.0m}

080、海上运输中，安全积载所需的10%袋装货物用于\_\_\_\_\_\_\_的压包。A、固体散货B、木材C、杂货D、钢材

081、倾箱法适用于测定粒度小于\_\_\_\_\_\_\_的非黏性固体散货的静止角。A、6mmB、8mmC、10mmD、12mm

082、倾箱试验用于测定\_\_\_\_\_\_\_A、化肥的自续分解速度B、易自燃货物的自燃性能C、固体货物的静止角D、易流态化货物的流动水分点、

083、固体散货船装运高密度散货时，如果平舱不充分，舱内货物的堆高Hmax应满足\_\_\_\_\_\_\_生致直立的要求。（SF—货物积载因数，ds一船舶夏季满载吃水，l—货舱长度;b—货舱宽度。）A、Hmax=l.llbdsB、Hmax=0.9SFdsC、Hmax=l.lSFdsD、0.9lbds

084、某散货船夏季满载吃水为12m，所装运矿石的积载因数为0.5m3/t，则其底舱不平舱肘的堆货最大局度为\_\_\_\_\_\_\_m。A、6.6B、5.5C、5.8D、4.5

085、某船第4舱舱长25m，舱宽20m，该轮夏季满载吃水为9.0m，则经充分平后该舱底舱在装载固体散货时的最大重量为\_\_\_\_\_\_\_t。A、4950B、4860C、4500D、4050

086、某船第4舱舱长25m，舱宽20m，该轮夏季满载吃水为9.0m，则该舱在装载固体散货时的最大重量为\_\_\_\_\_\_\_t。A、4050B、4250C、4950D、4500

087、当船舶整船装运高密度干散货而无有关资料时，为防止船舶强度受损，每个货舱的货物装载最大重量Pmax应满足\_\_\_\_\_\_要求。（SF—货物积载因数，ds—船舶夏季满载吃水l—货舱长度，b—货舱宽度。）A、Pmax=1.1lbdSB、pmax=0.9lbdSC、Pmax=1.1SFdSD、Pmax=0.9SFdS

088、固体散货船装载高密度固体散货时，经充分平舱后其每一货舱的最大装载量Pmax为\_\_\_\_\_\_\_。（SF—货物积载因数，dS一船舶夏季满载吃水，Z—货舱长度，b—货舱宽度。）A、0.9lbdSB、0.9SFdSC、1.08lbdSD、1.19lbdS

089、固体散货船向全船各舱合理分配货物的重量主要是为了\_\_\_\_\_\_\_。A、增加载货量B、缩短装卸货作业时间C、保证船舶具有适宜的稳性D、避免产生过大的应力

090、某多用途船装载固体散货，机舱后部各底舱由于轴隧的加强作用，其最大堆货高度Hmax为\_\_\_\_\_\_\_。（SF—散货积载因数，dS一船舶夏季满载吃水，l一舱长，b—舱宽。）A、Hmax=0.9SFdSB、Hmax=1.1SFdSC、Hmax=1.08SFdSD、Hmax=l.21lbdS

091、对静止角α小于或等于\_\_\_\_\_\_\_的非黏性固体散货，应按散装谷物平舱要求平舱。A、25°B、30°C、45°D、40°

092、设置木井是\_\_\_\_\_\_\_装载中的一种装载方式|A、易流态化货物B、液化气体货物C、液体散装化学品D、集装箱

093、国际航运中，易流态化货物在船运时的含水量不得超过其\_\_\_\_\_\_\_。A、8%B、最大含水量C、适运水分限D、流动水分点

094、根据IMSBC规则的规定，精选矿的适运水分限是其流动水分点的\_\_\_\_\_\_\_。A、100%B、95%C、90%D、视不同测试仪器而定

095、含水量超过适运水分限的易流态化货物可用\_\_\_\_\_\_\_运输。A、普通货船B、具有特殊结构的船舶C、大型固体散货船D、以上均可

096、防止易流态化货物流态化的主要措施是\_\_\_\_\_\_\_。A、货物表面压包B、降低含水量C、避开海况恶劣区域航行D、以上都是

097、当船舶装载部分易流态化货物时，应\_\_\_\_\_\_\_。A、按舱容比分配各舱货重B、各舱均匀装载C、尽量集中配装D、视具体情况而定

098、易流态化货物在装载前应向船方提供货物的\_\_\_\_\_\_\_数据。A、含水量B、适运水分限C、积载因数D、以上都是

099、同名散装危险货物的隔离要求通常比包装危险货物\_\_\_\_\_\_\_。A、低B、高C、相同D、视具体货物而定

100、不同类别的B类固体散货\_\_\_\_\_\_\_。A、可配装在同一货舱B、应配装在不同货舱C、可相邻装载D、视货物相容性而定

101、配装第4类的固体散货，应\_\_\_\_\_\_\_。A、远离热源、火源B、舱位处于冷却和干燥状态C、船舶电器、消防设备状态良好D、以上都是

102、配装第5.1类的固体散货，应\_\_\_\_\_\_\_。A、远离热源、火源B、舱位处于冷却和干燥状态C、与其他易燃物隔离D、以上都是

103、两种性质互抵的具有化学危险的固体散货在配装时至少应满足\_\_\_\_\_\_\_的要求。A、隔离1B、隔离2C、隔离3D、隔离4

104、对于专用固体散货船配装两种性质互抵的具有化学危险的固体散货，“隔离3”意味着至少\_\_\_\_\_\_\_。A、装于不同的货舱B、装于同一货舱但水平间隔3m以上C、垂直间隔一整舱室D、用介于中间的一整个货舱作纵向隔离

105、具有化学危险的固体散货之间的隔离类别中不包括\_\_\_\_\_\_\_。A、隔离1B、隔离4C、隔离3D、A和B

106、具有化学危险的固体散货之间的最高隔离类别为\_\_\_\_\_\_\_。A、隔离1B、隔离2C、隔离3D、隔离4

107、第9类中的散装鱼粉，在航行中若货物温度超过\_\_\_\_\_\_\_并继续上升，应停止通风。A、30°CB、35°CC、45°CD、55°C

108、装载第7类固体散货的货舱，\_\_\_\_\_\_\_。A、可再装载少量其他货物B、可再装载任何数量的其他货物C、可再适量装载相容货物D、不得再装载其他货物

109、属于第9类的散装鱼粉，在装舱时货物温度不得超过\_\_\_\_\_\_\_。A、45°CB、35°CC、高于环境温度5°CD、B和C中较高者

110、属于第9类的散装鱼粉，在航行中\_\_\_\_\_\_\_测量货物各部分温度一次并记录。A、每8小时B、每12小时C、每24小时D、视具体货物而定

111、硫化金属矿具有\_\_\_\_\_\_的危险性。A、易于氧化、自热B、产生毒性气体C、舱内缺氧D、以上都是

112、大型矿石专用船靠泊装卸时的吃水范围受到\_\_\_\_\_\_\_的限制。A、泊位水深B、海底底质C、码头机械尺度D、泊位水深和装船机高度

113、大型矿石船靠泊装卸时的最大吃水受到\_\_\_\_\_\_\_的限制。A、泊位水深B、海底底质C、码头机械尺度D、泊位长度

114、大型矿石船靠泊装卸时的最小吃水受到\_\_\_\_\_\_\_的限制。A、泊位水深B、海底底质C、装船机装货悬臂架的净空高度D、码头机械尺度

115、矿石船靠泊装卸时的最大吃水是指\_\_\_\_\_\_\_。A、首吃水B、尾吃水C、船中吃水D、A B和C中较大者

116、矿石船靠泊装卸时的最小吃水是指\_\_\_\_\_\_\_。A、首吃水B、尾吃水C、中吃水D、装船机装货悬臂架所允许的吃水

117、安排大型矿石船装卸顺序时，主要考虑的因素是\_\_\_\_\_\_\_。A、船体强度和吃水差B、逐舱顺序装卸，减少装卸机械移动次数C、船舶稳性和吃水差D、平衡舱时，缩短装卸时间

118、矿石船合理的装卸顺序是\_\_\_\_\_\_\_。A、由首向尾顺序进行B、先首部，再尾部，然后中部C、先尾部，再首部，然后中部D、先中部，然后首、尾部交替进行

119、为保证大型矿石船在装卸过程中满足最大、最小吃水的限制和船体强度不受损伤的要求，较为合理的做法是同时\_\_\_\_\_\_\_。A、自中部开始排、注压载水B、自尾向首逐步排出所有的压载水C、排、注所装卸货舱附近的压载水D、棑、注自首部至尾部舱室的压载水

120、为保证矿石船的纵强度及在作业中避免出现过大的纵倾，其适宜的装舱顺序为\_\_\_\_\_\_\_\_。A、先首部，后自尾向首B、先中部，后首尾交替C、先尾部，后自首向尾D、以上均可

121、矿石船确定货物装卸顺序及產载水排放顺序时主要应考虑\_\_\_\_\_\_\_。A、船体受力情况B、船舶稳性状态C、船舶浮态D、A和C

122、矿石船各舱装载轮数取决于\_\_\_\_\_\_\_。A、船舶结构强度B、装船机性能C、船舶允许吃水D、以上都是

123、矿石船装货时压载水的排放位置通常\_\_\_\_\_\_\_。A、与装舱位置相临近B、在装舱位置之前C、在装舱位置之后D、与装舱位置相反

124、普通货船装运矿石时，航次货载在纵向分配应做到\_\_\_\_\_\_\_。A、隔舱分配B、各舱平均分配C、按舱容比例分配D、尽量集中在中部

125、普通货船装运矿石时，航次货载在垂向上的分配应做到\_\_\_\_\_\_\_。A、按舱容比例分配B、二层舱尽量不装C、二层舱和底舱各占一半D、二层舱应装全部货量的1/3〜1/4

126、货船装运静止角较小的固体散货时，为防止其移位，应采取\_\_\_\_\_\_\_措施。A、必须平舱B、装止移板C、货物表面压包D、以上均可

127、矿石船装货时，应\_\_\_\_\_\_\_。A、防止过大冲击力使货舱结构及设备损坏B、注意平舱C、避免过大横倾D、以上都是

128、矿石船装货结束前，应\_\_\_\_\_\_\_。A、观测船舶吃水B、调整船舶浮态C、确认各压载舱排水状况D、以上都是

129、下列各项中\_\_\_\_\_\_\_不是散装矿石在装卸过程中的注意事项。A、防止过大冲击力使货舱结构及设备损坏B、注意平舱C、避免稳性过小D、及时调整缆绳

130、煤炭在运输及装卸过程中，可能会发生爆炸，其原因有\_\_\_\_\_\_\_。A、煤发生化学反应产生易燃易爆的甲烷气体B、煤发生化学反应产生易燃易爆的一氧化碳气体C、装卸时煤粉飞扬过多D、以上都是

131、关于煤的特性，以下说法错误的是\_\_\_\_\_\_\_。A、挥发物含量越高的煤越容易发生自燃B、每立方米空气中含煤粉量达5〜10g时，遇明火就会爆炸C、新开采的煤容易自燃D、氧气的氧化作用会使煤炭自热

132、煤炭的分类中，碳化程度最深，质地最硬的一种煤是\_\_\_\_\_\_\_。A、泥煤B、烟煤C、无烟煤D、褐煤

133、下列各项中\_\_\_\_\_\_\_不属于煤的特性。A、产生易燃易爆气体B、易自热自燃C、易流态化D、呼吸性

134、煤炭在自热过程中，会产生有害气体\_\_\_\_\_\_\_。A、氮B、一氧化碳C、硫化氢D、以上均不对

135、某些种类的煤炭在运输中会产生易燃易爆气体\_\_\_\_\_\_\_。A、二氧化碳B、氢气C、甲烷D、硫化氢

136、煤易发生氧化，导致舱内\_\_\_\_\_\_\_。A、缺氧B、二氧化碳减少C、产生硫化氢气体D、A和B

137、从安全运输角度，可将煤炭分为\_\_\_\_\_\_\_。A、易产生甲烷气体的煤和易自燃的煤B、不易产生甲烷气体的煤和易自燃的煤C、易产生甲烷气体的煤和不易自燃的煤D、不易产生甲烷气体的煤和不易自燃的煤

