

## ÎNTREBĂRI EXAMEN

### CONDUCĂTOR AMBARCAȚIUNE AGREMENT CLASA "C"

1. **Căror nave li se aplică prevederile Colreg-1973?**
  - a. Tuturor navelor care navigă în apele internationale;
  - b. Tuturor navelor care navigă în rade, strâmtori și marea liberă;
  - c. **Tuturor navelor aflate în largul mării ori pe toate apele învecinate accesibile navelor maritime.**
2. **Tuturor navelor aflate în largul mării ori pe toate apele învecinate accesibile navelor maritime li se aplică prevederile:**
  - a. **COLREG-1973;**
  - b. R.N.D.-1994.
  - c. Codului IMDG.
3. **Când există riscul unei coliziuni, precum și în toate împrejurările deosebite sunt permise:**
  - a. **Abateri de la prevederile Regulamentului;**
  - b. Abateri de la prevederile autorităților portuare;
  - c. Abateri de la prevederile legilor specifice.
4. **Când sunt permise abateri de la prevederile Regulamentului?**
  - a. În apele naționale , rade și în toate apele învecinate accesibile navelor maritime;
  - b. **Când există pericol de navigație, riscul unei coliziuni, precum și în toate împrejurările deosebite.**
  - c. Indiferent de situație nu este permisă abaterea de la prevederile Regulamentului.
5. **Ce se înțelege prin expresia "navă", conform Regulamentului?**
  - a. Orice construcție sau aparat, de orice natură, capabil să plutească pe apă fără propulsie;
  - b. **Orice construcție sau orice aparat, de orice natură ar fi, inclusiv construcție fără pescaj și hidro avioane, folosită sau susceptibilă de a fi folosită ca mijloc de transport pe apă;**
  - c. Orice corp plutitor cu orice mijloc de propulsie.
6. **Ce se înțelege prin "navă cu propulsie mecanică"?**
  - a. **Orice navă pusă în mișcare de către o mașină;**
  - b. Navele care folosesc ca mijloc de propulsie un motor Diesel;
  - c. Toate navele care se pot deplasa pe apă, cu excepția navelor cu vele.
7. **O navă care navigă cu vele, chiar dacă are o mașină proprie, cu condiția ca aceasta să nu fie folosită, reprezintă:**
  - a. **O navă cu vele;**
  - b. O navă cu propulsie mecanică care folosește și vecele;
  - c. O navă care folosește ca mijloc de propulsie, forța vântului.
8. **Ce se înțelege prin expresia "navă cu vele"?**
  - a. O navă care folosește ca mijloc de propulsie forța vântului;
  - b. O navă cu propulsie mecanică care folosește și vecele;
  - c. **O navă care navigă cu vele, chiar dacă are o mașină proprie, cu condiția ca aceasta să nu fie folosită.**

9. **Orice aeronavă concepută să manevreze pe apă, reprezintă:**
- O aeronavă destinată să execute lucrări hidrotehnice;
  - O aeronavă destinată să execute lucrări hidrometeorologice;
  - un hidroavion.**
10. **Ce se înțelege prin expresia "hidroavion"?**
- Orice aeronavă destinată să execute lucrări hidrotehnice și/sau hidrometeorologice;
  - Orice aeronavă concepută să manevreze pe apă;**
  - Orice aeronavă care din diferite motive se găsește pe apă.
11. **O navă care din cauza unei împrejurări excepționale nu este în măsură să manevreze și deci, nu poate să se îndepărteze din drumul altei nave trebuie considerată:**
- Nava nu este stăpână pe manevra sa;**
  - Navă cu capacitate de manevră redusă;
  - Navă stânjenită de pescajul său.
12. **Ce se înțelege prin expresia "navă care nu este stăpână pe manevra sa"?**
- Orice navă care are defecțiuni grave la cârmă și/sau motorul principal;
  - Orice navă care din cauza unei împrejurări excepționale nu este în măsură să manevreze și deci nu poate să se îndepărteze din drumul altei nave;**
  - Orice navă avariata care nu poate să manevreze și să se îndepărteze din drumul altei nave.
13. **O navă a cărei capacitate de manevră, conform Regulamentului este limitată prin natura lucrărilor sale, și care, în consecință, nu se poate îndepărta din drumul altei nave trebuie considerată:**
- O navă care nu este stăpână pe manevra sa;
  - O navă cu capacitate de manevră redusă;**
  - Navă stânjenită de pescajul său.
14. **Ce se înțelege prin expresia "navă cu capacitate de manevră redusă"?**
- o navă a cărei capacitate de manevră conform Regulamentului este limitată prin natura lucrărilor sale, și care, în consecință, nu se poate îndepărta din drumul altei nave;**
  - o navă cu avarii accidentale la cârma și/sau mașina, în curs de remediere;
  - o navă care nu se poate abate din drumul său datorită unor pericole de navigație.
15. **O navă ocupată cu punerea, scoaterea sau întreținerea unui reper de navigație trebuie considerată:**
- Navă stânjenită de pescajul său;
  - O navă care nu este stăpână pe manevra sa;
  - O navă cu capacitate de manevră redusă.**
16. **Ce navă trebuie considerată "cu capacitate de manevră redusă"?**
- O navă cu sistemul de guvernare defect;
  - O navă ocupată cu punerea, scoaterea sau întreținerea unui reper de navigație;**
  - O navă cu pescaj mare care navigă în strâmtori.
17. **Ce navă trebuie considerată "cu capacitate de manevră redusă"?**
- O navă ocupată cu punerea sau scoaterea unui cablu submarin sau a unei conducte submarine;**
  - O navă cu vele având vântul strâns (din prova);

- c. O navă cu avarie la sistemul de propulsie.
- 18. Ce navă trebuie considerată "cu capacitate de manevră redusă"?**
- O navă care pescuiește și este în curs de a-și ridica sculele de pescuit;
  - O navă în derivă;
  - O navă care execută operațiuni de dragare, hidrografice sau oceanografice, ori alte lucrări sub apă.**
- 19. Ce navă trebuie considerată "cu capacitate de manevră redusă"?**
- O navă care în marș face alimentare cu combustibil, transbord de persoane, provizii sau marfă;**
  - O navă care ține la capă;
  - O navă cu sistemul de guvernare defect.
- 20. Ce navă trebuie considerată "cu capacitate de manevră redusă"?**
- O navă care execută un exercițiu de abandon;
  - O navă în curs de a executa operațiuni de decolare sau recuperare a unor aeronave;**
  - O navă cu pescaj mare care navighează în zone înguste.
- 21. Ce navă trebuie considerată "cu capacitate de manevră redusă"?**
- O navă care este în curs de ambarcare/debarcare a pilotului;
  - O navă cu mașinile stopate;
  - O navă care execută operațiuni de deminare.**
- 22. O navă care execută operațiuni de remorcaj, care prin natura sa permite cu greutate remorcherului și navei remorcate să își modifice drumul, se consideră a fi:**
- Remorcher împingător în mars;
  - Navă cu capacitate de manevră redusă;**
  - Navă care remorchează și are lungimea remorcii mai mică de 50 m.
- 23. Ce navă trebuie considerată "cu capacitate de manevră redusă"?**
- O navă care remorchează și are lungimea remorcii mai mică de 50 m.;
  - Un remorcher împingător în marș noaptea;
  - O navă care execută operațiuni de remorcaj, care prin natura sa permite cu greutate remorcherului și navei remorcate să își modifice drumul.**
- 24. La ce se limitează expresia "navă cu capacitate de manevră redusă"?**
- Expresia "navă cu capacitate de manevră redusă" nu va fi limitată la navele prevăzute în Regulament;**
  - Se limitează la navele prevăzute în regulament;
  - Se limitează la navele avariate care nu pot să se îndepărteze conform Regulamentului, din drumul altor nave.
- 25. O navă cu propulsie mecanică care din cauza pescajului și a adâncimii apei sub chilă poate să-și modifice cu greu drumul se consideră:**
- Navă stânjenită de pescajul său;**
  - Navă cu lungime mai mare de 200 m;
  - Navă cu capacitate de manevră redusă.
- 26. Ce se înțelege prin expresia "navă stânjenită de pescajul său"?**
- O navă care datorită pescajului său și existenței unor obstacole de navigație, nu se poate abate din drumul său;
  - O navă cu pescaj mare remorcată;
  - O navă cu propulsie mecanică care din cauza pescajului și a adâncimii apei sub chilă poate să-și modifice cu greu drumul.**

27. O navă care nu este nici la ancoră, nici legată la cheu, nici eşuată se consideră:
- Navă "în marş";
  - Navă în derivă;
  - Navă care ţine la capă.
28. Ce se înţelege prin expresia "navă în marş"?
- Orice navă care nu este legată la mal;
  - Orice navă care se află pe mare şi are sistemul de propulsie în funcţiune;
  - Orice navă care nu este nici la ancoră, nici legată la cheu, nici eşuată.
29. Ce se înţelege prin expresia "lungimea navei peste tot"?
- Lungimea navei între perpendicular;
  - Lungimea maximă a navei;
  - Lungimea luată în calculul cantităţii de marfă.
30. Ce se înţelege prin expresia "lungimea navei"?
- Lungimea navei între perpendicular;
  - Lungimea navei peste tot;
  - Lungimea navei măsurată între linia pescajului prova şi cea pupa.
31. Ce se înţelege prin expresia "lăţimea maximă a navei"?
- Lăţimea navei la cuplul maestru;
  - Lăţimea medie a a navei;
  - Lăţimea navei.
32. Ce se înţelege prin expresia "lăţimea navei"?
- Lăţimea maximă a navei;
  - Lăţimea navei la cuplul maestru;
  - Media lăţimii navei măsurată la prova, pupa şi centrul navei.
33. Când una dintre nave poate fi observată vizual de către cealaltă navă se consideră:
- Navă în siguranţă;
  - Nave ce se consideră în vedere;
  - Nave în marş.
34. Când două nave se consideră în vedere?
- Când se observă vizual reciproc.
  - Numai când una dintre ele poate fi observată vizual de către cealaltă.
  - Când navele se află în limita de observare cu radarul.
35. Orice situaţie în care vizibilitatea redusă din cauza ceţii, burniţei, ninsorii, averselor puternice de ploaie sau furtunilor de nisip, ori orice cauze asemănătoare se consideră ca fiind:
- Vizibilitate redusă;
  - Vizibilitate redusă sub 2 Mm. ;
  - Vizibilitate redusă sub 1,5 Mm.
36. Ce se înţelege prin expresia "vizibilitate redusă"?
- Orice situaţie când vizibilitatea este redusă sub 1,5Mm;
  - Situaţia când datorită ceţii sau zăpezii vizibilitatea este redusă;
  - Orice situaţie în care vizibilitatea este redusă din cauza ceţii, burniţei, ninsorii, averselor puternice de ploaie sau furtunilor de nisip, ori din orice cauze asemănătoare.

37. Cum trebuie să se asigure veghea la bordul navei?
- Trebuie să se asigure în permanență o veghe vizuală și auditivă corespunzătoare, folosind în același timp toate mijloacele disponibile, potrivit cu împrejurările și condițiile existente, în așa fel încât să permită o apreciere completă a situației;
  - Trebuie să se asigure în permanență o veghe vizuală pentru evitarea unei situații periculoase;
  - În condiții de vizibilitate redusă, se va organiza o veghe corespunzătoare pentru a aprecia existența unui pericol de coliziune.
38. Pe timp de vizibilitate bună se navigă cu viteza de siguranță?
- Nu;
  - Da;**
  - Nu este prevăzut.
39. Când se navigă cu viteza de siguranță?
- Pe timp de vizibilitate redusă;
  - Tot timpul.**
  - Pe strâmtori, canale și condiții de navigație dificile.
40. Pentru a se putea acționa corect și eficace pentru prevenirea unei coliziuni și pentru ca nava să poată fi oprită pe o distanță corespunzătoare împrejurărilor și condițiilor, se impune mențiunea de a naviga cu:
- Viteză maximă;
  - Viteza minimă;
  - Viteza de siguranță.**
41. Care este rațiunea navigației cu "viteza de siguranță"?
- Se navigă cu viteza de siguranță pentru a se putea acționa corect și eficace pentru prevenirea unei coliziuni și pentru ca nava să poată fi oprită pe o distanță corespunzătoare împrejurărilor și condițiilor;**
  - Se navigă cu viteză de siguranță pentru a se putea evita în orice condiții o eventuală coliziune;
  - Se navigă cu viteză de siguranță pentru evitarea unei situații de foarte mare apropiere față de alte nave.
42. Vizibilitatea, densitatea traficului, capacitatea de manevră a navei, noaptea, existența unui fundal luminos, starea vântului și a mării, pescajul navei determină:
- Viteza estimată;
  - Viteza economică;
  - Viteza de siguranță.**
43. Care sunt factorii care trebuie luați în considerație pentru determinarea "vitezei de siguranță"?
- Lungimea navei, calitățile nautice ale navei, puterea mașinii și vizibilitatea
  - Pregătirea echipajului, condițiile de navigație, vizibilitatea;
  - Vizibilitatea, densitatea traficului, capacitatea de manevră a navei, noaptea, existența unui fundal luminos, starea vântului și a mării, pescajul navei.**
44. Caracteristicile, eficacitatea, limitările rezultate din scala utilizată, efectul stării mării, numărul, poziția și mișcarea navelor sunt factorii care trebuie luați în considerare în plus, pentru navele care folosesc radarul pentru determinarea:

- a. **Vitezei de siguranță a navei;**
  - b. Vitezei maxime a navei;
  - c. Vitezei minime a navei.
- 45. Care sunt factorii care trebuie luați în considerație pentru determinarea "vitezei de siguranță" în plus pentru navele care folosesc radarul?**
- a. Existența unei distanțe minime de trecere corespunzătoare, folosirea unei scale de distanțe convenabile, înlăturarea bruiajului;
  - b. **Caracteristicile, eficacitatea, limitările rezultate din scala utilizată, efectul mării, numărul, poziția și mișcarea navelor;**
  - c. Sunt aceeași factori ca atunci când radarul nu se folosește.
- 46. Ce mijloace trebuie să folosească o navă pentru a stabili dacă există pericolul de coliziune?**
- a. **Orice navă trebuie să folosească toate mijloacele disponibile corespunzătoare împrejurărilor și condițiilor externe pentru a stabili dacă există un pericol de coliziune;**
  - b. Orice navă trebuie să folosească toate mijloacele vizuale pentru a stabili dacă există pericolul de coliziune;
  - c. Orice nava trebuie să folosească radarul pentru a stabili dacă există pericolul de coliziune.
- 47. Cum trebuie utilizat echipamentul radar dacă acesta există la bord?**
- a. Echipamentul radar va fi utilizat când vizibilitatea este redusă utilizând scalele de distanțe adecvate;
  - b. Echipamentul radar va fi utilizat pentru evitarea riscurilor de coliziune;
  - c. **Trebuie folosit în mod corespunzător, incluzând explorarea la distanță mare, cu scopul de a descoperi din timp un pericol de coliziune și determinarea poziției obiectelor detectate cu radarul sau orice altă observare sistematică echivalentă.**
- 48. Când relevmentul compas la o navă care se apropie nu variază în mod apreciabil se consideră:**
- a. Nave în vedere;
  - b. **Pericol de coliziune;**
  - c. Nave cu drumuri opuse.
- 49. Când se consideră că există pericol de coliziune?**
- a. când navele navigă în drumuri opuse;
  - b. **când relevmentul compas la o navă care se apropie nu variază în mod apreciabil;**
  - c. când viteza de apropiere între cele două nave este foarte mare.
- 50. Când se consideră că există pericol de coliziune, chiar dacă relevmentul variază apreciabil?**
- a. **La apropierea de o navă foarte mare, de un convoi remorcat sau de o navă care se află la o distanță foarte mica;**
  - b. La o navă care vine din travers și se apropie foarte repede;
  - c. La apropierea de o navă cu viteza mică, pe care o ajungem din pupa.
- 51. Hotărât, din timp și conform cu o bună practică marinărească sunt măsurile ce trebuie luate pentru:**
- a. Schimbările de viteză;
  - b. Schimbările de drum;
  - c. **Evitarea coliziunii.**

