

**Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
"Волжский государственный университет водного транспорта"**

УТВЕРЖДАЮ



М.Ю. Чурин

*Подписано в АСУ
"Учебный процесс"*

(Ф.И.О.)

25 мая 2023 г.

РАБОЧАЯ ПРОГРАММА ДИСЦИПЛИНЫ

| | |
|--|---|
| Наименование образовательной программы | Эксплуатация судовых энергетических установок судов смешанного река-море плавания |
| Наименование дисциплины | Б.1.В.Д01 Деловой английский язык |
| Факультет | Институт "Морская академия" |
| Кафедра | Кафедра иностранных языков и конвенционной подготовки |
| Специальность | 26.05.06 Эксплуатация судовых энергетических установок |
| Специализация | река-море плавания |

Распределение часов по семестрам (курсам)

| Вид занятий | Очная форма обучения, часы* | | | | | | | | | | | | Заочная форма обучения, часы* | | | | | | | | | | Общая трудо- емкость, з.е. |
|---|-----------------------------|---|---|---|---|---|---|---|----|-----|----|-----|-------------------------------|---|---|---|-----|---|---|-----|---|--|-------------------------------|
| | № семестра | | | | | | | | | | | | № курса | | | | | | | | | | |
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | Σ | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | Σ | | | |
| лекции | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| практические занятия | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| лабораторные занятия | | | | | | | | | 48 | 48 | | 96 | | | | | 32 | | | 32 | | | |
| контактная самостоятельная работа | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| экзамен | | | | | | | | | | 27 | | 27 | | | | | 9 | | | 9 | | | |
| самостоятельная работа | | | | | | | | | 24 | 33 | | 57 | | | | | 139 | | | 139 | | | |
| всего | | | | | | | | | 72 | 108 | | 180 | | | | | 180 | | | 180 | 5 | | |

* - здесь и далее указываются академические часы

Распределение форм контроля по семестрам (курсам)

| Форма контроля | Очная форма обучения | | | | | | | | | | | Заочная форма обучения | | | | | | |
|--------------------------|----------------------|---|---|---|---|---|---|---|-----|----|----|------------------------|---|---|---|----|---|---|
| | № семестра | | | | | | | | | | | № курса | | | | | | |
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| экзамен | | | | | | | | | | ЭК | | | | | | ЭК | | |
| зачет с оценкой | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| зачет | | | | | | | | | зач | | | | | | | | | |
| курсовая работа (проект) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

г. Нижний Новгород

2023

Программа составлена в соответствии с Федеральным государственным образовательным стандартом высшего образования по специальности:

ФГОС 26.05.06 Эксплуатация судовых энергетических установок от 15.03.2018 № 192

Разработчик(и) программы Е.А. Седова
(Ф.И.О.)

Программа одобрена на заседании кафедры

протокол № 7 от 24 мая 2023 г.

Заведующий кафедрой

(должность)



(Подписано в АСУ "Учебный процесс")

/

Ю.Р. Гуро-Фролова

(Ф.И.О.)

24 мая 2023 г.

1. Место дисциплины в структуре ООП

| Код дисциплины | Наименование блока | Трудоемкость дисциплины, з.е. |
|------------------|---|-------------------------------|
| Б.1.В.Д01 | Блок 1 Дисциплины (модули) (Часть, формируемая участниками образовательных отношений) | 5 |

2. Перечень планируемых результатов обучения, соотнесенных с планируемыми результатами освоения ООП

Процесс изучения дисциплины направлен на формирование и развитие у обучающегося следующих компетенций:

| № п/п | Компетенция | Индикатор достижения компетенции | | |
|-------|---|--|---|---|
| | | Знать | Уметь | Владеть |
| 1 | ПК-16.Способен использовать английский язык в письменной и устной форме | ПК-16.3.1 знать иностранный язык в объеме, необходимом для общей и профессиональной коммуникации | ПК-16.У.1 уметь работать с информацией из различных источников | ПК-16.В.1 владеть способностью к использованию иностранного языка в устной и письменной форме |
| 2 | | ПК-16.3.2 знать основы делового общения в устной и письменной форме | ПК-16.У.2 уметь формулировать задачи и намечать пути их исследования | ПК-16.В.2 владеть способностью генерировать новые идеи, выявлять проблемы, связанные с реализацией профессиональных функций |
| 3 | | ПК-16.3.3 знать профессиональную лексику и сферу ее использования | ПК-16.У.3 уметь использовать знание иностранного языка в профессиональной коммуникации и межличностном общении в условиях интернационального экипажа в объеме функциональных обязанностей | ПК-16.В.3 владеть профессиональной лексикой, необходимой для общения в интернациональном экипаже |

Процесс изучения дисциплины направлен на формирование и развитие у обучающегося следующих требуемых Международной конвенцией о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года стандартов компетентности:

| № п/п | Таблица | Функция | Сфера компетентности |
|-------|---|--|--|
| 1 | А-III/1. Спецификация минимального стандарта компетентности для вахтенных механиков судов с обслуживаемым или периодически не обслуживаемым машинным отделением | А-III/1-1. Судовые механические установки на уровне эксплуатации | А-III/1-1.2. Использование английского языка в письменной и устной форме |