138、煤炭按\_\_\_\_\_\_\_分为泥煤、烟煤、无烟煤等四种。A、煤炭所含固定碳和挥发物的多少B、运输时的危害程度C、煤炭的特性D、自热程度

139、煤炭的分类中，按\_\_\_\_\_\_\_顺序固定碳含量越来越大。A、无烟煤一泥煤一烟煤一褐煤B、烟煤一无烟煤一褐煤一泥煤C、泥煤一褐煤一烟煤一无烟煤D、褐煤一烟煤一泥煤一无烟煤

140、煤炭的分类中，按\_\_\_\_\_\_\_顺序挥发物越来越少。A、无烟煤一泥煤一烟煤一褐煤B、烟煤一无烟煤一褐煤一泥煤C、泥煤一褐煤一烟煤一无烟煤D、褐煤一烟煤一泥煤一无烟煤

141、煤炭在运输中的主要危险特性是\_\_\_\_\_\_\_。A、易生甲烷气B、粉尘爆炸C、自热和自燃性D、以上均是

142、某运煤船在海上航行时货舱发生火灾，有关处理措以下错误的是\_\_\_\_\_\_\_。A、封闭所有通风口B、必要时驶向最近的合适港口避难C、用水冷却货舱四壁和甲板D、开舱灌水

143、为了防止煤炭冻结，造成装卸困难，通常情况下冬天待卸的煤含水量不得超过\_\_\_\_\_\_\_。A、5%B、8%C、10%D、12%

144、装运煤炭的船舶应配备测定\_\_\_\_\_\_\_参数的相应仪器。A、—氧化碳B、氧气C、甲烷D、以上都是

145、煤炭装完，货船离港\_\_\_\_\_\_\_\_h之内应进行表面通风，直到所测甲烷浓度在允许的范围内方可停止通风。A、6B、24C、72D、48

146、为了防止煤炭在运输中自热自燃，通常情况下禁止将超过\_\_\_\_\_\_的煤炭装入舱内。A、27°CB、30°CC、35°CD、40°C

147、湿精矿粉散运时，最大的危险是\_\_\_\_\_\_\_。A、由于其颗粒小，运输途中易扬尘B、由于其含水量大，装卸作业较困难C、当其含水量超过适运水分限时容易流态化威胁船舶安全D、以上都是

148、湿精矿粉的含水量达到流动水分点时，\_\_\_\_\_\_\_。A、将开始自由流动B、不再吸收水分C、将有利于装卸D、装于船上后由于振动可能形成自由流动的浆状表面

149、湿精矿是指用水选法选矿所得的含水量在\_\_\_\_\_\_\_以上的精选矿。A、3%B、5%C、8%D、12%

150、船运干精矿粉时，每天至少应测温\_\_\_\_\_\_\_次，发现货温升高应及时通风散热。A、2B、3C、4D、5

151、精选矿粉的氧化发热在选矿后一定时间内温度最高，因此装船前货物在堆场累计堆放时间应\_\_\_\_\_\_\_。A、不少于10天B、不多于10天C、不少于15天D、不多于15天

152、我国交通运输部规定散运精选矿粉时，其含水量超过\_\_\_\_\_\_\_时船方有权拒运。A、11%B、10%C、9%D、8%

153、以下关于精选矿的说法中，不正确的是\_\_\_\_\_\_\_。A、装载精选矿时，舱内货堆面积要大，利于散热B、当精选铜矿粉的外观颜色为浓艳绿色时，表明其未氧化发热C、当精选铜矿粉的外观颜色为黑色时，表明其已到氧化后期D、精选矿粉燃烧起火时用CO2灭火效果显著

154、因种子饼内含有油类和水分，易发生氧化，导致舱内\_\_\_\_\_\_\_。A、二氧化碳增加B、货物自热C、货物自燃D、以上均是

155、影响种子饼自热和自燃的因素包括\_\_\_\_\_\_\_。①油类含量;②水分含量；③舱内温度;④舱内湿度；⑤是杏经过抗氧化处理A、①②③④⑤B、①②③④C、①②③⑤D、②③④⑤

156、对于含油量超过10%或油水含量总和超过20%的散装种子饼，\_\_\_\_\_\_\_。A、禁止运输B、可以运输C、须经主管机关许可方可运输D、具有特殊设备的船舶可以运输

157、装载散装种子饼的船舶在航行中，若货温超过\_\_\_\_\_\_\_并继续上升，则应断绝通风。A、35°CD、45°CC、55°CD、65°C

158、以下种子饼中\_\_\_\_\_\_\_最不稳定、最易氧化发热。A、棉籽饼B、菜籽饼C、葵花子饼D、玉米饼

159、根据经验，种子饼在装载过程中，其温度超过当地最高气温\_\_\_\_\_\_\_应停止装货，立即采取降温措施。A、2°CB、5°CC、7°CD、10°C

160、若航行时间超过5天，则装载散装种子饼的固体散货船应配备\_\_\_\_\_\_\_。A、二氧化碳灭火设备B、惰性气体引入设备C、水灭火设备D、A或B

161、是否利用水尺检量作为货物交接的标准由\_\_\_\_\_\_\_确定。A、港方B、船方C、货方D、商检

162、水尺检量是用于\_\_\_\_\_\_\_的一种计量方法。A、船运低价固体散货B、价值较高的散货船运C、船运大宗包装货D、船运固体货物

163、水尺检量是\_\_\_\_\_\_\_得到载货量。A、根据船舶吃水求出排水量减去油水重量B、根据装卸前后吃水的变化求出排水量的变化值C、根据船舶吃水求出排水量减去空船重量和油水重量D、根据装卸前后吃水变化求出排水量的变化，扣除黏度载荷的变化

164、我国水尺检量工作一般由\_\_\_\_\_\_\_\_负责并出具证明。A、船方B、港务局C、理货公司D、商检

165、某矿石船卸货前的排水量和油水存量分别是:卸前58450t和800t，卸后7300t和1000t，则卸货量为\_\_\_\_\_\_\_t。A、51150B、51350C、50950D、51550

166、某船水尺检量时测得装货前的排水量和油水分别为5000t和200t，装货后排水量和油水分别为25000t和1000t，则其装货量为\_\_\_\_\_\_\_t。A、19020B、19200C、10902D、10920

167、下列进口货物中，不宜采用水尺检量的方法进行计重的货物有\_\_\_\_\_\_\_。A、散盐B、散装锰矿石C、煤炭D、铝锭

168、水尺计量工作在国外一般由\_\_\_\_\_\_\_负责并出具证明。A、船方B、港务局C、商检D、公证鉴定机构

169、船运以下货物中\_\_\_\_\_\_\_可以采用水尺检量。①散煤;②散矿砂;③袋装化肥；④原木;⑤散盐A、①②⑤B、①③⑤C、①②④⑤D、②③④⑤

170、水尺检量中，\_\_\_\_\_\_\_对装货量的估算不产生影响。A、装货前油水数量B、装货前吃水大小C、装货后压载水数量D、船舶常数

171、直接还原铁属于IMSBC规则中的\_\_\_\_\_\_\_固体散货。A、A类B、A类和B类C、C类D、MHB

172、直接还原铁属于IMSBC规则中的具有化学危险的固体散货的\_\_\_\_\_危险货物。A、第4.1类B、第4.2类C、第4.3类D、MHB

173、根据IMSBC规则的规定，船舶运输的直接还原铁在装船前至少应在堆场存放老化\_\_\_\_\_\_\_。A、1天B、2天C、3天D、4天

174、根据IMSBC规则的规定，为保证安全，温度超过\_\_\_\_\_\_\_的直接还原铁不得装船运输。A、30°CB、35°CC、55°CD、-65°C

175、关于煤炭安全装运的说法错误的是\_\_\_\_\_\_\_。A、装运煤炭的船舶应配备不进入货舱即可测定舱内的甲烷、氧气及二氧化碳浓度等参数的设备B、为保证安全，不应将第5.1类物质与煤炭积载在一起C、装运煤炭的船舶应配备测温仪，使船员在装货或航行中不进入货舱即可测得煤温D、装运可产生甲烷的煤，若测得舱内甲烷气体含量超过其爆炸下限的50%时，应采取相应的控制防护措施

176、装运煤炭的货舱在完货后平舱的目的是\_\_\_\_\_\_\_。①防止货物移动;②均衡船舶所受货物压力;③便于计量;④防止形成积存气体的坑洼及空气渗入煤堆A、①②③④B、①②④C、①②③D、②④

# 

## 参考答案

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 001、B | 002、C | 003、D | 004、B | 005、A | 006、C | 007、D | 008、A | 009、B | 010、D |
| 011、B | 012、D | 013、D | 014、D | 015、D | 016、D | 017、D | 018、D | 019、C | 020、B |
| 021、C | 022、B | 023、A | 024、C | 025、A | 026、D | 027、A | 028、C | 029、C | 030、A |
| 031、C | 032、B | 033、D | 034、D | 035、D | 036、C | 037、D | 038、C | 039、C | 040、C |
| 041、B | 042、C | 043、D | 044、B | 045、D | 046、D | 047、B | 048、A | 049、C | 050、D |
| 051、A | 052、A | 053、B | 054、C | 055、C | 056、B | 057、C | 058、C | 059、A | 060、D |
| 061、C | 062、D | 063、C | 064、D | 065、D | 066、A | 067、D | 068、C | 069、C | 070、A |
| 071、D | 072、D | 073、B | 074、D | 075、C | 076、C | 077、B | 078、C | 079、A | 080、A |
| 081、C | 082、C | 083、C | 084、A | 085、B | 086、A | 087、B | 088、C | 089、D | 090、D |
| 091、B | 092、A | 093、C | 094、C | 095、B | 096、B | 097、C | 098、D | 099、B | 100、D |
| 101、D | 102、D | 103、B | 104、D | 105、D | 106、C | 107、D | 108、D | 109、D | 110、A |
| 111、D | 112、D | 113、A | 114、C | 115、D | 116、D | 117、A | 118、D | 119、C | 120、B |
| 121、D | 122、D | 123、A | 124、C | 125、D | 126、D | 127、D | 128、D | 129、C | 130、D |
| 131、B | 132、C | 133、D | 134、B | 135、C | 136、A | 137、A | 138、A | 139、C | 140、C |
| 141、D | 142、D | 143、A | 144、D | 145、B | 146、C | 147、C | 148、D | 149、C | 150、A |
| 151、C | 152、D | 153、D | 154、D | 155、A | 156、C | 157、C | 158、C | 159、B | 160、D |
| 161、C | 162、A | 163、D | 164、D | 165、B | 166、B | 167、D | 168、D | 169、A | 170、D |
| 171、D | 172、D | 173、C | 174、D | 175、D | 176、B |  |  |  |  |

# 

## 答案解析

002、C。IMSBC规则中的B类固体散货包括列入IMDG规则的危险货物和MHB货物。

007、D。现行IMSBC规则为IMO2009年出版的，是一个独立的规则，并于2011年1月1日起变为强制性规则。1998年版以前的BC规则包括在IMDG规则的第五册中。

008、A。IMSBC规则中提供了三种测定易流态化货物适运水分限TML的方法，其中流盘法和沉降试验法用于测定其流动水分点FMP，乘以90%后得TML;葡氏/樊氏法测定其饱和含水量，乘以70%后得TML。

