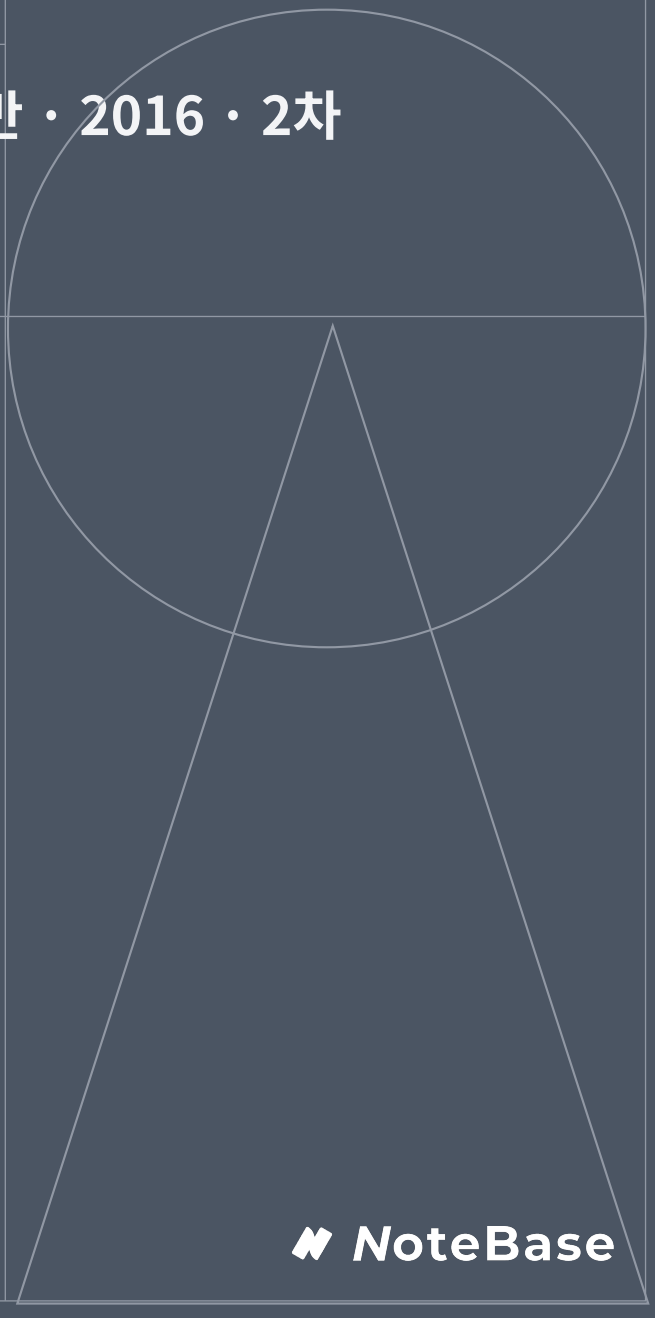
기출OX 해설집

공무원/해경/순경 · 선박일반 · 2016 · 2차



NoteBase

기출OX 해설집

공무원/해경/순경 · 선박일반 · 2016 · 2차

공무원/해경/순경 · 선박일반 · 2016 · 2차

문 1. 다음은 선박 보조 기계의 구동방법에 따른 특징을 설명한 것이다. 가장 틀린 것은?

① 유압식 구동은 신속한 기동과 정지가 가능하고 속도조절이 가능하다.

② 전기식 구동은 원격 조정이 쉽고, 설치 및 관리가 간단하다.

③ 유압식 구동은 전체적인 힘의 손실이 크고 가격이 비싸다.

④ 전기식 구동은 탱커선, LNG선 등 가스 위험이 있는 선박에서 용이하게 사용될 수 있다.

정답 4번

출제 포인트

선박 보조 기계의 유압식 구동과 전기식 구동을 기동·속도 제어, 설치·관리, 손실·비용, 가스 위험 구역에서의 안전성으로 구별하는 문제이다.

핵심 개념

유압식 구동은 펌프가 만든 압력유로 동력을 전달하는 방식으로, 큰 힘과 빠른 응답 및 원활한 속도 조절이 장점이지만 압력 손실과 누유 가능성이 있고 설비 비용이 크다.
전기식 구동은 전동기와 전기 제어 장치로 동력을 전달하는 방식으로, 원격 제어와 설치·관리가 비교적 쉽지만 전기 불꽃이 점화원이 될 수 있는 가스 위험 구역에서는 방폭 대책이 필요하다.

선지별 해설

① O — 유압식은 밸브 조작으로 유량과 방향을 빠르게 바꿀 수 있어 신속한 기동·정지가 가능하고 속도도 조절할 수 있다.
② O — 전기식은 전기 신호를 이용한 원격 제어가 쉽고, 배선과 전동기를 중심으로 구성되어 설치 및 관리가 비교적 간단하다.
③ O — 유압식은 배관·밸브의 압력 강하와 유체 마찰 등으로 동력 손실이 발생하며, 펌프·배관·제어 밸브 등의 설비가 필요하므로 가격이 비싸다는 단점이 있다.
④ X — 틀린 표현은 '가스 위험이 있는 선박에서 용이하게 사용될 수 있다'이다. 전기 장치에서 생길 수 있는 불꽃이나 고온부는 가연성 가스의 점화원이 될 수 있으므로 탱커선·LNG선의 가스 위험 구역에서는 일반 전기식 구동을 용이하게 사용할 수 없고, 사용하려면 적합한 방폭 구조와 안전 대책을 갖추어야 한다.

NoteBase

오답 포인트

④는 전기식의 일반적 장점인 원격 제어의 편리성을 가스 위험 구역의 안전성까지 확대한다. 제어가 편리하다는 것과 가연성 가스가 있는 장소에서 안전하다는 것은 별개의 판단이다.

다시 나오면 이렇게 판단

유압식은 '빠른 응답·속도 조절·큰 힘'과 '압력 손실·누유·고비용'을 함께 묶고, 전기식은 '원격 제어·간단한 설치'와 '가스 위험 구역에서의 점화 위험'을 함께 확인한다.

암기 포인트

유압식은 빠르고 힘이 크지만 손실·비용이 크며, 전기식은 제어가 쉽지만 가스 위험 구역에서는 방폭이 핵심이다.

NoteBase

문 2. 상현이나 하현이 지난 후 1~2일 만에 조차가 극소가 되었을 때의 조석으로 가장 옳은 것은?

① 대조

② 소조

③ 간조

④ 저조

정답 2번

출제 포인트

상현·하현 뒤 조차가 가장 작아지는 조석이 소조임을 묻는 문제이다.

핵심 개념

조차는 만조와 간조 때의 해수면 높이 차이이다. 소조는 달이 상현이나 하현일 때 태양과 달의 인력이 서로 다른 방향으로 작용하여 조차가 작아지는 조석이며, 실제 극소 조차는 상현·하현 후 약 1~2일에 나타날 수 있다. 대조는 삭이나 망 무렵 조차가 커지는 조석이다. 간조·저조는 해수면이 낮아진 상태나 그 시점을 가리키므로 조차의 대소를 나타내는 소조와 구별된다.