3. Распределение разделов (тем) по семестрам (курсам) с указанием часов

| № п/п | Наименование раздела (темы) | Индикатор достижения компетенции | Сфера компетентности (МК ПДНВ) | Очная форма обучения | | | | | | Общее кол-во часов | Заочная форма обучения | | | | | | Общее кол-во часов |
|----------|--|---|--------------------------------------|----------------------|--------|-------------------------|-------------------------|-----|---------------------------|--------------------------|------------------------|--------|-------------------------|-------------------------|-----|---------------------------|--------------------------|
| | | | | № сем. | лекции | практические занятия | лабораторные занятия | КСР | самостоятельная работа | | № кур- са | лекции | практические занятия | лабораторные занятия | КСР | самостоятельная работа | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. | Защита морской окружающей среды.Экипаж судна. ПК.-16 Способен использовать английский язык в письменной и устной форме | ПК-16.3.1 ПК-16.У.1 ПК-16.В.1 ПК-16.3.2 ПК-16.У.2 ПК-16.В.2 ПК-16.3.3 ПК-16.У.3 ПК-16.В.3 | A-III/1-1.2. | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.1. | Marine Environment Protection | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Marine Pollution. Введение НЛIE | | | 9 | | | 2 | | 1 | 3 | 5 | | | 1 | | 8 | 9 |
| | Marine Pollution.Работа с текстом | | | 9 | | | 2 | | 1 | 3 | 5 | | | 1 | | 8 | 9 |
| | Marine Pollution. Выполнение лексико-грамматических упражнений | | | 9 | | | 2 | | 1 | 3 | 5 | | | 1 | | 6 | 7 |
| | Marine Pollution. A Lexical Test. | | | 9 | | | 2 | | 1 | 3 | 5 | | | 1 | | 4 | 5 |
| | Marine Pollution.Обсуждение текста .Фразы ИМО | | | 9 | | | 2 | | 1 | 3 | 5 | | | | | 3 | 3 |
| | Marine Pollution.Перевод технического текста | | | 9 | | | 2 | | 1 | 3 | 5 | | | | | 3 | 3 |
| 1.2. | Pollution Prevention Systems | ПК-16.3.1 ПК-16.У.1 ПК-16.В.1 ПК-16.3.2 ПК-16.У.2 ПК-16.В.2 ПК-16.3.3 ПК-16.У.3 ПК-16.В.3 | A-III/1-1.2. | | | | | | | | | | | | | | |
| | Pollution Prevention Systems Введение НЛIE | | | 9 | | | 2 | | 1 | 3 | 5 | | | 1 | | 2 | 3 |
| | Pollution Prevention Systems.Работа с текстом | | | 9 | | | 2 | | 1 | 3 | 5 | | | 1 | | 2 | 3 |
| | Pollution Prevention Systems. Выполнение лексико -грамматических упражнений | | | 9 | | | 2 | | 1 | 3 | 5 | | | 1 | | 2 | 3 |
| | Pollution Prevention Systems. A Lexical Test. | | | 9 | | | 2 | | 1 | 3 | 5 | | | 1 | | 2 | 3 |
| | Pollution Prevention Systems. Обсуждение текста. | | | 9 | | | 2 | | 1 | 3 | 5 | | | | | 3 | 3 |
| | Pollution Prevention Systems | | | 9 | | | 2 | | 1 | 3 | 5 | | | | | 3 | 3 |
| 1.3 | Ship's Organization.The Deck Department | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Ship's Organization.The Deck Department.Введение НЛIE | | | 9 | | | 2 | | 1 | 3 | 5 | | | 1 | | 2 | 3 |
| | Ship's Organization.The Deck Department.Работа с текстом. | | | 9 | | | 2 | | 1 | 3 | 5 | | | 1 | | 2 | 3 |
| | Ship's Organization.The Deck Department.Выполнение лексико-грамматических упражнений | | | 9 | | | 2 | | 1 | 3 | 5 | | | 1 | | 2 | 3 |
| | Ship's Organization.The Deck Department. A Lexical Test. | | | 9 | | | 2 | | 1 | 3 | 5 | | | 1 | | 2 | 3 |
| | Ship's Organization.The Deck Department. Обсуждение текста. Фразы ИМО | | | 9 | | | 2 | | 1 | 3 | 5 | | | | | 3 | 3 |
| | Ship's Organization.The Deck Department. Перевод технического текста | | | 9 | | | 2 | | 1 | 3 | 5 | | | | | 3 | 3 |
| 1.4. | Ship's Organization.The Engine Department | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|------|---|--|--|----|--|---|--|---|---|---|--|--|---|--|---|---|
| | Ship's Organization.The Engine Department. Введение НЛЕ. | | | 9 | | 2 | | 1 | 3 | 5 | | | 1 | | 2 | 3 |
| | Ship's Organization.The Engine Department.Работа с текстом. | | | 9 | | 2 | | 1 | 3 | 5 | | | 1 | | 2 | 3 |
| | Ship's Organization.The Engine Department.Выполнение лексико-грамматических упражнений. | | | 9 | | 2 | | 1 | 3 | 5 | | | 1 | | 2 | 3 |
| | Ship's Organization.The Engine Department.A Lexical Test | | | 9 | | 2 | | 1 | 3 | 5 | | | 1 | | 2 | 3 |
| | Ship's Organization.The Engine Department.Обсуждение текста.Подготовка к итоговому тесту. | | | 9 | | 2 | | 1 | 3 | 5 | | | | | 3 | 3 |
| | Final Test. Зачет. | | | 9 | | 2 | | 1 | 3 | 5 | | | | | 3 | 3 |
| 2. | Машинное отделение.Обнаружение неисправностей и ремонт двигателя.ПК.-16 Способен использовать английский язык в письменной и устной форме | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.1. | The Engine Room | | | | | | | | | | | | | | | |
| | The Engine Room.Введение НЛЕ. | | | 10 | | 2 | | 2 | 4 | 5 | | | 1 | | 3 | 4 |
| | The Engine Room.Работа с текстом.Выполнение лексико-грамматических упражнений. | | | 10 | | 2 | | 2 | 4 | 5 | | | 1 | | 3 | 4 |
| | The Engine Room. A Lexical Test. | | | 10 | | 2 | | 2 | 4 | 5 | | | 1 | | 3 | 4 |
| | The Engine Room.Обсуждение текста.Выбор темы проекта | | | 10 | | 2 | | 2 | 4 | 5 | | | | | 4 | 4 |
| 2.2. | The Engine Control Room. | | | | | | | | | | | | | | | |
| | The Engine Control Room. Введение НЛЕ | | | 10 | | 2 | | 1 | 3 | 5 | | | 1 | | 2 | 3 |
| | The Engine Control Room. Работа с текстом.Выполнение лексико-грамматических упражнений. | | | 10 | | 2 | | 1 | 3 | 5 | | | 1 | | 2 | 3 |
| | The Engine Control Room. A Lexical Test. Обсуждение текста. | | | 10 | | 2 | | 1 | 3 | 5 | | | 1 | | 2 | 3 |
| | The Engine Control Room. Перевод технического текста.Выбор текста. Выбор темы проекта. | | | 10 | | 2 | | 1 | 3 | 5 | | | | | 3 | 3 |
| 2.3. | Unmanned Machinery Space. | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Unmanned Machinery Space. Введение НЛЕ. | | | 10 | | 2 | | 1 | 3 | 5 | | | 1 | | 2 | 3 |
| | Unmanned Machinery Space.Работа с текстом.Выполнение лексико-грамматических упражнений | | | 10 | | 2 | | 1 | 3 | 5 | | | 1 | | 2 | 3 |
| | Unmanned Machinery Space.A Lexical Test. Обсуждение текста. | | | 10 | | 2 | | 1 | 3 | 5 | | | 1 | | 2 | 3 |
| | Unmanned Machinery Space.Перевод технического текста. | | | 10 | | 2 | | 1 | 3 | 5 | | | | | 3 | 3 |
| 2.4 | Marine Diesel Engines Trouble shooting and Repairs. | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Engine Problems. Hard Starting. Slowing Down and Stopping. | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Engine Problems. Hard Starting. Slowing Down and Stopping.Введение НЛЕ. | | | 10 | | 2 | | 1 | 3 | 5 | | | 1 | | 2 | 3 |
| | Engine Problems. Hard Starting. Slowing Down and Stopping.Работа с текстом.Выполнение лексико-грамматических упражнений | | | 10 | | 2 | | 1 | 3 | 5 | | | 1 | | 2 | 3 |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|------|--|--|--|----|--|--|---|--|---|---|---|--|--|---|--|---|---|
| | Engine Problems. Hard Starting. Slowing Down and Stopping. A Lexical Test. Обсуждение текста. | | | 10 | | | 2 | | 1 | 3 | 5 | | | 1 | | 2 | 3 |
| | Engine Problems. Hard Starting. Slowing Down and Stopping. Перевод технического текста. Выбор темы проекта. | | | 10 | | | 2 | | 1 | 3 | 5 | | | | | 3 | 3 |
| 2.5. | Engine Problems.Excessive Oil Consumption.Shutting Down. | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Engine Problems.Excessive Oil Consumption.Shutting Down. Введение НЛIE. | | | 10 | | | 2 | | 1 | 3 | 5 | | | 1 | | 2 | 3 |
| | Engine Problems.Excessive Oil Consumption.Shutting Down. Работа с текстом. Выполнение лексико-грамматических упражнений | | | 10 | | | 2 | | 1 | 3 | 5 | | | 1 | | 2 | 3 |
| | Engine Problems.Excessive Oil Consumption.Shutting Down. A Lexical Test. Обсуждение текста. | | | 10 | | | 2 | | 1 | 3 | 5 | | | | | 3 | 3 |
| | Engine Problems.Excessive Oil Consumption.Shutting Down. Обсуждение темы проекта | | | 10 | | | 2 | | 1 | 3 | 5 | | | | | 3 | 3 |
| 2.6. | Engine Problems:Knocking.Abnormal Sound or Noise. Smoky Exhaust. | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Engine Problems:Knocking.Abnormal Sound or Noise. Smoky Exhaust. Введение НЛIE. Работа с текстом. Выполнение лексико-грамматических упражнений | | | 10 | | | 2 | | 3 | 5 | 5 | | | 1 | | 4 | 5 |
| | Engine Problems:Knocking.Abnormal Sound or Noise. Smoky Exhaust. A Lexical Test. Обсуждение текста. Подготовка к итоговому тесту. | | | 10 | | | 2 | | 2 | 4 | 5 | | | 1 | | 3 | 4 |
| | Обсуждение тем проектов. Итоговый тест. | | | 10 | | | 2 | | 2 | 4 | 5 | | | | | 4 | 4 |
| | Защита проектов. Подготовка к экзамену. | | | 10 | | | 2 | | 2 | 4 | 5 | | | | | 4 | 4 |