- 52. Cum trebuie să se execute o manevră pentru evitarea unei coliziuni?**
- Din timp, cu schimbări mici de drum, pentru a nu devia prea mult de la drumul navei;
  - Hotărât, din timp și conform cu buna practică marinărească;**
  - Hotărât, cu variații de viteză pentru evitarea pericolului.
- 53. Cum trebuie să se execute schimbările de drum și/sau de viteză pentru evitarea unei coliziuni?**
- Schimbările mici de drum și/sau de viteză pentru a nu devia prea mult de la drumul navei;
  - Schimbări destul de mari de viteză și mici de drum, pentru a nu devia prea mult de la drumul navei;
  - Dacă împrejurările permit, să fie destul de mare pentru a putea fi percepută imediat de orice navă care o observă vizual sau cu radarul.**
- 54. Dacă pentru evitarea unei coliziuni este suficientă numai schimbarea de drum, cum trebuie să fie executată?**
- Manevra se va face cu mult timp înainte, să fie substanțială și să nu conducă la o altă situație de foarte mare apropiere;**
  - Se vor executa schimbări mari de drum, suficiente pentru evitarea coliziunii;
  - Se va efectua o schimbare de drum suficientă pentru ca să se elimine orice pericol de coliziune.
- 55. Manevra de evitare între nave se va efectua astfel încât să permită trecerea la:**
- O distanță maximă;
  - O distanță de siguranță;**
  - O distanță minimă.
- 56. Ce distanță trebuie să asigure manevra de evitare între nave?**
- Se va asigura o distanță care să nu fie mai mică de 6 cabluri;
  - Se va executa astfel încât să permită trecerea la o distanță de siguranță;**
  - Se va executa astfel încât navele să treacă la o distanță de peste 2Mm.
- 57. Până când se controlează eficacitatea unei manevre de evitare?**
- Până când navele vor fi la travers una față de cealaltă;
  - Până când nava cealaltă va fi într-un unghi de 45° tribord/babord;
  - Până când nava cealaltă a fost complet și definitiv depășită.**
- 58. Reducerea vitezei sau oprirea completă, stoparea mașinilor ori punerea înapoi sunt manevrele cele mai indicate pentru a câștiga mai mult timp pentru aprecierea situației:**
- De a regla viteza de siguranță;
  - De a evita coliziunea;**
  - De a evita oscilațiile navei.
- 59. Care este manevra cea mai indicată pentru a se câștiga mai mult timp pentru aprecierea situației, atunci când trebuie să se evite o coliziune?**
- Reducerea vitezei sau oprirea completă, stopând mașinile ori punându-le înapoi;**
  - Stoparea navei;
  - Reducerea la minimum de viteză, până la limita guvernării.
- 60. Navigația unei nave cât mai aproape posibil de marginea exterioară a șenalului sau a căii de acces respective, atunci când aceasta se poate face, reprezintă:**
- Navigația în șenal sau cale de acces îngustă;**

- b. Navigația în șenal sau cale de acces dublă;
  - c. Navigația în șenal sau cale de acces restricționată.
- 61. Cum se navighează în șenal sau cale navigabilă îngustă?**
- a. Pe mijlocul șenalului sau căii de acces;
  - b. **Cât mai aproape posibil de marginea exterioară din dreapta a șenalului sau căii de acces respective, atunci când aceasta se poate face;**
  - c. Se va naviga întotdeauna cât mai aproape posibil de marginea exterioară a șenalului sau căii de acces, pentru asigurarea unei veghe corespunzătoare.
- 62. Cum trebuie să navigheze navele cu o lungime mai mică de 20 m și navele pe o cale de acces îngustă?**
- a. Ca toate celelalte nave;
  - b. Cât mai aproape de mijlocul căii de acces;
  - c. **Să navigheze astfel încât să nu stânjenească trecerea navelor care nu pot naviga în deplină siguranță decât prin șenalul sau calea de acces îngustă.**
- 63. Un semnal de avertizare compus din cinci sunete scurte se dă de:**
- a. **Navele care navigă prin șenal și se îndoiesc de intențiile navei care traversează șenalul;**
  - b. Navele de pescuit în curs de a ridica plasele;
  - c. Navele aflate în pericol.
- 64. Ce semnale pot da navele care navigă prin șenal și se îndoiesc de intențiile navei care traversează șenalul?**
- a. Un sunet lung și două scurte;
  - b. **Un semnal de avertizare compus din cinci sunete scurte;**
  - c. Un semnal lung de atenționare.
- 65. Se dă un semnal lung și se navigă cu prudență și vigilență de către navele:**
- a. Care navigă în interiorul unei scheme de separare a traficului;
  - b. **Care se apropie de un cot aflat într-un șenal sau o cale de acces îngustă;**
  - c. Care sunt stânjinite de pescajul lor.
- 66. Ce măsuri de siguranță trebuie să ia o navă care se apropie de un cot aflat într-un șenal sau o cale de acces îngustă?**
- a. Să emită cinci sunete scurte (de avertizare);
  - b. Să emită un semnal scurt și să navigheze pe partea dreaptă a șenalului;
  - c. **Să emită un semnal lung și să navigheze cu prudență și vigilență.**
- 67. Cui i se aplică reglementările referitoare la schemele de separare a traficului?**
- a. **Se aplică schemelor de separare a traficului adoptate de Organizație;**
  - b. Se aplică schemelor de separare a traficului adoptate de guvernele țărilor unde se află schemele;
  - c. Se aplică schemelor de separare a traficului adoptate de organizație și guvernele unei anumite țări.
- 68. Nava trebuie să navigheze pe banda de navigație corespunzătoare în direcția generală a traficului și să se îndepărteze, în măsura posibilului, de linia sau zona de separare a sensurilor de trafic atunci când trebuie să navigheze:**
- a. În exteriorul unei scheme de separare a traficului;
  - b. **În interiorul unei scheme de separare a traficului;**
  - c. În interiorul unei benzi de separație.
- 69. Cum trebuie să navigheze o navă în interiorul unei scheme de separare a traficului?**
- a. Să navigheze cât mai aproape posibil de schema de separare a traficului;

- b. Să navigheze pe banda de navigație în sensul indicat și pe cât posibil, pe centrul/mijlocul acestuia;
  - c. **Să navigheze pe banda de navigație corespunzătoare în direcția generală a traficului și să se îndepărteze în măsura posibilului de linia sau zona de separare a sensurilor de trafic**
- 70. Cum trebuie să se angajeze o navă pentru intrarea sau ieșirea dintr-o schemă de separare a traficului?**
- a. Sub un unghi drept față de direcția generală a traficului;
  - b. **Ca regulă generală pe la una din extremități, dar atunci când se angajează să intre sau să iasă, din orice parte, să facă manevra sub unghi cât mai mic față de direcția traficului;**
  - c. Prin zona de separare a traficului, dar cu aprobarea autorităților care supraveghează navigația în schema de separare a traficului.
- 71. Cum trebuie să întretaie o navă benzile de separație când este obligată să o facă?**
- a. Sub un unghi cât mai mic față de direcția generală a traficului și cu viteza redusă;
  - b. Sub un unghi cât mai mic față de direcția generală a traficului și cu viteză maximă;
  - c. **Pe cât posibil perpendicular față de direcția traficului.**
- 72. Zonele de navigație costieră pot fi folosite pentru traficul costier?**
- a. **În mod normal nu trebuie folosite pentru traficul direct cu excepția navelor mici de 20 m lungime și a navelor cu vele;**
  - b. Pot fi folosite de toate navele aparținând țării riverine;
  - c. Pot fi folosite de navele cu capacitate de manevră redusă.
- 73. Când poate o navă să pătrundă într-o zonă de separare sau să taie o linie de separare?**
- a. Când condițiile hidrometeorologice fac dificilă navigația în sensul general al traficului;
  - b. **În caz de urgență, pentru evitarea unui pericol imediat sau pentru a pescui într-o zonă de separare;**
  - c. Zona de separare nu va fi traversată în nicio situație.
- 74. Cum trebuie să se navigheze în zone vecine cu extremitățile unei zone de separare a traficului?**
- a. Se va naviga în direcția generală a traficului;
  - b. Se vor semnaliza sonor și vizual intențiile de schimbare de drum;
  - c. **Cu atenție deosebită.**
- 75. Este permisă ancorarea în schemele de separare a traficului?**
- a. **Se va evita în măsura maximă a posibilului ancorarea atât în schema de separare cât și în zonele învecinate acesteia;**
  - b. Se poate ancora dar se vor da toate semnalele prevăzute în prezentele reguli;
  - c. Nu se poate ancora în nici o situație.
- 76. Navele trebuie să se îndepărteze cât mai mult de zona de separare a traficului, atunci când nu folosesc:**
- a. O schemă de navigație;
  - b. O schemă de manevră;
  - c. **O schemă de separare a traficului.**
- 77. Cum trebuie să navigheze navele care nu folosesc o schemă de separare a traficului?**
- a. Să folosească zonele de navigație costieră;

- b. **Să se îndepărteze cât mai mult de zona de separare a traficului;**
  - c. Să navighe în apropiere dar să nu intersecteze linia de separare.
- 78. Navele cu capacitate de manevră redusă angajate în manevra de menținere a siguranței navigației sunt exceptate de la prevederile regulii referitoare la navigația în schemele de separare a traficului?**
- a. Nu;
  - b. **Da;**
  - c. Nu este prevăzut.
- 79. Care sunt navele exceptate de la prevederile regulii referitoare la navigație în schemele de separare a traficului?**
- a. **Navele cu capacitate de manevră redusă, angajate în manevra de menținere a siguranței navigației;**
  - b. Navele cu defecțiuni la motorul principal;
  - c. Navele cu avarii la cârmă.
- 80. Navele cu capacitate de manevră redusă care se ocupă cu amplasarea, întreținerea sau scoaterea unui cablu, sunt scutite de prevederile regulii referitoare la navigație în zonele de separare a traficului?**
- a. Nu sunt scutite;
  - b. **Sunt scutite în măsura în care se consideră necesară îndeplinirea acestei operații;**
  - c. Sunt scutite dacă dau semnale de avertizare.
- 81. Cine trebuie să se abată din drumul navei ajunsă din urmă?**
- a. Nava care se află la o distanță de 200 m.;
  - b. Nava care se află la o distanță de 100 m.;
  - c. **Nava care ajunge din urmă.**
- 82. Cum se comportă o navă care ajunge din urmă(depășește) o altă navă?**
- a. Nava care ajunge din urmă o altă navă va avea prioritate;
  - b. Nava ajunsă din urmă va manevra astfel încât să-i permită navei care o depășește deplasarea;
  - c. **Orice navă care ajunge din urmă o altă navă trebuie să se abată din drumul navei ajunsă din urmă.**
- 83. Când o navă vine dintr-o direcție mai mare de 22°5 dinapoia traversului celeilalte nave astfel încât noaptea se vede numai lumina din pupa navei ajunsă din urmă, se consideră că:**
- a. **Nava ajunge din urmă o altă navă;**
  - b. Nava va face evitarea prin bordul babord;
  - c. Nava va face evitarea prin bordul tribord.
- 84. Când se consideră că o navă ajunge din urmă altă navă?**
- a. **Când vine dintr-o direcție mai mare de 22°5 dinapoia traversului celeilalte nave astfel încât noaptea se vede numai lumina din pupa și luminile din bordurile navei ajunsă din urmă;**
  - b. Când vede lumina din pupa și luminile din bordurile navei ajunsă din urmă;
  - c. Când vede lumina catargului pupa și luminile din urmă.
- 85. Cum trebuie să manevreze o navă care nu poate stabili cu siguranță că ajunge din urmă altă navă?**
- a. Să se considere o navă privilegiată și să-și mențină viteza și drumul;
  - b. **Să se considere o navă care ajunge din urmă și să manevreze în consecință;**

- c. Să dea semnalele corespunzătoare și după edificare să procedeze conform situației.
- 86. Fiecare dintre cele două nave cu propulsie mecanică care navighează pe drumuri direct opuse, sau aproape opuse, trebuie să se abată la tribord pentru a trece prin babordul celeilalte, atunci când există pericolul de:**
- Abordaj;**
  - Eșuare;
  - Incendiu.**
- 87. Cum trebuie să manevreze două nave cu propulsie mecanică care navighează pe drumuri direct opuse, sau aproape opuse, când există pericolul de abordaj?**
- Fiecare va manevra la babord pentru a trece în siguranță;
  - Navele vor da semnalele corespunzătoare și vor veni la tribord sau babord după situație;
  - Fiecare dintre ele trebuie să se abată la tribord pentru a trece prin babordul celeilalte.**
- 88. Când o navă vede pe o alta în prova ei, astfel încât noaptea luminile de la catarg ale celeilalte să se vadă pe aceeași verticală și de asemeni să se vadă amândouă luminile din borduri, iar ziua sub unghiul corespunzător se consideră că:**
- Navele au drumuri ce se intersectează;
  - Navele au drumuri direct opuse;**
  - Navele se consideră în vedere.
- 89. Când se consideră că navele au drumuri direct opuse?**
- Când o navă o vede pe alta în prova ei, astfel încât noaptea luminile de la catarg ale celeilalte nave să se vadă pe aceeași verticală și de asemeni să se vadă amândouă luminile din borduri, iar ziua sub unghiul corespunzător;**
  - Când noaptea se văd luminile de la catarg aproape pe aceeași verticală și una din luminile din borduri, iar ziua catargele se văd sub un unghi mic;
  - Când se văd luminile de la catarg și lumina din pupa.
- 90. În cazul a două nave cu propulsie mecanică, care au drumuri care se încrucișează, nava care vede prin tribord trebuie să se abată din drumul celeilalte și, dacă împrejurările permit, să evite să-i taie drumul prin prova, astfel încât să evite pericolul de:**
- Eșuare;
  - Coliziune;**
  - Scufundare.
- 91. Ce manevră trebuie să se execute în situația când două nave cu propulsie mecanică au drumuri care se încrucișează, în așa fel încât există pericolul de coliziune?**
- Nava care vede prin babord se va abate din drumul celeilalte nave;
  - Nava care vede prin tribord cealaltă navă trebuie să reducă viteza sau să stopeze pentru a permite celeilalte nave să treacă;
  - Nava care vede prin tribord trebuie să se abată din drumul celeilalte și dacă împrejurările permit să evite să-i taie drumul prin prova.**
- 92. Manevrarea navei din timp, hotărât și în așa fel încât să se îndepărteze la o distanță apreciabilă, reprezintă manevra unei nave care este obligată:**
- Să se abată din drumul său;
  - Să se abată din calea navigabilă;
  - Să se abată din drumul altei nave.**

- 93. Care este manevra unei nave care este obligată să se abată din drumul altei nave?**
- Trebuie, pe cât posibil, să manevreze din timp, hotărât și în așa fel încât să se îndepărteze la o distanță apreciabilă;**
  - Trebuie să manevreze din timp, cu schimbări mici de drum, pentru a nu devia prea mult de la drum;
  - Când navele se apropie, va manevra suficient prin schimbări de drum și viteza pentru evitarea completă a pericolului.
- 94. Menținerea drumului și a vitezei, reprezintă manevra unei nave care nu este obligată să:**
- Să se abată din drumul altei nave;**
  - Să se abată din calea navigabilă;
  - Să se abată din drumul său.
- 95. Care este manevra unei nave care nu este obligată să se abată din drumul altei nave?**
- Trebuie să-și mențină drumul și viteza;**
  - Va schimba numai drumul pentru a evita o situație periculoasă;
  - Va reduce viteza sau va stopa pentru a nu crea situații periculoase.
- 96. Când trebuie să manevreze nava care nu este obligată să se abată din drumul altei nave?**
- Indiferent de situație nu se va abate niciodată din drumul altei nave;
  - Imediat ce i se pare evident faptul că nava care are obligația de a se abate din drumul său nu face manevra;**
  - Când în urma observării relevmentului și-a dat seama că există pericolul de coliziune.
- 97. Când dintr-o cauză oarecare, o navă se găsește atât de aproape de altă navă încât coliziunea nu poate fi evitată numai prin singura manevră a celeilalte nave, se va executa manevra cea mai indicată pentru evitarea coliziunii, de către:**
- Nava care nu este obligată să se abată din drumul altei nave;**
  - Nava de cercetare aflată în mars;
  - Nava cu propulsie mecanică cu viteză mică.
- 98. Când trebuie să manevreze nava care nu este obligată să se abată din drumul altei nave?**
- Când navele navigă prin strâmtori;
  - La intrarea sau ieșirea dintr-o schemă de separare;
  - Când dintr-o cauză oarecare, se găsește atât de aproape de altă navă încât coliziunea nu poate evitată numai prin singura manevră a celeilalte nave, se va executa manevra cea mai indicată pentru evitarea coliziunii.**
- 99. Din drumul căror nave trebuie să se abată o navă cu propulsie mecanică în marș?**
- Navele care nu sunt stăpâne pe manevra lor;**
  - Tuturor navelor petroliere și navelor care transportă gaze lichefiate;
  - Navelor cu propulsie mecanică cu viteză mare.
- 100. Din drumul căror nave trebuie să se abată o navă cu propulsie mecanică în marș?**
- Navelor pilot în marș în serviciul de pilotaj;
  - Navelor cu capacitate de manevră redusă;**
  - Navelor cu specializare care transportă containerre și navelor Ro/Ro.