031、C。第2.1类为易燃气体。

035、D。MHB货物加包装后不属于危险货物。

038、C。根据IMSBC规则，煅烧黄铁矿属于A和MHB类固体散货；硝酸钡属于B类中的5.1类危险货物;闪锌矿即硫化锌，属于A类固体散货;煤属于A和B类固体散货。

040、C。硅铝粉属于B类中的4.3类，与水反应会产生氢气。

044、B。蓖麻子含有一种强烈的变应原，某些人吸入粉尘或皮肤与碎蓖麻子货品接触会严重刺激皮肤、眼睛和黏膜，摄人也有危害，属于第9类危险货物。

045、D。锯屑若不清洁、不干燥或含油污，则会自燃，使载货处所缺氧。

050、D。丙烯酸易燃，具腐蚀性、强刺激性，可致人体灼伤。

054、C。根据IMSBC规则，硫酸铵基化肥属于C类，但是当其潮湿时会对船体有腐蚀作用。

055、C。如煤既属于A类固体散货，又属于B类固体散货。

058、C。拉长石岩是长石矿物，属于斜长石系列中的一种，比较常见，无特殊危害;浮石是火山爆发形成的多孔岩石，灰白色，无特殊危害;铁燧岩基本上是由细粒石英、铁的硅酸盐和铁的氧化物组成的低品位铁矿石，无特殊危害。

059、A。铝渣属于B类，与水反应放出易燃气体和热量;石膏属于C类;矾土为棕黄色黏土状或土状矿物，无特殊危害，属于C类。

083、C。根据老版BC规则的规定，固体散货船装运高密度散货时，每一货舱最大装载重量应满足=0.9lbds;如果充分平舱，则可增装20%，即Pmax=1.08lbds;机舱后部各底舱由于轴隧的加强作用，可增装32%，pmax=1.188lbds。货舱内不平舱或平舱不充分，则舱内货物的堆高应满足：付\_=1.1SFds，机舱后部各底舱由于轴隧的加强作用，可增高10%，即Hmax=1.21SFds。但是需要注意的是，新版IMSBC规则对此已没有明确要求。

131、B。每立方米空气中含煤粉量达10-30g时，遇明火就会爆炸。

176、B。装运可产生甲烷的煤，若测得舱内甲烷气体含量超过其爆炸下限的20%时，应采取相应的控制防护措施。

# 

# 第十八章散装液体货物运输

001、轻柴油的牌号是按\_\_\_\_\_\_\_来划分的，牌号越低，该指标越\_\_\_\_\_\_\_。A、黏度;高B、凝点;高C、黏度;低D、凝点;低

002、重柴油的牌号是按\_\_\_\_\_\_\_高低来分的。A、黏度B、闪点C、辛烷值D、凝点

003、燃料油的牌号是按\_\_\_\_\_\_\_来分的。A、凝点B、黏度C、辛烷值D、燃点

004、车用汽油的牌号是按油品的\_\_\_\_\_\_\_高低来分的。A、黏度B、凝点C、闪点D、辛烷值

005、轻柴油是按照其凝点分牌号，其中35号轻柴表示\_\_\_\_\_\_\_。A、凝点不高于35°CB、凝点不低于35°CC、凝点不高于-35°CD、凝点不低于-35°C

006、燃料油的牌号是按\_\_\_\_\_\_\_来分的，牌号越小，该指标越\_\_\_\_\_\_\_。A、凝点;大B、凝点;小C、黏度;大D、黏度;小

007、石油及石油产品的挥发性大小以\_\_\_\_\_\_\_衡量。A、闪点B、TLVC、雷氏蒸汽压D、爆炸极限

008、石油及石油产品因含有\_\_\_\_\_\_\_成分，所以对人身具有危害。A、有毒的碳氢化合物B、硫化氢C、有毒的烃类D、以上都是

009、石油及其制品的油气浓度在\_\_\_\_\_\_\_时，遇明火即可爆炸。A、8%B、爆炸范围以内C、爆炸上限以上D、爆炸下限以下

010、石油及石油产品的MAG(或TLV)值越小,说明其毒害性\_\_\_\_\_\_\_。A、越大B、越小C、不变D、不能确定

011、汽油的TLV值为500,甲苯的TLV值为200,则二者的毒害性\_\_\_\_\_\_\_。A、前者小B、后者小C、一样大D、无法确定

012、衡量石油及石油产品黏结性的指标是\_\_\_\_\_\_\_。A、凝点B、闪点C、黏度D、A和C

013、石油的易燃性通常用\_\_\_\_\_\_\_来衡量，该值越大，易燃性越\_\_\_\_\_\_\_。A、闪点;大B、爆炸极限;小C、燃点;小D、闪点;小

014、石油挥发的快慢与油温、密度有关，油温越\_\_\_\_\_\_\_，密度越\_\_\_\_\_\_\_，则挥发越慢。A、低;大B、低;小C、高;大D、高;小

015、石油的爆炸性以爆炸极限来衡量，爆炸下限越\_\_\_\_\_\_\_，爆炸上限越\_\_\_\_\_\_\_，其爆炸性越大。A、小;小B、大;小C、小;大D、大;大

016、油船产生静电的原因除了石油管内流动时与管壁摩擦，从舱口灌注石油冲击舱壁用压缩空气扫除管线存油等以外，还有\_\_\_\_\_\_\_。A、水和石油渗混在油管内流动B、洗舱时喷射水花、水柱C、灭火时喷注蒸汽及二氧化碳D、以上均有可能

017、下列各项中\_\_\_\_\_\_\_不是石油及石油产品的主要特性。A、散落性B、挥发性C、腐蚀性D、毒害性

018、下列各项中\_\_\_\_\_\_\_属于石油及石油产品的主要特性。A、爆炸性B、黏结性C、静电性D、以上都是

019、以下各项中\_\_\_\_\_\_\_是石油及石油产品的主要特性。①燃爆性;②黏结性;③腐蚀性;④静电性;⑤挥发性;⑥吸附性;⑦毒害性;⑧胀缩性A、①②③④⑤⑥B、①②③⑤⑥⑧C、①②③④⑤⑦⑧D、②③④⑤⑥⑦⑧

020、石油的毒害性常用MAC来表，MAC是指\_\_\_\_\_\_\_。A、半数致死数量B、半数致死浓度C、有害气体浓度临界值D、有害气体最大容许浓度

021、石油及石油产品的挥发性的危害有\_\_\_\_\_\_\_。A、使数量减少B、使质量降低C、为燃烧爆炸和毒害性提供了油气D、以上都是

022、石油的毒害性常用TLV来表示，TLV是指\_\_\_\_\_。A、紧急暴露极限B、半数致死浓度C、有害气体浓度临界值D、有害气体最大容许浓度

023、货油舱内石油油气的爆炸上跟\_\_\_\_\_\_\_。A、随舱内含氧量的增大而减小B、随舱内含氧量的增加而增大C、与舱内含氧量无关D、与舱内含氧量的关系不能确定

024、货油舱内石油油气的爆炸下限\_\_\_\_\_\_\_。A、随舱内含氧量的增大而减小B、随舱内含氧量的增加而增大C、与舱内含氧量无关D、与舱内含氧量的关系不能确定

025、影响石油及石油产品挥发性大小的主要因素是\_\_\_\_\_\_\_。A、油品的密度B、外界压力C、外界温度D、液面表面积

026、在石油及石油产品的主要特性中，与毒害性有密切关系的特性是\_\_\_\_\_\_\_。A、易燃易爆性B、腐蚀性C、黏滞性D、挥发性

027、石油及石油产品的毒害性随其挥发性的增加而\_\_\_\_\_\_\_。A、增加D、不变C、减少D、以上均有可能

028、石油及石油产品的对人体造成毒害的主要途径是\_\_\_\_\_\_\_。A、皮肤接触B、吞咽C、吸入D、窒息

029、石油及石油产品的凝点是其受冷\_\_\_\_\_\_\_时的初始温度。A、凝固B、停止流动C、开始结冰D、停止燃烧

030、某种石油产品的闪点（闭杯）为27°C，按我国《油船安全生产管理规则》的有关规定，它属于\_\_\_\_\_\_\_石油产品。A、—级B、二级C、三级D、四级

031、某种石油产品的闪点（闭杯）为60°C，按我国《油船安全生产管理规则》的有关规定，它属于\_\_\_\_\_\_\_石油产品。A、—级B、二级C、三级D、四级

032、某种石油产品的闪点（闭杯）为28°C，按我国《油船安全生产管理规则》的有关规定，它属于\_\_\_\_\_\_\_石油产品。A、—级B、二级C、三级D、四级

033、油温越\_\_\_\_\_\_\_，管线越\_\_\_\_\_\_\_，流速越\_\_\_\_\_\_\_，则静电聚积越快。A、低;短;快B、高;长;快C、低;长;慢D、高;短;慢

034、我国相关规则规定，装运一级石油的油轮在外界气温超过\_\_\_\_\_\_\_时需对甲板进行洒水降温。A、37.5°CB、30°CC、28°CD、25°C

035、下列说法中\_\_\_\_\_\_\_是错误的。A、为防止油轮爆炸，应控制舱内油气浓度B、石油蒸气达到爆炸下限以上时可能会爆炸C、石油蒸气在爆炸范围内遇明火会爆炸D、石油蒸气达到爆炸极限时就会爆炸

036、以下船舶中，\_\_\_\_\_\_\_通常不采用中机型。A、杂货船B、客船C、集装箱船D、油船

037、根据规定，油轮隔离空舱的长度应不小于\_\_\_\_\_\_\_。A、0.76mB、7.6mC、76cmD、A和C

038、油轮设置隔离空舱的目的是\_\_\_\_\_\_\_。A、设置泵舱B、防止油气渗透C、防止静电积聚D、节省主机功率在轴隧上的损耗

039、大型油轮为保证船舶纵向强度，结构一般采用\_\_\_\_\_\_\_。A、横骨架式B、纵骨架式C、纵横骨架式D、以上均可

040、油轮因\_\_\_\_\_\_\_，所以干舷较\_\_\_\_\_\_\_。A、船长较大;小B、抗沉性差;大C、结构特殊;大D、抗沉性好;小

041、油轮的机舱均设在尾部的原因是\_\_\_\_\_\_\_。A、防止烟囱的火星落到货油区B、有利于防火防爆C、减少主机功率在轴系上的损失D、以上均是

042、油轮在货油区设置多道横舱壁和纵舱壁的主要原因是\_\_\_\_\_\_\_。A、减少自由液面对船舶稳性的影响B、减少货油对舱壁的动力冲击C、便于分别装载不同种类的石油产品D、以上均是

043、油轮结构中，应设隔离舱的有\_\_\_\_\_\_\_。A、货油舱和机舱B、货油舱和泵舱C、货油舱和船员居住舱室D、A和C

044、油轮设置纵向水密舱壁的目的是\_\_\_\_\_\_\_。A、提高纵向强度B、分隔舱室，方便装卸C、提高局部强度D、减少自由液面影响

045、为了安全，油轮进行原油洗舱时必须具备\_\_\_\_\_\_\_。A、惰性气体系统B、排油监控装置C、污油舱D、大型泡沫灭火系统

046、\_\_\_\_\_\_\_的货舱内需设加温管系。A、固体散货船B、集装箱船C、液化气体船D、原油船

047、某油轮某航次△=18000t，空船重量△L=5500t，航次储备量ΣG=1800t，船舶常数C=200t，油脚S=60t，则本航次的航次净载重量NDW=\_\_\_\_\_\_\_。A、10440tB、10500tC、12500tD、16000t