4. Материально-техническое и учебно-методическое обеспечение программы

4.1. Помещения и оборудование

| № п/п | Вид помещений | Оснащение помещений | № помещений |
|-------|--|--|-------------|
| 1 | Учебные аудитории для проведения учебных занятий | оборудование и технические средства обучения (Стул (20 ед.); Стол аудиторный (10 ед.); Доска аудиторная (1 ед.); Лингафонный кабинет L224 (1 ед.); Интерактивный комплект: интерактивная доска (1 ед.); Интерактивная доска (1 ед.); Проектор BENQ (1 ед.); Экран подвесной (1 ед.); Ноутбук IBM (LENOVO) (1 ед.) (875)) | 875 |
| 2 | Помещения для самостоятельной работы обучающихся | компьютерная техника с возможностью подключения к сети "Интернет" и обеспечение доступа в электронную информационно-образовательную среду университета | 875 |

4.2. Лицензионное и свободно распространяемое программное обеспечение, в том числе отечественного производства

| № п/п | Наименование |
|-------|--|
| 1 | Microsoft Office Professional Plus 2016 (Договор №44/109-15 от 28.12.2015 (бессрочно)) |
| 2 | Microsoft Office ProPlus 2013 (Договор №44/59-18 от 09.04.2018 (бессрочно)) |

4.3. Карта обеспеченности печатными и(или) электронными изданиями и электронными образовательными ресурсами

| № п/п | Наименование источника | Год издания | Ресурс | Количество экземпляров |
|-------|--|-------------|--------|------------------------|
| 1 | Крайнова, В.В. Методические указания по организации и выполнению внеаудиторной (самостоятельной) работы [Электронный ресурс] : для преподавателей и студ.по направлениям подготовки (спец.) высш.и сред.проф.образования / В. В. Крайнова ; ВГУВТ. - Н.Новгород, 2018. - 1 текст/файл. - Авторский вариант. - Режим доступа: http://94.100.87.24:8080/MarcWeb/Tmp/fl5520.pdf | 2018 | ЭР | 0 |
| 2 | Бобровский, В.И.;Деловой английский язык для моряков;учеб.пособие;Бобровский, В.И.-М.,Высш.школа; ; | 1984 | ПР | 223 |
| 3 | Вохмянин, С.Н.;Деловой английский на море - ведение деловых переговоров на море в объеме стандартного морского навигационного словаря-разговорника;учеб.пособие;Вохмянин, С.Н.-М.,ТрансЛит; ; | 2013 | ПР | 51 |
| 4 | Жемчужникова, Н.Л.;Английский язык;метод.пособие для студ.старш.курсов очн.обучения спец.180403;Жемчужникова, Н.Л.-Н.Новгород,ВГАВТ; ; | 2011 | ПР | 193 |
| 5 | Жемчужникова, Н.Л.;Английский язык;метод.пособие по домашнему чтению для студ.очн.формы обучения электромех.и судовод.фак-тов;Жемчужникова, Н.Л.Молева, М.В.-Н.Новгород,; ; http://94.100.87.24:8080/marcweb/ | 2010 | ЭР | 0 |
| 6 | Седова, Е.А.;English for mechanical engineers;учебно-метод.пособие для студ.5-го курса подготовки 26.05.06 [для студ.очн.и заочн.обучения];Седова, Е.А.-Н.Новгород,; ; http://94.100.87.24:8080/marcweb/ | 2019 | ЭР | 0 |
| 7 | ;Стандартные фразы ИМО для общения на море;;-СПб.,ЦНИИМФ; ; | 2015 | ПР | 70 |

Программа предусматривает возможность применения электронного обучения, дистанционных образовательных технологий.

Электронная информационно-образовательная среда университета с возможностью доступа к информационно-телекоммуникационной сети "Интернет" - Режим доступа: <http://www.eios.vsuwt.ru/>.

4.4. Современные профессиональные базы данных

| № п/п | Наименование |
|------------------|--|
| 1 | Статистический сборник: Транспорт в России- Режим доступа: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog/doc_1136983505312 |
| 2 | Центральная база статистических данных - Режим доступа: http://cbsd.gks.ru/ |

4.5. Информационные справочные системы

| № п/п | Наименование |
|------------------|---|
| 1 | Справочная правовая система «КонсультантПлюс» - Режим доступа: http://www.consultant.ru (договор от 02.02.2015 г.) |
| 2 | Справочная правовая система «Гарант» - Режим доступа: http://www.garant.ru (договор 62/16 от 01.09.2016 г. - бессрочный) |

5. Оценочные и методические материалы

Оценочные и методические материалы, определяющие процедуры оценивания индикаторов, характеризующих этапы формирования компетенций, являются приложением к программе.

| № п/п | Код контролируемой компетенции | Индикатор достижения компетенций | Сфера компетентности (МК ПДНВ) | Контролируемые разделы (темы) | Формы и методы контроля и оценки результатов обучения | | Процедура оценивания | Критерии оценивания результата обучения и шкала оценивания | | | |
|----------|--------------------------------------|---|--------------------------------------|-------------------------------------|--|----------------|--|--|---------|---|---|
| | | | | | | | | 2 | 3 | 4 | 5 |
| | | | | | Вид контроля | Форма контроля | | не зачтено | зачтено | | |
| 1 | ПК-16. | ПК-16.3.1 ПК-16.У.1 ПК-16.В.1 ПК-16.3.2 ПК-16.У.2 ПК-16.В.2 ПК-16.3.3 ПК-16.У.3 ПК-16.В.3 | А-III/1-1.2. | 1. 1.1. 1.2. 1.3 1.4. | промежуточная аттестация | Зачет | Зачет проводится в установленном расписанием время. Форма проведения зачета-устная и письменная, в рамках изученных тем. Обучающийся отвечает на вопросы по изученным темам в рамках собеседования, а также воспроизводит устное, заранее подготовленное сообщение по теме. Написание лексико-грамматического теста отводится 45 минут. Варианты контрольных заданий (итоговый-лексико-грамматический тест, вопросы для собеседования, темы сообщений), а также примерные ответы на контрольные задания приводятся в ФОС | "Незачтено"- обучающийся обнаруживает пробелы в знаниях основного учебного лексико-грамматического материала, допускает множественные грубые лексико-грамматические и фонетические ошибки в ходе собеседования и монологического высказывания. Заявленная тема сообщения не раскрыта. Лексико-грамматический тест написан на оценку "неудовлетворительно". | | | "Зачтено"- обучающийся демонстрирует уверенное владение изученным учебным лексико-грамматическим материалом раздела; уверенно воспроизводит заранее подготовленное монологическое высказывание на иностранном языке в рамках изученных тем; допускает единичные лексико-грамматические, фонетические ошибки в ходе собеседования и монологического высказывания. Заявленная тема сообщения раскрыта полностью. Лексико-грамматический тест написан на оценку не менее, чем "удовлетворительно". |