- 101. Din drumul căror nave trebuie să se abată o navă cu propulsie mecanică în marș?**
- Navelor colectoare (de pește) în marș;
  - Navelor de cercetare aflate în marș;
  - Navelor de pescuit aflate în curs de pescuit.**
- 102. Din drumul căror nave trebuie să se abată o navă cu propulsie mecanică în marș?**
- Navelor cu vele;**
  - Velierelor care navigă numai cu mașina;
  - Velierelor care poartă la aprova un semn conic negru, cu vârful în jos.
- 103. Din drumul căror nave trebuie să se abată o navă cu vele în marș?**
- Navelor cu propulsie mecanică cu viteză mica;
  - Navelor care nu sunt stăpâne pe manevra lor;**
  - Navelor petroliere sau navelor care transportă gaze lichefiate.
- 104. Din drumul căror nave trebuie să se abată o navă cu vele în marș?**
- Navelor frigorifice cu viteză mare;
  - Navelor petroliere;
  - Navelor cu capacitate de manevră redusă.**
- 105. Din drumul căror nave trebuie să se abată o navă cu vele în marș?**
- Navelor în curs de pescuit;**
  - Traulelor aflate în marș spre zona de pescuit;
  - Navelor colectoare de pește aflate în marș.
- 106. Din drumul căror nave trebuie să se abată o navă stânjenită de pescajul său?**
- Navelor cu capacitate de manevră redusă;**
  - Navelor cu propulsie mecanică în marș, dar cu viteză redusă;
  - Navelor specializate.
- 107. Din drumul căror nave trebuie să se abată o navă stânjenită de pescajul său?**
- Navelor cu vele;
  - Navelor nestăpâne pe manevra lor;**
  - Navelor petroliere sau navelor care transportă gaze lichefiate.
- 108. Ce nave, dacă împrejurările permit, nu trebuie să împiedice libera trecere a unei nave stânjenită de pescajul său?**
- Navelor cu capacitate de manevră redusă;
  - Navelor nestăpâne pe manevra lor;
  - Navelor cu propulsie mecanică în marș.**
- 109. Navele care nu se văd una pe alta și care navigă înăuntrul sau în apropierea zonelor de vizibilitate redusă, li se aplică regulile de conducere a navelor pe timp:**
- Cu vânt puternic;
  - Cu vizibilitate redusă;**
  - Cu valuri mari.
- 110. Căror nave li se aplică regulile de conducerea navelor pe vizibilitate redusă?**
- Navelor care navigă în interiorul zonelor de vizibilitate redusă și numai una dintre ele nu o vede pe cealaltă;
  - Navelor care nu se văd una pe alta și care navigă înăuntrul sau în apropierea zonelor de vizibilitate redusă;**
  - Navelor care navigă în interiorul sau în apropierea zonelor de vizibilitate redusă și observă una la alta numai luminile de catarg.

- 111. Viteza de siguranță adoptată împrejurărilor existente și condițiilor de vizibilitate redusă, reprezintă viteza cu care trebuie să navigheze o navă în condiții:**
- Vizibilitate redusă;**
  - Vânt puternic;
  - Valuri mari.
- 112. Cu ce viteză trebuie să navigheze o navă în condiții de vizibilitate redusă?**
- Cu viteză redusă și veghe la prova;
  - Cu viteză economică, dar cu radarul în funcțiune și cu o veghe corespunzătoare pentru a evita pericolul de coliziune;
  - Cu o viteză de siguranță, adaptată împrejurărilor existente și condițiilor de vizibilitate redusă.**
- 113. Cum trebuie să navigheze o navă cu propulsie mecanică în condiții de vizibilitate redusă?**
- Cu viteză de siguranță și mașinile gata pentru manevră imediat;**
  - Cu viteză redusă, dar telegraful gata la "atențiune" pentru a putea manevra în timp util;
  - Cu viteză economică, dar cu veghe mărită.
- 114. O navă care detectează numai cu radarul prezența altei nave, trebuie să stabilească dacă există posibilitatea unei situații de foarte mare apropiere și/sau un pericol de coliziune. În acest caz nava trebuie să ia cu mult timp înainte măsuri pentru evitarea acestei situații. Totuși dacă aceste măsuri constau într-o schimbare de drum, în măsura posibilului, este necesar să se evite:**
- O schimbare de drum către tribord în cazul unei nave care se află înaintea traversului, cu excepția cazului când această navă este ajunsă din urmă;
  - O schimbare de drum către babord în cazul navei care se află înaintea traversului, cu excepția cazului când această navă este ajunsă din urmă;**
  - O schimbare de drum de 180° (drum invers).
- 115. O navă care detectează numai cu radarul prezența altei nave, trebuie să stabilească dacă există posibilitatea unei situații de foarte mare apropiere și/sau un pericol de coliziune. În acest caz nava trebuie să ia cu mult timp înainte măsuri pentru evitarea acestei situații. Totuși dacă aceste măsuri constau într-o schimbare de drum, în măsura posibilului, este necesar să se evite:**
- O schimbare de drum în direcția opusă unei nave care se află la travers sau înapoia traversului;
  - O schimbare de 90° în sens invers direcției semnalului pentru a se considera nava ajunsă din urmă;
  - O schimbare de drum în direcția navei care se află la travers sau înapoia traversului.**
- 116. Cu excepția cazului în care s-a stabilit că nu există pericol de coliziune, indicați ce trebuie să facă o navă, care aude dintr-o direcție care pare a fi înaintea traversului?**
- Să reducă viteza la minimum necesar menținerii drumului și la nevoie să oprească, navigând cu atenție extremă până când pericolul de coliziune a trecut;**
  - Să navigheze cu aceeași viteză pe care a avut-o înainte, dar cu mașinile gata de manevră pentru evitarea coliziunii;
  - Să navigheze cu viteza economică de marș, cu o veghe corespunzătoare, cu radarul în funcțiune și mașinile pe "atențiune" gata de manevră.

117. Când se vor respecta regulile referitoare la "lumini și semne"?
- în marș ziua și noaptea.
  - pe orice vreme.**
  - în staționare ziua și noaptea.
118. De la apusul la răsăritul soarelui, reprezintă perioada în care sunt respectate regulile referitoare la:
- lumini.**
  - semne.
  - lumini și semne.
119. În ce perioadă sunt respectate regulile referitoare la lumini?
- pe timpul nopții.
  - pe timpul nopții și pe vizibilitate redusă.
  - de la apusul la răsăritul soarelui.**
120. Pe timpul zilei se vor respecta regulile cu privire la:
- lumini.
  - semne.**
  - lumini și semne.
121. Când mai pot fi purtate luminile prevăzute de reguli?
- de la răsăritul la apusul soarelui, pe timp cu vizibilitate redusă, în toate împrejurările în care această măsură este necesară.**
  - când vizibilitatea este sub 3M.
  - în srântori când vizibilitatea este redusă.
122. Când se vor respecta regulile referitoare la semne?
- în timpul crepusculului.
  - pe timpul zilei.**
  - ziua sau noaptea când sunt iluminate.
123. Lumina albă așezată deasupra axului longitudinal al navei, arătând o lumină neîntreruptă pe un arc de orizont de  $22^{\circ}5'$  astfel ca să arate  $22^{\circ}5'$  înapoia traversului fecărui bord este:
- lumina de pupa.
  - lumina de catarg.**
  - lumina de remorcaj.
124. Lumină verde din tribord și lumină roșie din babord, vizibile pe un arc de  $112^{\circ}5'$  adică de la prova până la  $22^{\circ}5'$  înapoia traversului, reprezintă ceea ce se înțelege prin expresia:
- lumină de bord.**
  - lumină de pupa.
  - lumină de remorcaj.
125. Ce se înțelege prin expresia "lumină de catarg"?
- orice lumină albă instalată pe catargul unei nave la o înălțime prevăzută de normele din registru.
  - orice lumină albă vizibilă pe tot orizontul.
  - o lumină albă așezată deasupra axului longitudinal al navei, arătând o lumină neîntreruptă pe un arc de orizont de  $22^{\circ}5'$  astfel ca să arate  $22^{\circ}5'$  înapoia traversului fiecărui bord.**
126. Ce se înțelege prin expresia "lumină de bord"?
- lumină verde din tribord și lumină roșie din babord, vizibile pe un arc de  $112^{\circ}5'$  adică la prova până la  $22^{\circ}5'$  înapoia traversului.**
  - lumină albă din borduri, de la scările de acces.

- c. lumină albă de la scările exterioare.
- 127. Lumina albă așezată cât mai aproape posibil în pupa, arătând o lumină neîntreruptă pe un arc de  $135^\circ$ , câte  $67^\circ 5'$  în fiecare bord, este:**
- lumina de ancoră pupa..
  - lumina de remorcaj.
  - lumina de pupa.**
- 128. Ce se înțelege prin expresia "lumină de pupa"?**
- o lumină albă instalată la pupa unei nave.
  - o lumină așezată cât mai aproape posibil în pupa, arătând o lumină neîntreruptă pe un arc de  $135^\circ$ , câte  $67^\circ 5'$  în fiecare bord.**
  - o lumină albă instalată la pupa care arată ca o lumină întreruptă pe un arc de cerc de  $135^\circ$ ,câte  $67^\circ 5'$  în fiecare bord.
- 129. Lumina galbenă așezată cât mai aproape posibil în pupa arătând o lumină de  $135^\circ$ , câte  $67^\circ 5'$  în fiecare bord, este:**
- lumina de pupa.
  - lumina de remorcaj.**
  - lumina de ancoră pupa.
- 130. Trei lumini în poziție verticală din care luminile de sus și de jos roșii și lumina din mijloc albă sunt luminile purtate de o navă:**
- cu capacitate de manevră redusă când nu este în marș.**
  - nestăpână pe manevra sa.
  - stânjenită de pescajul ei când nu este în marș.
- 131. Ce se înțelege prin expresia "lumină de remorcaj"?**
- o lumină albă așezată deasupra luminii de la pupa după care se guvernează în timpul remorcajului.
  - o lumină galbenă neîntreruptă vizibilă la  $360^\circ$ .
  - o lumină galbenă așezată cât mai aproape posibil de pupa arătând o lumină neîntreruptă pe un arc de cerc de  $135^\circ$ ,câte  $67^\circ 5'$  în fiecare bord.**
- 132. Luminile roșu, alb, roșu, dispuse pe verticală, lumină de ancoră de la pupa sunt luminile purtate de o navă:**
- nestăpână pe manevră la ancoră.
  - cu capacitate de manevră redusă la ancoră.**
  - stânjenită de pescajul ei la ancoră.
- 133. Lumina neîntreruptă pe un arc de orizont de  $360^\circ$  este:**
- lumina de catarg.
  - lumină cu scipiri regulate.
  - lumină vizibilă pe întreg orizontul.**
- 134. Ce se înțelege prin expresia "lumină vizibilă pe întreg orizontul"?**
- lumină neîntreruptă pe un arc de de orizont de  $360^\circ$**
  - lumină neîntreruptă vizibilă la prova și în borduri.
  - lumină neîntreruptă vizibilă pe un arc de orizont de  $180^\circ$
- 135. La 3 Mm se văd luminile de catarg a navelor:**
- cu lungimea între 20 și 50 m.
  - cu lungimea de 50 m sau mai mare.
  - cu lungimea între 12 și 20 m.**
- 136. La ce distanță trebuie să se vadă luminile de la catarg pentru navele cu lungimea între 12 și 20 m?**
- 1-2 Mm.
  - 2 Mm.

- c. **3 Mm.**
137. **La 2 Mm se văd luminile de la catarg a navelor:**
- lungimea mai mică de 12 m.
  - cu lungimea între 20 și 50 m.
  - cu lungimea între 12 și 20 m.
138. **La ce distanță trebuie să se vadă luminile de la catarg pentru navele cu lungimea mai mică de 12 m?**
- 3 Mm.
  - 2 Mm.**
  - 1 Mm.
139. **La 2 Mm se văd luminile din borduri a navelor:**
- cu lungimea mai mare de 50 m .
  - cu lungimea mai mică de 12 m.
  - cu lungimea între 12 și 20 m.**
140. **La 1 Mm se văd luminile din borduri a navelor:**
- cu lungimea mai mică de 12 m.**
  - cu lungimea între 12 și 20 m.
  - cu lungimea mai mare de 50 m .
141. **Luminile prescrise pentru o navă cu propulsie mecanică în marș plus trei lumini roșii suprapuse, vizibile pe tot orizontul, reprezintă luminile pe care le poartă o navă:**
- cu capacitate de manevră redusă, aflată în marș.
  - nestăpână pe manevra sa, aflată în marș.
  - stânjenită de pescajul său, aflată în marș.**
142. **La ce distanță trebuie să se vadă luminile din borduri pentru navele cu o lungime mai mică de 12 m?**
- 2 Mm.
  - 0,5 Mm.
  - 1 Mm.**
143. **La 2 Mm se văd luminile din pupa a navelor:**
- cu lungimea mai mică de 12 m.
  - cu lungimea mai mare de 50 m .
  - cu lungimea între 12 și 20 m.**
144. **La ce distanță trebuie să se vadă lumina din pupa pentru navele cu o lungime între 12 și 20 m?**
- 3 Mm.
  - 2 Mm.**
  - 1 Mm.
145. **O lumină albă vizibilă pe tot orizontul în prova și o altă lumină albă vizibilă pe tot orizontul la pupa, dar mai jos decât lumina din prova, reprezintă luminile pe care trebuie să le poarte o navă:**
- ancorată.**
  - remorcată.
  - eșuată.
146. **La 2 Mm se văd luminile din pupa a navelor:**
- cu lungimea mai mică de 12 m.**
  - cu lungimea mai mare de 50 m .
  - cu lungimea între 50 și 200m.

147. O bulă ridicată la prova, reprezintă semnul pe care trebuie să-l poarte o navă:
- eșuată.
  - ancorată.**
  - remorcată.
148. La ce distanță trebuie să se vadă lumina din pupa pentru navele cu o lungime mai mică de 12 m?
- 3 Mm.
  - 1,5 Mm.
  - 2 Mm.**
149. La 2 Mm se văd luminile de remorcaj a navelor:
- cu lungimea mai mare de 50 m .
  - cu lungimea mai mică de 100 m.
  - cu lungimea între 12 și 20 m.**
150. La 2 Mm se văd luminile de remorcaj a navelor:
- cu lungimea mai mică de 12 m.**
  - cu lungimea mai mare de 50 m .
  - cu lungimea mai mică de 100 m.
151. La ce distanță trebuie să se vadă lumina de remorcaj pentru navele cu o lungime mai mică de 12 m?
- 1 Mm.
  - 3 Mm.
  - 2 Mm.**
152. La 2 Mm se văd luminile albe, roșii, verzi,sau galbene pe întreg orizontul la navele:
- cu lungimea mai mare de 50 m .
  - cu lungimea mai mică de 100 m.
  - cu lungimea între 12 și 20 m.**
153. La ce distanță trebuie să se vadă lumina albă, roșie, verde sau galbenă vizibilă pe întreg orizontul, pentru navele cu lungimea între 12 și 20 m?
- 3 Mm.
  - 2 Mm.**
  - 1 Mm.
154. La 2 Mm se văd luminile albe, roșii, verzi sau galbene pe întreg orizontul la navele:
- cu lungimea mai mică de 12 m.**
  - cu lungimea mai mare de 50 m .
  - cu lungimea între 50 și 100 m.
155. La ce distanță trebuie să se vadă lumina albă, roșie, verde sau galbenă vizibilă pe întreg orizontul, pentru navele cu lungimea mai mică de 12 m?
- 1 Mm.
  - sub 1 Mm.
  - 2 Mm.**
156. Luminile din borduri și lumina din pupa sunt luminile pe care le poartă o navă:
- în serviciul de pilotaj și este în marș.
  - cu vele când este la ancoră.
  - cu vele în marș.**

157. **Ce lumini poartă o navă cu vele în marș?**
- luminile din borduri.
  - luminile de catarg și luminile din borduri.
  - luminile din borduri și lumina de pupa.**
158. **Luminile din borduri și lumina din pupa, reunite într-un felinar este purtat de:**
- o navă cu vele mai mică de 7 m, în marș.**
  - o navă cu rame.
  - o navă cu vele la ancoră.
159. **Ce lumini poartă o navă cu vele în marș, mai mică de 20 m?**
- luminile din borduri și lumina din pupa, pe care le poate reuni într-un felinar. 1**
  - luminile din borduri.
  - o lumină albă pe care să o arate la nevoie.
160. **La măr sau în partea superioară a catargului, în locul cel mai vizibil, trebuie să poarte felinarul combinat o navă cu vele, în marș cu o lungime mai mică de:**
- 30 m.
  - 20 m.**
  - 15 m.
161. **Unde trebuie să poarte felinarul combinat o navă cu vele în marș, mai mică de 20 m?**
- poate să-l țină oriunde și să-l arate numai la nevoie.
  - la măr sau la partea superioară a catargului, în locul cel mai vizibil.**
  - la bastonul prova.
162. **Care sunt luminile suplimentare pe care le poate purta o navă cu vele în marș?**
- la măr o lumină verde vizibilă pe tot orizontul.
  - la măr o lumină roșie vizibilă pe tot orizontul.
  - la măr sau la partea superioară a catargului o lumină roșie deasupra unei lumini verzi, vizibile pe tot orizontul.**
163. **Nava care trebuie să fie gata să arate în orice moment o lanternă electrică sau un felinar aprins cu o lumină albă este nava cu vele, în marș, cu o lungime mai mică de:**
- 15 m.
  - 10 m.
  - 7 m.**
164. **Ce lumini poartă o navă cu vele, mai mică de 7 m, în marș?**
- trebuie să fie gata să arate în orice moment o lanternă electrică sau un felinar aprins cu o lumină albă.**
  - luminile din borduri.
  - o lumină albă la catarg.
165. **Ce lumini trebuie să poarte o navă cu rame?**
- o lampă albastră care să poată fi arătată oricând.
  - o lumină roșie.
  - dacă nu poartă luminile unei nave cu vele, să fie pregătită să arate o lanternă electrică sau un felinar cu lumină albă.**

