



CLASSE A015 - COSTRUZIONI NAVALI E TEORIA DELLA NAVE

Anno Accademico 2014/2015

- 1. Per la determinazione degli sforzi di taglio e dei momenti flettenti alle diverse sezioni trasversali di una nave, è necessario eseguire una procedura di calcolo che si basa sulla preventiva determinazione:**
 - A) del diagramma dei pesi e del diagramma delle spinte
 - B) unicamente del diagramma delle spinte
 - C) unicamente del diagramma dei pesi
 - D) del diagramma di Bonjean

- 2. Il coefficiente di finezza dell'area di galleggiamento è definito:**
 - A) dal rapporto fra l'area A_{WL} della figura di galleggiamento e l'area del rettangolo avente per lati la lunghezza e la larghezza della nave
 - B) dal rapporto fra l'area A_{WL} della figura di galleggiamento e l'area del rettangolo avente per lati la lunghezza e l'immersione della nave
 - C) dal rapporto fra l'area A_{WL} della figura di galleggiamento e l'area del rettangolo avente per lati la larghezza e l'immersione della nave
 - D) dal rapporto fra l'area A_{WL} della figura di galleggiamento e l'area del rettangolo avente per lati l'altezza di costruzione e l'immersione della nave

- 3. Quando una nave si trova in condizioni di equilibrio indifferente, si ha che:**
 - A) l'altezza metacentrica è nulla
 - B) l'altezza metacentrica è positiva
 - C) l'altezza metacentrica è negativa
 - D) il raggio metacentrico longitudinale è nullo

- 4. Nella tavola dei diagrammi degli elementi geometrici delle carene dritte, troviamo:**
 - A) curva dei raggi metacentrici trasversali e longitudinali delle carene dritte e la curva delle aree delle linee d'acqua
 - B) curva dei raggi metacentrici trasversali delle carene dritte e la curva delle aree delle sezioni trasversali immerse
 - C) la curva rappresentativa del diagramma di stabilità
 - D) curva dei raggi metacentrici longitudinali delle carene dritte e la curva delle aree delle sezioni trasversali immerse

- 5. Alla categoria dei carichi deformabili appartengono:**
 - A) i carichi pendolari, i carichi scorrevoli e i carichi a livello libero
 - B) solo i carichi pendolari
 - C) solo i carichi scorrevoli e i carichi a livello libero
 - D) solo i carichi pendolari e i carichi a livello libero

6. **Le condizioni di Maximum Continuous Rating (MCR) si riferiscono al motore ottimizzato per erogare:**
- A) il 100% della potenza al 100% del numero di giri
 - B) il 100% della potenza all'80% del numero di giri
 - C) l'80% della potenza al 100% del numero di giri
 - D) il 120% della potenza al 100% del numero di giri
7. **Il consumo specifico di combustibile di un motore marino viene espresso in:**
- A) g/kWh
 - B) g/kWk
 - C) g/kWm
 - D) g/litri
8. **Un impianto motore con turbina a gas rispetto a un impianto motore con turbina a vapore:**
- A) ha valori più bassi di peso e ingombro per unità di potenza
 - B) ha valori più alti di peso e ingombro per unità di potenza
 - C) ha valori più bassi di peso ma maggiore ingombro per unità di potenza
 - D) ha valori più alti di peso ma minore ingombro per unità di potenza
9. **L'esperienza di rimorchio condotta in Vasca Navale ci consente di determinare:**
- A) la resistenza totale vista come somma fra la resistenza d'attrito e resistenza residua
 - B) la sola resistenza d'attrito
 - C) la sola resistenza d'onda
 - D) la sola resistenza di pressione viscosa
10. **La prova di stabilità sulle navi viene eseguita per determinare:**
- A) l'esatta coordinata Z_G del baricentro nave
 - B) l'esatta posizione del centro di carena
 - C) l'esatta posizione del baricentro di un carico imbarcato
 - D) l'esatta posizione del baricentro di un carico sbarcato

***** FINE DELLE DOMANDE *****

In tutti i quesiti proposti la soluzione è la risposta alla lettera A)