| | | | | | | | | | | | | |
|---|--------|---|--------------|--|------------------|--------|---|---|--|--|---|---|
| 2 | ПК-16. | ПК-16.3.1 ПК-16.У.1 ПК-16.В.1 ПК-16.3.2 ПК-16.У.2 ПК-16.В.2 ПК-16.3.3 ПК-16.У.3 ПК-16.В.3 | А-III/1-1.2. | 1. 1.1. 1.2. 1.3 1.4. 2. 2.1. 2.3. 2.4 2.5. 2.6. | текущий контроль | Проект | Проект - итоговый продукт индивидуальной творческой деятельности обучающегося в рамках обозначенной заранее темы, а также освоенного лексико-грамматического, тематического материала модуля, предполагающий использование мультимедийных технологий, дополнительных аутентичных источников информации на иностранном языке в том числе посредством сети Интернет. Целью проекта является контроль уровня сформированности и знаний, умений и навыков в рамках необходимой компетенции. Список тем проекта приводится в ФОС. Требования к проекту представлены в ФОС. Пример раскрытия темы проекта находится на кафедре у преподавателя. | "Незачтено" - обучающийся обнаруживает пробелы в знаниях основного учебного лексико-грамматического материала; несформированность необходимых практических навыков; допускает множественные грубые лексико-грамматические, фонетические ошибки. Сообщение не выучено наизусть или же обучающийся демонстрирует зазубренный ряд фонетических без понимания того, что он воспроизводит на иностранном языке. Заявленная тема сообщения не раскрыта. На вопросы в ходе собеседования обучающийся затрудняется дать ответы на иностранном языке. Проект не сдан или не соответствует предъявляемым к нему требованиям | | | "Зачтено" - обучающийся демонстрирует уверенное владение изученным учебным лексико-грамматическим материалом модуля; уверенно воспроизводит заранее подготовленное монологическое высказывание на иностранном языке в рамках изученных тем; допускает единичные лексико-грамматические, фонетические ошибки в ходе монологического высказывания. Заявленная тема сообщения полностью раскрыта. Проект подготовлен в соответствии с требованиями к нему. | - |
|---|--------|---|--------------|--|------------------|--------|---|---|--|--|---|---|

| | | | | | | | | | | | |
|---|--------|---|--------------|---|-----------------------------|---------|--|---|---|---|--|
| 3 | ПК-16. | ПК-16.3.1 ПК-16.У.1 ПК-16.В.1 ПК-16.3.2 ПК-16.У.2 ПК-16.В.2 ПК-16.3.3 ПК-16.У.3 ПК-16.В.3 | А-III/1-1.2. | 2. 2.1. 2.2. 2.3. 2.4 2.5. | промежуточная аттестация | Экзамен | Экзамен проводится в установленное расписанием время. Форма проведения экзамена -устная и письменная по экзаменационным билетам.Каждый билет содержит 3 задания,направленные на выявление сформированности знаний, умений ,навыков обучающихся в рамках компетенции УК-4. Вопросы и задания к экзамену: 1.Итоговый лексико-грамматический тест.2.Сообщение на профессиональную тему. 3Письменный перевод профессионального текста со словарем. Варианты контрольных задания и примерные ответы на них приводятся в ФОС | "Неудовлетворительно"(компетенция не сформирована)-обучающийся обнаруживает пробелы в знаниях учебного материала,допускает множественные ,грубые ошибки при выполнении итогового теста и в ходе высказывания на профессиональную тему..Не владеет профессиональной лексикой и допускает множественные грубые ошибки при переводе профессионального текста. Задания выполнены менее чем на 50% | "Удовлетворительно"(низкий уровень сформированности компетенции)-обучающийся обнаруживает частичные знания учебного материала,допускает значительные лексико-грамматические ошибки при выполнении итогового теста и в ходе высказывания на профессиональную тему..Обнаруживает пробелы в знаниях профессиональной лексики и допускает значительные ошибки при переводе профессионального текста. Задания выполнены на 50-65%. | "Хорошо"(средний уровень сформированности компетенции)-обучающийся демонстрирует владение изученным лексико-грамматическим материалом,допускает незначительные лексико-грамматические ошибки при выполнении итогового теста и в ходе высказывания на профессиональную тему.Обучающийся показывает хорошие знания профессиональной лексики и допускает единичные ошибки при переводе текста.Задания выполнены на 66-84%. | "Отлично"(высокий уровень сформированности компетенции)-обучающийся демонстрирует уверенное владение лексико-грамматическим материалом, лексико-грамматические ошибки при выполнении итогового теста и в ходе высказывания на профессиональную тему минимальны..Обучающийся показывает хорошие знания профессиональной лексики и допускает единичные ошибки при переводе текста.Задания выполнены на 85-100% |
|---|--------|---|--------------|---|-----------------------------|---------|--|---|---|---|--|

Каспийский институт морского и речного транспорта
им. ген.-адм. Ф.М. Апраксина – филиал
ФГБОУ ВО «ВГУВТ»

УТВЕРЖДАЮ

Директор _____ О.И. Карташова

«30» _____ августа _____ 2023 г.

**Лист изменений и дополнений в рабочую программу дисциплины
Деловой английский язык
по специальности 26.05.06 Эксплуатация судовых
энергетических установок**

В рабочей программе дисциплины внесены следующие изменения:
п. 4. Материально-техническое и учебно-методическое обеспечение программы
актуализирован в соответствии с материально-технической базой филиала.

Дополнения и изменения в рабочую программу рассмотрены на заседании
кафедры «Гуманитарные дисциплины и английский язык» от «28» августа 2023
г. протокол № 1.

И.о. зав.кафедрой _____

М.М. Бичарова

СОГЛАСОВАНО:

И.о. декана факультета
высшего образования _____

Н.М. Балабина

**Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования "Волжский государственный университет водного транспорта"**

КАСПИЙСКИЙ ИНСТИТУТ МОРСКОГО И РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА
им. ген.-адм. Ф.М. Апраксина филиал ФГБОУ ВО «ВГУВТ»

ДОПОЛНЕНИЕ К РАБОЧЕЙ ПРОГРАММЕ
по дисциплине Б.1.В.Д01 Деловой английский язык

Кафедра: «Гуманитарные дисциплины и английский язык»

Направление подготовки/специальность 26.05.06 Эксплуатация судовых энергетических установок

Профиль/специализация Эксплуатация судовых энергетических установок судов смешанного река-море плавания