- 166. La prova, în locul cel mai vizibil, un con cu vârful în jos este semnul purtat pe timp de zi de:**
- o navă care pescuiește și ale cărei unelte se întind pe o distanță orizontală mai mare de 150 m.
  - o navă care navighează în același timp cu vele și cu ajutorul unui aparat propulsor.**
  - o navă sau obiect remorcat care este parțial în imersiune și greu de observat.
- 167. Ce semn trebuie să poarte o navă care navigă în același timp cu vele și cu ajutorul unui aparat propulsor?**
- la prova, în locul cel mai vizibil, un con cu vârful în jos.**
  - un bicon în locul cel mai vizibil.
  - două conuri negre vârf la vârf.
- 168. Când trebuie să poarte navele care pescuiesc luminile și semnele specifice?**
- în orice împrejurare.
  - în marș și la ancoră.**
  - în marș.
- 169. Ce lumini trebuie să poarte o navă nestăpână pe manevra sa când este în marș?**
- două lumini verticale roșii, luminile din borduri și lumina de pupa.**
  - o lumină roșie, luminile din borduri și lumina de pupa.
  - două lumini roșii și lumină de pupa.
- 170. Ce semne trebuie să poarte o navă nestăpână pe manevra sa?**
- două bule sau două semne asemănătoare în poziție verticală.**
  - un bicon negru.
  - o bulă sau un semn asemănător.
- 171. Unde se instalează semnele purtate de o navă nestăpână pe manevra sa?**
- la prova.
  - în locul cel mai vizibil.**
  - la catargul pupa.
- 172. Luminile din borduri, lumina de pupa, lumina de catarge și trei lumini verticale din care cele de jos și sus roșii și lumina de mijloc albă, sunt luminile purtate de:**
- o navă cu capacitate de manevră redusă când este în marș.**
  - o navă nestăpână pe manevră când este în marș.
  - o navă stânenită de pescajul său când este în marș.
- 173. Ce lumini poartă o navă cu capacitate de manevră redusă când este în marș?**
- luminile din borduri, lumina de pupa și trei lumini verticale din care lumina de deasupra și de dedesupt roșii și lumina de mijloc albă.
  - trei lumini verticale din care luminile de deasupra și pe dedesupt roșii și lumina de mijloc albă.
  - luminile din borduri, lumina de pupa, lumina de catarg și trei lumini verticale din care cele de jos și sus roșii și lumina de mijloc albă.**
- 174. Ce lumini poartă o navă cu capacitate de manevră redusă când nu este în marș?**
- trei lumini în poziție verticală din care luminile de sus și de jos roșii și lumina din mijloc albă.**
  - trei lumini verticale albe.
  - trei lumini în poziție verticală din care luminile de sus și de jos albe și cea din mijloc roșie.

175. **Ce lumini poartă o navă cu capacitate de manevră redusă la ancoră?**
- luminile roșu, alb roșu, dispuse pe verticală.
  - luminile roșu, alb, roșu dispuse pe verticală, o lumină de ancoră la prova și lumină de ancoră de la pupa.**
  - lumina de ancoră de la prova și lumina de ancoră de la pupa.
176. **Ce semne trebuie să poarte o navă cu capacitate de manevră redusă?**
- două bule negre dispuse vertical.
  - un bicon negru.
  - trei semne suprapuse, dintre care semnul superior și inferior câte o bulă, iar cel din mijloc un bicon.**
177. **Ce semn poartă o navă stânjenită de pescajul său?**
- două bule suprapuse.
  - două bule suprapuse cu un bicon între ele.
  - un cilindru negru.**
178. **Unde trebuie să fie expuse luminile sau semnele specifice navelor stânjenite de pescaj?**
- în locul cel mai vizibil.**
  - la catargul pupa.
  - la catargul prova.
179. **Ce lumini poartă o navă ancorată, cu lungime mai mare de 50 m?**
- o lumină albă vizibilă pe tot orizontul, la catargul prova.
  - o lumină albă vizibilă pe tot orizontul în prova.
  - o lumină albă vizibilă pe tot orizontul în prova și o altă lumină albă vizibilă pe tot orizontul la pupa, dar mai jos decât lumina din prova.**
180. **Ce semne poartă o navă ancorată?**
- o bulă ridicată la prova.**
  - un bicon instalat la prova.
  - un con negru instalat la prova.
181. **Ce lumini trebuie să poarte o navă ancorată a cărei lungime este mai mică de 50 m?**
- luminile de navă ancorată.
  - în locul luminilor de navă ancorată, o lumină albă vizibilă pe tot orizontul instalată în locul cel mai vizibil.**
  - o lumină la prova.
182. **Ce lumini trebuie să aibă o navă eșuată?**
- luminile de navă ancorată și două lumini suprapuse, roșii, vizibile pe tot orizontul.**
  - două lumini suprapuse roșii, vizibile pe tot orizontul.
  - trei lumini suprapuse roșii vizibile pe tot orizontul și luminile de navă ancorată.
183. **Unde trebuie instalate semnele și luminile navelor eșuate?**
- la prova.
  - la catargul pupa.
  - în locul cel mai vizibil.**
184. **Când nu sunt obligate navele mai mici de 7 m lungime să poarte lumini de navă ancorată?**
- când sunt la ancoră, dar nu într-un canal navigabil îngust, pase de intrare în port sau rade de ancorare.**
  - când sunt ancorate într-un bazin portuar.

- c. când sunt la ancoră și în radă.
- 185. Când nu sunt obligate navele mai mici de 7 m lungime să poarte semnele de navă ancorată?**
- când sunt ancorate într-un bazin portuar.
  - când sunt la ancoră dar într-un canal navigabil, pase de intrare în port sau rade de ancorare.**
  - când sunt la ancoră și în radă.
- 186. Căror nave eșuate nu li se cere să poarte luminile și semnele speciale de navă eșuată?**
- nave cu lungime mai mică de 7 m.
  - nave cu lungime mai mică de 15 m.
  - nave cu lungime mai mică de 12 m.**
- 187. Un sunet a cărui durată este de aproximativ o secundă, reprezintă:**
- un sunet lung.
  - un sunet scurt.**
  - nu este prevăzut în Regulament.
- 188. Ce este "sunetul scurt"?**
- un sunet cu o durată de 2-3 secunde, emis de o navă.
  - un sunet emis de o navă propulsată, în marș, cu o durată mică, sub o secundă.
  - un sunet a cărui durată este de aproximativ o secundă.**
- 189. Un sunet a cărui durată este de 4-6 secunde, reprezintă:**
- un sunet lung.**
  - un sunet scurt.
  - nu este prevăzut în Regulament.
- 190. Ce se înțelege prin expresia "sunetul lung"?**
- Un sunet a cărui durată este de 4-6 secunde.**
  - un sunet emis de o navă propulsată în marș cu o durată de peste 6 secunde
  - un sunet emis de o navă cu o durată de 2/3 secunde
- 191. Ce echipament de semnalizare sonoră trebuie să aibă o navă sub 12 m lungime?**
- navele sub 12 m lungime nu sunt obligate să aibă echipament de semnalizare sonoră.
  - navele sub 12 m lungime sunt obligate să aibă un fluier și un clopot la prova.
  - navele sub 12 m lungime nu sunt obligate să aibă la bord echipamentul de semnalizare prescris, în lipsa lui să fie dotate cu un alt mijloc de emiteră a unui semnal sonor eficace.**
- 192. Când se emit semnalele sonore de manevră?**
- în orice situații.
  - când navele se văd unele pe altele.**
  - pe timp de vizibilitate redusă.
- 193. Un sunet scurt reprezintă semnalul sonor care se emite pentru indicarea manevrei:**
- "vin la tribord".**
  - "vin la babord".
  - "am mașina înapoi".
- 194. Ce semnal sonor se emite pentru indicarea manevrei "vin la tribord"?**
- un sunet scurt.**
  - un sunet scurt urmat de un sunet lung.

- c. două sunete lungi urmate de unul scurt.
195. Două sunete scurte, reprezintă semnalul sonor care se emite pentru indicarea manevrei:
- "vin la tribord".
  - "vin la babord"**.
  - "am mașina înapoi".
196. Ce semnal sonor se emite pentru indicarea manevrei "vin la babord"?
- un sunet lung și două scurte.
  - două sunete scurte.**
  - două sunete lungi urmate de două sunete scurte.
197. Trei sunete scurte reprezintă semnalul sonor care se emite pentru indicarea manevrei:
- "vin la babord".
  - "am mașina înapoi"**.
  - "vin la tribord".
198. Ce semnal sonor se emite pentru indicarea manevrei "am mașina înapoi"?
- un sunet lung și trei sunete scurte.
  - trei sunete scurte precedate și urmate de un sunet lung.
  - trei sunete scurte.**
199. Cu ce se pot completa semnalele sonore emise cu fluierul pentru a indica o manevră ce se execută?
- cu semnale luminoase.**
  - cu orice alte semnale.
  - cu una sau două bule negre ridicate la catarg.
200. "Vin la tribord" reprezintă manevra care este indicată prin semnalul sonor însoțit de următorul semnal luminos:
- "două sclipiri"
  - "trei sclipiri".
  - "o sclipire"**.
201. Ce semnificație are semnalul luminos "o sclipire" dacă însoțește semnalul sonor?
- vin la tribord.**
  - am mașina stopată.
  - manevrez cu dificultate la tribord.
202. "Vin la babord" reprezintă manevra care este indicată prin semnalul sonor însoțit de următorul semnal luminos:
- "două sclipiri"**
  - "trei sclipiri".
  - "o sclipire".
203. Ce semnificație are semnalul luminos "două sclipiri" dacă însoțește semnalul sonor?
- vin la tribord.
  - manevrez cu dificultate babord.
  - vin la babord.**
204. Ce semnificație are semnalul luminos "trei sclipiri" dacă însoțește semnalul sonor?
- am mașina înapoi.**
  - manevrez cu dificultate.
  - am stopat mașina.

205. **Cât timp durează o sclipire, la semnalul luminos de manevră?**
- aproximativ o secundă.**
  - 2-3 secunde.
  - cât mai mult pentru a putea fi observat.
206. **La ce interval de timp se pot da semnalele necesare luminoase pentru repetarea manevrei?**
- la cel puțin 10 secunde.**
  - după minim un minut.
  - de câte ori este nevoie.
207. **Când navele sunt în vedere într-un șenal sau o cale de acces îngustă și una dintre ele intenționează să depășească o altă navă prin tribord, ce semnal va emite?**
- 2 sunete lungi urmate de un sunet scurt.**
  - un sunet scurt.
  - un sunet lung urmat de un sunet scurt.
208. **Nava care emite două sunete lungi urmate de două sunete scurte, aflată într-un șenal sau pe o cale de acces îngustă:**
- intenționează să depășească o altă navă prin tribord.
  - intenționează să depășească o altă navă prin babord.**
  - îți dă acordul pentru manevra de depășire.
209. **Când navele sunt în vedere într-un șenal sau o cale de acces îngustă și una dintre ele intenționează să depășească o altă navă prin babord, ce semnal va emite?**
- 2 sunete scurte.
  - 2 sunete lungi urmate de două sunete scurte.**
  - 2 sunete scurte precedate și urmate de un sunet lung.
210. **Într-un șenal sau o cale de acces îngustă, nava care emite un sunet lung, un sunet scurt, un sunet lung și unul scurt (litera "c"):**
- își dă acordul în legătură cu manevra de depășire pe care urmează să o facă altă navă.**
  - intenționează să depășească o altă navă prin tribord.
  - intenționează să depășească o altă navă prin babord.
211. **Ce semnale dă o navă ce își dă acordul în legătură cu manevra de depășire pe care urmează să o facă altă navă?**
- un sunet lung și 5 sunete scurte.
  - un sunet lung, un sunet scurt, un sunet lung și unul scurt(litera C)**
  - un sunte scurt pentru tribord și 2 sunete scurte pentru babord.
212. **Ce semnale sonore emite o navă care vede altă navă și nu înțelege intenția ei sau nu știe dacă ia măsuri suficiente pentru evitarea coliziunii?**
- semnale sonore rapide de cel puțin 5 sunete scurte.**
  - un sunet scurt și 5 sunete scurte.
  - 2 sunete lungi, urmate de sunete scurte.
213. **Ce semnale luminoase pot completa semnalele sonore emise de o navă ce nu înțelege intenția celeilalte sau când nu este sigură că cealaltă ia măsuri suficiente pentru evitarea coliziunii?**
- semnale repetate luminoase.
  - un semnal luminos alcătuit din cel puțin 5 sclipiri scurte și rapide.**
  - un semnal luminos larg și alte semnale luminoase scurte.

214. "Un sunet lung" reprezintă semnalul sonor emis de o navă care:
- manevrează "la tribord".
  - manevrează "la babord".
  - se apropie de un cot.**
215. Ce semnal se emite de către o navă care se apropie de un cot sau de o parte a unui șenal ori cale de acces, unde alte nave ar putea fi mascate de un obstacol?
- un sunet scurt, vin la tribord.
  - un sunet lung.**
  - sunete scurte repetate, de atragere a atenției.
216. "Un sunet lung" reprezintă semnalul sonor emis de o navă care se apropie de un cot sau un obstacol care aude din cealaltă parte :
- un sunet scurt.
  - un sunet lung.**
  - un sunet lung urmat de unul scurt.
217. Ce sunete emite o navă care se apropie de un cot sau obstacol, care poate masca o altă navă și care aude din cealaltă parte un semnal lung?
- un sunet scurt, vin la dreapta.
  - un sunet lung urmat de unul scurt.
  - un sunet lung.**
218. Când se emit semnalele sonore pentru vizibilitate redusă?
- numai ziua, pe vizibilitate redusă.
  - noaptea pe timp de ceață.
  - atât ziua cât și noaptea pe vizibilitate redusă.**
219. Când se emit semnalele sonore pe vizibilitate redusă?
- înlăuntrul sau în apropierea zonei în care vizibilitatea este redusă.**
  - înlăuntrul unei zone în care vizibilitatea este redusă
  - numai pe timp de ceață.
220. Ce semnal sonor emite o navă cu propulsie mecanică care se deplasează prin apă, pe timp de vizibilitate redusă?
- 5 sunete scurte de avertizare.
  - un sunet lung urmat de unul scurt la un interval de un minut.
  - un sunet lung la intervale ce nu vor depăși 2 minute.**
221. Două sunete lungi la intervale ce nu vor depăși 2 minute, iar sunetele separate între ele printr-un interval de aproximativ 2 secunde, reprezintă semnalul sonor care se emite pe timp cu vizibilitate redusă de:
- o navă în marș care pescuiește.
  - o navă în derivă.**
  - o navă cu propulsie mecanică, în marș.
222. Ce semnal sonor emite o navă stopată și care nu se mai deplasează prin apă (în derivă) pe vizibilitate redusă?
- un sunet lung (de avertizare) la intervale de un minut.
  - 2 sunete lungi la intervale ce nu vor depăși 2 minute, iar sunetele separate între ele printr-un interval de aproximativ 2 secunde.**
  - 5 sunete scurte (de avertizare) la intervale de un minut.
223. Un sunet lung urmat de două sunete scurte, la intervale nu mai mari de 2 minute, reprezintă semnalul sonor emis pe timp cu vizibilitate redusă de:
- o navă nestăpână pe manevră.**
  - o navă în derivă.
  - o navă în marș care pescuiește.