048、油轮在确定航次最大货运量时，应考虑\_\_\_\_\_\_\_。A、载重线的限制B、限制水深的约束C、油品密度较小时，油舱舱容的限+制D、以上都是

049、油轮在确定各舱装货量时，\_\_\_\_\_\_\_。A、按各舱舱容比分配B、除留出膨胀余量外各舱尽量装满C、若舱容富裕，留出部分空舱D、B和C

050、油轮在配积载时用来调整吃水差的方法有\_\_\_\_\_\_\_。A、打排压载水B、首尾部各留出一个油舱不装满C、安排不同密度的油种在前后舱位D、B和C

051、油轮装运油品时若舱容有剩余，则空舱一般选在\_\_\_\_\_\_\_，两个以上的空舱应\_\_\_\_\_\_\_。A、首尾；隔开B、首尾;集中在一起C、中区;适当隔开D、中区;集中在一起

052、油轮满载时一般呈，故空舱应留在\_\_\_\_\_\_\_。A、中拱；中区B、中拱;首尾C、中垂;首尾D、中垂；中区

053、油轮配积载时，下列各项中\_\_\_\_\_\_\_应是主要考虑的因素。A、吃水差B、稳性C、纵强度D、自由液面

054、尾机型油轮往往在船中附近设置大型专用压载边舱是为了\_\_\_\_\_\_\_。A、增加局部强度B、减缓满载时的中垂C、减缓空航时的中拱D、B和C

055、液货船满载时，其重心在\_\_\_\_\_\_\_。A、主甲板以下B、双层底以下C、主甲板以上D、在机舱第三层步桥板以下

056、大型油轮满载航行在波浪中时，可能会发生较大的\_\_\_\_\_\_\_。A、中拱弯曲变形B、中垂弯曲变形C、扭曲变形D、严重振动

057、膨胀余量的确定与下列因素中\_\_\_\_\_\_\_有关。A、油舱舱容B、航线上的油温差C、石油体积温度系数D、以上均是

058、某油舱舱容为5000m3，预计航线最大温差为20°C，膨胀系数f=0.00081，则在装油时应留出的膨胀余量为\_\_\_\_\_\_\_m3。A、47B、80C、180D、240

059、确定油轮的装卸顺序时，应考虑\_\_\_\_\_\_\_因素。A、保证油轮纵向强度和吃水差的要求B、防止不同油种的掺混C、尽可能同时使用所有的货油干管，加速装卸D、以上均是

060、油轮正确的卸货顺序是\_\_\_\_\_\_\_。A、先卸首部油舱，后卸尾部油舱，再卸中部油舱B、先卸尾部油舱，后卸首部油舱，然后各舱均衡卸载C、先卸首部油舱，后卸尾部油舱，然后各舱均衡卸载D、先卸中部油舱，后卸首部油舱，然后各舱均衡卸载

061、若仅考虑强度和吃水差，则油轮装货大致的顺序是\_\_\_\_\_\_\_。①首部油舱;②各油舱均衡装载装中部货舱A、①②③B、③①②C、①③②D、②①③

062、油轮空船压载的目的是\_\_\_\_\_\_\_。A、减小过大的中拱弯矩B、减轻船体震动C、提高船舶的航速D、以上都对

063、MARPOL73/78规定，油轮专用压载舱的容量应使船舶的尾吃水差t在整个航次中\_\_\_\_\_\_\_。A、大于1.5%LbpB、不吝于1.5%LbpC、不大于2.5%LbpD、大于2.5%Lbp

064、MARPOL73/78规定，油轮专用压载舱的容量应使船舶的船中型吃水在整个航次中\_\_\_\_\_\_\_。A、大于0.02Lbp(m)B、大于0.012Lbp+2.0(m)C、大于0.025Lbp+2.0(m)D、大于0.02Lbp+2.0(m)

065、油轮空载时一般呈\_\_\_\_\_\_\_状态，故应在\_\_\_\_\_\_\_压载。A、中拱;中区B、中拱;首尾C、中垂;首尾D、中垂;中区

066、油量计量中，石油密度是指\_\_\_\_\_\_\_。A、单位重量的石油体积B、单位体积的石油重量C、某一温度下单位体积的石油质量D、某一温度下单位重量的石油体积

067、目前世界上油量计算中常用的标准温度有\_\_\_\_\_\_\_。A、我国20OC，日本和英美15OCB、日本15OC，我国20OC，英美60°FC、我国和日本15OC，英美60°FD、日本20OC，我国20OC，英美15OC

068、油量计算中，石油的视密度是指\_\_\_\_\_\_\_。A、在一定温度下，由密度计上观测的石油密度，非石油的计量密度B、在一定温度下，由密度计上观测的石油密度，是石油的计量密度C、在一定温度下，由密度计上读得的石油密度，可直接用以计算油量D、A和D

069、油量计算中，石油相对密度是指\_\_\_\_\_\_\_。A、石油的密度值与4OC时纯水密度的比值B、在温度t1下石油的密度值与纯水密度的比值C、在温度t1下石油的密度值与4OC时纯水密度的比值D、在温度t1下石油的密度值与温度t2下纯水密度的比值

070、石油的密度温度系数是指\_\_\_\_\_\_\_。A、不同温度时密度的比值B、石油在不同温度时密度的差值C、标准温度下，油温变化1度时石油密度的变化量D、标准温度下，油温变化1度时石油密度的变化率

071、石油及石油产品在标准温度下，当油温变化1度时，其比重的变化量称为\_\_\_\_\_\_\_。A、石油密度温度系数B、石油体积温度系数C、石油浮力修正系数D、石油比重温度系数

072、油量计算中的石油体积系数K是指\_\_\_\_\_\_\_。A、标准油温时的体积与油温为£时的石油体积之比B、油温t时的石油体积与标准体积之比C、把石油在真空中的质量换算到空气中的体积换算系数D、将石油的标准体积换算为实际温度下体积的换算系数

073、在标准温度下，石油单位体积的质量称为\_\_\_\_\_\_\_。A、视密度B、标准体积C、标准密度D、体积温度系数

074、我国石油标准体积是指\_\_\_\_\_\_\_。A、油温在15OC时的石油体积B、油温在20OC时的石油体积C、油温在45OC时的石油体积D、油温在60°F时的石油体积

075、我国石油标准比重是指石油温度在\_\_\_\_\_\_\_时的密度与纯水在温度为\_\_\_\_\_\_\_时的密度的比值。A、15OC；4OCB、15OC；15OCC、20OC;4OC：D、60°F；60°F

076、日本石油标准比重是指石油温度在\_\_\_\_\_\_\_时的密度与纯水在温度为\_\_\_\_\_\_\_时的密度的比值。A、15OC；4OCB、15OC；15OCC、20OC;4OC：D、60°F；60°F

077、英美石油标准比重是指石油温度在\_\_\_\_\_\_\_时的密度与纯水在温度为\_\_\_\_\_\_\_时的密度的比值。A、20°C；4°CB、20°C；20°CC、60°F；15°FD、60°F；60°F

078、在油量计算中，空气浮力对石油密度的修正值B为\_\_\_\_\_\_\_。A、—0.0011B、+0.0011C、-0.011D、+0.011

079、在标准温度下，石油油温变化1度时，其体积变化的百分比称为石油的\_\_\_\_\_\_\_。A、体积换算系数B、比重温度系数C、密度修正值D、体积温度系数

080、油轮的油量计算中，修正系数F是指\_\_\_\_\_\_\_。A、空气浮力对石油密度的修正值B、将石油在真空中的质量换算到空气中的质量的修正系数C、石油体积修正系数D、石油体积温度系数

081、根据我国油量计量表中的规定，船舶具体航次装油量可由下列两式求得①m=V20\*(ρ20-0.0011);②m=V20\*ρ20\*F计量时对油量数值有争议，则应以\_\_\_\_\_\_\_的计算结果为准A、①式B、②式C、①②式均可D、具体应由船方决定

082、对于相同状态下的货油，日本计量方法中的标淮密度比我国计量方法中的标准密度\_\_\_\_\_\_\_。A、大B、相同C、小D、以上均可能

083、某油轮卸货时测得池温27U，则裉据我国簡油量计算规定可知其标准密度\_\_\_\_\_\_\_视密度。A、大于B、小于C、等于D、以上均可能

084、某油轮装油后，测得某油舱的上、中、下三层的油温分别是13、14T、14.5t，则该舱的平均油温为\_\_\_\_\_\_\_。A、14.3OCB、14.1OCC、13.9OCD、13.8OC

085、船舶有纵倾而量油孔的位置又不在油舱长的中点上，测得的空档高度就不是正浮时的空档高度，必须对所测空档高度进行\_\_\_\_\_\_\_修正。A、横倾B、纵倾C、拱垂D、首尾垂线

086、在油轮油量计量的具体步骤中，下列各项中\_\_\_\_\_\_\_是多余的。A、测量空档高度B、测量油温C、测定可燃性混合气体的浓度D、测定货油的密度

087、油轮装油过程中在管道末端取油样时，其取样方法是\_\_\_\_\_\_\_。A、开始、中间、结束前各取一次B、开始装油时取一次，后每隔1〜2小时取一次，直至结束C、开始装油时取一次，后每隔2-3小时取一次，直至结束D、视具体情况而定

088、在装油结束后，可从油舱取样口进取样，一般油船应从至少\_\_\_\_\_\_\_的油舱内选取。A、15%B、25%C、30%D、35%

089、在装油结束后，可从油舱取样口进行取样。一般油船至少应从25%的油舱内选取，其中\_\_\_\_\_\_\_。A、首尾部各占10%，中部占5%B、首尾部各占7%，中部占11%C、首尾部各占5%，中部占15%D、首尾部各占8%，中部占9%

090、油轮在装卸货时准备的防火拖缆(应急缆)共有\_\_\_\_\_\_\_条，\_\_\_\_\_\_\_。A、—条;船尾B、两条;首、尾各一C、一条;船首D、三条;船首、船尾、船中各一

091、根据我国的规定，油轮靠泊后准备装油前，应\_\_\_\_\_\_\_。A、地线软管同时连接B、先接地线后接软管C、先接软管后接地线D、以上均可

092、油船在港期间，白天应悬挂\_\_\_\_\_\_\_，晚上应悬挂\_\_\_\_\_\_\_。A、A旗;红灯B、G旗;红灯C、B旗;红灯D、H旗;绿灯

093、油船在装货前应进行验舱作业，若验舱合格，则检验人员会签发\_\_\_\_\_\_\_。A、干舱证书B、OBQ证书C、货舱适货证书D、B+C

094、遇到雷暴天气时，油轮应停止\_\_\_\_\_\_\_。A、靠泊作业B、装卸作业C、A和B都对D、A和B都不对

095、当风速超过18m/s或浪高在1.5m以h时,油轮应\_\_\_\_\_\_\_。A、停止靠泊作业B、停止装卸作业，紧急驶离C、停止装卸作业，前后多加缆绳，防风抗浪D、A和B