**4. Материально-техническое
и учебно-методическое обеспечение программы**

4.1. Помещения и оборудование

| № п/п | Вид помещений | Оснащение помещений | № помещений |
|------------------|--|---|------------------------|
| 1. | Учебная аудитория для проведения занятий лабораторного типа, групповых и индивидуальных консультаций, текущего контроля промежуточной аттестации | Оборудование и технические средства обучения: стул (20 ед.); стол аудиторный (10 ед.); доска аудиторная (1 ед.); Мобильный лингафонный кабинет LinkoV8.3 (1 ед.); проектор BENQ (1 ед.); экран подвесной (1 ед.); персональный компьютер (1 ед.); принтер (Brother) (1 ед.) | 69 |
| 2. | Учебная аудитория для проведения занятий лабораторного типа, групповых и индивидуальных консультаций, текущего контроля промежуточной аттестации | Оборудование и технические средства обучения: стул (20 ед.); стол аудиторный (10 ед.); доска аудиторная (1 ед.); проектор BENQ (1 ед.); экран подвесной (1 ед.); персональный компьютер (1 ед.) | 74 |
| 3. | Учебная аудитория для проведения занятий лабораторного типа, групповых и индивидуальных консультаций, текущего контроля промежуточной аттестации | Оборудование и технические средства обучения: стул (20 ед.); стол аудиторный (10 ед.); доска аудиторная (1 ед.); проектор BENQ (1 ед.); экран подвесной (1 ед.); персональный компьютер (1 ед.); принтер (1 ед.) | 101 |

| № п/п | Вид помещений | Оснащение помещений | № помещений |
|-------|--|---|-------------|
| 4. | Учебная аудитория для проведения занятий лабораторного типа, групповых и индивидуальных консультаций, текущего контроля промежуточной аттестации | Оборудование и технические средства обучения: стул (20 ед.); стол аудиторный (10 ед.); доска аудиторная (1 ед.); проектор BENQ (1 ед.); экран подвесной (1 ед.); ноутбук (1 ед.); принтер (1 ед.) | 119 |

4.2. Лицензионное и свободно распространяемое программное обеспечение, в том числе отечественного производства

| № п/п | Наименование |
|-------|---|
| 1. | Программный комплекс ЛинкоV 8.3 (бессрочно) |

4.3. Карта обеспеченности печатными и(или) электронными изданиями и электронными образовательными ресурсами

| № п/п | Наименование источника | Год издания | Ресурс | Количество экземпляров |
|-------|--|-------------|--------|------------------------|
| 1. | Сидорова, И. А. Иностранный язык. Diesel engine. Дизельный двигатель : учебное пособие / И. А. Сидорова. Новосибирск : СГУВТ, 2020. 106 с. ISBN 978-5-8119-0851-6. Текст : электронный // Лань : электронно-библиотечная система. URL: https://e.lanbook.com/book/194821 | 2020 | ЭР | - |
| 2. | Ануфриева, Л. Н. Английский язык для судовых механиков : учебное пособие / Л. Н. Ануфриева, Е. А. Трофимова. 3-е изд., перераб. и доп. Владивосток : МГУ им. адм. Г.И. Невельского. 317 с. ISBN 978-5-8343-1168-3. — Текст : электронный // Лань : электронно-библиотечная система. URL: https://e.lanbook.com/book/201851 | 2021 | ЭР | - |
| 3. | Колмакова, С. А. Профессиональный английский язык: организация перевозок на транспорте / С. А. Колмакова. Санкт-Петербург : Лань. 112 с. ISBN 978-5-507-45839-4. Текст : электронный // Лань : электронно-библиотечная система. URL: https://e.lanbook.com/book/319418 | 2023 | ЭР | - |

Программа предусматривает возможность применения электронного обучения, дистанционных образовательных технологий.

Электронная информационно-образовательная среда университета с возможностью доступа к информационно-телекоммуникационной сети «Интернет». Режим доступа: <http://e-afvgavt.ru/login/index.php>.

4.4. Современные профессиональные базы данных

| № п/п | Наименование |
|----------|---|
| 1. | Электронно-библиотечная система «Лань» - Режим доступа: http://e.lanbook.com |
| 2. | Электронно-библиотечная система «Юрайт» - Режим доступа: http://urait.ru/ebs |

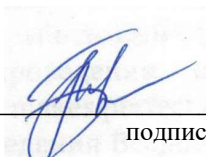
4.5. Информационные справочные системы

| № п/п | Наименование |
|----------|------------------------------------|
| 1. | Cambridge University Library |
| 2. | Library of Congress Online Catalog |
| 3. | Oxford University Press |

Дополнение к рабочей программе оформлено отдельным документом и является неотъемлемой частью рабочей программы.

Дополнение к рабочей программе рассмотрено и утверждено на заседании кафедры гуманитарных дисциплин и английского языка:
протокол от 28.08.2023 г. № 1.

И.о. завкафедрой ГДАЯ


подпись

/ Бичарова М.М. /
(Ф.И.О.)

«30» августа 2023 г.

ПРИЛОЖЕНИЕ
к рабочей программе

ФОНД ОЦЕНОЧНЫХ СРЕДСТВ
для проведения текущей
и промежуточной аттестации обучающихся

V курс (9-10 семестры)

Примеры тестовых заданий закрытого и открытого типов для оценки сформированности компетенций

Задания закрытого типа (ПК-16) (Лексико-грамматический тест)

| № вопроса | Вопрос | Варианты ответа | Правильный ответ |
|-----------|---|---|------------------|
| 1. | I am sorry the Chief Engineer can't come to the phone right now because he [...] to the Master. | A. talks B. is talking C. has told | B |
| 2. | To become a skilled engineer Peter [...] training courses every day. | A. attends B. is attending C. has attended | A |
| 3. | You may take this manual. I [...] through it already. | A. look B. am looking C. have looked | C |
| 4. | Be careful with paint. It [...] a certain amount of lead. | A. contains B. is containing C. has contained | A |
| 5. | All spare parts [...] tomorrow by the time the Third Engineer starts repairs. | A. will arrive B. will be arriving C. will have arrived | C |
| 6. | The agent [...] all necessary corrections in the agreement before it is signed. | A. will be making B. will have made C. will make | B |
| 7. | Don't disturb the Master tomorrow after 6 p.m., he [...] the report at this time. | A. will be writing B. will write C. will have written | A |
| 8. | I couldn't find the screwdriver, but then I remembered that my assistant [...] it for work. | A. was taking B. had taken C. took | B |
| 9. | He [...] replacing the bearings by the time the Chief Engineer entered the engine room. | A. finished B. was finishing C. had finished | C |
| 10. | After he finished examining the machinery he [...] filling in the check-list. | A. had started B. was starting C. started | C |
| 11. | Frank [...] the torch and walked downstairs. | A. took B. had taken C. was taking | A |
| 12. | My grandfather was a Chief Engineer on board cargo ship and he [...] his job so much. | A. liked B. was liking C. had liked | A |

Задания открытого типа (ПК-16)

| № | Вопрос | Пример правильного ответа |
|---|--------|---------------------------|
|---|--------|---------------------------|

| вопроса | | |
|---------|--|---|
| 1. | What do we call marine pollution? | Pollution refers to any harmful substances or heal released into the marine environment by people. The harmful substances can be solids, liquids, or gases. |
| 2. | Where does marine pollution come from? | Marine-based pollution is pollution from marine transportation, marine dumping, and off-shore facilities. |
| 3. | What are the pollution types? | There are thousands of items that pollute our ocean. We classify them in four pollution groups: garbage, sewage, chemicals, and oil. |
| 4. | What is a "harmful substance"? | "Harmful substance" means any hazardous, noxious, or other substance that causes pollution if introduced into the sea. The substance may be a solid, liquid, or gas. |
| 5. | What pollution prevention equipment are all oceangoing vessels required to be equipped with? | Most oceangoing vessels are required to be equipped with pollution prevention equipment. This equipment includes: <ul style="list-style-type: none"> – Separators for separating oil from waste waters – Bilge alarms – Slop tanks and sludge tanks – Save-alls, moats, and oil pans around oil equipment – Oil/water interface detectors – Cargo monitors – Shore-connection piping – Trash-handling systems – Sewage treatment plant and holding tanks |
| 6. | What are the oily-water separators used to? | Oily-water separators are used to separate oil from both bilge-water and ballast water. The separators are usually dedicated either to the bilge water or to the ballast water. |
| 7. | What are the parts of a sewage treatment plant? | Separators are part of a system that also includes suction and discharge piping, recirculation piping, oil (OCD) sensors and alarms, freshwater supply, and a slop tank. |
| 8. | What are the oil discharge regulations? | MARPOL contains some amendments that aim to reduce the number of oil spills from tankers. The 1983 MARPOL amendment's ban (In carriage of oil in the forepeak tank – the ship's most vulnerable point in a collision. The 1992 amendments require new tankers to be fitted with double hulls, or an alternative design approved by IMO. The 1992 amendments apply to all tankers ordered after 6 July 1993. The amendments are phased in for existing ships, beginning in 1995. |
| 9. | Who is the deck department managed by? | The deck department is managed by the Chief Officer, commonly known as Chief Mate or First Mate. He is the ship's second-in-command |