- 224. Ce semnal sonor emite o navă nestăpână pe manevră pe vizibilitate redusă?**
- un sunet lung urmat de 2 sunete scurte, la intervale nu mai mari de 2 minute.**
  - un sunet lung și 5 sunete scurte, la intervale de 2 minute.
  - 5 sunete scurte (de avertizare) la intervale nu mai mari de un minut.
- 225. Un sunet lung urmat de două sunete scurte la intervale nu mai mari de 2 minute, reprezintă semnalul sonor emis pe timp cu vizibilitate redusă de:**
- un sunet lung urmat de 2 sunete scurte, la intervale nu mai mari de 2 minute.**
  - un sunet lung și 5 sunete scurte, la intervale de 2 minute.
  - 5 sunete scurte (de avertizare) la intervale nu mai mari de un minut.
- 226. Ce semnal sonor emite o navă cu capacitatea de manevră redusă pe vizibilitate redusă?**
- un sunet lung urmat de trei sunete scurte la intervale de 2 minute.
  - 3 sunete scurte precedate și urmate de un sunet lung, la intervale de 2 minute.
  - un sunete lung urmat de 2 sunete scurte, la intervale nu mai mari de 2 minute.**
- 227. Un sunet lung urmat de două sunete scurte, la intervale nu mai mari de două minute, reprezintă semnalul sonor emis pe timp cu vizibilitate redusă de:**
- o navă în derivă.
  - o navă stâjenită de pescajul său.**
  - o navă care pescuiește, în marș.
- 228. Ce semnale sonore vor emite navele stâjenite de pescajul lor pe vizibilitate redusă?**
- un sunet lung urmat de două sunete scurte, la intervale nu mai mari de 2 minute.**
  - un sunet lung precedat și urmat de un sunet scurt la intervale de un minut.
  - 5 sunete scurte la intervale de 2 minute.
- 229. Un sunet lung urmat de două sunete scurte, la intervale nu mai mari de două minute, reprezintă semnalul sonor emis pe timp cu vizibilitate redusă de:**
- o navă cu vele.**
  - o navă în derivă.
  - o navă cu propulsie mecanică, în marș.
- 230. Ce semnale sonore emite o navă cu vele pe vizibilitate redusă?**
- un sunet lung, dat cu sirena, la intervale de un minut.
  - 4 sunete scurte la intervale de două minute.
  - un sunet lung urmat de 2 sunete scurte la intervale ce nu vor fi mai mari de 2 minute.**
- 231. Un sunet lung urmat de două sunete scurte, la intervale nu mai mari de două minute, reprezintă semnalul sonor emis pe timp cu vizibilitate redusă de:**
- o navă cu propulsie mecanică, în marș.
  - o navă în derivă.
  - o navă care pescuiește, în marș.**
- 232. Semnal cu fluierul: un sunet scurt, urmat de un sunet lung și apoi un sunet scurt, este semnalul sonor suplimentar, emis pe vizibilitate redusă, de:**
- o navă la ancoră.**
  - o navă eșuată.

- c. o pilotină în marș aflată în serviciul de pilotaj.
- 233. Ce semnal sonor suplimentar poate emite o navă ancorată, pe timp de vizibilitate redusă, pentru a semnala unei nave care se apropie poziția sa și posibilitatea unei coliziuni?**
- semnal cu fluierul, un sunet scurt urmat de un sunet lung și apoi un sunet scurt.
  - semnal cu fluierul: 5 sunete scurte de avertizare.
  - semnal cu fluierul și/sau cornul de ceață, un sunet lung urmat de sunete scurte repezi.
- 234. Semnale emise de o navă la ancoră și, în plus, imediat și după bătaile rapide de clopot, trei lovituri de clopot separate și distincte, sunt semnalele emise pe vizibilitate redusă de:**
- o pilotină în derivă.
  - o navă eșuată.**
  - o navă care pescuiește, la ancoră.
- 235. Ce semnale sonore poate emite o navă eșuată pe vizibilitate redusă?**
- semnale emise de o navă la ancoră și în plus, imediat și după bătaile rapide de clopot, va emite 3 lovituri de clopot separate și distincte. În plus, poate emite cu fluierul un semnal corespunzător.**
  - semnale cu fluierul de atenționare și bătaii repezi cu clopotul la intervale de 2 minute.
  - un sunet scurt, un sunet lung și un sunet scurt cu fluier și bătaii repezi cu clopotul la un interval de un minut.
- 236. Un semnal sonor eficace la intervale care să nu depășească două minute este semnalul emis pe vizibilitate redusă de:**
- o navă eșuată.
  - o pilotină în derivă aflată în serviciul de pilotaj.
  - o navă mai mică de 12 m.**
- 237. Ce obligații are o navă mai mică de 12 m, pe vizibilitate redusă, în cazul în care nu poate emite semnale prescrise de Regulament?**
- să emită cu fluierul un semnal sonor format din 5 sunete la interval de un minut.
  - să emită un semnal sonor eficace la intervale care să nu depășească 2 minute.**
  - să emită cu gongul bătaii repezi la interval de maxim un minut.
- 238. Ce semnale emite o navă pentru a atrage atenția altei nave?**
- 5 sunete scurte date cu fluierul și 5 bătaii repezi cu clopotul.
  - semnale luminoase sau sonore care să nu poată fi confundate cu alte semnale sau să îndrepte lumina proiecteurului său în direcția pericolului care amenință nava.**
  - un sunet lung și 4 sunete scurte emise cu fluierul.
- 239. Ce sunt semnalele de pericol?**
- semnalele date de o navă care este în pericol.
  - semnalele date de o navă care este în pericol și cere ajutor.**
  - semnalele unei nave fără comandă care este în pericol
- 240. Cum trebuie folosite semnalele de pericol?**
- semnalele de pericol se folosesc separat la intervale scurte.
  - semnalele de pericol se folosesc împreună sau separat la intervale scurte de circa un minut.**

- c. semnalele de pericol se folosesc numai împreună pentru a fi observate mai repede.
- 241. Ce semnal indică fuzeele sau rachetele cu stele roșii lansate la intervale scurte de către o navă?**
- semnal de avertizare.
  - semnal de restricție dat de o navă militară.
  - semnal de pericol.**
- 242. Care este semnalul de pericol dat în radiotelegrafie?**
- 3 puncte, 3 linii, 3 puncte(S.O.S.) din Codul Morse.**
  - puncte repetate(E) din Codul Morse.
  - 3 linii(O) din Codul Morse.
- 243. Care este semnalul de pericol în radiotelefonie?**
- cuvântul "DANGER" repetat.
  - cuvântul "MAYDAY" repetat.**
  - cuvintele "ATTENTION-DANGER" repetate de 3 ori.
- 244. Care poate fi considerat semnal de pericol?**
- un pavilion având deasupra sau dedesupt o bulă sau un obiect asemănător.**
  - 3 bule negre vertical.
  - un pavilion roșu(B).
- 245. Ce semnal indică: "flăcări pe navă, produse prin arderea unui butoiș cu gudron sau ulei"?**
- semnalul de avertizare al unei nave care are sistemul de guvernare avariata.
  - semnal de pericol.**
  - semnal de atragere a atenției că nava nu poate evita.
- 246. Care poate fi considerat semnal de pericol?**
- fuzee sau facle de mână care produc lumină roșie.**
  - fuzee sau facle de mână care produc lumină verde.
  - fuzee sau facle de mână care produc lumină albă strălucitoare.
- 247. Ce semnal indică "semnal fumigen care produce un fum portocaliu"?**
- un semnal de avertizare pentru o manevră de evitare.
  - un semnal de pericol.**
  - un semnal de atragere a atenției.
- 248. Ce este semnalul de pericol dat cu brațele?**
- mişcări lente repetate cu brațele descriind cercuri deasupra capului.
  - ridicarea ambelor brațe vertical deasupra capului.
  - mişcări lente și repetate de sus în jos a brațelor întinse lateral.**
- 249. Care este semnalul de alarmă radiotelefonică?**
- un semnal bitonal continuu.**
  - un semnal de ton continuu.
  - un semnal compus din tonuri scurte, continuu.
- 250. Ce nave pot folosi zonele de navigație de trafic costier?**
- navele cu o lungime mai mică de 20 m, navele cu vele și navele angajate în operațiuni de pescuit.**
  - navele ce aparțin țării riverane.
  - navele cu capacitate de manevră redusă.

251. Când pot folosi navele zonele de navigație de trafic costier?
- pentru evitarea unui pericol evident.
  - când sunt considerate nave privilegiate.
  - când sunt nave stânjenite de pescajul lor.
252. Ce semnificație au semnele aprobate transmise prin sisteme de radiocomunicații?
- sunt considerate semnale de pericol.
  - sunt considerate semnale de test.
  - sunt considerate semnale de avertizare.
253. Ce semnificație au semnalele transmise de SART-urile mijloacelor de salvare?
- sunt considerate semnale de atragere a atenției.
  - sunt considerate semnale de avertizare.
  - sunt considerate semnale de pericol.
254. Scara numerică a unei hărți este:
- Raportul dintre lungimea și lățimea hărții
  - Un număr de catalog
  - Raportul dintre lungimea unitară de pe Pământ și corespondentul pe hartă
255. În emisfera vestică, dacă nava se deplasează spre vest:
- latitudinea punctului de sosire este mai mică decât latitudinea punctului de sosire
  - longitudinea punctului de plecare este mai mică decât longitudinea punctului de sosire
  - longitudinea punctului de plecare este mai mare decât longitudinea punctului de sosire
256. Temperatura apei de mare se exprimă în:
- Milibari
  - grade Celsius
  - milimetri coloană de mercur
257. Corespunzător sensului convențional de balizaj de la larg la uscat, în regiunea B, marcajele laterale au următoarele lumini:
- tribord-verde, babord-roșu
  - tribord - albă fixă, babord - albă cu sclipiri
  - tribord - roșu, babord - verde
258. Drumul giro al navei este:
- Unghiul din planul orizontului adevărat măsurat de la axul prova al navei până la direcția de vizare la un reper costier
  - Unghiul din planul orizontului adevărat măsurat de la direcția nord compas până la axul prova al navei
  - Unghiul din planul orizontului adevărat măsurat de la direcția nord giro până la axul prova al navei
259. Relevmentul prova la un reper costier este:
- Unghiul din planul orizontului adevărat măsurat de la axul prova al navei până la direcția de vizare la reperul costier
  - Unghiul din planul orizontului adevărat măsurat de la direcția nord adevărat până la linia de vizare la reperul costier
  - Unghiul din planul orizontului adevărat măsurat de la direcția nord magnetic până la axul prova al navei

260. **Latitudinea geografică este:**
- Arcul de ecuator măsurat de la meridianul Greenwich până la meridianul locului
  - Arcul de paralel măsurat de la meridianul Greenwich până la meridianul locului
  - Arcul de meridian măsurat de la ecuatorul terestru până la paralelul locului**
261. **În emisfera estică, dacă nava se deplasează spre vest:**
- latitudinea punctului de sosire este mai mică decât latitudinea punctului de sosire
  - longitudinea punctului de sosire este mai mică decât longitudinea punctului de plecare**
  - longitudinea punctului de sosire este mai mare decât longitudinea punctului de plecare
262. **Daca vântul bate dinaintea traversului, acesta produce:**
- creșterea vitezei și derivă de vânt
  - numai creșterea vitezei
  - micșorarea vitezei și derivă de vânt**
263. **Relevmentul compas la un reper costier este:**
- Unghiul din planul orizontului adevărat măsurat de la axul prova al navei până la direcția de vizare la reperul costier
  - Unghiul din planul orizontului adevărat măsurat de la direcția nord compas până la linia de vizare la reperul costier**
  - Unghiul din planul orizontului adevărat măsurat de la direcția nord magnetic până la axul prova al navei
264. **Longitudinea geografică este:**
- Arcul de ecuator măsurat de la meridianul Greenwich până la meridianul locului**
  - Arcul de paralel măsurat de la meridianul Greenwich până la meridianul locului
  - Arcul de meridian măsurat de la ecuatorul terestru până la paralelul locului
265. **Viteza unei ambarcațiuni se măsoară cu:**
- sonda
  - barometrul
  - lochul**
266. **În emisfera sudică, dacă nava se deplasează spre Nord:**
- latitudinea punctului de plecare este mai mică decât latitudinea punctului de sosire
  - latitudinea punctului de plecare este mai mare decât latitudinea punctului de sosire**
  - longitudinea punctului de plecare este mai mică decât longitudinea punctului de sosire
267. **Acul magnetic al compasului magnetic de la bordul navei se orientează pe direcția:**
- Nord adevărat
  - Nord giro
  - Nord compass**

268. **Marcajele laterale din sistemul de balizaj semnalizează:**
- Limitele laterale ale unui pericol de navigație
  - Limitele laterale ale unei serii de pericole de navigație
  - Limitele laterale ale șenalului navigabil**
269. **Drumul magnetic al navei este:**
- Unghiul din planul orizontului adevărat măsurat de la axul prova al navei până la direcția de vizare la un reper costier
  - Unghiul din planul orizontului adevărat măsurat de la direcția nord compas până la axul prova al navei
  - Unghiul din planul orizontului adevărat măsurat de la direcția nord magnetic până la axul prova al navei**
270. **Relevmentul magnetic la un reper costier este:**
- Unghiul din planul orizontului adevărat măsurat de la axul prova al navei până la direcția de vizare la reperul costier
  - Unghiul din planul orizontului adevărat măsurat de la direcția nord adevărat până la linia de vizare la reperul costier
  - Unghiul din planul orizontului adevărat măsurat de la direcția nord magnetic până la linia de vizare la reperul costier**
271. **Polii geografici sunt:**
- Cele două puncte în care axa de rotație intersectează suprafața Pământului**
  - Punctele în care linia ce trece prin centrul Pământului și punctul navei intersectează suprafața Pământului
  - Punctele în care linia ce trece prin centrul Pământului și prin observatorul astronomic de la Greenwich intersectează suprafața Pământului
272. **Adâncimea apei se măsoară cu:**
- lochul
  - sonda**
  - barometrul
273. **Reperele costiere utilizate pentru determinarea punctului navei pot fi:**
- geamanduri, balize, școndri
  - alte nave aflate la ancoră
  - faruri**
274. **Drumul adevărat al navei este:**
- Unghiul din planul orizontului adevărat măsurat de la axul prova al navei până la direcția de vizare la un reper costier
  - Unghiul din planul orizontului adevărat măsurat de la direcția nord adevărat până la axul prova al navei**
  - Unghiul din planul orizontului adevărat măsurat de la direcția nord compas până la axul prova al navei
275. **Dacă vântul bate din travers, acesta produce:**
- creșterea vitezei și derivă de vânt
  - doar creșterea vitezei
  - doar derivă de vânt**
276. **Lumina alternativă a unui far are următoarea semnificație:**
- intensitatea luminii este variabilă
  - lumină fixă combinată cu intensificare de lumină
  - culori diferite în sectoare strict delimitate**

277. **Longitudinea geografică este:**
- Arcul de ecuator măsurat de la meridianul Greenwich până la meridianul locului
  - Arcul de paralel măsurat de la meridianul Greenwich până la meridianul locului
  - Arcul de meridian măsurat de la ecuatorul terestru până la paralelul locului
278. **Cărțile pilot se corectează la zi utilizând:**
- hărțile rutiere
  - avizele pentru navigatori**
  - hărțile meteorologice în facsimil
279. **Dacă vântul bate din prova tribord, acesta produce:**
- micșorarea vitezei și derivă de vânt la tribord
  - derivă de vânt la babord
  - micșorarea vitezei și derivă de vânt la babord**
280. **Lumina unui far în izofază are următoarea semnificație:**
- durata de lumină este egală cu durata de întuneric**
  - intensitatea luminii este constantă
  - lumina fixă este combinată cu o intensificare de lumină
281. **Drumul compas al navei este:**
- unghiul din planul orizontului adevărat măsurat de la axul prova al navei până la direcția de vizare la un reper costier
  - unghiul din planul orizontului adevărat măsurat de la direcția nord compas până la axul prova al navei**
  - unghiul din planul orizontului adevărat măsurat de la direcția nord magnetic până la axul prova al navei
282. **Harta marină este:**
- o hartă tematică care figurează aspecte detaliate ale întinderilor de apă de pe o anumită suprafață a scoarței terestre**
  - o hartă geografică a unei porțiuni din suprafața Pământului care conține mări și oceane
  - o reprezentare în plan, convențională, micșorată și generalizată a oceanului planetar
283. **În emisfera nordică, dacă nava se deplasează spre Nord:**
- latitudinea punctului de plecare este mai mică decât latitudinea punctului de sosire**
  - latitudinea punctului de plecare este mai mare decât latitudinea punctului de sosire
  - longitudinea punctului de plecare este mai mică decât longitudinea punctului de sosire
284. **Relevmentul adevărat la un reper costier este:**
- Unghiul din planul orizontului adevărat măsurat de la axul prova al navei până la direcția de vizare la reperul costier
  - Unghiul din planul orizontului adevărat măsurat de la direcția nord adevărat până la linia de vizare la reperul costier**
  - Unghiul din planul orizontului adevărat măsurat de la direcția nord magnetic până la axul prova al navei
285. **Poziția navei se poate determina, printre altele, prin măsurători de:**
- temperatură
  - relevmente**