선지별 해설

① X — 대조는 삭이나 망 무렵 태양·달·지구가 거의 일직선이 되어 조차가 커지는 조석이다. 틀린 표현은 '대조'이며, 조차가 극소가 되는 경우에는 '소조'가 맞다.
② O — 소조는 상현이나 하현이 지난 뒤 약 1~2일에 조차가 극소가 되는 조석이다.
③ X — 간조는 조석에 따라 해수면이 가장 낮아진 상태 또는 시점을 뜻하며, 조차가 극소인 조석의 종류가 아니다. 틀린 표현은 '간조'이며, 올바른 표현은 '소조'이다.
④ X — 저조는 낮은 해수면 상태 또는 그 시점을 뜻하므로 조차의 크기에 따른 구분이 아니다. 틀린 표현은 '저조'이며, 올바른 표현은 '소조'이다.

오답 포인트

'조차가 작다'는 말만 보고 물높이가 낮다는 뜻의 간조·저조를 고르면 안 된다. 이 문항은 특정 시점의 수위가 아니라 만조와 간조의 높이 차이가 극소인 조석을 묻는다.

다시 나오면 이렇게 판단

상현·하현과 조차 극소가 함께 제시되면 소조로 판단한다. 삭·망과 조차 극대가 함께 제시되면 대조로 판단하고, 간조·저조는 낮은 수위 상태를 가리키는 용어로 구분한다.

NoteBase

암기 포인트

상현·하현 뒤에는 소조·조차 최소, 삭·망 뒤에는 대조·조차 최대이다.

NoteBase

문 3. 다음 중 디젤 기관에 비해 가솔린 기관의 특징으로 옳은 것은 모두 몇 개인가?

㉠ 진동과 소음이 적다.
㉡ 대형기관에 유리하다.
㉢ 시동이 용이하고, 고속 회전에 적합하다.
㉣ 열효율이 높고, 연료 소비율이 낮다.

① 1개
② 2개
③ 3개
④ 4개

정답 2번

출제 포인트

가솔린 기관과 디젤 기관의 운전 특성을 비교하여 가솔린 기관에 해당하는 설명의 개수를 판단하는 문제이다.

핵심 개념

가솔린 기관은 점화플러그로 혼합기에 불꽃을 일으켜 연소시키는 기관으로, 비교적 진동과 소음이 작고 시동과 고속 회전에 유리하다.
디젤 기관은 압축으로 높아진 온도에 연료를 분사하여 스스로 착화시키는 기관으로, 열효율과 연료 경제성이 높고 대형·고출력 기관에 유리하다.

선지별 해설

㉠ O — 가솔린 기관은 디젤 기관보다 연소 압력의 상승이 비교적 완만하여 진동과 소음이 적다.
㉡ X — '대형기관에 유리하다'는 부분이 틀리다. 대형기관에는 열효율과 내구성이 높은 디젤 기관이 유리하고, 가솔린 기관은 비교적 소형·경량 기관에 적합하다.
㉢ O — 가솔린 기관은 점화플러그로 혼합기를 점화하므로 시동이 비교적 쉽고, 기관을 가볍게 만들 수 있어 고속 회전에 적합하다.
㉣ X — '열효율이 높고, 연료 소비율이 낮다'는 부분이 틀리다. 이는 디젤 기관의 특징이며, 가솔린 기관은 디젤 기관보다 열효율이 낮고 연료 소비율이 높다.
따라서 옳은 것은 ㉠과 ㉢의 2개이다.
① X — '1개'가 틀리며, 올바른 개수는 2개이다.
② O — 옳은 설명이 ㉠과 ㉢의 2개이므로 맞다.
③ X — '3개'가 틀리며, 올바른 개수는 2개이다.
④ X — '4개'가 틀리며, 올바른 개수는 2개이다.

NoteBase

오답 포인트

㉡과 ㉣은 디젤 기관의 장점을 가솔린 기관의 특징처럼 바꾼 표현이다. 특히 가솔린 기관이 고속 회전에 유리하다는 사실과 열효율까지 높다는 주장을 함께 묶어 판단하면 안 된다.

다시 나오면 이렇게 판단

운전의 부드러움·쉬운 시동·고속 회전은 가솔린 기관으로, 대형화·높은 열효율·낮은 연료 소비율은 디젤 기관으로 구분한다. 각 진술을 먼저 O/X로 판정한 뒤 O의 개수를 센다.

암기 포인트

가솔린은 조용하고 빠르게, 디젤은 크게 만들고 경제적으로 운전한다.

NoteBase

문 4. 레이더 화면상의 물표를 명확하게 표시하고자 할 때 조정기로 가장 관계없는 것은?

① 감도 조정기(Gain)

② 휘도 조정기(Brilliance)

③ 중심 이동 조정기(Off Center)

④ 동조 조정기(Tuning)

정답 3번

출제 포인트

레이더 물표를 명확하게 표시하는 조정기와 단순히 화면상 표시 위치를 바꾸는 조정기를 구별하는 문제이다.

핵심 개념

감도 조정기는 수신 감도를, 휘도 조정기는 화면 밝기를, 동조 조정기는 수신기의 동조 상태를 조절하여 물표 표시의 식별에 영향을 준다. 중심 이동 조정기는 자선 위치를 화면 중심에서 옮겨 특정 방향의 관측 범위를 넓히는 기능으로, 물표 자체를 선명하게 만드는 조정과는 직접적인 관계가 없다.

선지별 해설

① X — 감도 조정기(Gain)는 수신기의 감도를 조절하여 반사 신호가 화면에 적절히 나타나게 하므로 물표를 명확하게 표시하는 데 관계가 있다. 관계없는 조정기라는 판단이 틀리며, 올바르게는 물표의 반사 신호와 잡음이 적절히 구별되도록 감도를 조절하는 장치이다.
② X — 휘도 조정기(Brilliance)는 화면 표시의 밝기를 조절하여 물표와 표시 정보를 보기 쉽게 하므로 명확한 표시에 관계가 있다. 관계없는 조정기라는 판단이 틀리며, 올바르게는 주변 밝기에 맞추어 화면 휘도를 조절하는 장치이다.
③ O — 중심 이동 조정기(Off Center)는 자선의 표시 위치를 화면 중심에서 이동시켜 원하는 방향의 관측 범위를 넓히는 장치이다. 화면 배치를 바꾸는 기능이므로 물표 자체를 명확하게 표시하는 조정과는 가장 관계가 없다.
④ X — 동조 조정기(Tuning)는 수신기를 레이더 송신 주파수에 맞추어 반사 신호가 가장 잘 수신되도록 조절하므로 물표를 명확하게 표시하는 데 관계가 있다. 관계없는 조정기라는 판단이 틀리며, 올바르게는 에코가 가장 강하고 뚜렷하게 나타나도록 동조 상태를 맞추는 장치이다.