| | | |
|-----|---|--|
| | | after the master. The vessel's cargo activities, stability, and deck crew supervision are the Chief Officer's key tasks. The Chief Officer is in charge of the ship's safety and security, as well as the well-being of the crew. During a navigation watch, the Chief Officer usually stands for 4-8 hours. Other responsibilities include maintaining the ship's hull, cargo gears, accommodations, and lifesaving and firefighting equipment. The Chief Officer also instructs the crew and cadets on topics such as safety, firefighting, search and rescue, and other emergency procedures. |
| 10. | Who is the ship's highest responsible officer? | The ship's highest responsible officer, operating on behalf of the ship's the owner/operator or manager, is the Captain or Master. The Captain/Master is legally accountable for the ship's daily operations. It is his/her obligation to guarantee that all departments comply with the ship's owner/operator/requirements manager in a lawful manner. The master is assisted by multiple deck officers on the ship. |
| 11. | What is a rank below Chief Officer and above Third Officer? | With a rank below Chief Officer and above Third Officer, the Second Officer, also known as Second Mate, is normally in charge of ship navigation. After the Master and Chief Officer, he/she is the third-in-command. During the day, the second officer keeps watch from 1200 to 1600, and at night, from 0000 to 0400. |
| 12. | What must the Deck Crew do during the course of their duties? | During the course of their duties, the Deck Crew must: Report any near misses, unsafe work practices, or injuries to the Chief Mate; comply with all PPE requirements and other controls as specified by the SMS system; and maintain awareness of his or her emergency responsibilities while onboard the vessel. |
| 13. | Who is referred to as technical officer on a ship? | On ships, engineers are referred to as technical officers. They are in charge of keeping the machinery in good working order. |
| 14. | What are the duties of a Chief Engineer? | The Chief Engineer is responsible for ensuring that the company's Safety Management System is followed at all times, in compliance with the ISM code. The Chief Engineer is in charge of ensuring that his employees are aware of the company's Quality, Health, Safety, and Environmental Policy, as well as safety regulations and applicable legislation, and that compliance is maintained throughout his area of responsibility. A "chief's ticket" is the shorthand for the required qualifications for this post. |
| 15. | What is the Second Engineer in charge of? | The Second Engineer is the officer in charge of |

| | | |
|-----|---|--|
| | | overseeing the engineering systems' daily maintenance and operation. He or she is directly responsible to the Chief Engineer. After the ship's Chief Engineer, the Second Engineer is in charge of the engine section. Due to the supervisory function this engineer performs and the operations activities completed, this engineer is usually the busiest engineer onboard the ship. The refrigeration systems, main engines, and any other equipment not allocated to the third or fourth engineers are among the operational responsibilities. |
| 16. | What is the Third Engineer in charge of? | In the engine department, the third engineer is normally in charge of boilers, fuel, auxiliary engines, condensate, and feed systems, and reports to the second engineer. If the officer has a valid certificate for fuel transfer operations, this engineer is usually in charge of bunkering. |
| 17. | Where is engine room usually located? | The engine room is usually located near the bottom, at the rear or aft end of the vessel, and comprises few compartments. |
| 18. | How many engines and for what purposes does the engine room of a motor vessel typically contain? | The engine room of a motor vessel typically contains several engines for different purposes. Main, or propulsion, engines are used to turn the ship's propeller and move the ship through the water. They typically burn diesel oil or heavy fuel oil, and may be able to switch between the two. There are many propulsion arrangements for motor vessels, some including multiple engines, propellers, and gearboxes. Smaller, but still large engines drive electrical generators that provide power for the ship's electrical systems. Large ships typically have three or more synchronized generators to ensure smooth operation. The combined output of a ship's generators is well above the actual power requirement to accommodate maintenance or the loss of one generator. |
| 19. | How is the power for both electricity and propulsion provided? | On a steamship, power for both electricity and propulsion is provided by one or more large boilers giving rise to the alternate name boiler room. High pressure steam from the boiler is used to drive reciprocating engines or turbines for propulsion, and also turbo generators for electricity. |
| 20. | What smaller engines besides propulsion and auxiliary engines does a typical engine room contain? | Besides propulsion and auxiliary engines, a typical engine room contains many smaller engines, including generators, air compressors, feed pumps, and fuel pumps. Today, these machines are usually powered by small diesel engines or electric motors, but may also use |

| | | |
|-----|---|--|
| | | low-pressure steam. |
| 21. | What is the primary task in the engine control room? | The primary task in the engine control room, from the loss prevention point of view, is to detect when something is wrong. Observation of parameters like fuel and lube oil pressure, cooling water temperature, hydraulic oil pressure in the steering gear, etc. over time can indicate faults. |
| 22. | What does the engine control room contain? | The ECR shall contain all major controllers, including the main turbine controls, boiler combustion control and burner management systems. Pump start/stops and electrical generating plant controls, together with sufficient instrumentation and control equipment, is to be provided to enable a single engineer/supervisor to monitor and adjust all major items of machinery and systems within the machinery spaces. |
| 23. | What is a main operation panel? | In the Engine Control Room a Main Operation Panel (MOP) screen is located, which is a Personal Computer with a touch screen as well as a trackball from where the engineer can carry out engine commands, adjust the engine parameters, select the running modes, and observe the status of the control system. |
| 24. | What equipment shall be arranged in the engine control room? | Following equipment shall be arranged in the ECR. <ul style="list-style-type: none"> – Engine control console – ACC & BMS control panel – IAS I/O cabinets – Main turbine main panel – Ship side valve control panel, – Machinery condition monitoring panel, – Desk and chair – Printers for IAS |
| 25. | What is unmanned machinery space? | The unmanned machinery space is an automated system onboard that sends any malfunction from the engine room to the cabin of the duty engineer through the extension alarm system. This extension alarm system is also located in some various spaces inside the accommodation such as the mess room, gym, smoking room, etc. |
| 26. | What are the essential requirements for unattended machinery space? | <ul style="list-style-type: none"> – Local hand control of essential machineries like steering, emergency generator starting, emergency start for main engine etc. – Adequate settling tank storage capacity. – Regular testing & maintenance of machinery alarms & instruments. |
| 27. | What are the safety precautions unmanned machinery spaces? | Safety precautions for Unmanned machinery spaces: personnel should never enter or remain |