096、辑能见度低于\_\_\_\_\_\_\_时，油轮应停止靠泊作业。A、3000mB、1500mC、2000mD、1000m

097、根据我国规定，油轮装油完毕后，应\_\_\_\_\_\_\_。A、地线软管同时拆B、先拆地\_后拆软管C、先拆软管后拆地线D、以上均可

098、石油及其产品加温过高会\_\_\_\_\_\_\_。A、加快挥发B、加速装卸C、使流速降低D、A和C

099、油轮预防静电的主要途径是\_\_\_\_\_\_\_。A、预防静电积聚B、预防电器漏电C、预防尖端放电D、A和C

100、为避免货油溢出货舱，采取的主要措施是\_\_\_\_\_\_\_。A、控制加温温度B、留出适当的膨胀余量C、甲板洒水降温D、以上都是

101、油轮甲板洒水的主要目的是\_\_\_\_\_\_\_。A、清除甲板上的残油B、降低油温以减少挥发C、防止货油因温度升高而溢出D、降低油温以驱除油气

102、油轮卸高黏度货油时，应保持\_\_\_\_\_\_\_。A、正浮B、首倾C、较大尾倾D、较小尾倾

103、油轮装油时，为\_\_\_\_\_\_\_应保持一定的尾倾。A、保证排净压载水B、使主辅机运转良好C、保证船舶的稳性D、保证船舶的总纵强度

104、原油船扫舱作业时，船舶吃水差一般控制在\_\_\_\_\_\_\_。A、平吃水B、尾倾为船长的5%左右C、尾倾为船长的2%左右D、尾倾为船长的1%左右

105、装油、卸油过程中控制油速的主要目的是\_\_\_\_\_\_\_。A、避免静电放电B、预防电器火花C、减少油品挥发D、减少静电积聚

106、油船装油一开始慢速进行的主要目的是\_\_\_\_\_\_\_。A、防止静电积聚B、防止泄漏C、防止货油溢出D、以上均是

107、油船装油即将结束时控制装油速度的主要目的是\_\_\_\_\_\_\_。A、防止静电积聚B、防止泄漏C、防止货油溢出D、以上均是

108、油船卸油一开始慢速进行的主要目的是\_\_\_\_\_\_\_。A、防止静电积聚B、防止泄漏C、防止货油溢出D、以上均是

109、油轮装卸时，为保证安全\_\_\_\_\_\_\_。A、应进行电瓶充电B、应与码头工作人员商定装卸速度C、为减小货舱内压力，打开小舱口将油气排到空气中D、滴漏在甲板上的少量货油立即用水冲走

110、进行原油洗舱时舱内含氧量不得超过\_\_\_\_\_\_\_。A、14%B、11%C、8%D、5%

111、进行原油洗舱时使用的惰性气体中的氧气含量不得超过\_\_\_\_\_\_\_。A、14%B、11%C、8%D、5%

112、原油洗舱应在\_\_\_\_\_\_\_进行。A、压载时B、航行中C、卸货时D、任何时间

113、油轮作业中，COW是指\_\_\_\_\_\_\_。A、专用压载舱B、清洁压载舱C、装于上部法D、原油洗舱

114、装卸一二级石油及压载、洗舱、通气时，禁止\_\_\_\_\_\_\_。A、甲板敲锈B、无线电通信及电瓶充电C、明火作业D、以上均是

115、工作人员进入油舱前，应\_\_\_\_\_\_\_。A、对油舱彻底通风B、穿戴防护服和呼吸器C、认真测定舱内油气含量和氧气含量D、以上都对

116、油轮减少静电积聚的措施有\_\_\_\_\_\_\_。A、装油前尽量排尽舱内残水B、装卸前接好地线C、控制装油速度D、以上均是

117、下列各项中\_\_\_\_\_\_\_不是油轮防止尖端放电的措施。A、量油时用非导电油尺B、消除舱内飘浮的金属物C、禁止人员在装油现场穿尼龙服装D、伸入油舱的金属件必须与油舱绝缘

118、为了安全，在油船上的船员和其他人员严禁\_\_\_\_\_\_\_。A、穿带钉子的鞋，在甲板值班穿着化纤制品的衣服B、随身携带火种C、在规定以外的场所吸烟D、以上都是

119、下列各项中\_\_\_\_\_\_\_不属于操作性排油污染海洋的原因。A、向海上排放洗舱水B、装卸作业中的跑、冒、滴、漏油事故C、向海上排放机舱污油水D、向海上排放含油压载水

120、将含油量高的污油水保留在污油舱内，通过静置将底部含油量较低的污水排出的方法称为\_\_\_\_\_\_\_法。A、LOTB、CBTC、COWD、SBT

121、油轮中SBT是指\_\_\_\_\_\_\_。A、清洁压载舱B、专用压载舱C、排油监控装置D、油水分离器

122、油轮中CBT是指\_\_\_\_\_\_\_。A、清洁压载舱B、专用压载舱C、排油监控装置D、污油舱

123、下列各项中\_\_\_\_\_\_\_不是控制和消餘油污的措施。A、围栏法或燃烧法B、使用消油剂C、利用生物分解处理D、记入航海日志

124、下列控制和消除油污的方法中，适用于大量溢油事故处理的是\_\_\_\_\_\_\_。A、燃烧法B、围栏法C、化学处理法D、生物处理法

125、下列控制和消除油污的方法中，能够对海洋造成二次污染并在使用前须征得港务监督部门同意的是\_\_\_\_\_\_\_。A、围栏法B、燃烧法C、生物处理法D、化学处理法

126、散化船是指按IBC规则规定，从事运输温度在37.8OC时其蒸气压力\_\_\_\_\_\_\_MPa的液体散装化学品的船舶。A、不超过0.28B、不超过0.07C、大于0.28D、大于0.07

127、IBC规则是指\_\_\_\_\_\_\_。A、固体散货安全操作规则B、国际海上危险货物运输规则C、国际散运危险化学品船舶构造和设备规则D、国际散装运输液化气体船舶构造和设备规则

128、下列各项中\_\_\_\_\_\_\_不是液体散装化学品的主要特性。A、易燃性B、毒害性和腐蚀性C、化学反应性D、自燃自热性

129、散装液体化学品的直接接触毒害性常用\_\_\_\_\_\_\_衡量。A、LD50B、EELC、LC50D、A或C

130、散装液体化学品的间接接触毒害性常用\_\_\_\_\_\_\_衡量。①LD50;②紧急暴露限值;③LC50;④货品的水溶性;⑤挥发性A、①②④⑤B、②③④⑤C、②④⑤D、③④⑤

131、散装液体化学品毒害性的衡量指标EEL是指\_\_\_\_\_\_\_。A、紧急暴露限值B、有害液体最大容许浓度C、一次临时性接触的允许浓度D、A和C

132、散装化学品的化学反应性是指\_\_\_\_\_\_\_。①货物自身的分解、聚合反应;②货物与水的反应;③货物与空气的反应;④货物与货物之间的反应;⑤货物与冷却介质之间的反应;逾货物与船体材料之间的反应A、①②③B、①②③④⑤C、②③④⑤D、①③④⑤

133、根据IBC规则，散装液体化学品主要指在37.8OC时绝对蒸气压力不超过\_\_\_\_\_\_\_的液体散装货物。A、0.8kg/cm2B、1.8kg/cm2C、2.8kg/cm2D、3.8kg/cm2

134、现行MARP。L73/78公约附则II根据其毒性和对环境污染的影响对散装化学品分为\_\_\_\_\_\_\_大类。A、9B、7C、4D、3

135、现行MARP。L73/78公约附则II根据其毒性和对环境污染的影响对散装化学品分为4大类，分别以\_\_\_\_\_\_\_表示。A、X、Y、Z和OSB、L、M、P和SC、U、V、W和TD、M、N、0和P

136、现行MARPOL73/78公约附则II根据其毒性和对环境污染的影响对散装化学品分为4大类，其中毒性和对环境污染影响最大的是\_\_\_\_\_\_\_。A、OSB、ZC、YD、X

137、现行MARP。L73/78公约附则II根据其毒性和对环境污染的影响对散装化学品分为4大类，其中毒性和对环境污染影响最小的是\_\_\_\_\_\_\_。A、OSB、ZC、YD、X

138、现行MARPOL73/78公约附则II根据散装化学品的\_\_\_\_\_\_\_予以分类。A、毒害性B、对环境污染的影响C、化学成分D、A和B

139、液体散化船的液舱按其与船体结构的关系划分为\_\_\_\_\_\_\_。A、整体液舱和重力液舱B、独立液舱和整体液舱C、重力液舱和压力液舱D、独立液舱和重力液舱

140、液体散化船的液舱按舱顶设计压力的大小划分为\_\_\_\_\_\_\_。A、整体液舱和重力液舱B、独立液舱和整体液舱C、重力液舱和压力液舱D、独立液舱和重力液舱

141、液体散化船的液舱舱顶设计压力\_\_\_\_\_\_\_的液舱称为压力液舱。A、小于0.28MPaB、小于0.07MPaC、大于0.07MPaD、大于0.28MPa

142、液体散化船的液舱舱顶设计压力\_\_\_\_\_\_\_的液舱称为重力液舱。A、小于0.28MPaB、不超过0.07MPaC、大于0.07MPaD、不超过0.28MPa

143、根据所运货物的危险程度，IBC规则将散装化学品船分成\_\_\_\_\_\_\_种类型，其中\_\_\_\_\_\_\_型适合于装载危险性最大的散装化学品。A、4;①B、4;④C、3;①D、3;③

144、根据所运货物的危险程度,IBC规则将散装化学品船分成\_\_\_\_\_\_\_种类型，其中\_\_\_\_\_\_\_适合于装载危险性最小的散装化学品。A、4;①B、4;④C、3;①D、3;③

145、液化石油气是含有\_\_\_\_\_\_\_碳原子的碳氢化合物。A、四个和五个B、三个和四个C、两个和三个D、—个和两个

146、液化气船是指按IGC规则规定，从事运输温度在37.8C时其蒸气压力\_\_\_\_\_\_\_MPa的液化气体的船舶。A、不超过0.28B、不超过0.07C、大于0.28D、大于0.07

147、液化石油气在常温常压下是\_\_\_\_\_\_\_的碳氢化合物。A、气态B、液态C、固态D、A或B

148、IGC规则是指\_\_\_\_\_\_\_。A、固体散货安全操作规则B、国际海上危险货物运输规则C、国际散运危险化学品船舶构造和设备规则D、国际散装运输液化气体船舶构造和设备规则

149、下列各项中\_\_\_\_\_\_\_属于液化气体的特性。A、易燃易爆性B、毒害性和腐蚀性C、低温和压力危险性及化学反应性D、以上都是

150、散装液化气体是指在37.8OC时绝对蒸气压力超过\_\_\_\_\_\_\_的液化气体。A、0.8kg/cm2B、1.8kg/cm2C、2.8kg/cm2D、3.8kg/cm2

151、液化天然气液化的温度为\_\_\_\_\_\_\_。A、-162°CB、-126°CC、-65°CD、-45°C

152、液化石油气在常压下液化的温度为\_\_\_\_\_\_\_。A、-20°C左右B、-120°C左右C、-45°C左右D、-162°C左右

153、液化气体的毒害性体现在\_\_\_\_\_\_\_。A、毒性气体对人体的危害B、压力过高对人体的危害C、空气中含量过高使人员窒息D、A和C

154、液化天然气的成分是以\_\_\_\_\_\_\_为主的烷烃混合物。A、丁烷B、乙烷C、甲烷D、丙烷

155、液化石油气的成分是以\_\_\_\_\_\_\_为主的烷烃混合物。A、丁烷B、乙烷C、甲烷D、丙烷

156、下列各项中\_\_\_\_\_\_\_属于低沸点液化气体。A、氨B、丙烷C、二氧化硫D、甲烷

157、按\_\_\_\_\_\_\_将液化气分为液化石油气、液化化学气、液化天然气。A、液化气体沸点的高低B、液化气体临界温度C、液化气体的主要成分D、运输时的要求不同

158、下列各项中\_\_\_\_\_\_\_属于中沸点液化气体。A、氮B、丙烷C、二氧化硫D、乙烯

159、以下各项中\_\_\_\_\_\_\_属于高沸点液化气体。A、丁烷B、丙烷C、甲烷D、乙烯

160、按\_\_\_\_\_\_\_液化气的主要成分不同可将其划分为。A、LPG，LNG，LCGB、LPG,LNG,LBGC、LPG，LBG，LUGD、LNG，LCG，LUG

161、按液化气的沸点不同可将其划分为\_\_\_\_\_\_\_。A、高沸点液化气，低沸点液化，B、高沸点液化气，中沸点液化气，低沸点液化气C、中沸点液化气，低沸点液化气D、普通液化气，特殊液化气