오답 포인트

③도 화면 조정기의 하나라는 점 때문에 물표의 선명도 조절 기능으로 오인하기 쉽다. 그러나 Off Center는 표시 위치와 관측 범위를 바꿀 뿐, 에코의 수신 감도·밝기·동조 상태를 개선하지 않는다.

NoteBase

다시 나오면 이렇게 판단

조정 결과가 에코의 수신 상태나 화면 가시성을 바꾸는지, 아니면 자선과 물표의 화면상 배치만 바꾸는지를 기준으로 구별한다. Gain·Brilliance·Tuning은 물표 식별에 관여하고, Off Center는 표시 위치에 관여한다.

암기 포인트

선명도는 Gain·Brilliance·Tuning, 위치 이동은 Off Center이다.

NoteBase

문 5. 킥(kick) 현상과 가장 관계가 없는 것은?

① 타압의 횡방향 힘

② 초기 전타 선회

③ 인명구조

④ 기관 출력 변화

정답 4번

출제 포인트

킥(kick)은 전진 중 타를 한쪽으로 크게 돌렸을 때 선회 초기에 선미가 선회 방향의 반대쪽으로 밀려나는 횡이동 현상이다.

핵심 개념

타를 전타하면 타에 작용하는 물의 압력 가운데 횡방향 성분이 선미를 옆으로 밀고 선체를 회두시킨다. 이때 선수가 선회 방향으로 본격적으로 돌아가기 시작하는 초기에 선미가 바깥쪽으로 차여 나가는 움직임이 킥이다.

선지별 해설

① O — 타압의 횡방향 힘은 선미를 옆으로 밀어 킥을 일으키는 직접적인 힘이므로 관계가 있다.
② O — 킥은 타를 크게 돌려 선회를 시작한 직후에 나타나는 초기 전타 선회 현상이므로 관계가 있다.
③ O — 인명구조 시 사람이 떨어진 쪽으로 즉시 전타하면 선미가 반대쪽으로 킥하여 조난자에게 선미와 추진기가 접근하는 것을 줄일 수 있으므로 관계가 있다.
④ X — 틀린 표현은 '기관 출력 변화'이다. 킥은 기관 출력을 바꾸는 현상이 아니라 전타 직후 타압의 횡방향 힘으로 선미가 선회 바깥쪽으로 이동하는 현상이다. 기관 출력은 선속과 타에 흐르는 물의 세기를 통해 킥의 크기에 간접적인 영향을 줄 수 있지만, 킥의 본질이나 직접 원인은 아니다.

오답 포인트

킥이 선박의 움직임이므로 기관 작동과 직접 연결된다고 생각하기 쉽다. 그러나 이 문항의 구별점은 추진력의 변화가 아니라 전타로 생긴 타압과 선미의 초기 횡이동이다.

다시 나오면 이렇게 판단

'전타 직후·타압의 횡력·선미가 선회 바깥쪽으로 이동'이면 킥으로 판단한다. 기관 출력의 증감 자체를 설명하면 킥의 정의와 구별한다.

암기 포인트

킥은 전타 직후 선미가 선회 바깥쪽으로 차이는 현상이다.

NoteBase

문 6. 선박의 구명설비 중 개인용 구명설비로 가장 옳은 것은?

① 구명동의

② 구명정

③ 구조정

④ 구명뗏목

정답 1번

출제 포인트

선박의 구명설비를 한 사람이 몸에 착용하거나 개인이 사용하는 설비와 여러 사람의 퇴선·구조에 사용하는 설비로 구분하는 문제이다.

핵심 개념

개인용 구명설비는 조난 시 개인의 부력을 확보하거나 체온을 보호하기 위하여 한 사람이 착용하거나 사용하는 설비이다. 구명동의는 사람이 몸에 착용하여 물에 뜨게 하는 개인용 구명설비이다. 반면 구명정과 구명뗏목은 여러 사람이 퇴선하여 생존하는 데 쓰는 집단용 설비이고, 구조정은 물에 빠진 사람이나 생존정을 구조·유도하는 데 쓰는 설비이다.

선지별 해설

① O — 구명동의는 한 사람이 몸에 착용하여 물속에서 부력을 얻는 대표적인 개인용 구명설비이다.
② X — 틀린 표현은 '구명정'이다. 구명정은 여러 사람이 승선하여 퇴선·생존하는 데 사용하는 설비이며, 개인용 구명설비가 아니라 생존정에 해당한다.
③ X — 틀린 표현은 '구조정'이다. 구조정은 조난자나 생존정을 신속히 구조·유도하는 데 사용하는 설비이며, 개인이 착용하는 구명설비가 아니다.
④ X — 틀린 표현은 '구명뗏목'이다. 구명뗏목은 여러 사람이 승선하여 퇴선 후 생존하는 데 사용하는 설비이며, 개인용 구명설비가 아니라 생존정에 해당한다.

오답 포인트

네 선지 모두 사람의 생명을 구하는 장비이지만, '구명'이라는 명칭만으로 개인용이라고 판단하면 구명정이나 구명뗏목을 고르기 쉽다. 개인이 몸에 착용하는지, 여러 사람이 타는지, 구조 작업에 쓰는지를 구분해야 한다.

다시 나오면 이렇게 판단

몸에 착용하여 개인의 부력을 확보하면 개인용, 여러 사람이 타고 퇴선하면 생존정, 조난자나 생존정을 구조·유도하면 구조정으로 판단한다.

NoteBase

암기 포인트

입는 것은 구명동의, 타는 것은 구명정·구명뗏목, 구조 작업은 구조정이다.

NoteBase

문 7. 다음 원심펌프에 대한 설명으로 가장 틀린 것은?

① 송출량과 송출압력의 변동이 심한 것이 결점이다.

② 시동 전 펌프 내에 물을 채워야 한다.

③ 터빈 펌프에는 안내날개가 있다.

④ 대용량, 저압용에 적합하다.

정답 1번

출제 포인트

원심펌프의 연속 송출 특성, 시동 전 마중물의 필요성, 안내날개의 기능 및 용도상 특징을 구별하는 문제이다.

핵심 개념

원심펌프는 회전하는 임펠러가 물에 원심력을 주어 압력을 높이고 연속적으로 송출하는 펌프이다. 왕복펌프가 피스톤의 왕복운동 때문에 송출량과 압력에 맥동이 생기기 쉬운 것과 달리, 원심펌프는 송출이 비교적 균일하다.

선지별 해설

① X - 원심펌프는 임펠러의 연속 회전으로 물을 계속 내보내므로 송출량과 송출압력의 변동이 심하지 않다. 틀린 표현은 '변동이 심한 것이 결점'이며, 올바르게는 '송출량과 송출압력이 비교적 균일하다'이다.
② O - 일반적인 원심펌프는 펌프 내부와 흡입관에 공기가 차 있으면 충분한 흡입 작용을 하지 못하므로 시동 전에 물을 채우는 마중물 작업이 필요하다.
③ O - 터빈 펌프에는 임펠러에서 나온 물의 흐름을 정리하고 속도에너지를 압력에너지로 바꾸는 안내날개가 있다.
④ O - 원심펌프는 연속적으로 많은 양의 유체를 보낼 수 있어 대용량·저압용에 적합하다.