- c. salinitate
- 286. **Linia de credință a compasului magnetic de la bord materializează:**
  - a. direcția nord magnetic
  - b. **axul longitudinal al navei**
  - c. direcția nord compas
- 287. **Viteza ambarcațiunii se măsoară cu:**
  - a. sonda
  - b. barometrul
  - c. **lochul**
- 288. **Adâncimea apei se măsoară cu:**
  - a. lochul
  - b. **sonda**
  - c. barometrul
- 289. **Dacă vântul bate dinaintea traversului, acesta produce:**
  - a. creșterea vitezei și deriva de vânt
  - b. numai creșterea vitezei
  - c. **micșorarea vitezei și deriva de vânt**
- 290. **Dacă vântul bate din travers, acesta produce:**
  - a. creșterea vitezei și deriva de vânt
  - b. doar creșterea vitezei
  - c. **deriva de vânt**
- 291. **Dacă vântul bate din prova tribord acesta produce:**
  - a. micșorarea vitezei și deriva de vânt la tribord
  - b. deriva de vânt la babord
  - c. **micșorarea vitezei și deriva de vânt la babord**
- 292. **Temperatura apei de mare se exprimă în:**
  - a. milibari
  - b. **grade Celsius**
  - c. milimetri coloană de mercur
- 293. **Acul magnetic al compasului magnetic de la bordul ambarcațiunii se orientează pe direcția:**
  - a. Nord adevărat
  - b. Nord giro
  - c. **Nord compas**
- 294. **Cele mai sigure repere costiere utilizate pentru determinarea punctului ambarcațiunii sunt:**
  - a. geamanduri, balize, școndri
  - b. orice construcție de la coastă
  - c. **faruri de aterizare**
- 295. **Linia de credință a compasului magnetic de la bord materializează:**
  - a. direcția Nord magnetic
  - b. **axul longitudinal al ambarcațiunii**
  - c. direcția Nord compas
- 296. **Corpul balizei marcajului cardinal de Vest este piturat în dungi orizontale dispuse de sus în jos astfel:**
  - a. **galben-negru-galben**
  - b. negru-galben-negru
  - c. negru-galben

- 297. Corpul balizei marcajului cardinal de Nord este piturat în dungi orizontale dispuse de sus în jos astfel:**
- negru-galben-negru
  - galben-negru-galben
  - negru-galben**
- 298. Corpul balizei marcajului cardinal de Est este piturat în dungi orizontale dispuse de sus în jos astfel:**
- negru-galben-negru**
  - galben-negru-galben
  - negru-galben
- 299. Marcajul lateral de babord din regiunea A are ca semn de vârf:**
- un con negru cu vârful în sus
  - un cilindru verde
  - un cilindru roșu**
- 300. Marcajul lateral de tribord din regiunea A are ca semn de vârf:**
- un con verde cu vârful în sus**
  - un cilindru verde
  - un cilindru roșu
- 301. Marcajul de pericol izolat are ca semn de vârf:**
- un con roșu cu vârful în sus
  - o sferă de culoare roșie
  - două bule suprapuse de culoare neagră**
- 302. Regula "verde la tribord - roșu la babord" valabilă în regiunea A de balizaj se aplică marcajelor laterale astfel:**
- în sensul de la coastă către larg
  - în sensul de la larg către coastă**
  - este de competența guvernelor statelor riverane
- 303. Conducătorul de ambarcațiune vede pe timp de noapte în prova tribord un marcaj care emite un grup de două sclipiri albe care se repetă regulat. Acesta este:**
- un semn de ape sigure
  - un semn de pericol izolat**
  - un semn de vest
- 304. Conducătorul de ambarcațiune vede pe timp de noapte în prova un marcaj care emite un trei sclipiri albe rapide, care se repetă regulat. Acesta este:**
- un semn de ape sigure
  - un semn de pericol izolat
  - un semn de Est**
- 305. Conducătorul de ambarcațiune vede pe timp de noapte în prova un marcaj care emite un șase sclipiri albe rapide, urmate de una lungă, care se repetă regulat. Acesta este:**
- un semn de ape sigure
  - un semn de pericol izolat
  - un semn de Sud**
- 306. Conducătorul de ambarcațiune vede pe timp de noapte în prova un marcaj care emite un grup de nouă sclipiri albe, care se repetă regulat. Acesta este:**
- un semn de ape sigure
  - un semn de Vest**
  - un semn de pericol izolat

307. Conducătorul de ambarcațiune vede pe timp de noapte în prova babord un marcaj care emite sclipiri albe în izofază, care se repetă regulat. Acesta este:
- un semn de ape sigure
  - un semn de pericol izolat
  - un semn de Vest
308. Cartul N este un cart:
- intercardinal
  - cardinal**
  - inter-intercardinal
309. Cartul SW este un cart:
- intercardinal**
  - cardinal
  - inter-intercardinal
310. Cartul SSE este un cart:
- intercardinal
  - cardinal
  - inter-intercardinal**
311. Cartul E la N este un cart:
- intercardinal
  - inter-intercardinal
  - intermediar**
312. Drumul adevărat al ambarcațiunii este egal cu 090 grade; rezultă că ambarcațiunea se deplasează către:
- Vest
  - Est**
  - Sud
313. Drumul adevărat al ambarcațiunii este egal cu 000 grade; rezultă că ambarcațiunea se deplasează către:
- Nord**
  - Est
  - Sud
314. Drumul adevărat al ambarcațiunii este egal cu 180 grade; rezultă că ambarcațiunea se deplasează către:
- Vest
  - Est
  - Sud**
315. Drumul adevărat al ambarcațiunii este egal cu 270 grade; rezultă că ambarcațiunea se deplasează către:
- Vest**
  - Est
  - Sud
316. Drumul compas al ambarcațiunii se află cuprins în cadranul NE de orizont. Care din următoarele valori de drum compas este corectă?
- Dc = 212 grade
  - Dc = 034 grade**
  - Dc = 328 grade

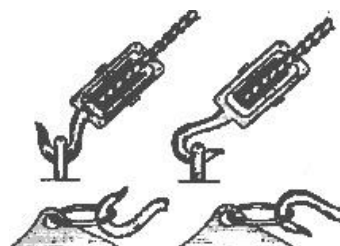
317. **Drumul compas al ambarcațiunii se află cuprins în cadranul SE de orizont. Care din următoarele valori de drum compas este corectă?**
- Dc = 112 grade**
  - Dc = 034 grade
  - Dc = 328 grade
318. **Drumul compas al ambarcațiunii se află cuprins în cadranul SW de orizont. Care din următoarele valori de drum compas este corectă?**
- Dc = 102 grade
  - Dc = 234 grade**
  - Dc = 328 grade
319. **Drumul compas al ambarcațiunii se află cuprins în cadranul NW de orizont. Care din următoarele valori de drum compas este corectă?**
- Dc = 102 grade
  - Dc = 234 grade
  - Dc = 328 grade**
320. **Conducătorul de ambarcațiune vede pe timp de noapte un marcaj care emite 5 scipiri de culoare galbenă, care se repetă regulat. Acesta este:**
- un semn de ape sigure
  - un semn de pericol izolat
  - un semn special**
321. **Lumina marcajului special este de culoare:**
- roșie
  - galbenă**
  - albă
322. **Lumina marcajului de pericol izolat este de culoare:**
- roșie
  - galbenă
  - albă**
323. **Lumina marcajului cardinal de nord este de culoare:**
- albă**
  - galbenă
  - roșie
324. **Lumina marcajului cardinal de est este de culoare:**
- roșie
  - galbenă
  - albă**
325. **Lumina marcajului cardinal de sud este de culoare:**
- verde
  - albă**
  - galbenă
326. **Lumina marcajului cardinal de vest este de culoare:**
- roșie
  - galbenă
  - albă**
327. **Lumina marcajului de ape sigure este de culoare:**
- albă**
  - roșie
  - verde

- 328. Lumina marcajului cardinal de nord poate avea ritmul:**
- sclipiri rapide ( 2+1)
  - sclipiri rapide**
  - 12 sclipiri rapide
- 329. Lumina marcajului cardinal de est poate avea ritmul:**
- sclipiri rapide ( 2+1)
  - 3 sclipiri rapide**
  - 12 sclipiri rapide
- 330. Lumina marcajului cardinal de sud poate avea ritmul:**
- sclipiri rapide ( 2+1)
  - 6 sclipiri rapide
  - 6 sclipiri rapide plus o sclipire lungă**
- 331. Lumina marcajului cardinal de vest poate avea ritmul:**
- sclipiri rapide ( 2+1)
  - 9 sclipiri rapide**
  - 12 sclipiri rapide
- 332. Lumina marcajului de pericol izolat poate avea ritmul:**
- izofază**
  - 2 sclipiri rapide
  - 3 sclipiri rapide
- 333. Lumina marcajului de ape sigure poate avea ritmul:**
- 2 sclipiri rapide
  - 3 sclipiri rapide
  - litera A în codul Morse**
- 334. Conducătorul de ambarcațiune vede pe timp de noapte în prova tribord un marcaj care emite un grup de două sclipiri albe care se repetă regulat. Acesta este:**
- un semn de ape sigure
  - un semn de pericol izolat**
  - un semn de vest
- 335. Conducătorul de ambarcațiune vede pe timp de noapte în prova babord un marcaj care emite un grup de două sclipiri albe care se repetă regulat. Acesta este:**
- un semn de ape sigure
  - un semn de pericol izolat**
  - un semn de est
- 336. Conducătorul de ambarcațiune vede pe timp de noapte în prova un marcaj care emite un grup de nouă sclipiri albe care se repetă regulat. Acesta este:**
- un semn de ape sigure
  - un semn de pericol izolat
  - un semn de vest**
- 337. Conducătorul de ambarcațiune vede pe timp de noapte în prova babord un marcaj care emite un grup de două sclipiri albe care se repetă regulat. Acesta este:**
- un semn special
  - un semn de pericol izolat**
  - un semn de vest

338. În regiunea A, lumina marcajului lateral de tribord este de culoare:  
a. verde  
b. roșie  
c. galbenă
339. În regiunea A, lumina marcajului lateral de babord este de culoare:  
a. verde  
b. roșie  
c. galbenă
340. În apele naționale navigabile ale României sistemul de balizaj este:  
a. sistem "B"  
b. sistem lateral  
c. sistem "A"
341. În Uniunea Europeană, sistemul de balizaj aplicabil este:  
a. sistem "B"  
b. sistem "A"  
c. sistem lateral
342. Nava are  $D_a=100^\circ$  și măsoară  $R_c=030^\circ$  la far. Unde se vede farul?  
a. pupa Tb  
b. **prova Bd**  
c. prova Tb
343. Nava are  $D_a=190^\circ$  și măsoară  $R_c=330^\circ$  la far. Unde se vede farul?  
a. pupa Bd  
b. prova Bd  
c. **prova Td**
344. Nava are  $D_a=030^\circ$  și măsoară  $R_c=100^\circ$  la far. Unde se vede farul?  
a. pupa Td  
b. prova Bd  
c. **prova Td**
345. Nava are  $D_a=270^\circ$  măsoară  $R_c=020^\circ$  la far. Unde se vede farul?  
a. **pupa Td**  
b. prova Bd  
c. prova Td
346. Nava are  $D_a=010^\circ$  și măsoară  $R_c=330^\circ$  la far. Unde se vede farul?  
a. prova Bd  
b. **prova Bd**  
c. pupa Bd
347. Nava are  $D_a=050^\circ$  și măsoară  $R_c=330^\circ$  la far. Unde se vede farul?  
a. **prova Bd**  
b. pupa Td  
c. pupa Bd
348. Nava are  $D_a=120^\circ$  și măsoară  $R_c=035^\circ$  la far. Unde se vede farul?  
a. pupa Td  
b. **prova Bd**  
c. prova Td
349. Nava are  $D_a=290^\circ$  și măsoară  $R_c=330^\circ$  la far. Unde se vede farul?  
a. pupa Bd  
b. prova Bd  
c. **prova Td**

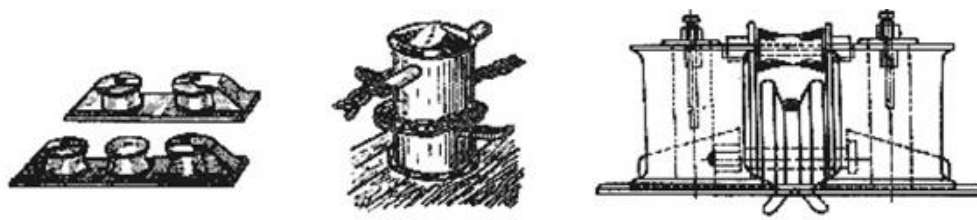
350. Lumina unui far apare la orizont în  $RpBd=030$  grade. Rezultă că lumina farului se vede în:
- pupa Bd
  - babord, înaintea traversului
  - tribord, înaintea traversului
351. Lumina unui far apare la orizont în  $RpTd=045$  grade. Rezultă că lumina farului se vede în:
- pupa Td
  - babord, înaintea traversului
  - tribord, înaintea traversului
352. Lumina unui far apare la orizont în  $RpBd=130$  grade. Rezultă că lumina farului se vede în:
- pupa Bd
  - babord, înaintea traversului
  - tribord, înaintea traversului
353. Lumina unui far apare la orizont în  $RpTd=130$  grade. Rezultă că lumina farului se vede în:
- babord, înaintea traversului
  - tribord, înaintea traversului
  - pupa Td
354. Ambarcațiunile pot avea propulsie cu rame și vele?
- da
  - nu
  - ambarcațiunile nu au propulsie proprie
355. Arborada reprezintă:
- totalitatea pieselor confectionate din lemn sau metal si care se numesc: **catarge, arbori, ghiu, bompres.**
  - totalitatea manevrelor fixe si curente de la bord, folosite pentru fixarea arborilor, sustinerea si manevra vergilor si a velor 0
  - un stalp vertical, asezat in planul diametral al navei si fixat de osatura de rezistenta a navei
356. Asupra unui corp scufundat în apă acționează:
- o forță determinată de presiunea apei.
  - două forțe opuse: greutatea și presiunea apei**
  - o forta determinata de greutatea corpului.
357. Bandula este un element component al instalației de:
- încărcare-descărcare
  - acostare și legare**
  - propulsie
358. Barbetele sunt:
- parâme folosite pentru prinderea butoaielor și ridicarea acestora
  - capete de parâmă folosite la boțare
  - capete de parâmă fixate la prova și la pupa bărcii.**
359. Boțurile sunt:
- capete de parama vegetala sau de lant fixate cu unul din capete solid in punte pentru fixarea provizorie a unei parame.**
  - sigurante ale axului unei macarale.
  - stifturi de siguranta ale unei chei de impreunare.

360. **Cand se spune despre o nava ca are asieta dreapta?**
- daca o nava inclinata longitudinal are pescajul prova mai mare decat pescajul pupa.
  - daca o nava inclinata longitudinal are pescajul pupa mai mare decat pescajul prova.
  - daca o nava inclinata longitudinal are pescajul egal cu pescajul prova.**
361. **Cand se spune despre o nava ca este aprovata?**
- daca o nava inclinata longitudinal are pescajul prova mai mare decat pescajul pupa.**
  - daca o nava inclinata longitudinal are pescajul pupa mai mare decat pescajul prova.
  - daca o nava inclinata longitudinal are pescajul egal cu pescajul prova.
362. **Cand se spune despre o nava ca este apupata?**
- daca o nava inclinata longitudinal are pescajul prova mai mare decat pescajul pupa.
  - daca o nava inclinata longitudinal are pescajul pupa mai mare decat pescajul prova.**
  - daca o nava inclinata longitudinal are pescajul pupa egal cu pescajul prova.
363. **Cand se spune despre o nava ca este canarisita?**
- daca o nava ramane inclinata longitudinal si continua sa navighe inclinata.
  - daca o nava are pescajul prova egal cu pescajul pupa.
  - daca o nava bandata nu revine la pozitia initiala si continua sa navighe inclinata.**
364. **Cand un carlig se agata de un ochet sau un inel de punte intotdeauna se aseaza:**
- cu varful in jos
  - cu varful in sus**
  - nu are importanta
365. **Caracteristicile paramelor sunt:**
- Grosimea flotabilitatea, greutatea, rezistența, elasticitatea;
  - Grosimea, greutatea, rezistența, flexibilitatea, elasticitatea;**
  - Grosimea, flotabilitatea, greutatea, elasticitatea, asieta.
366. **Care dintre afirmatiile de mai jos este adevarata?**
- Turnicheții sunt piese metalice în formă de T, ce se folosesc la luarea voltelor la diverse parâme;
  - Turnicheții sunt piese metalice de ghidare a parâmelor cu minimum de frecare;**
  - Turnicheții sunt piese metalice pentru agățat lanțuri, parâme vegetale și sârme.
367. **Care dintre afirmatiile de mai jos este falsa?**
- Viteza navei se măsoară în noduri;
  - Viteza navei se măsoară în Mile marine pe oră (Mm/h);
  - Viteza navei se măsoară cu anemometrul.**
368. **Care dintre carligele de mai jos sunt agatate corect de ocheti si de inele?**
- Cele din figura 1;**
  - Cele din figura 2;
  - Ambele figuri.