162、冷冻式液化天然气运输船的冷却温度要求达到\_\_\_\_\_\_\_。A、-165°CB、-126°CC、-65°CD、-45°C

163、按照所运输液化气体的危险程度，可将液化气船分为\_\_\_\_\_\_\_种船型，其中，IIIG型船舶适合于装载危险性\_\_\_\_\_\_\_的液化气。A、三;最大B、四;最大C、三;最小D、四;最小

164、液化气船的燃烧和爆炸在\_\_\_\_\_\_\_可能性最大。A、锚泊时B、装卸时C、等待作业时D、航行途中

165、下列各项中\_\_\_\_\_\_\_不是全冷式液化气船的特点。A、船舶大型化B、无须采取厚壁液舱C、液舱耐低温D、载货量较小

166、LPG的运输方式为\_\_\_\_\_\_\_。A、加压式B、降温式C、常温式D、A或B

167、运输乙烯的低温船的冷却温度为\_\_\_\_\_\_\_。A、-55°CB、-10°CC、-165°CD、-104°C

168、运输液化石油气的冷冻式液化气船的冷却温度通常为\_\_\_\_\_\_\_。A、-55°CB、-104°CC、-165°CD、-180°C

169、以下\_\_\_\_\_\_\_不是压力式液化气船舶的缺点。A、液舱的厚度随设计压力的增大而增大B、船舶的舱容利用率低C、船舶的规模一般较小D、液舱管系不需要绝热

170、以下各项中\_\_\_\_\_\_\_是压力式液化气船舶的优点。A、操作简便B、不需设置再液化装置C、液舱管系不需要绝热D、以上均是

171、LNG的运输方式为\_\_\_\_\_\_\_。A、低温式B、加压式C、常温式D、A或B

172、液化气船舶的液舱围护系统主要包括\_\_\_\_\_\_\_。①整体液舱;②独立液舱;③压力液舱;④薄膜液舱;⑤重力液舱;⑥半薄膜液舱;⑦内层绝热液舱A、①②③④⑤⑥⑦B、①②③④⑤⑥C、①②④⑥⑦D、④⑥⑦

173、液化气船舶液舱围护系统的薄膜液舱的厚度一般\_\_\_\_\_\_\_。A、不小于10mmB、不大手10mmC、不小于15mmD、不大于15mm参考答案

# 

## 参考答案

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 001、B | 002、D | 003、B | 004、D | 005、C | 006、D | 007、C | 008、D | 009、B | 010、A |
| 011、A | 012、D | 013、D | 014、A | 015、C | 016、D | 017、A | 018、D | 019、C | 020、D |
| 021、D | 022、C | 023、B | 024、A | 025、C | 026、D | 027、A | 028、C | 029、B | 030、A |
| 031、C | 032、B | 033、B | 034、C | 035、D | 036、D | 037、D | 038、B | 039、B | 040、D |
| 041、D | 042、D | 043、D | 044、D | 045、A | 046、D | 047、A | 048、D | 049、D | 050、D |
| 051、C | 052、D | 053、C | 054、D | 055、A | 056、B | 057、D | 058、B | 059、D | 060、D |
| 061、B | 062、D | 063、B | 064、D | 065、A | 066、C | 067、B | 068、A | 069、D | 070、C |
| 071、D | 072、A | 073、C | 074、B | 075、C | 076、A | 077、D | 078、A | 079、D | 080、B |
| 081、B | 082、A | 083、A | 084、C | 085、B | 086、C | 087、B | 088、B | 089、C | 090、B |
| 091、B | 092、C | 093、A | 094、C | 095、D | 096、D | 097、C | 098、D | 099、D | 100、B |
| 101、B | 102、C | 103、A | 104、C | 105、D | 106、B | 107、C | 108、B | 109、B | 110、C |
| 111、D | 112、C | 113、D | 114、D | 115、D | 116、D | 117、C | 118、D | 119、B | 120、A |
| 121、B | 122、A | 123、D | 124、A | 125、D | 126、A | 127、C | 128、D | 129、D | 130、C |
| 131、D | 132、A | 133、C | 134、C | 135、A | 136、D | 137、A | 138、D | 139、B | 140、C |
| 141、C | 142、B | 143、C | 144、D | 145、B | 146、C | 147、A | 148、D | 149、D | 150、C |
| 151、A | 152、C | 153、D | 154、C | 155、D | 156、D | 157、C | 158、B | 159、A | 160、A |
| 161、B | 162、A | 163、C | 164、B | 165、D | 166、D | 167、D | 168、A | 169、D | 170、D |
| 171、A | 172、C | 173、B |  |  |  |  |  |  |  |

## 答案解析

015、C。爆炸下限越小、爆炸上限越大，则爆炸范围越大，燃烧爆炸的可能性就越大。

017、A。散落性是非黏性固体散货的特性。

023、B。由石油烃气的燃烧爆炸三角形可知，混合气体中随着氧气含量的增加，烃气的爆炸下限变小，爆炸上限变大，导致爆炸范围增大，危险性就增加。

026、D。石油及其产品的危害途径主要有吞咽、皮肤接触和吸入，其中吸入油气危害最大，而油气来自挥发。

030、A。根据石油及其产品的闪点的高低划分其危险性等级，闪点越低，等级越小，危险性越大。等级划分如下：一级石油：闪点在28OC以下的石油。如苯、汽油、石脑油和某些原油等。二级石油：闪点为28°C及以上至未满60°C的石油。如煤油、某些原油等。三级石油：闪点为60°C及以上的石油。如柴油、燃料油、润滑油等。

047、A。

051、C。油船满载时一般呈中垂状态，空载时一般呈中拱状态。

057、D。

# 

# 第十九章特殊货物运输

001、《CSS规则》中定义的货物单元包括\_\_\_\_\_\_\_。①车辆;②托盘;③中型散装容器;④集装箱;⑤火车车厢A、①②③B、②③⑤C、①②③⑤D、①②③

002、根据《CSS规则》,下列\_\_\_\_\_\_\_不属于货物单元。A、车辆B、散装生铁C、集装箱D、中型散装容器

003、根据《CSS规则》，船上装卸设备\_\_\_\_\_\_\_货物单元。A、属于B、不属于C、若非永久性固定在船上则属于D、若永久性固定在船上则属于

004、根据《CSS规则》，下列\_\_\_\_\_\_\_不属于货物单元。A、散装木片B、托盘C、车辆D、可移动罐柜

005、《CSS规则》中根据\_\_\_\_\_\_\_将货物单元分为标准货物、半标准货物、非标准货物。A、货物的积载特点与系固系统B、货物的重量C、货物的尺寸D、货物形状的规则程度

006、根据《CSS规则》，下列\_\_\_\_\_\_\_不属于标准货物。A、专用集装箱船上的集装箱B、钢材专用船上的卷钢C、杂货船上的卷钢D、A和B

007、根据《CSS规则>,下列\_\_\_\_\_\_\_属于半标准货物。A、专用集装箱船上的集装箱B、钢材专用船上的卷钢C、杂货船上的卷钢D、滚装船上的车辆和拖车

008、下列\_\_\_\_\_\_\_为标准货物。A、集装箱船上装载的集装箱B、杂货船土装载的集装箱C、滚装船上装载的集装箱D、多用途船上装载的变压器

009、下列\_\_\_\_\_\_\_为标准货物。A、杂货船上装载的卷钢B、钢材专用船上装载的卷钢C、多用途船上装载的机车头D、以上都是

010、下列\_\_\_\_\_\_\_为半标准货物。A、集装箱船上装载的集装箱B、杂货船上装载的集装箱C、杂货船上装载的车辆D、以上都不是

011、下列\_\_\_\_\_\_\_为非标准货物。A、集装箱船上装载的集装箱B、滚装船上装载的车辆C、杂货船上装载的拖车D、以上都是

012、《CSS规则》要求船舶配备的《货物系固手册》不适用于\_\_\_\_\_\_\_。①高速货船;②海上供给船;③仅载运固体散货的散货船;④集装箱船;⑤散化船;⑥兼运杂货的散货船A、①②③⑤⑥B、①②③⑤C、③⑤D、①③⑤

013、根据《CSS规则》的要求，下列\_\_\_\_\_\_\_可不配备《货物系固手册》。A、高速船B、集装箱船C、油船D、海上供给船

014、根据SOLAS公约的要求，下列\_\_\_\_\_\_\_必须配备《货物系固手册》。A、装载货物单元的船舶B、矿石专用船C、液体散货船D、以上都是

015、下列\_\_\_\_\_\_\_为《货物系固手册》的主要内容。①手册编制依据、定义等;②货物堆装与系固原则;③固定系固设备及其布置;④船舶载运货物的安全操作;⑤系固方案核算方法A、①②③④⑤B、①②③④C、②③④⑤D、①④⑤

016、下列\_\_\_\_\_\_\_不包括在《货物系固手册》中。A、手册编制依据、定义B、系固设备及其布置C、航次货物的系固方案D、系固方案的核算方法

017、下列\_\_\_\_\_\_\_不包括在《货物系固手册》中。A、船上活动系固设备的布置图B、船上系固设备的配置C、系固方案的核算方法D、船上系固设备清单

018、移动式容器指容量为\_\_\_\_\_\_\_及以下，尺寸和形状不伺的，除移动式罐柜以外的容器，可用于装载\_\_\_\_\_\_\_货物。A、800L;液体和固体B、800L;液体和气体C、1000L;液体和气体D、1000L;固体和气体

019、移动式罐柜系固时，对系固角要求为\_\_\_\_\_\_\_。A、防滑目的时对应不大于25%防翻倒目的时应不小于40°-60°B、防滑目的时对应不小于25°，防翻倒目的时应不大于40°-60°C、防滑目的时对应不小于40°-60°，防翻倒目的时应不大于25°D、防滑目的时对应不太于40°-60°，防翻倒目的时应不小于25°

020、移动式罐柜是非永久性固定在船上，容积为\_\_\_\_\_\_\_及以上的且外壳装有外部稳定构件和运输所必需的维修工具和结构性设备的罐柜，可用于装载\_\_\_\_\_\_\_货物。A、450L，液体;气体和固体B、450L;液体和气体C、1000L，液体;气体和固体D、1000L;固体和气体

021、《货物系固手册》中列明的中型散装容器是\_\_\_\_\_\_\_。A、—种刚性、半刚性或挠性轻便式容器，其装载容量不大于3m3B、—种刚性、半刚性或挠性轻便式容器，其装载容量不大于5m3C、一种刚性、半刚性或挠性轻便式容器，其装载容量不大于7m3D、—种刚性、半刚性或挠性轻便式容器，其装载容量不大于9m3

022、装载机车、变压器等重件货物时，钢丝绳每端接头所用绳夹不少于\_\_\_\_\_\_\_，其间距不小于\_\_\_\_\_\_\_。A、3个;15cmB、4个;15cmC、5个;10cmD、4个;10cm

023、装载机车、变压器等重件货物时，钢丝绳每端接头所用绳夹的鞍座部分应装在\_\_\_\_\_\_\_，U形螺栓应装在\_\_\_\_\_\_\_。A、动载段;静载段B、静载段;动载段C、动载段;缩短段D、A和C

024、按国际标准，下列货物属于重大件货物的是\_\_\_\_\_\_\_。A、货物单重超过5tB、货物单长超过12mC、货物单重超过3t及单长超过12mD、货物单重超过40t或单长超过10m

025、按我国远洋标准，下列货物属于重大件货物的是\_\_\_\_\_\_\_。A、货物单重超过5tB、单长超过9mC、货物单重超过3t或单长超过12mD、A和B

026、按我国沿海标准，下列货物属于重大件货物的是\_\_\_\_\_\_\_。A、货物单重超过2tB、货物单长超过10mC、货物单重超过3t或单长超过12mD、货物单件宽度超过3m