오답 포인트

①의 '송출량과 송출압력의 변동이 심하다'는 왕복펌프의 맥동 특성을 원심펌프의 결점으로 바꾸어 놓은 표현이다.

다시 나오면 이렇게 판단

임펠러의 연속 회전은 균일한 송출·대용량에 연결하고, 피스톤의 왕복운동은 맥동이 있는 송출·고압에 연결하여 판단한다.

암기 포인트

원심펌프는 연속·균일·대용량·저압, 왕복펌프는 맥동·소용량·고압이다.

NoteBase

문 8. 다음 해도도식상 약어에 대한 설명으로 틀린 것은 모두 몇 개인가?

㉠ Cl : 점토(찰흙) ㉡ Oz : 연니 ㉢ Wd : 해초
㉣ Co : 산호 ㉤ Sh : 조개껍질

① 0개
② 1개
③ 2개
④ 3개

정답 1번

출제 포인트

해도에 표시되는 해저 저질·식생 관련 약어와 그 뜻을 정확히 연결한 뒤, 틀린 대응의 개수를 판단하는 문제이다.

핵심 개념

Cl은 점토(찰흙), Oz는 연니, Wd는 해초, Co는 산호, Sh는 조개껍질을 뜻한다. 제시된 ㉠부터 ㉤까지의 대응이 모두 옳으므로 틀린 것은 0개이다.

선지별 해설

① O — 틀린 대응이 0개이므로 옳다. ㉠ Cl-점토(찰흙), ㉡ Oz-연니, ㉢ Wd-해초, ㉣ Co-산호, ㉤ Sh-조개껍질은 모두 올바른 대응이다.
② X — 틀린 부분은 '1개'이다. 실제로는 틀린 대응이 없으므로 '0개'가 옳다.
③ X — 틀린 부분은 '2개'이다. 다섯 대응이 모두 맞으므로 '0개'로 고쳐야 한다.
④ X — 틀린 부분은 '3개'이다. 잘못 연결된 약어가 없으므로 '0개'로 고쳐야 한다.

오답 포인트

Oz를 익숙하지 않은 약어라고 보아 틀렸다고 세거나, Cl·Co·Sh처럼 첫 글자가 비슷한 약어의 뜻을 서로 바꾸어 기억하면 1개 이상으로 오판하기 쉽다. 이 문항에서는 다섯 대응 중 틀린 것이 하나도 없다.

다시 나오면 이렇게 판단

각 약어를 하나씩 뜻과 대조하여 O/X를 표시한 다음 X의 개수만 센다. 이 문항에서는 Cl-점토, Oz-연니, Wd-해초, Co-산호, Sh-조개껍질이 모두 O이므로 0개이다.

암기 포인트

Cl-점토, Oz-연니, Wd-해초, Co-산호, Sh-조개껍질로 묶어 기억한다.

NoteBase

문 9. 크랭크 암의 개폐 작용을 측정하기 위한 기구로 가장 적당한 것은?

① 외경 마이크로미터

② 필러 게이지

③ 버니어 캘리퍼스

④ 디플렉션 다이얼 게이지

정답 4번

출제 포인트

크랭크축을 회전시킬 때 크랭크 암 사이의 거리 변화를 직접 읽어 개폐량을 측정하는 기구를 구별하는 문제이다.

핵심 개념

디플렉션 다이얼 게이지는 두 크랭크 암 사이에 설치하고 크랭크축을 여러 위치로 회전시키면서 지시값의 변화를 읽는 기구이다. 이 값으로 크랭크 암의 벌어짐과 오므라듦, 즉 크랭크축의 디플렉션을 확인한다.

선지별 해설

① X — 외경 마이크로미터는 축의 바깥지름이나 부품의 두께 같은 외측 치수를 정밀하게 측정한다. 틀린 부분은 크랭크 암의 개폐 측정용이라는 점이며, 올바르게는 외측 치수 측정용 기구이다.
② X — 필러 게이지는 얇은 여러 장의 판을 틈에 끼워 간극이나 틈새를 측정한다. 틀린 부분은 회전에 따른 두 크랭크 암 사이의 거리 변화를 연속적으로 읽는 기구로 본 점이며, 올바르게는 간극 측정용 기구이다.
③ X — 버니어 캘리퍼스는 외측·내측·깊이 등의 치수를 직접 측정하는 범용 측정기이다. 틀린 부분은 미세한 개폐량 변화를 지시값의 변화로 측정하는 전용 기구로 본 점이며, 올바르게는 일반 치수 측정용 기구이다.
④ O — 디플렉션 다이얼 게이지를 두 크랭크 암 사이에 설치한 뒤 크랭크축을 회전시키면 위치별 지시값의 차이로 크랭크 암의 개폐량을 측정할 수 있다.

오답 포인트

네 기구가 모두 길이나 변위를 재는 측정기라는 점이 함정이다. 이 문항에서는 단순한 지름·두께·간극이 아니라 크랭크축 회전에 따라 생기는 두 크랭크 암 사이의 미세한 거리 변화를 측정해야 한다.

다시 나오면 이렇게 판단

측정 대상이 외측 치수이면 외경 마이크로미터, 틈새이면 필러 게이지, 외측·내측·깊이의 범용 치수이면 버니어 캘리퍼스, 크랭크 암의 개폐나 크랭크축 디플렉션이면 디플렉션 다이얼 게이지로 판단한다.

암기 포인트

크랭크 암 개폐량은 두 암 사이에 설치하는 디플렉션 다이얼 게이지로 측정한다.

NoteBase

문 10. 우리나라 여름철의 대표적인 기압배치형으로 가장 옳은 것은?

① 서고동저형

② 북고남저형

③ 남고북저형

④ 장마형

정답 3번

출제 포인트

우리나라의 계절별 대표 기압배치를 구별하는 문제이다. 여름철에는 남쪽의 북태평양 고기압이 발달하고 북쪽은 상대적으로 기압이 낮아져 남고북저형이 나타난다.

핵심 개념

남고북저형은 우리나라 남쪽에 고기압, 북쪽에 저기압이 놓이는 여름철의 대표적 기압배치이다.
서고동저형은 서쪽에 고기압, 동쪽에 저기압이 놓이는 겨울철의 대표적 기압배치이다.
북고남저형은 북쪽에 고기압, 남쪽에 저기압이 놓이는 형태로 우리나라 여름철의 대표형이 아니다.
장마형은 장마전선을 사이에 두고 북쪽과 남쪽의 기단이 대치하는 장마 시기의 기압배치이다.