| | | |
|-----|---|---|
| | | in an unmanned machinery space alone, unless they have received permission from, or been instructed by the engineer officer in charge at the time. |
| 28. | What is the main advantage of having the unmanned machinery space UMS system onboard ships? | Unmanned Machinery Spaces (UMS) Ships – Control and Alarm Requirements. The number of UMS ships has increased rapidly over the past few years. Control systems are much more reliable now than they were when first applied to ships. Educating the crew to understand control functions is now undertaken by most shipowners. |
| 29. | What are the common engine troubles that you can face? | The four common engine troubles that you can face are; engine fails to turn in air, engine does not reverse, engine turn too slowly, engine run on air but not on fuel and engine does not pick up rpm. |
| 30. | What may cause the engine failing to turn on air? | After giving the start order the engine may fail to start on air if there is low air pressure in the starting air receiver. This situation can arise due to either no pressure in control air system or some valves on the lines shut in between. Many a times you will also find the main starting air valved locked to closed position or malfunctioning. Other than above common reasons the engine may also fail to turn on air if; the control selectors wrongly set or the air distributor wrongly adjusted. This can also happen due to electrical/pneumatic faults when the electrical signal / control air does not reach to the engine from control room. For Ships with CPP the blades are need to be set to zero pitch setting to start the engine. |
| 31. | What are possible remedies of the engine failing to turn on air? | <ul style="list-style-type: none"> – If the starting air presser is low; check whether all the associated valves in the lines are open and start the compressor. – In case there is a problem with control air pressure; Just changeover the valves to the other side. – Ensure there is no leak in the starting airline. – If the starting air valve does not activate; disengage the turning gear and ensure the locking plate is already lifted. – In case there is a problem with controls; check and rectify the control settings. – If the distributor itself has a problem, then lubricate the shaft and turn the engine on turning gear to make it work. – In ships with CPP ensure the pitch is set to zero position during starting. |

| | | |
|-----|--|--|
| 32. | What may cause the engine turning too slowly and not reversing? | <p>In case you give the signal to turn the engine on air but after sometimes, the engine doesn't gain rpm and keep turning on slow speed. Then this can happen either if the adjustment of slow turning valve is not correct; or faulty starting air valves. Other than that the above situation can also happen due to; incorrect timing of starting air distributor and if you forget to turn off slow turning manual control switch.</p> <p>Similarly, if the engine isn't reversing then there can only be two possible reasons causing it. Either, there is leakage or some problem in the control air line as control air for desired running direction does not reach to the engine. The other issue can be faulty solenoid operated valve that causes change over of the engine running direction.</p> |
| 33. | What are possible remedies of the engine turning too slowly and not reversing? | <ul style="list-style-type: none"> – Now if the engine turns too slowly, first check whether the slow turning valve setting is correct. If not you need to readjust it to appropriate values. – Similarly if the starting air distributor have faulty timing; open the distributor housing by pulling out the check pin and the gasket. Once exposed measure the clearance between the interlock and the roller assembly on both sides. If the clearance is more or less than idle value readjust their relative position. – In case there is any problem with the starting air valve mounted on the cylinder. First, dismantle it, clean, overhaul and pressure test before reassembly. – Similarly, you may need to overhaul distributor assembly in case the distributor disc sticks. – On another hand, if the engine does not reverse even after giving the reverse signal; you need to check each air signal pipeline and valves to find the fault and rectify. |
| 34. | What may cause the black smoke at the exhaust? | <p>The common cause of black smoke from ship or a boat is the defective fuel injectors, cold start of engine and scavenge fire.</p> <p>Other than that it can also be caused because of poor fuel quality, overloading, turbocharger out of synchronicity with the engine, choked air filters, improper fuel heating (Low Temp), turbocharger blades damaged, faulty scavenge air valve (4 stroke only) and at last turbocharger running at very low speed due to multiple choked points.</p> |
| 35. | What are possible remedies of the black smoke at the exhaust? | <ul style="list-style-type: none"> – If there is some smoke during starting or when a vessel is accelerated its quite normal; |

| | | |
|-----|--|---|
| | | <p>so only thing you can do is to accelerate slowly around ports.</p> <ul style="list-style-type: none"> – In case the smoke build up is high there can be a fault with the limiting switch with the governor. – In case of faulty or defective fuel valve; change it with a spare one on affected units. – Contain and extinguish scavenge fire as it is one of the common cause of smoky exhaust with power drop. – Clean the turbocharger air filters. – In some case, you may also require to perform both wet and dry cleaning of the turbocharger on both sides. |
| 36. | What are the two main reasons for the High lube oil consumption? | <ul style="list-style-type: none"> – If there are leakages in the lubricating oil system – Oil burning in the engine. |
| 37. | What may cause the oil burning in the engine? | <p>Oil can be carried into the combustion process for the reasons listed below.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Worn out valve guide O rings – Worn-out valve guides increasing the running clearances. – High lube oil temperature – The low viscosity of oil – Worn out piston rings – Worn out piston ring grooves – Worn out oil control ring – Wrong fitment of oil control rings – Wrong ring profiles – Worn out piston rigs – Worn oil scraper rings – Excessive ovalty in Cylinder liners – Excessive clearance in power pack – Worn down oil control area of Piston – Liner glazed due to the poor lubrication – Excessive lacquer formation on the cylinder liner surface, covering the honing pattern. |
| 38. | What are the main reasons, due to which knocking occurs? | <ul style="list-style-type: none"> – High compression ratio: Due to high compression ratio, sometimes a secondary flame front is formed starting from piston head or any other hot spot if present, which collides with the flame front generated by the spark plug. – Due to the presence of a secondary hot spot: Due to long hours of running the engine, unburnt/partially burnt carbon particles get deposited on the piston head, screw threads, regions around the valves, etc. – Due to the overheating of the engine: In the case of SI engines, if the heat of |

| | | |
|--|--|---|
| | | <p>combustion chamber is not efficiently dissipated, then there is a significant rise in the temperatures of the combustion chamber parts such as piston head, valve heads, spark plug and threads of spark plugs screw and other similar parts.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Due to the low speed of engine: Due to low engine speed, there is a sufficient ignition lag, which gives enough time for a secondary flame front to get formed leading to the knocking. – Knocking characteristics of the fuel: The fuel to be used in the engine should be tested for its knocking characteristics (octane rating) in a standard engine setup and a good quality antiknocking fuel should be used in order to get rid of this issue. |
|--|--|---|

Вопросы к собеседованию (9 семестр)

1. What do we call marine pollution?
2. Why has garbage dumping into the sea become a great problem now?
3. How is garbage dumping regulated?
4. What does sewage cause?
5. What does sewage regulations for ship?
6. What type is marine chemical pollution divided into?
7. What cargoes can cause chemical pollution?
8. Why is oil the most serious pollution threat?
9. What are the ways to prevent oil pollution?
10. What ship machinery can cause pollution?
11. What does pollution-prevention equipment include?
12. When is the First Watch?
13. When is the Morning Watch?
14. When is the First Dog Watch?
15. What is the name of the watch between midnight and 0400?
16. What is the name of the watch between 0800 and noon?
17. What is the name of the watch between 1800 and 2000?
18. Who is on duty on the bridge during the Morning Watch?
19. Who is on duty on the bridge during the Middle Watch?
20. Who is on duty in the engine room during the First Watch?
21. Who is on duty in the engine room during the Afternoon Watch?
22. What time does 4 bells in the Morning Watch indicate?
23. What time does 1 bell in the Forenoon Watch indicate?
24. What time does 6 bells in the First Watch indicate?
25. What time does 3 bells in the Second Dog Watch indicate?

Темы проектов (9-10 семестр)

1. Sources of marine environment pollution.
2. Pollution type.
3. The problem of garbage and how it is regulated.
4. Sewage and sewage dumping regulation.
5. Marine chemical pollution.