027、按国际标准，以下\_\_\_\_\_\_\_属于重大件货物。①货物单重超过40t;②货物单重超过5t;③货物单件长度超过12m;④货物单件高度超过3m;⑤货物单件宽度超3m;⑥货物单件长度超过9mA、①③④⑤B、②④⑤⑥C、4)③(SD、②③⑥

028、通常情况下，将重大件装于船舶上甲板，该船的重心高度将\_\_\_\_\_\_\_。A、减小B、不变C、增大D、变化趋勢不定

029、通常情况下，将重大件装于船舶上甲板，该船的稳性将\_\_\_\_\_\_\_。A、减小B、不变C、增大D、变化趋势不定

030、船舶承运重大件货物时，实际衬垫面积必须大于用公式计算的最小衬垫面积，原因可能是\_\_\_\_\_\_\_。A、计算时未计及衬垫物和系固索具的重量B、海上航行时，货件正压力增大C、上甲板舷弧和梁拱的不利影响D、以上都是

031、选择重大件货的配装位置主要应考虑\_\_\_\_\_\_\_。①船舶稳性;②船舶局部强度;③便于装载;④货件系固;⑤船舶吃水差A、①③④⑤B、②③④⑤C、①②③④D、①②③④⑤

032、船运重大件货物时应特别注意\_\_\_\_\_\_\_。A、稳性和吃水差B、稳性和纵向强度C、稳性和局部强度D、局部强度和吃水差

033、重大件货在配装前应了解其\_\_\_\_\_\_\_。①重量及重心位置;②尺寸;③形状;④吊装位置;⑤包装形式;⑥装卸要求;⑦运输要求A、①②③④⑤⑥⑦B、①③④⑤⑥⑦C、②③④⑤⑥⑦D、①②③④⑥

034、杂货船上为了防止所载车辆在船上移动，在配载时应使这类货件的最可能移动方向沿\_\_\_\_\_\_\_方向。A、船长B、船宽C、随意D、以上都不对

035、重大件货物装载位置选定时，应考虑\_\_\_\_\_\_\_。A、货物和船舶的安全B、便于装卸和系固C、便于使用船上重吊D、以上都是

036、重大件货物装载前船方应作好的工作有\_\_\_\_\_\_\_。A、掌握本船的装载能力B、了解大件的详细资料C、检修船上的重吊D、以上均是

037、通常情况下，将重大件装于船舶上甲板，该船的横摇周期将\_\_\_\_\_\_\_。A、减小B、不变C、增大D、变化趋势不定

038、通常情况下，将重大件装于船舶上甲板，该船的横摇频率将\_\_\_\_\_\_\_。A、减小B、不变C、增大D、变化趋势不定

039、将重大件货物配装于\_\_\_\_\_\_\_时所受的惯性力最小。A、L/2和S/2的底舱位置B、L/2和B/2的二层舱位置C、L/2和B/2的上甲板位置D、船首位置或船尾位置

040、—般杂货船装载重大件货物时，除应满足均布负荷的要求外，尚应满足\_\_\_\_\_\_\_的要求。A、集装箱负荷B、车辆负荷C、集中负荷D、A和/或B C

041、在重大件货物系固时，若货件与甲板间摩擦I较小，需\_\_\_\_\_\_\_以防货件水平移动。A、增加支持B、增多系索道数C、A和B都是D、A和B都不是

042、为安全装载重大件货物，应尽量使船舶吃水差\_\_\_\_\_\_\_。A、尾倾较大B、首倾较大C、较小或平吃水D、以上均可以

043、重大件货物应按\_\_\_\_\_\_\_起吊。A、起吊点B、四角C、对称D、以上均可

044、重大件货物装卸时，应尽量\_\_\_\_\_\_\_。A、收紧船舶缆绳B、横向正浮或使船舶产生较小横倾C、使船舶保持平吃水或较小吃水差D、B和C

045、货物装载时，为避免过大横倾，可采取\_\_\_\_\_\_\_的方法予以调整。A、收紧船舶缆绳B、加压载水C、防止货件移动D、以上均可

046、船舶吊装重大件货物，当起吊离地时，吊钩垂直线必须对准\_\_\_\_\_\_\_。A、货件重心B、货件宽度中心C、货件高度中心D、货件长度中心

047、用船吊吊卸重大件时，船舶横倾角最大的时刻为\_\_\_\_\_\_\_。A、吊杆头的高度最大时B、货物距基线的高度最大时C、货物刚吊起之时D、货物将要落地之时

048、用船吊吊卸重大件时，船舶初稳性高度最小的时刻为\_\_\_\_\_\_\_。A、吊杆头的高度最大时B、货物距基线的高度最大时C、吊杆与船舶首尾线垂直时D、吊杆与船舶首尾线平行时

049、用船吊吊装重大件时，船舶横倾角最大的时刻为\_\_\_\_\_\_\_。A、吊杆头的高度量大时B、货物距基线的高度最大时C、货物刚离地之时D、货物将要落下之时

050、用船吊吊装重大件时，船舶初稳性高度最小的时刻为\_\_\_\_\_\_\_。A、吊杆头的高度最大时B、货物距基线的高度最大时C、吊杆与船舶首尾线垂直时D、吊杆与船舶首尾线平行时

051、用船吊吊装重大件货物时对船舶的影响是\_\_\_\_\_\_\_。A、使稳性减小B、产生横倾角C、使船舶重心升高D、以上都是

052、用船吊吊卸重大件货物时对船舶的影响是\_\_\_\_\_\_\_。A、使稳性减小B、产生横倾角C、使船舶重心升高D、以上都是

053、根据经验，重大件货物系固时的横向系索破断总拉力为货件自重的\_\_\_\_\_\_\_。A、150%B、120%C、100%D、90%

054、重大件货物系固时，为提高系固效果，系固角应\_\_\_\_\_\_\_。A、尽量小B、尽量大C、保持在30。〜60。D、大于60。

055、重大件货物装于船上后，在海上运输过程中的运动状态可能有\_\_\_\_\_\_\_。A、上跳B、水平移动C、倾覆D、B和C

056、重大件货物系固的主要目的是\_\_\_\_\_\_\_。①防止上跳;②防止倾覆;③防止水平移动A、①②B、①③C、②③D、①②③

057、对于重心较高的重大件货物，系固的主要目的是\_\_\_\_\_\_\_。A、防止货物上跳B、防止货物水平移动C、防止货物倾覆D、以上都是

058、对于重心较低的重大件货物，系固的主要目的是\_\_\_\_\_\_\_。A、防止货物上跳B、防止货物水平移动C、防止货物倾覆D、以上都是

059、关于重大件货物的系固，以下说法错误的是\_\_\_\_\_\_\_。A、系索应松紧适宜B、系固时每道系索应缠绕货件两周后再固定C、为提高系固效果，系固角应适当D、每个生根地令上不能超过三根绑索，且方向不同

060、重大件系固的一般要求包括\_\_\_\_\_\_\_。①各系索松紧适宜且受力均匀;②系索布置尽量对称;③系索长度不宜过大;④系索直径不宜过粗;⑤系固角应适当A、①②③④⑤B、①②③⑤C、②③④⑤D、①③④

061、重大件货系固时，若货件与甲板间摩擦力较小，需\_\_\_\_\_\_\_以防货件水平移动。A、增加其他货物支撑B、增加系索道数C、加衬垫D、B和C

062、重心较低的重大件货物系固时，为提高绑扎效果，系固角应\_\_\_\_\_\_\_。A、尽量小于45°B、尽量大于60°C、尽量小于70°D、尽量接近45°

063、根据经验，重大件货物系固时横向总的最大系固负荷MSL为货件自重的\_\_\_\_\_\_\_。A、150%B、120%C、100%D、90%

064、\_\_\_\_\_\_\_应适用国际海事组织制定的《木材甲板货运输船安全操作规则》。A、仅甲板装有木材的船B、甲板和舱内均装有木材的船C、仅舱内装有木材的船D、A和B

065、某船装载木材到港，开舱后有两名工人下舱死亡，则原因可能是\_\_\_\_\_\_\_。A、因舱内缺氧，工人窒息死亡B、因木材会放出有毒气体，工人中毒死亡C、A和B都可能D、A和B都不可能

066、国际海事组织制定的《木材甲板货运输船安全操作规则》适用于船长\_\_\_\_\_\_\_的木材船。A、>=4mB、>=100mC、>=90mD、>=150m

067、以下\_\_\_\_\_\_\_不是对木材甲板货物系索和系固部件的强度要求。A、最大负荷应不小于133kNB、在受到初始拉力达到最大负荷的80%时伸长不超过5%C、在受到拉力达到最大负荷的40#时无永久变形D、经试验后的索链应进行电镀等处理

068、装载木材时立柱的高度\_\_\_\_\_\_\_。A、应超过货物的堆装高度B、应小于货物的堆装高度C、应等于货物的堆装高度D、与货物的堆装高度无关

069、装载木材时立柱间距的设置应和所载运木材的长度及特性相适应，一般不应超过\_\_\_\_\_\_\_。A、3mB、4mC、5mD、6m

070、\_\_\_\_\_\_\_不是对木材堆装高度的要求。A、船舶在使用冬季载重线航行时，露天甲板上的货物平均高度不得超过最大船宽的1/3B、木材甲货物的堆高不能高于4mC、货物的堆装高度应限为不影响驾驶台的暸望，并且货堆的横剖面不在两舷形成外漂D、甲板货物的高度还应限制在使露天甲板和舱盖的负荷不超过最大许用值

071、装载木材时应按海上天气情况和木材的堆装高度确定立柱的强度，但其强度不必超过\_\_\_\_\_\_\_的强度。A、舷墙B、主甲板C、舱盖D、吊索

072、为保证安全，在使用冬季载重线时，木材甲板货在甲板上的堆装高度应不超过船宽的\_\_\_\_\_\_\_。A、1/3B、1/4C、1/5D、1/6

073、木材船甲板木材积载范围在纵向上应满足\_\_\_\_\_\_\_。A、木材应分布在上层建筑和首楼间全部可用长度并尽可能靠近端壁B、木材应分布在上层建筑和首楼间至少1/3可用长度并尽可能靠近端壁C、木材应分布在上层建筑和首楼间至少1/4可用长度并尽可能靠近端壁D、只要系固牢靠，可积载于任何长度范围上

074、木材船上配备的松紧装置，要求在张紧和初步系固后，螺杆上剩余螺纹长度应不小于\_\_\_\_\_\_\_，以备使用。A、30%B、40%C、50%D、60%

075、若木材船货舱宽度大于舱口宽度，应从装货高度\_\_\_\_\_\_\_处开始，将纵向原木滑入舱口两侧舱位，以避免形成金字塔形。A、2mB、3mC、4mD、5m

076、木材甲板货限制堆高的目的是\_\_\_\_\_\_\_。A、保证船舶稳性B、保证船舶局部强度C、保证视线D、以上都是

077、木材货物堆装时应紧凑、密实的目的是\_\_\_\_\_\_\_。A、防止因货垛松动导致系索松弛B、使货垛内产生约束力C、降低货垛的渗透率D、以上都是

078、木材甲板货积载时应尽量靠近两舷，距左右舷侧的距离不大于\_\_\_\_\_\_\_。A、1%BB、3%BC、4%BD、8%B

079、根据《货物积载与系固安全操作规则》，关于金属重件(heavymetalproducts)积载与系固的说法，错误的是\_\_\_\_\_\_\_。A、积载金属重件的处所应干净、干燥、无油脂B、船舶的每根肋骨处应设一个撑柱，但间隔不应大于1mC、当金属重件的积载没有从一舷铺满至另一舷时，应特别注意充分系固D、上层线材卷应压缝叠装在下层线材卷上