선지별 해설

① X — '서고동저형'은 틀린 표현이다. 서고동저형은 시베리아 고기압이 발달하는 겨울철의 대표적 기압배치이며, 여름철의 대표형은 남고북저형이다.
② X — '북고남저형'은 틀린 표현이다. 북쪽이 높고 남쪽이 낮은 배치가 아니라, 우리나라의 대표적인 여름철 기압배치는 남쪽이 높고 북쪽이 낮은 남고북저형이다.
③ O — 여름철에는 남쪽의 북태평양 고기압이 발달하고 북쪽은 상대적으로 저압부가 되어 남고북저형이 대표적으로 나타난다.
④ X — '장마형'은 틀린 표현이다. 장마형은 장마전선이 형성되는 장마 시기의 배치이며 여름 전체를 대표하는 일반적 기압배치는 남고북저형이다.

오답 포인트

여름 안에 장마철이 포함된다는 이유로 ④ 장마형을 고르기 쉽다. 그러나 문제는 특정한 장마 시기가 아니라 '여름철의 대표적인 기압배치'를 묻고 있으므로 ③ 남고북저형을 고른다.

다시 나오면 이렇게 판단

계절의 대표형을 묻는 경우 겨울은 서고동저, 여름은 남고북저로 구별한다. 장마라는 특정 시기를 명시한 경우에만 장마형을 별도로 판단한다.

NoteBase

암기 포인트

겨울은 서고동저, 여름은 남고북저이다.

NoteBase

문 11. 조류에 관한 용어 중 급조(Over Fall)에 관한 설명으로 가장 옳은 것은?

① 해수의 주기적인 승강운동

② 주류와 반대로 흐르는 것

③ 조류가 해저 장애물이나 반대방향의 수류에 부딪혀 생기는 파도

④ 해수의 주기적인 수평운동

정답 3번

출제 포인트

급조(Over Fall)의 발생 원인을 조석·조류·반류와 구별하는 문제이다.

핵심 개념

급조(Over Fall)는 강한 조류가 해저의 돌출부·얕은 곳 같은 장애물을 지나거나 반대 방향의 수류와 맞부딪칠 때 수면이 불규칙하게 일렁이며 생기는 파도이다.
조석은 해수면의 주기적인 승강운동이고, 조류는 조석에 따라 나타나는 해수의 주기적인 수평운동이다. 반류는 주된 흐름과 반대 방향으로 흐르는 수류이다.

선지별 해설

① X — '해수의 주기적인 승강운동'은 급조가 아니라 조석의 설명이다. 올바르게는 조석은 해수면이 주기적으로 오르내리는 현상이다.
② X — '주류와 반대로 흐르는 것'은 급조가 아니라 반류의 설명이다. 올바르게는 반류는 주된 수류와 반대 방향으로 흐르는 수류이다.
③ O — 조류가 해저 장애물을 지나거나 반대 방향의 수류와 충돌하면 수면이 거칠어지면서 파도가 생기며, 이것이 급조이다.
④ X — '해수의 주기적인 수평운동'은 급조가 아니라 조류의 설명이다. 올바르게는 조류는 조석에 따라 해수가 주기적으로 수평 이동하는 현상이다.

오답 포인트

급조를 해수 자체의 주기적 운동으로 오인하기 쉽다. ①과 ④는 운동 방향으로 조석과 조류를 정의한 것이고, 급조는 조류가 장애물이나 반대 수류를 만나 생기는 파도라는 점이 핵심이다.

다시 나오면 이렇게 판단

'승강'이면 조석, '수평 이동'이면 조류, '주류의 반대 방향'이면 반류, '장애물·반대 수류와의 충돌로 생긴 파도'이면 급조로 판단한다.

NoteBase

암기 포인트

조석은 위아래, 조류는 가로, 반류는 반대, 급조는 부딪혀 생기는 파도이다.

NoteBase

문 12. 선체의 운동에서 선체가 선수미선을 축으로 좌우 교대로 동요하는 것을 무엇이라 하는가?

① rolling
② pitching
③ yawing
④ heaving

정답 1번

출제 포인트

선체 운동을 운동축과 움직이는 방향에 따라 구별하는 문제이다. 선수미선을 축으로 좌우 교대로 기울어지는 회전운동은 rolling이다.

핵심 개념

rolling은 선수와 선미를 잇는 세로축을 중심으로 선체가 좌우로 기울어지는 횡동요이다. pitching은 좌우를 잇는 가로축을 중심으로 선수와 선미가 위아래로 움직이는 종동요이고, yawing은 수직축을 중심으로 선수 방향이 좌우로 흔들리는 회전운동이다. heaving은 선체 전체가 회전하지 않고 수직으로 오르내리는 병진운동이다.

선지별 해설

① O — rolling은 선수미선, 즉 선체의 세로축을 중심으로 좌현과 우현 쪽으로 교대로 기울어지는 운동이므로 문장의 설명과 일치한다.
② X — pitching은 선수미선을 축으로 하는 운동이 아니다. 좌우를 잇는 가로축을 중심으로 선수와 선미가 교대로 오르내리는 운동이 pitching이다.
③ X — yawing은 선수미선을 축으로 하는 운동이 아니다. 수직축을 중심으로 선수의 진행 방향이 좌우로 돌아가는 운동이 yawing이다.
④ X — heaving은 축을 중심으로 좌우로 회전하는 운동이 아니다. 선체 전체가 수직 방향으로 오르내리는 운동이 heaving이다.

오답 포인트

rolling과 yawing은 모두 좌우 움직임처럼 보이지만 기준이 다르다. rolling은 선체가 좌우로 기울어지고, yawing은 선수의 방향이 좌우로 돌아간다. 또한 pitching과 heaving은 모두 위아래 움직임이 나타나지만, pitching은 선수와 선미가 엇갈려 움직이는 회전운동이고 heaving은 선체 전체가 함께 오르내리는 병진운동이다.

NoteBase

다시 나오면 이렇게 판단

먼저 회전의 축을 확인한다. 선수미선인 세로축이면 rolling, 좌우 방향의 가로축이면 pitching, 수직축이면 yawing이다. 축을 중심으로 돌지 않고 선체 전체가 수직 이동하면 heaving이다.

암기 포인트

세로축 좌우 기울기 rolling, 가로축 선수미 상하 pitching, 수직축 방향 좌우 yawing, 선체 전체 상하 heaving이다.

NoteBase

문 13. 다음 중 국제항공 및 해상수색구조 편람으로 가장 옳은 것은 무엇인가?

① IMOSAR Manual

② MERSAR Manual

③ IAMSAR Manual

④ AIRSAR Manual

정답 3번

출제 포인트

국제민간항공기구(ICAO)와 국제해사기구(IMO)가 항공 및 해상 수색·구조의 공통 지침으로 공동 발간하는 편람의 정식 명칭과 약칭을 묻는 문제이다.

핵심 개념

IAMSAR는 International Aeronautical and Maritime Search and Rescue의 머리글자로, 국제항공 및 해상수색구조 편람을 뜻한다. 이 편람은 항공과 해상의 수색·구조 체계를 함께 다루며, 기존 MERSAR와 IMOSAR를 통합·대체하였다.