6. Oil problems.
7. Ways to prevent pollution.
8. Pollution prevention equipment.

Темы сообщений (10 семестр)

1. The engine room.
2. The engine control room.
3. Unmanned machinery space.
4. Engine problems: hard starting.
5. Engine problems: slowing down and stopping.
6. Engine problems: excessive oil consumption.
7. Engine problems: shutting down.
8. Engine problems: knocking.
9. Engine problems: abnormal sound or noise.
10. Engine problems: smoky exhaust.

Примеры текстов для перевода со словарем

Oil containment and recovery

World producers offer a broad selection of containment and pumping equipment (booms, skimmers, sorbents, etc). IMO and ISO cooperated to develop guidelines for evaluating the performance of such recovery systems. Many difficulties are encountered by oil spill responders in order to obtain a good efficiency level from this type of equipment. The general opinion of experts involved in the response operations is that the traditional booms are useful to contain or concentrate the oil in ports, bays and other sheltered waters or in calm seas, but in the open sea, the level of efficiency is very low. Innovative booms combined with some kinds of collecting devices were used during the “PRESTIGE” oil response operations. Therefore, it is suggested to continue the research on these types of boom skimmers. Similar comments on efficiency are applicable to the use of traditional skimmers in open seas or in calm waters for which reason the present tendency is to develop other types of oil recovery equipment such as the catamaran or trimaran mentioned in the Oil Sea Harvester (OSH) project, or skimmer vessels in general. Natural, physical methods and bioremediation are used to recover oil on land, but it is difficult to reach complete removal without damaging the shoreline, marine and freshwater habitats. The developments for detecting, investigating and pumping automotive systems for deep sunken oil are still at an initial stage. There are no practical experiences of sunken oil from a spill in massive quantities, nor how to organize a recovery operation. On the contrary, the recovery of oil contained in a sunken ship is a matter of innovative research.

Sewage treatment plant and holding tanks

Oily-water separators are used to separate oil from both bilge-water and ballast water. The separators are usually dedicated either to the bilge water or to the ballast water. Separators are part of a system that also includes suction and discharge piping, recirculation piping, oil (OCD) sensors and alarms, freshwater supply, and a slop tank. On most ships, 15 ppm separators are required. An oil concentration of 15 ppm is the lowest amount of oil that most people can see. If you can see an oil sheen on a sample of water, you know that it contains at least 15 ppm of oil. Slop tanks and sludge tanks are important pieces of equipment. They use lime and gravity to remove water from oil mixtures. They also hold oily wastes until they are discharged to shore reception facilities or incinerated. For ships smaller than 400 gross tons, these tanks can be the only equipment for handling oily waste. Oil/water interface detectors establish where the water layer ends and the oil layer begins inside separators and inside tanks. The detectors usually use several probes inserted through a tank cover that has had holes drilled and

threaded in it to accept the probes. Each probe extends to a different depth. A signal is generated in a probe when the probe tip is submerged in water, because water is conductive. The detector receives the signal from the probe(s) and sends a signal to an alarm. When the detector is on an oily-water separator, it sends signals to relays that shut down the water-discharge pump before the oil drain cycle begins. Shore-connection piping exists on ships to transfer oily-water wastes, cargotank cleaning wastes, and sewage wastes to shore reception facilities.

Duties of Seamen in Ship's Deck Department

Starting at the bottom is the Ordinary Seaman (OS) whose duties actually are to assist the able seaman. In reality, however, he is the deck utility man and may be called upon to do any one of many tasks. The ordinary may be called upon to stand a lookout, to scale and chip paint, to paint, handle lines in the mooring of the ship, and to assist in the actual tying up and letting go of the vessel. The ordinary also assists in the handling and operation of all deck gear such as topping, cradling and housing of booms and he may also be asked to aid the carpenter in repair work. It is likely that the ordinary may be allowed to act as helmsman, to read the draft markings or to act as cargo watch in the loading and discharging of cargo.

Calling the watch (the awakening of men, including officers, who are slated to go on watch, or to so remind them if they are awake) is another of the important duties of the ordinary. He also assists in emergency drills (lifeboat, abandon ship and fire) and keeps the passageways and heads in shipshape condition on the 4 to 8 watch. He may also work aloft or over the side.

The Able Seaman (AB), by law, must be able to perform any deck duties aside from the actual navigation of the vessel. In general his duties include the ability to splice wire or fibre line, to work aloft and over the side of the ship, to operate the deck machinery such as the windlass or winches, to paint and mix paint, to know the principles of cargo stowage, to be a good wheelsman and competent lookout, to overhaul and install any running or standing rigging on the ship, and to be able to sew, repair and mend canvas.

The AB must be a competent and certified lifeboatman, able to handle a lifeboat under oars or sail. He must know lifeboat equipment and be able to assume the duties of the cox'n or man in charge of the lifeboat. It will also be the duty of the AB to maintain the bridge in a clean and shipshape condition.

Duties of a Fireman

The first and most important thing that the fireman looks at on entering the fireroom is the boiler gage glasses. Make certain that the water in the boiler is at its proper level. If the fireman is responsible for tending the water in the boiler, blow the glasses down to ascertain the accuracy of the water level. The fireman works under the direction of the watertender if one is on watch.

The fireman then makes an inspection of the fires and the burners. Take note of the condition of the tile cone around the burner front to see if there is any carbon built up in front of the atomizer upon which the oil will impinge. Look for oil leaks at the connections of the oil lines and burners. Inspect the fireroom and the tank tops below the floor plates for oil drippings that may cause fires. Make sure that all spots of oil are wiped up on the floorplates and in the pans below the burners. Take note of the pressure gage readings at various points in the oil line to ascertain the conditions of the oil strainers. Check the oil heaters by looking at the thermometer on the oil line to see if the proper temperature is being maintained. Look in the fireroom bilges to see that they are empty, check the pressure of the oil in line at the gage nearest to the burners, and then the steam pressure of the boilers. After everything is apparently all right ask the fireman who is going off watch if he has had any trouble during his watch, and if there are any special orders for you from the engineer. If all is found to be as it should be, take over the watch, relieving the fireman on duty of all responsibility.

The fireman should never be lax or late in his inspection when relieving a watch. Always remember that when you relieve the other man, the full responsibility for the maintenance of the

fireroom is yours for the next four hours. Whatever conditions may exist, regardless of who is to blame, the responsibility will be yours alone.

Platforms of an engine room

There are primarily three platforms in an engine room. These are – top, middle and bottom.

Along with loads of tanks and other paraphernalia, the top platform includes spare parts of the main engine, pumps, auxiliary machinery and operation of the vessel. Various tanks include main engine crank case lube oil tank, heavy oil service tank, cylinder lube oil storage tank, mixing column, jacket cooling water expansion tank, etc. auxiliary machinery consists of generators producing electricity, exhaust boiler, fresh water hydrophore, sewage plant, sanitary hydrophore and incinerator.

In the middle platform, one can find pumps such as Main engine booster pump, Fresh water condenser pump, Main engine fuel pumps, etc. It also comprises coolers Jacket cooling water cooler, fresh water generator cooler and main lube oil cooler. There is purifier steam heater, main engine fuel oil heater, and auxiliary machineries like main air compressor, emergency air compressor etc.

The bottom platform of the vessel contains main sea water pumps, sludge pump, fridge pump and various other pumps. There are loads of liquids that need to be stored, and hence there are different types of tanks to be found on the bottom platform of a vessel such as fuel oil drain tank, lube oil drain tank, Piston cooling water tank, Bilge holding tank, Scavenger drain tank, Stuffing oil drain tank etc.