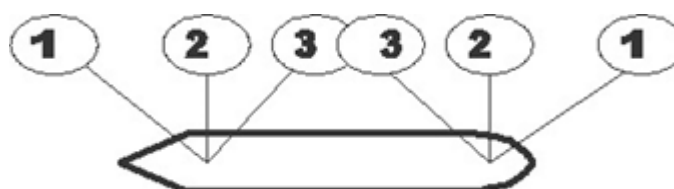
369. Care dintre imaginile urmatoare reprezinta un șomar?

- a. a
- b. b
- c. c



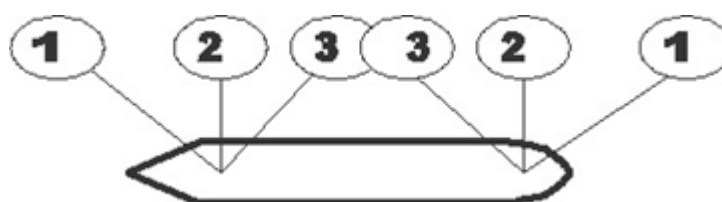
370. Care este legatura navei numita șpring prova sau pupa:

- a. 1
- b. 2
- c. 3



371. Care este legatura navei numita traversă prova sau pupa:

- a. 1
- b. 2
- c. 3



372. Care este rolul unei ancore?

- a. De a schimba direcția de deplasare a navei;
- b. De menținere a unei rute prestabilite a navei;
- c. **De fixare a navei față de fundul apei.**

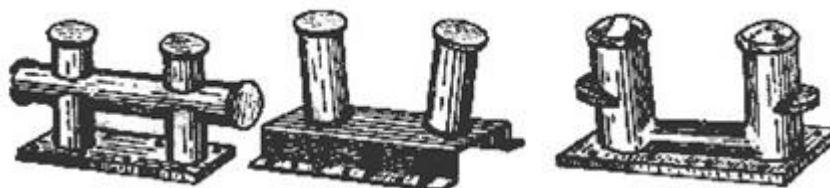
373. Care este rolul unei elice?

- a. De a schimba direcția de deplasare a navei;
- b. **De a realiza propulsia navei;**
- c. De fixare a navei față de fundul apei.

374. Care sunt elementele de legatura dintre ancora si corpul navei?
- Stopele de lanț;
  - Lanțurile și parâmele de ancoră;**
  - Puțul de lanț.
375. Care sunt manevrele curente de la bordul navei?
- straiurile, sarturile, patarașinele;
  - acostarea, legarea și descărcarea mărfurilor;
  - fungile, brațele, școtele.**
376. Cârma reprezinta un element component al instalatiei de:
- Guvernare;**
  - Propulsie;
  - Încărcare-descărcare.
377. Catargul face parte din:
- Greementul navei;
  - Arborada navei;**
  - Instalația de încărcare-descărcare a navei.
378. Ce este cangea unei barci?
- O prăjină de lemn, ce are la unul din capete o armătură din fier,terminată cu un cârlig;**
  - O piesă demontabilă, care se fixează în pupa bărcii cu ajutorul balamalelor;
  - Un fâraș îngust cu marginile înalte pentru scos apa afară din barcă.
379. Ce este deplasamentul navei?
- Greutatea volumului de apă deslocuit de navă;**
  - Deplasarea navei cu o viteză determinată;
  - Deplasarea navei pe o anumită direcție dată.
380. Ce este flotabilitatea?
- Proprietatea navei de a reveni la poziția inițială, după ce a fost scoasă din starea de echilibru;
  - Proprietatea navei de a pluti, la pescajul mediu determinat, cu încărcătura sa;**
  - Proprietatea navei de a-și schimba direcția mișcării.
381. Ce este ghiordelul?
- Un fâraș îngust cu marginile înalte pentru scos apa afară din barcă;
  - O găleată din lemn sau din pânză impermeabilă;**
  - Un element component al bărcii.
382. Ce este ispolul?
- Un fâraș îngust cu marginile înalte pentru scos apa afară din barcă;**
  - O găleată din lemn sau din pânză impermeabilă;
  - Un element component al bărcii.
383. Ce este o bandula?
- O bucată de saulă de 20-25 m, prevăzută la unul din capete cu o pară împletită sau din lemn;**
  - O pară din lemn sau împletită folosită la darea gașei la mal;
  - Un element component al instalației de încărcare-descărcare.
384. Ce este o saula?
- O lanțană cu circumferința de 40-180 mm, folosită la legarea ambarcațiunilor mici;
  - O parâma cu grosimea de 15-40 mm;**
  - O lanțană subțire de 7-8mm.

- 385. Ce este picul prova?**
- Compartimentul de coliziune situat între etambou și primul perete transversal etanș;
  - Compartimentul etanș situat în prova, între primul perete etanș și prima magazine;
  - Compartimentul de coliziune situat între etravă și primul perete transversal etanș.**
- 386. Ce este picul pupa?**
- Compartimentul de coliziune situat între etambou și primul perete transversal etanș;**
  - Compartimentul etanș situat în prova, între primul perete etanș și prima magazine;
  - Compartimentul de coliziune situat între etravă și primul perete transversal etanș.
- 387. Ce este saula?**
- O lanțană de 40-80 mm grosime folosită la legarea navelor mici;
  - O parâmbă cu grosimea de 100-620 mm folosită la legarea sau remorcarea navei;
  - O parâmbă cu grosimea de 15-40 mm folosită la bandulă sau la pavilion.**
- 388. Ce este un catarg?**
- Totalitatea pieselor confecționate din lemn sau metal și care se numesc: catarge, arbori, ghiu, bompres;
  - Totalitatea manevrelor fixe și curente de la bord, folosite pentru fixarea arborilor, susținerea și manevra vergilor și a velelor;
  - Un stâlp vertical, așezat în planul diametral al navei și fixat de osatura de rezistență a navei.**
- 389. Ce este verga?**
- Un catarg simplu;
  - O traversă orizontală, încrucișată pe catarg;**
  - O manevră curentă.
- 390. Ce reprezintă cheile de lanț?**
- Chei cu care se înfășoară lanțul de ancoră pe un tambur;
  - Diametrul sârmei de oțel din care este confecționată zaua de lanț;
  - Tronsoane din lanțul de ancoră, de o anumită lungime.**
- 391. Ce reprezintă elasticitatea unei parame?**
- Capacitatea ei de a se întinde sub acțiunea unei sarcini oarecare și de a reveni la situația inițială în momentul încetării tracțiunii;**
  - Capacitatea ei de a se îndoi ușor fără a-și modifica structura interioară și fără a-și pierde din rezistență;
  - Sarcina la care parâmba se rupe.
- 392. Ce reprezintă flexibilitatea unei parame?**
- Capacitatea ei de a se întinde sub acțiunea unei sarcini oarecare și de a reveni la situația inițială în momentul încetării tracțiunii;
  - Capacitatea ei de a se îndoi ușor fără a-și modifica structura interioară și fără a-și pierde din rezistență;**
  - Sarcina la care parâmba se rupe.
- 393. Ce reprezintă imaginile de mai jos?**
- Tacheți;
  - Babale;**

c. Turnicheți.



- 394. Ce reprezinta inertia navei?**
- Capacitatea navei de a-și continua deplasarea după schimbarea regimului de marș al mașinilor;**
  - Spațiul parcurs în unitatea de timp;
  - Capacitatea navei de a-și schimba direcția de deplasare sub influența cârmei și a elicelor.
- 395. Ce reprezinta manevrele fixe?**
- Toate operațiunile ce se fac la bord pentru acostarea navei;
  - Toate parâmele metalice sau vegetale fixate permanent cu un capăt de arboradă și cu celălalt capăt de corpul navei;**
  - Toate parâmele mobile, cu ajutorul cărora se manevrează vergile, velele, bărcile și diferite greutăți la bord.
- 396. Ce reprezinta manevrele mobile?**
- Toate operațiunile ce se fac la bord pentru acostarea navei;
  - Toate parâmele metalice sau vegetale fixate permanent cu un capăt de arboradă și cu celălalt capăt de corpul navei;
  - Toate parâmele mobile, cu ajutorul cărora se manevrează vergile, velele, bărcile și diferite greutăți la bord.**
- 397. Ce reprezinta nescufundabilitatea?**
- Capacitatea unei nave de a pluti și de a-și menține stabilitatea atunci când unul sau mai multe compartimente au fost inundate;**
  - Capacitatea navei de a nu se deforma și de a-și păstra etanșeitarea, atunci când asupra ei acționează forțe exterioare;
  - Capacitatea navei de a-și continua deplasarea după schimbarea regimului de marș al mașinilor.
- 398. Ce reprezinta viteza navei?**
- Capacitatea navei de a-și continua deplasarea după schimbarea regimului de marș al mașinilor;
  - Spațiul parcurs în unitatea de timp;**
  - Capacitatea navei de a-și schimba direcția de deplasare sub influența cârmei și a elicelor.
- 399. Ce se afla pe fundul barcii?**
- Gurna;
  - 1-2 orificii închise cu dopuri filetate din bronz sau aluminiu;**
  - Copastia.**
- 400. Ce sunt barbetele?**
- Găleți din lemn sau din pânză impermeabilă;

- b. **Capete de parâmă fixate la prova și la pupa, ce servesc ca parâme de legare a bărcii;**
  - c. Piese demontabile, care se fixează în pupa bărcii cu ajutorul balamalelor.
- 401. Ce sunt narile de punte?**
- a. Sunt deschideri în corpul navei, prin care lanțul traversează bordajul și puntea;
  - b. **Sunt elemente ale instalației de ancorare prin care lanțul aflat pe barbotina mecanismului de ancorare este introdus în puțul lanțului;**
  - c. Sunt dispozitive de blocare a lanțului de ancoră față de corpul navei, pentru situațiile de marș sau ancorare.
- 402. Ce sunt parâmele de cânepă?**
- a. **Parâme vegetale confecționate din fire lungi de cânepă;**
  - b. Parâme vegetale confecționate din fibrele unui bananier;
  - c. Parâme vegetale confecționate din frunzele unui cactus.
- 403. Ce sunt parâmele de manila?**
- a. Parâme vegetale confecționate din fire lungi de cânepă;
  - b. **Parâme vegetale confecționate din fibrele unui bananier;**
  - c. Parâme vegetale confecționate din frunzele unui cactus.
- 404. Ce sunt parâmele de sizal?**
- a. Parâme vegetale confecționate din fire lungi de cânepă;
  - b. Parâme vegetale confecționate din fibrele unui bananaier.
  - c. **Parâme vegetale confecționate din frunzele de cactus.**
- 405. Ce tip de ancora este ancora Hall?**
- a. **Cu fus articulată;**
  - b. Cu gheare de pisică;
  - c. Cu fus nearticulat.
- 406. Chila reprezintă:**
- a. Element de rezistență al navei dispus în planul transversal al navei;
  - b. **Element de rezistență dispus în planul longitudinal al navei;**
  - c. Element de rezistență dispus în planul cuplului maestru.
- 407. Coastele reprezintă elemente de construcție ale navei dispuse în planul:**
- a. Liniei de plutire;
  - b. Longitudinal;
  - c. **Transversal.**
- 408. Coastele se mai numesc și:**
- a. Curenți;
  - b. Carlingi;
  - c. **Crevace.**
- 409. Cum se clasifică barcele după felul propulsiei?**
- a. **cu rame, vele, motor;**
  - b. cu propulsie proprie și fără propulsie proprie;
  - c. cu prova ascuțită și cu prova dreaptă.
- 410. Cum se măsoară greutatea unei parame?**
- a. Prin măsurarea circumferinței ei;
  - b. Prin măsurarea sarcinii la care se rupe parâma;
  - c. **Prin măsurarea greutateii în kilograme a unui metru liniar din parâma respectivă.**
- 411. Cum se măsoară grosimea unei parame?**
- a. **Prin măsurarea circumferinței ei;**
  - b. Prin măsurarea sarcinii la care se rupe parâma;

- c. Prin măsurarea greutateii în kilograme a unui metru liniar din parâma respectivă.
- 412. Cum se masoara rezistenta unei parame?**
- Prin măsurarea circumferinței ei;
  - Prin măsurarea sarcinii la care se rupe parâma;**
  - Prin măsurarea greutateii în kilograme a unui metru liniar din parâma respectivă.
- 413. Cum se numesc barcile care au prova si pupa ascutite?**
- Iole;
  - Baleniere;**
  - Cuter.
- 414. Cum se numeste inclinarea navei in jurul unui ax longitudinal?**
- Tangaj;
  - Bandă;**
  - Ruliu.
- 415. Cum se numeste miscarea oscilatorie provocata de inclinarile longitudinale?**
- Ruliu;
  - Tangaj;**
  - Asietă.
- 416. Cum se numeste miscarea oscilatorie provocata de inclinarile transversale?**
- Tangaj;
  - Bandă;
  - Ruliu.**
- 417. Cum se numeste structura de rezistenta a barcii?**
- Bordajul bărcii;
  - Etrava bărcii;
  - Osatura bărcii.**
- 418. Cum sunt dispuse banchetele intr-o barca?**
- Longitudinal;**
  - Suprapus;
  - Transversal.
- 419. Cum trebuie sa se roteasca carma?**
- În sens invers cu timona;
  - În același sens cu timona;**
  - Într-un singur bord.
- 420. Din ce sunt confectionate paramele sintetice?**
- Din fire de cânepă, in, bumbac,iută;
  - Din fire de sârmă de oțel zincat cu grosimi de 0,2-0,6 mm;
  - Din fire de capron, relon, nailon, polipropilenă.**
- 421. Din ce sunt confectionate paramele vegetale?**
- Din fire de cânepă, in, bumbac, iută.**
  - Din fire de sârmă de oțel zincat cu grosimi de 0,2-0,6 mm;
  - Din fire de capron, relon, nailon, polipropilenă.
- 422. Din punct de vedere al materialului folosit la confectionarea paramelor,una din categoriile incluse in aceasta clasificare o reprezinta:**
- Parâmele vegetale;**
  - Parîmele răsucite (garline);
  - Parâmele simple (lanțane).

423. Din punct de vedere al modului de confectionare al paramelor, una din categoriile incluse in acesta clasificare o reprezinta:
- Parâmele împletite;
  - Parâmele vegetale;
  - Parâmele sintetice.
424. Echea reprezinta:
- Partea cârmei scufundată în apă, care realizează efectul de guvernare;
  - O piesă sub forma unei bare sau a unui sector ce se fixează în capul penei cârmei;**
  - Partea de cârmă ce se află deasupra liniei de plutire.
425. Elementele componente ale unei ancore sunt:
- Nara de ancoră, vinciul de ancoră și lanțul de ancorare;
  - Fus, diamant, brațe și gheare.**
  - Stopa de lanț, lanțul de ancorare și tubul de ghidare.
426. Elementul de baza din structura oricarei parame este:
- Șuvița;
  - Firul;**
  - Lanțana;
427. Elicea este un element component al instalatiei de :
- Acostare;
  - Încărcare-descărcare;
  - Propulsie.**
428. Etrava reprezinta:
- Prelungirea chilei în tribord și babord;
  - Prelungirea chilei în prova;**
  - Prelungirea chilei în pupa.
429. Greementul reprezinta:
- Totalitatea pieselor confectionate din lemn sau metal și care se numesc: catarge, arbori, ghiu, bompres;
  - Totalitatea manevrelor fixe și curente de la bord, folosite pentru fixarea arborilor, susținerea și manevra vergilor și a velelor;**
  - Un stâlp vertical, așezat în planul diametral al navei și fixat de osatura de rezistență a navei.
430. Imaginea de mai jos reprezinta:



- Un tachtet;
  - Un șomar;
  - O bintă.**
431. Imaginea de mai jos reprezinta:
- Un tachtet;**
  - Un șomar;
  - O bintă.



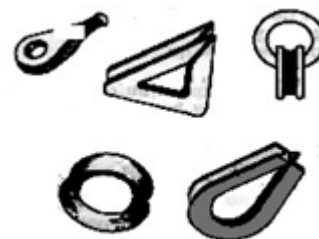
432. **Imaginea de mai jos reprezinta:**

- a. Tacheți;
- b. Cârlige;
- c. **Turnicheți.**



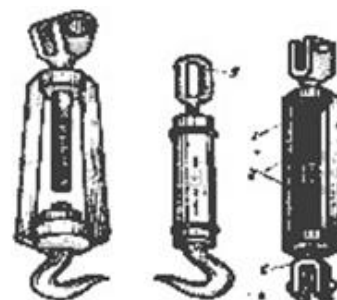
433. **Imaginea de mai jos reprezinta:**

- a. Ocheți;
- b. **Rodațe;**
- c. Întinzătoare de sart.