선지별 해설

① X — IMOSAR Manual은 IMO Search and Rescue Manual을 가리키는 종전의 해상 수색·구조 편람이다. 틀린 표현은 'IMOSAR Manual'이며, 국제항공 및 해상수색구조 편람의 올바른 명칭은 'IAMSAR Manual'이다.
② X — MERSAR Manual은 Merchant Ship Search and Rescue Manual로, 상선의 해상 수색·구조 활동을 위한 종전 편람이다. 틀린 표현은 'MERSAR Manual'이며, 항공과 해상을 함께 포괄하는 편람은 'IAMSAR Manual'이다.
③ O — IAMSAR Manual의 정식 영문 명칭은 International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual이므로 국제항공 및 해상수색구조 편람에 해당한다.
④ X — AIRSAR Manual은 국제항공 및 해상수색구조 편람의 정식 약칭이 아니다. 틀린 표현은 'AIRSAR Manual'이며, 올바른 약칭은 'IAMSAR Manual'이다.

오답 포인트

IMOSAR와 MERSAR도 실제 수색·구조 관련 편람 명칭이므로 혼동하기 쉽다. 그러나 문제의 '항공 및 해상'이라는 표현은 Aeronautical and Maritime을 함께 포함한 IAMSAR를 지목한다.

다시 나오면 이렇게 판단

명칭에서 '항공(Aeronautical)'과 '해상(Maritime)'이 함께 제시되면 두 분야의 머리글자가 모두 들어간 IAMSAR인지 확인한다.

NoteBase

암기 포인트

항공 A + 해상 M + 수색구조 SAR = IAMSAR이다.

NoteBase

문 14. 다음은 선박 내연기관의 일반적인 해수냉각 계통이다. 순서가 가장 옳게 연결된 것은?

㉠ 선외
㉡ 해수펌프
㉢ 스트레이너
㉣ 윤활유 냉각기
㉤ 배기관

① ㉠-㉢-㉣-㉡-㉤
② ㉠-㉣-㉡-㉢-㉤
③ ㉠-㉢-㉡-㉣-㉤
④ ㉠-㉡-㉢-㉣-㉤

정답 3번

출제 포인트

이 문제는 선박 내연기관의 일반적인 해수냉각 계통에서 해수가 유입되어 각 장치를 거치는 순서를 묻는 문제이다.

올바른 순서

1. ㉠ 선외 — 냉각에 사용할 해수가 선박 밖에서 유입되는 출발점이다.
2. ㉢ 스트레이너 — 유입된 해수 속 이물질을 먼저 걸러 낸다.
3. ㉡ 해수펌프 — 여과된 해수에 압력을 주어 냉각 계통으로 순환시킨다.
4. ㉣ 윤활유 냉각기 — 해수가 윤활유의 열을 흡수한다.
5. ㉤ 배기관 — 열을 흡수한 해수가 배기관 쪽으로 보내진다.

왜 이 순서인가: 스트레이너가 펌프보다 앞에서 이물질을 제거해야 펌프를 보호할 수 있고, 펌프가 만든 유동으로 해수가 윤활유 냉각기와 배기관 쪽을 차례로 지난다.

NoteBase

선지별 해설

① X — ㉣ 윤활유 냉각기가 ㉡ 해수펌프보다 앞에 놓인 부분이 틀렸다. 펌프가 해수를 압송한 뒤 냉각기로 보내야 하므로 올바르게는 ㉠-㉢-㉡-㉣-㉤이다.

② X — ㉣ 윤활유 냉각기가 펌프보다 앞에 있고 ㉢ 스트레이너도 펌프 뒤에 놓인 부분이 틀렸다. 올바르게는 스트레이너로 이물질을 거른 뒤 펌프로 압송하여 윤활유 냉각기를 거치므로 ㉠-㉢-㉡-㉣-㉤이다.

③ O — 선외에서 들어온 해수를 스트레이너로 여과하고, 해수펌프로 압송한 다음 윤활유 냉각기와 배기관 쪽으로 보내는 순서와 일치한다.

④ X — ㉡ 해수펌프가 ㉢ 스트레이너보다 앞에 놓인 부분이 틀렸다. 이물질이 펌프에 들어가기 전에 걸러져야 하므로 올바르게는 ㉠-㉢-㉡-㉣-㉤이다.

오답 포인트

①과 ②는 냉각기를 펌프보다 먼저 배치하고, ④는 펌프와 스트레이너의 선후관계를 뒤집어 놓았다. 핵심 함정은 스트레이너가 해수펌프를 보호하기 위해 펌프 앞에 설치된다는 점이다.

다시 나오면 이렇게 판단

해수 계통은 선외 유입 → 이물질 여과 → 펌프 압송 → 열교환 → 배기관 쪽 흐름으로 판단한다. 특히 스트레이너와 펌프의 순서는 보호 대상인 펌프보다 여과 장치가 먼저라는 관계로 결정한다.

암기 포인트

선외-여과-펌프-냉각-배기관, 즉 ㉠-㉢-㉡-㉣-㉤이다.

NoteBase

문 15. 다음 워터제트 추진기의 특징 중 가장 틀린 것은?

① 고속일수록 추진효율이 증가하여 고속 선박의 추진장치로 적합하다.

② 낮은 수심에서도 운항이 가능하여 넓은 운항영역을 확보할 수 있다.

③ 선체 외부에 돌출물이 있어 어장, 그물 등 장애물이 많은 해역의 운항이 어렵다.

④ 펌프의 임펠러와 스테이터 날개 주위의 압력이 높아져 캐비테이션의 발생가능성이 적다.

정답 3번

출제 포인트

워터제트 추진기의 고속 성능, 흘수 제약, 선체 외부 돌출물, 캐비테이션 특성을 구별하는 문제이다.

핵심 개념

워터제트 추진기는 선저의 흡입구로 물을 받아 펌프로 가속한 뒤 선미 노즐로 분사하고, 그 반작용으로 추진력을 얻는 장치이다. 프로펠러와 축계가 선체 아래로 크게 돌출되지 않아 고속선과 얕은 수역 운항에 유리하다.

선지별 해설

① O — 워터제트는 선속이 높아질수록 추진효율이 좋아지는 특성이 있어 고속 선박의 추진장치로 적합하다.
② O — 선체 아래에 프로펠러나 축계 같은 추진 장치가 크게 돌출되지 않으므로 흘수가 얕고, 비교적 낮은 수심에서도 운항할 수 있다.
③ X — 틀린 부분은 '선체 외부에 돌출물이 있어'와 그 때문에 장애물이 많은 해역의 운항이 어렵다는 표현이다. 실제로는 선체 외부로 돌출되는 추진 장치가 거의 없어 어장이나 그물 등 장애물이 많은 해역의 운항에 유리하다.
④ O — 물이 펌프 내부에서 가압되므로 임펠러와 스테이터 날개 주위의 압력이 비교적 높게 유지되어 캐비테이션 발생 가능성이 작다.

오답 포인트

③은 워터제트가 물을 흡입한다는 점을 선체 외부의 돌출식 추진 장치와 혼동하게 만든다. 워터제트의 핵심은 선저에 돌출된 프로펠러와 축계가 없다는 점이다.