080、根据《货物积载与系固安全操作规则》，关于锚链积载与系固的说法，错误的是\_\_\_\_\_\_\_。A、不必用垫木等增加摩擦力的材料来隔开锚链层B、锚链捆的最高一层应用系索系在船舶两舷舱壁上C、只要强度足够，锚链可以直接在金属表面的舱底板上积载D、积载锚链的处所应清洁、无油脂

081、根据《货物积载与系固安全操作规则》，关于挠性中型散装容器积载与系固的说法，错误的是\_\_\_\_\_\_\_。A、堆积应尽可能紧凑，空当应塞牢，以防容器发生移动B、积载时应从两舷向中间逼近，使空当处于舱口中央C、若舱口间有足够的空间，可在其下货物表面上装载一层中型散装容器，但应确定舱口围板能否作为围壁D、积载时应从一舷向另一舷逼近，使空当处于一舷，便于塞紧

082、根据《货物积载与系固安全操作规则》,关于机车、变压器等重件货物积载与系固的说法，错误的是\_\_\_\_\_\_\_。A、若积载在甲板上应考虑其对船舶稳性的影响B、为了防止货件高度对舱盖的影响，该类货物不应配置在二层舱C、系固时正确使用钢丝绳和夹具，钢丝绳每端接头所用绳夹数量取决于钢丝绳的直径，且间距为6倍的钢丝绳直径D、货件上的系固点应具有适当的强度，且具有明显的标志

083、根据经验，为避免船舶在海上摇摆剧烈而增大系固设备的受力，装载木材甲板货的国际航行船，其GM值应\_\_\_\_\_\_\_船宽。A、不小于3%B、不大于3%C、不小于5%D、不大于5%

084、从海上运输技术角度看，确定货件是否为重大件货物时应考虑的因素有\_\_\_\_\_\_\_。①货物尺度;②货物重量;③船舶种类和大小；④装卸设备的类别和安全工作负荷A、①②B、③④C、①②④D、①②③④

085、海运木材主要包括\_\_\_\_\_\_\_。①原木;②胶合板;③木材制品;④纤维板成材A、①⑤B、①②④C、①③⑤D、①②③④⑤

086、载运木材甲板货的船舶航行中的注意事项包括\_\_\_\_\_\_\_。①检查系索并收紧；②定时测定并排放污水;③避开恶劣天气和海况;④保持船舶航行中无纵倾;⑤下舱时应防止因舱内缺氧引发危险A、①②③⑤B、①③⑤C、②③④⑤D、①②④⑤

087、进入载运木材甲板货的船舶大舱内时\_\_\_\_\_\_\_。A、应先通风B、应测定氧气含量C、如怀疑通风不足，应佩戴呼吸器D、以上均是

088、进入载运木材甲板货的船舶大舱时，错误的是\_\_\_\_\_\_\_。A、应先通风B、应测定氧气含量C、如怀疑通风不足，应佩戴呼吸器D、木材无毒性，航行中进入货舱是安全的

089、载运木材甲板货的船舶航行中产生横倾的原因可能是\_\_\_\_\_\_\_。①油水消耗；②货物移动;③货舱进水;④船体变形;⑤GM接近于零或呈负值A、①②③④⑤B、①②③⑤C、①②④⑤D、②③④⑤

090、载运木材甲板货的船舶在航行中，若发现船舶初稳性高度呈负值，则应采取\_\_\_\_\_\_\_的措施予以调整。A、底部压载舱加注压载水B、投弃部分甲板货C、将部分木材甲板货移至舱内D、A或/和B

091、船运易腐货物，通常采用冷藏运输，以下易腐货物的运输保管方式\_\_\_\_\_\_\_是正确的。A、鲜蛋宜采用冷却运输B、鱼、肉宜采用冷却运输C、水果、蔬菜宜采用冷冻运输D、以上都对

092、船舶运输冷藏货物时，采取冷藏方法保管易腐货物的主要条件是\_\_\_\_\_\_\_。A、通风B、湿度C、温度D、环境卫生

093、易腐货物变质的原因有\_\_\_\_\_\_\_。A、微生物作用B、呼吸作用C、化学作用D、以上均是

094、冷藏货物运输中，冷藏货物的冷处理方法分为\_\_\_\_\_\_\_。A、速冻B、冷冻运输C、冷却运输D、以上均是

095、下列属于易腐货物的有\_\_\_\_\_\_\_。A、黄磷和雷汞B、酒精和鸡蛋C、香蕉和苹果D、茶叶和肉类

096、易腐货物的冷藏方法中，冷却运输的温度通常要求为\_\_\_\_\_\_\_。A、0OC以下B、0OC〜5OCC、5OC〜l0OCD、不低于-20OC

097、易腐货物的冷藏方法中，冷冻运输的温度通常要求为\_\_\_\_\_\_\_。A、0OC以下B、0OC〜5OCC、5OC〜l0OCD、不低于-20OC

098、易腐货物的运输中，速冻食品的温度通常要求为\_\_\_\_\_\_\_。A、0OC以下B、0OC〜5OCC、5OC〜l0OCD、不低于-20OC

099、影响易腐货物安全运输的条件有\_\_\_\_\_\_\_。A、湿度B、温度C、通风D、以上均是

100、以下\_\_\_\_\_\_\_„易腐货物在运输途中不需要通风。A、鲜蛋B、冻牛肉C、蔬菜D、水果

101、货物的腐败系指\_\_\_\_\_\_\_的过程。A、货物成分与船体发生化学反应B、货物成分与其他货物发生学反应C、机体组织蛋白质因腐败细菌的作用而解D、货物成分受到微生物作用而品质提高

102、动物性冷藏货物腐烂变质的主要原因是\_\_\_\_\_\_\_。A、微生物作用B、呼吸作用C、化学作用D、以上均是

103、植物性冷藏货物腐烂变质的原因包括\_\_\_\_\_\_\_。A、微生物作用B、呼吸作用C、化学作用D、以上均是

104、冷藏货物运输时，冷藏货来货如有下列\_\_\_\_\_\_\_„情况者应该拒装或批注。A、货物渗血B、来货柔软C、包装滴水D、以上均是

105、某冷藏船装运冷冻鱼，经检查来货坚硬，鱼鳞稍暗淡，鱼眼突出，鱼鳃红，则以下说法正确的是\_\_\_\_\_\_\_。A、鱼质新鲜，可以承运B、鱼质不好，不能承运C、需请有关部门检验后决定D、鱼质不太好，虽可承运，但需批注

106、船运冷藏货物时，冻肉长途运输的适宜温度通常是，短途短期运输则为\_\_\_\_\_\_\_。A、-100C〜-120C;-60CB、-120C〜-140C；-80CC、-15°C〜—17°C;-12°CD、-18°C〜—20°C;-12°C

107、冷藏货物运输时，为防止腐烂，冷却运输要求的相对湿度比冷冻运输\_\_\_\_\_\_\_。A、低B、高C、相同D、无法确定

108、冷藏货物运输时，如冷藏舱内有异味可用\_\_\_\_\_\_\_去味。A、粗茶B、臭氧C、洒醋酸水D、以上均可

109、船舶冷藏舱的预冷工作一般在装货前\_\_\_\_\_\_\_开始。A、72小时B、48小时C、24小时D、12小时

110、冷藏舱的预冷温度应比所装货物所需的冷藏温度\_\_\_\_\_\_\_。A、低5°C-7°CB、低2°C〜3°CC、高2°C〜3°CD、高5°C〜7°C

111、冷藏货物在装舱前，船方应作好的准备工作有\_\_\_\_\_\_\_。A、货舱检验B、货舱预冷和货舱除臭C、货舱清洁和货舱检查D、以上都是

112、运输冷藏货物时，以下考虑正确的是\_\_\_\_\_\_\_。A、乳制品应冷冻运输B、装卸应在阳光充足的中午进行C、装载冻牛油的货舱应用臭氧除臭D、以上都不对

113、下列有关冷藏货物的配装，错误的是\_\_\_\_\_\_\_。A、运往中东国家的羊肉和猪肉不能同舱裝载B、冻鱼和冻肉应分舱装载C、鸡蛋和榴裢可以同舱装载D、西红柿和香蕉可以同舱装载

114、鲜蛋可与\_\_\_\_\_\_\_混装。A、生姜B、洋葱C、苹果D、以上都不可

115、船舶装载冷藏货物应具备以下\_\_\_\_\_\_\_条件。①有冷藏室;②有冷藏设备入级证书;③有专职管理人员;④有验舱合格证书A、①②③B、①②④C、①③④D、①②③④

116、冷藏货物装船或卸货一般不宜在\_\_\_\_\_\_\_进行。A、烈日或雨天B、气温较低的清早或傍晚C、气温较低的晚间D、B和C

117、对于冷却运输的冷藏货物，需要用通风机对冷藏舱进行通风换气，以起到降温作用，通常宜在\_\_\_\_\_\_\_进行。A、夜间B、白天C、早晨或傍晚D、任何时候

118、以下不是冷藏船舶在运输途中应做\_\_\_\_\_\_\_的管理工作。A、控制舱温的变化B、控制舱内的湿度C、定时开舱检查货物的情况D、控制舱内的二氧化碳含量

119、以冷却方式运输冷藏货物时，根据需要，通常每昼夜通风\_\_\_\_\_\_\_。A、5〜10次B、20次以上C、2〜4次D、6〜8次

120、装运冷藏货物\_\_\_\_\_\_\_时，不宜用臭氧进行装货前的货舱除臭工作。①冻牛油;②高脂含量的緋鱼;③乳制品;④水果A、①②③④B、①②③C、②③④D、④

121、关于海运钢材的特性，说法错误的是\_\_\_\_\_\_\_。A、积载因数较大B、密度较大C、多类钢材怕潮湿，怕重压变形D、多类钢材摩擦系数小，易于移位

122、关于海运钢材的危险性，说法错误的是\_\_\_\_\_\_\_。A、积载因数小，若装载部位衬垫不当易造成局部强度受损B、单甲板船全船承运钢材货物时会因重心低而引发船舶在海浪中发生剧烈横摇C、因为钢材不吸水，船舶满载时货舱的体积渗透率低D、卷钢类货物若系固不当，易于移位，对船舶稳性产生不利影响

## 参考答案

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 001、D | 002、B | 003、C | 004、A | 005、A | 006、C | 007、D | 008、A | 009、B | 010、D |
| 011、C | 012、C | 013、C | 014、A | 015、A | 016、C | 017、A | 018、C | 019、A | 020、A |
| 021、A | 022、B | 023、D | 024、B | 025、D | 026、C | 027、A | 028、C | 029、A | 030、D |
| 031、C | 032、C | 033、A | 034、A | 035、D | 036、D | 037、C | 038、A | 039、A | 040、D |
| 041、C | 042、C | 043、A | 044、D | 045、B | 046、A | 047、D | 048、A | 049、C | 050、A |
| 051、D | 052、D | 053、B | 054、C | 055、D | 056、C | 057、C | 058、B | 059、B | 060、B |
| 061、D | 062、A | 063、C | 064、D | 065、C | 066、A | 067、D | 068、A | 069、A | 070、B |
| 071、A | 072、A | 073、A | 074、C | 075、A | 076、D | 077、D | 078、C | 079、B | 080、C |
| 081、D | 082、B | 083、B | 084、D | 085、C | 086、A | 087、D | 088、D | 089、B | 090、D |
| 091、A | 092、C | 093、D | 094、D | 095、C | 096、B | 097、A | 098、D | 099、D | 100、B |
| 101、C | 102、A | 103、D | 104、D | 105、A | 106、D | 107、A | 108、D | 109、B | 110、B |
| 111、D | 112、D | 113、C | 114、D | 115、B | 116、A | 117、A | 118、C | 119、C | 120、B |
| 121、A | 122、C |  |  |  |  |  |  |  |  |