다시 나오면 이렇게 판단

워터제트는 '선체 안의 펌프로 물을 가속하여 분사한다'는 구조에서 판단한다. 이 구조로부터 고속에 적합함, 얕은 수심에서의 운항 가능, 외부 돌출물 감소, 캐비테이션 억제라는 특징을 연결한다.

암기 포인트

워터제트는 고속·천수에 유리하고, 선외 돌출물이 거의 없으며, 펌프 내부의 높은 압력으로 캐비테이션이 적다.

NoteBase

문 16. 다음 선박 전기에 대한 설명 중 가장 틀린 것은?

① 전위차에 의해 전류를 흐르게 하는 압력을 전압이라 하고 단위는 볼트(V)를 사용한다.

② 도체에서 전류의 흐름을 방해하는 성질을 저항이라 하고 단위는 옴(Ω)을 사용한다.

③ 전류의 단위는 암페어(A)를 사용하고 기호는 (I)를 사용한다.

④ 옴의 법칙에서 전압의 세기는 전류에 비례하고, 저항에 반비례 한다.

정답 4번

출제 포인트

전압·전류·저항의 뜻과 단위, 옴의 법칙에서 세 물리량이 이루는 관계를 묻는 문제이다.

핵심 개념

전압은 전위차에 의해 전류를 흐르게 하는 작용이며 단위는 볼트(V)이다. 전류는 전하의 흐름으로 단위는 암페어(A), 기호는 I이다. 저항은 전류의 흐름을 방해하는 성질로 단위는 옴(Ω)이다. 옴의 법칙은 $V = IR$이므로 전압 V는 전류 I와 저항 R에 각각 비례한다.

선지별 해설

① O — 전압은 전위차로 인해 전류를 흐르게 하는 전기적 압력에 해당하며 단위는 볼트(V)이다.
② O — 저항은 도체에서 전류의 흐름을 방해하는 성질이며 단위는 옴(Ω)이다.
③ O — 전류의 SI 단위는 암페어(A)이고 전류를 나타내는 기호는 I이다.
④ X — 틀린 표현은 '전압의 세기는 저항에 반비례한다'이다. 옴의 법칙 $V = IR$에 따르면 전류가 일정할 때 전압은 저항에 비례한다. 저항에 반비례하는 것은 전압이 일정할 때의 전류로, $I = V/R$이다.

오답 포인트

④는 $V = IR$과 이를 변형한 $I = V/R$의 비례 관계를 바꾸어 놓았다. '저항에 반비례'라는 설명은 전압이 아니라 전류에 해당한다.

다시 나오면 이렇게 판단

먼저 옴의 법칙 $V = IR$을 적고 무엇을 고정하는지 확인한다. 전류가 일정하면 V는 R에 비례하고, 전압이 일정하면 I는 R에 반비례한다.

암기 포인트

$V = IR$: 전압은 전류×저항, $I = V/R$: 전류는 저항에 반비례한다.

NoteBase

문 17. 선박 전기회로에서 퓨즈를 사용하는 목적으로 가장 옳은 것은?

① 긴급 시 허용 용량 이상으로 전기를 사용하기 위해서

② 과전류를 방지하여 전원부와 기기를 보호하기 위해서

③ 접지상태를 확인하기 위해서

④ 단자 전압 하강을 방지하기 위해서

정답 2번

출제 포인트

이 문제는 퓨즈의 기본 기능인 과전류 차단과 전기회로 보호를 묻는 문제이다.

핵심 개념

퓨즈는 회로에 정격을 넘는 전류가 흐르면 퓨즈 소자가 녹아 회로를 끊음으로써 배선과 전기기기를 과열·손상으로부터 보호하는 과전류 보호장치이다.

선지별 해설

① X
긴급 시 허용 용량 이상으로 전기를 사용하게 하는 장치가 아니다. 틀린 표현은 '허용 용량 이상으로 전기를 사용'이다. 실제로는 과전류가 흐르면 회로를 차단한다.

② O
퓨즈는 과부하나 단락 등으로 과전류가 흐를 때 회로를 끊어 전원부, 배선 및 기기의 손상을 방지한다.

③ X
퓨즈는 접지상태를 확인하는 장치가 아니다. 틀린 표현은 '접지상태를 확인'이다. 접지상태는 접지저항 측정이나 절연·접지 점검 장치를 통해 확인한다.

④ X
퓨즈의 목적은 단자 전압 하강 방지가 아니다. 틀린 표현은 '단자 전압 하강을 방지'이다. 전압 하강은 적정 굵기의 배선 사용, 접속부 상태 개선, 전원·부하 조건 점검 등으로 줄인다.

오답 포인트

퓨즈를 전원의 성능을 높이거나 회로 상태를 측정하는 장치로 혼동하기 쉽다. 퓨즈는 전류를 더 쓰게 하거나 접지·전압을 점검하는 장치가 아니라, 과전류가 흐를 때 스스로 끊어지는 보호장치이다.

NoteBase

다시 나오면 이렇게 판단

퓨즈의 목적을 묻는 경우 '정격 초과 전류 → 퓨즈 소자 용단 → 회로 차단 → 배선·기기 보호'의 흐름으로 판단한다.

암기 포인트

퓨즈는 과전류를 허용하는 장치가 아니라 과전류를 끊는 장치이다.

NoteBase

문 18. 일반적으로 슬립이 증가하는 원인으로 가장 옳은 것은?

① 배의 저항 감소

② 주기관 회전수 감소

③ 프로펠러의 피치 증가

④ 프로펠러의 심도가 깊은 경우

정답 3번

출제 포인트

프로펠러의 이론적 전진거리와 선박의 실제 전진거리의 차이인 슬립이 어떤 운항 조건에서 커지는지를 묻는 문제이다.

핵심 개념

프로펠러 슬립은 프로펠러가 피치와 회전수에 따라 이론적으로 전진해야 할 거리보다 선박이 실제로 덜 전진하는 정도이다. 같은 조건에서 선체 저항이 커지거나 주기관 회전수가 증가하거나 프로펠러 피치가 증가하면 이론적 전진거리에 비해 실제 전진거리가 작아져 슬립이 증가한다. 프로펠러의 침수 깊이가 얕아져 공기를 빨아들이거나 공회전하기 쉬워져도 슬립이 증가한다.

선지별 해설

① X — 틀린 표현은 '배의 저항 감소'이다. 배의 저항이 감소하면 같은 추진 조건에서 실제 선속이 증가하므로 슬립은 감소한다. 올바르게는 배의 저항이 증가할 때 슬립이 증가한다.
② X — 틀린 표현은 '주기관 회전수 감소'이다. 회전수가 감소하면 프로펠러의 이론적 전진거리가 줄어 슬립은 일반적으로 감소한다. 올바르게는 주기관 회전수가 증가할 때 슬립이 증가한다.
③ O — 프로펠러 피치가 증가하면 1회전당 이론적 전진거리가 커진다. 실제 선박의 전진거리가 그만큼 늘지 않으면 두 거리의 차이가 커지므로 슬립이 증가한다.
④ X — 틀린 표현은 '프로펠러의 심도가 깊은 경우'이다. 프로펠러가 깊이 잠기면 공기 흡입과 공회전이 줄어 추진력이 안정되므로 슬립이 감소하는 쪽으로 작용한다. 올바르게는 프로펠러의 심도가 얕은 경우 슬립이 증가한다.

오답 포인트

③의 피치 증가를 추진 성능 향상으로만 생각하면 실제 전진거리도 같은 비율로 늘어난다고 오해하기 쉽다. 슬립은 추진력이 강한지 자체가 아니라 이론적 전진거리와 실제 전진거리의 차이를 비교하는 개념이다.

NoteBase

다시 나오면 이렇게 판단

피치와 회전수는 프로펠러의 이론적 전진거리를 키우는 요소이고, 선체 저항과 얕은 침수는 실제 전진을 방해하는 요소이다. 이론적 전진거리가 커지거나 실제 전진거리가 작아지는 조건이면 슬립 증가로 판단한다.

암기 포인트

슬립 증가: 저항 증가, 회전수 증가, 피치 증가, 프로펠러 심도 감소이다.

NoteBase

문 19. 다음 설명 중 가장 옳게 짝지어진 것은?

(가) 부피가 같은 기름의 무게와 물의 무게와의 비
(나) 외부의 불이 없어도 자연 발화되는 최저온도
(다) 응고된 기름에 열을 가하여 움직이기 시작할 때의 최저 온도

① (가): 점도, (나): 발화점, (다): 응고점
② (가): 비중, (나): 인화점, (다): 유동점
③ (가): 점도, (나): 인화점, (다): 응고점
④ (가): 비중, (나): 발화점, (다): 유동점

정답 4번

출제 포인트

기름의 비중, 점도, 인화점, 발화점, 응고점, 유동점의 정의를 구별하는 문제이다.

핵심 개념

비중: 같은 부피의 기름 무게를 같은 부피의 물 무게와 비교한 비이다.
점도: 기름이 흐르거나 변형될 때 나타나는 내부 저항의 정도이다.
인화점: 외부에서 불꽃을 가까이했을 때 기름의 증기가 순간적으로 불붙는 최저 온도이다.
발화점: 외부의 불꽃 없이 기름이 스스로 발화하는 최저 온도이다.
응고점: 기름이 냉각되어 굳는 온도이다.
유동점: 굳은 기름을 가열할 때 다시 움직이기 시작하는 최저 온도이다.

선지별 해설

① X — (가)의 '점도'와 (다)의 '응고점'이 틀렸다. (가)는 같은 부피의 기름과 물의 무게비이므로 비중이고, (다)는 굳은 기름이 가열되어 다시 움직이기 시작하는 온도이므로 유동점이다. (나)의 발화점만 옳다.
② X — (나)의 '인화점'이 틀렸다. 외부의 불이 없어도 자연 발화하는 최저 온도는 발화점이다. 인화점은 외부 불꽃이 있어야 기름의 증기가 순간적으로 불붙는 최저 온도이다. (가)의 비중과 (다)의 유동점은 옳다.
③ X — (가)의 '점도', (나)의 '인화점', (다)의 '응고점'이 모두 틀렸다. 올바른 짝은 각각 비중, 발화점, 유동점이다.
④ O — (가)는 비중, (나)는 발화점, (다)는 유동점의 정의이므로 세 항목이 모두 옳게 짝지어져 있다.

오답 포인트

'외부의 불이 없는 자연 발화'를 인화점으로 혼동하거나, 굳은 기름이 다시 움직이는 온도를 응고점으로 혼동하기 쉽다. 외부 불꽃의 필요 여부와 온도 변화의 방향을 기준으로 구분한다.

NoteBase

다시 나오면 이렇게 판단

같은 부피의 물과 무게를 비교하면 비중, 흐름의 내부 저항이면 점도이다. 외부 불꽃으로 붙으면 인화점, 외부 불꽃 없이 스스로 붙으면 발화점이다. 냉각되어 굳는 온도는 응고점, 굳은 기름을 가열하여 다시 흐르기 시작하는 온도는 유동점이다.

암기 포인트

무게비는 비중, 무불꽃 자연 발화는 발화점, 다시 흐르기 시작하면 유동점이다.

NoteBase

문 20. 다음 중 국제기류신호에 관한 설명으로 틀린 것은 모두 몇 개인가?

㉠ B : 본선은 위험물을 하역 중 또는 운송 중임
㉡ E : 본선은 우현쪽으로 변침 중이다.
㉢ L : 사람이 물에 빠졌다.
㉣ O : 귀선은 즉시 정선하라.
㉤ V : 본선은 원조를 바란다.

① 0개
② 1개
③ 2개
④ 3개

정답 3번

출제 포인트

국제기류신호의 단문자 신호 B, E, L, O, V가 나타내는 뜻을 정확히 구별하고, 틀린 설명의 개수를 판단하는 문제이다.

핵심 개념

국제기류신호의 단문자 신호는 각 문자마다 독립된 의미가 정해져 있다.
㉠ B는 위험물을 싣거나 내리거나 운송 중이라는 뜻이므로 옳다.
㉡ E는 본선이 우현으로 변침 중이라는 뜻이므로 옳다.
㉢ L은 상대선에게 즉시 정선하라는 뜻이다. 따라서 '사람이 물에 빠졌다'는 설명은 틀리며, 이는 O의 의미이다.
㉣ O는 사람이 물에 빠졌다는 뜻이다. 따라서 '귀선은 즉시 정선하라'는 설명은 틀리며, 이는 L의 의미이다.
㉤ V는 본선이 원조를 바란다는 뜻이므로 옳다.
따라서 틀린 것은 ㉢과 ㉣의 2개이다.

선지별 해설

① X — 틀린 설명은 0개가 아니라 ㉢과 ㉣의 2개이다.
② X — 틀린 설명은 1개가 아니라 2개이다. L과 O의 의미가 서로 바뀌어 있다.
③ O — 틀린 설명은 ㉢과 ㉣의 2개이므로 맞다.
④ X — 틀린 설명은 3개가 아니라 2개이다. ㉠ B, ㉡ E, ㉤ V는 모두 옳다.

NoteBase

오답 포인트

ⓒ과 ⓔ은 L과 O의 의미를 서로 맞바꾼 함정이다. L은 즉시 정선, O는 사람의 추락을 뜻한다. 두 문장을 각각 틀린 것으로 세어야 하므로 오답 개수는 2개이다.

다시 나오면 이렇게 판단

각 문자를 하나씩 원래 의미와 대응시킨 뒤 틀린 항목에만 표시하여 개수를 센다. 특히 L과 O처럼 의미를 서로 바꾼 두 항목은 각각 하나의 오답으로 계산한다.

암기 포인트

B는 위험물, E는 우현 변침, L은 즉시 정선, O는 사람 추락, V는 원조 요청이다.

NoteBase