434. **Imaginea de mai jos reprezinta:**

- a. Ocheți și inele;
- b. Rodațe;
- c. **Întinzătoare de sart.**



435. **In categoria accesoriilor unei barci intra:**

- a. **Ramele;**
- b. Mașagonul;
- c. Perii de sârmă.

436. **In categoria accesoriilor unei barci intra:**

- a. Paietul;
- b. **Ancora;**
- c. Banchetele.

437. **In categoria accesoriilor unei barci intra:**

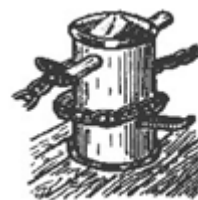
- a. Bancurile;
- b. **Cârma cu echea;**
- c. Puntirile.

438. **In categoria propulsoarelor intra:**

- a. **Zbaturile, ramele, elicele;**
- b. Linia de arbori, bulbul, cârma;
- c. Cârma, timona, mașina cârmei.

439. In imaginea de mai jos este prezentata:

- a. O voltă la cavilă;
- b. **O voltă la baba;**
- c. O voltă la tachtet.



440. In imaginea de mai jos este prezentata:

- a. **O voltă la cavilă;**
- b. O voltă la baba;
- c. O voltă la tachtet.



441. In imaginea de mai jos este prezentata:

- a. O voltă la cavilă;
- b. O voltă la baba;
- c. **O voltă la tachtet.**



442. Instalatia de acostare si legare:

- a. Reprezintă un ansamblu de piese și mecanisme destinate pentru menținerea navei într-o zonă în afara căii navigabile, sau într-o poziție stabilă, de către comandantul navei;
- b. Reprezintă un ansamblu de piese și mecanisme destinate pentru a realiza deplasarea navei;
- c. **Reprezintă un ansamblu de piese și mecanisme cu ajutorul cărora se asigură nava în locul voit și într-o poziție aleasă.**

443. Instalatia de ancorare a navei reprezintă:

- a. Un complex de mecanisme care acționate separat sau în comun produce momentul de rotație (schimbarea direcției de înaintare a navei);
- b. Instalația cu care se realizează propulsia navei;
- c. **Instalația cu care se realizează fixarea într-o poziție bine determinată a navei.**

444. Instalatia de ancorare:

- a. Reprezintă un ansamblu de piese și mecanisme destinate pentru a realiza deplasarea navei;
- b. **Reprezintă un ansamblu de piese și mecanisme destinate pentru menținerea navei într-o zonă în afara căii navigabile, sau într-o poziție stabilă, de către comandantul navei;**
- c. Reprezintă un ansamblu de piese și mecanisme cu ajutorul cărora se asigură nava în locul voit și într-o poziție aleasă.

445. Instalatia de guvernare a navei reprezinta:

- a. **Un complex de mecanisme care acționate separat sau în comun produce momentul de rotație (schimbarea direcției de înaintare a navei);**
- b. Instalația cu care se realizează propulsia navei;
- c. Instalația cu care se realizează fixarea într-o poziție bine determinată a navei.

446. Instalatia de guvernare:

- a. Reprezintă un ansamblu de piese și mecanisme destinate pentru menținerea navei într-o zonă în afara căii navigabile, sau într-o poziție stabilă, de către comandantul navei;

- b. **Reprezintă un ansamblu de piese și mecanisme care trebuie să asigure respectarea drumului impus navei sau schimbarea direcției navei;**
  - c. Reprezintă un ansamblu de piese și mecanisme destinate pentru a realiza deplasarea navei.
- 447. Instalatia de propulsie a navei:**
- a. **Reprezintă un ansamblu de piese și mecanisme destinate pentru a realiza deplasarea navei;**
  - b. Reprezintă un ansamblu de piese și mecanisme destinate pentru menținerea navei într-o zonă în afara căii navigabile, sau într-o poziție stabilă, de către comandantul navei;
  - c. Reprezintă un ansamblu de piese și mecanisme cu ajutorul cărora se asigură nava în locul voit și într-o poziție aleasă.
- 448. La ce servesc orificile de pe fundul unei barci?**
- a. La scoaterea prin ele a unui capăt de parâmă subțire;
  - b. **Evacuarea apei din barcă;**
  - c. La introducerea prin ele a unui șurub de fund.
- 449. La ce sunt folosite parametele de bumbac?**
- a. La confecționarea manevrelor curente, la bărci și la arboradă;
  - b. La confecționarea baloanelor și paietelor;
  - c. **La confecționarea saulelor la ambarcațiuni de sport și de agrement.**
- 450. La ce sunt folosite parametele de canepa?**
- a. **La confecționarea manevrelor curente, la bărci și la arboradă;**
  - b. La confecționarea baloanelor și paietelor;
  - c. La confecționarea saulelor la ambarcațiuni de sport și de agrement.
- 451. La ce sunt folosite parametele de cocos?**
- a. La confecționarea manevrelor curente;
  - b. **La confecționarea baloanelor și paietelor;**
  - c. La confecționarea saulelor la ambarcațiuni de sport și de agrement.
- 452. Mandarul simplu este:**
- a. **O macara fixă prin care trece o parâmă;**
  - b. Un tip de ambarcațiune de salvare;
  - c. O rolă de susținere a unei macarale.
- 453. Mandarul simplu se folosește pentru:**
- a. Salvarea naufragaților;
  - b. **Schimbarea direcției de tracțiune și pentru ridicarea obiectelor ușoare;**
  - c. Ridicarea obiectelor foarte grele de la bord.
- 454. Nodul de vacar este un nod:**
- a. **De împreunare;**
  - b. De legătură;
  - c. De cârlig.
- 455. Nodul gură de știucă este un nod:**
- a. De împreunare;
  - b. De legătură;
  - c. **De cârlig.**
- 456. Nodul lat este un nod:**
- a. **De împreunare;**
  - b. De legătură;
  - c. De cârlig.

457. Nodul prezentat in imaginea de mai jos este un nod:

- a. De văcar;
- b. De pescar;
- c. **Lat.**



458. Nodul prezentat in imaginea de mai jos este un nod:

- a. De pescar;
- b. **Lat cu dublin;**
- c. De împreunare.



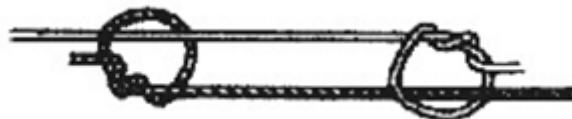
459. Nodul prezentat in imaginea de mai jos este un nod:

- a. **De văcar;**
- b. De pescar;
- c. Lat.



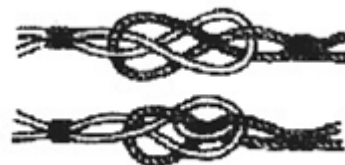
460. Nodul prezentat in imaginea de mai jos este un nod:

- a. De împreunare;
- b. **De pescar;**
- c. Ochi.



461. Nodul prezentat in imaginea de mai jos este un nod:

- a. **De împreunare;**
- b. Lat;
- c. De înăditură.



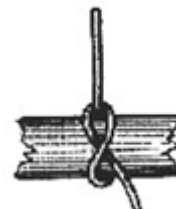
462. Nodul prezentat in imaginea de mai jos este un nod:

- a. **Simplu;**
- b. De pescar;
- c. Ochi.



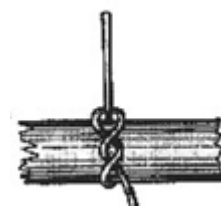
463. Nodul prezentat in imaginea de mai jos este un nod:

- a. Simplu;
- b. **Jumătate ochi;**
- c. Ochi.



464. Nodul prezentat in imaginea de mai jos este un nod:

- a. **Lat;**
- b. Jumătate ochi;
- c. Ochi



465. Nodul prezentat in imaginea de mai jos este un nod:

- a. De remorcă;
- b. **De bandulă;**
- c. De gripie.



466. Nodurile de carlig sunt:

- a. **Nodurile folosite la legarea unui capăt de parâmă de cârligul unei macarale;**
- b. Nodurile folosite la împreunarea a două capete de parâmă de grosimi aproximativ egale;
- c. Nodurile folosite la fixarea unui capăt de parâmă.

467. Nodurile de împreunare sunt:

- a. Nodurile folosite la legarea navelor;
- b. **Nodurile folosite la împreunarea a două capete de parâmă de grosimi aproximativ egale;**
- c. Nodurile folosite la fixarea unui capăt de parâmă.

468. Nodurile de legatura sunt:

- a. Nodurile folosite la legarea unui capăt de parâmă de cârligul unei macarale;
- b. Nodurile folosite la împreunarea a două capete de parâmă de grosimi aproximativ egale;
- c. **Nodurile folosite la fixarea unui capăt de parâmă.**

469. Paramele de canepa sunt folosite la confectionarea saulelor la ambarcatiuni sport si de agrement?

- a. **Nu;**
- b. Da;
- c. Uneori.

470. Paramele de manila sunt confectionate din fibrele unui bananier?

- a. Nu;
- b. **Da;**
- c. Uneori.

471. Paramele de manila sunt confectionate din fire de canepa?

- a. **Nu;**
- b. Da;
- c. Uneori.

472. Paramele de sizal sunt confectionate din fire de canepa?

- a. **Nu;**
- b. Da;
- c. Uneori.

473. Paramele de sizal sunt confectionate din frunzele unui cactus?

- a. Nu;
- b. **Da;**
- c. Uneori.

474. Paramele răsucite se numesc si:

- a. **Garline;**
- b. Lanțane;
- c. Gașe.

475. **Paramete simple se numesc si:**
- Garline;
  - Lanțane;**
  - Cordoane.
476. **Paramete sintetice trebuie ferite de:**
- Razele solare;**
  - Apa de mare;
  - Nu trebuie aplicate măsuri speciale.
477. **Paramete de canepa sunt confectionate din fibrele unui bananier?**
- Nu;**
  - Da;
  - Uneori.
478. **Partile componente ale unei elice sunt:**
- Fus, diamant, brațe și gheare;
  - Butuc și pale;**
  - Babale, parâme, turnicheți.
479. **Partile componente ale unui catarg sunt:**
- Calcâi, picior și gabier;
  - Coloana ,gabierul, arboretul;**
  - Butuc și crucețã.
480. **Pastrarea parametelor vegetale se face ferindu-se de :**
- Razele solare;
  - Umezeala;**
  - Nu trebuie măsuri speciale pentru păstrare.
481. **Patronarea reprezinta:**
- Înfășurarea unei fâșii de pânză de vele peste o parâmă cu scopul de a o proteja;
  - Înfășurarea cu o saulă sau ață de velă a capetelor de parâmă cu scopul de a împiedica destrămarea acesteia;**
  - Punerea unei rodanțe la gașe cu scopul de protecție a acesteia.
482. **Pe o nava pot exista mai multe catarge pentru montarea luminilor de semnalizare?**
- Nu;
  - Nu se montează pe catarge;
  - Da.**
483. **Prin ce se transmite puterea motorului principal de propulsie la propulsor?**
- Elice;
  - Linia de arbori;**
  - Bulbul navei.
484. **Principiul lui Arhimede se aplica:**
- Oricărui corp care zboară;
  - Oricărui corp aflat la sol;
  - Oricărui corp scufundat în apă.**
485. **Rodantele sunt:**
- Apărătoare ale macaralelor;
  - Apărătoare ale gașelor;**
  - Dispozitive de vitalitate.
486. **Sarcina la care parama se rupe reprezinta:**
- Grosimea parâmei;
  - Greutatea parâmei;

- c. **Rezistența parâmei.**
487. **Saula "țin-te" bine se întâlnește la :**
- Bărcile de serviciu;
  - Bărcile de salvare;**
  - Bărcile de serviciu și bărcile de salvare.
488. **Sunt elemente componente ale instalației de ancorare:**
- Stopa de lanț, vinciul de ancoră și nara de punte;**
  - Babale, parâme, turnicheți;
  - Vinciuri de balansină, balansina și carligul de sarcină.
489. **Sunt elemente componente ale instalației de ancorare:**
- Fungile, brațele și școtele;
  - Ancora, nara de ancoră și ghidajele de lanț;**
  - Straiurile, sarturile și patarașinele.
490. **Tambuchirile sunt:**
- Deschideri în punte necesare încărcării-descărcării mărfii în/din magazii;
  - Deschideri în punte de dimensiuni mici destinate accesului oamenilor în compartimentele aflate sub punte;**
  - Deschideri în punte destinate pentru iluminarea și aerisirea compartimentului mașini, căldări.
491. **Timona reprezintă un element component al instalației de :**
- Propulsie;
  - Guvernare;**
  - Ancorare.
492. **Umezeala alterează paramele vegetale?**
- Da;**
  - Nu;
  - Uneori.
493. **Unde se fixează carma unei barci?**
- În prova;
  - În pupa;**
  - În tribord.
494. **Voltele se pot face la :**
- Baba, tacheți, cavile;**
  - Baba, turnicheți, șomare;
  - Baba, galion, goling.
495. **Care sunt ambarcațiunile care pot executa mai ușor manevra de întoarcere?**
- Ambarcațiunile scurte și late;**
  - Ambarcațiunile lungi și suple;
  - Ambarcațiunile late și lungi.
496. **Ambarcațiunile bandate întorc mai ușor spre:**
- Bordul coborât;
  - Bordul ridicat;**
  - Bordul coborât cât și spre bordul ridicat.
497. **Care sunt ambarcațiunile care execută mai greu manevra de întoarcere?**
- Ambarcațiunile cu pescaj mare;**
  - Ambarcațiunile cu pescaj mic;
  - Ambarcațiunile apupate.
498. **Care sunt ambarcațiunile care manevrează mai greu în condiții de vânt?**
- Ambarcațiunile cu suprastructuri mici și pescaj mic;

- b. **Ambarcațiunile cu suprastructuri înalte și pescaj mic;**
  - c. Ambarcațiunile cu suprastructuri înalte și pescaj mare.
- 499. Specificati care sunt factorii tehnici care influențează manevra ambarcațiunii:**
- a. Îndemânarea celui care face manevra, vântul, dimensiunile navei, viteza navei;
  - b. **Cârma, depunerile de gheață, viteza navei, spațiul de manevră;**
  - c. Cârma și caracteristicile ei, elicea și caracteristicile ei, calitățile tehnico nautice și manevriere ale ambarcațiunii.
- 500. Care sunt ambarcațiunile care sunt "moi" (tind să vină cu pupa sub vânt)?**
- a. Navele cu suprastructuri înalte la pupa;
  - b. Navele aprobate;
  - c. **Navele cu suprastructuri înalte la prova.**
- 501. De care dintre următoarele date caracteristice ale ambarcațiunilor trebuie să se țină seama la efectuarea manevrei:**
- a. Tipul mașinii;
  - b. **Pasul elicei;**
  - c. Felul mărfii.
- 502. Cum trebuie voltată remorca la bordul ambarcațiunii esuate?**
- a. De o baba de acostare;
  - b. Folosind o labă de găscă;
  - c. **Pe mai multe perechi de babale întărite special pentru remorcaj.**
- 503. De care dintre următoarele date caracteristice ale ambarcațiunilor trebuie să se țină seama la efectuarea manevrei:**
- a. Vizibilitate, curent, vânt;
  - b. Deplasament, vizibilitate;
  - c. **Deplasament, lungime, lățime, pescaj.**
- 504. Cum poate fi întoarsă mai ușor o ambarcațiune?**
- a. **Din cârmă și mașină;**
  - b. Din cârmă;
  - c. Din mașină.
- 505. Ce fenomene hidrologice și meteorologice pot influența manevra ambarcațiunilor?**
- a. Vântul, curentul, adâncimi mari;
  - b. Vântul, valurile;
  - c. **Vântul, valurile, curentul, adâncimi mici.**
- 506. Ce se înțelege prin manevra ambarcațiunii?**
- a. Învingerea rezistenței apei și deplasarea pe calea navigabilă cu o viteză anume;
  - b. **Schimbarea direcției de înaintare, a sensului și regimului de marș sub acțiunea complexului de propulsie și guvernare și a altor mijloace de la bord;**
  - c. Calitatea navei de a se deplasa pe o traiectorie.
- 507. Manevrabilitatea este:**
- a. Principala calitate manevrieră care asigură păstrarea neschimbată a mișcării unei nave;
  - b. Calitatea navei de a se deplasa pe calea navigabilă sub acțiunea de împingere asigurată neconținut de complexul motor propulsor;
  - c. **Totalitatea calităților manevriere care asigură schimbarea direcției de înaintare, a sensului și regimului de marș în cel mai scurt timp.**

- 508. Marșul poate fi:**
- Calitatea unei ambarcațiuni de a învinge rezistența mediului acvatic;**
  - Mișcarea ambarcațiunii, caracterizată de direcția și viteza cu care se deplasează aceasta;
  - Calitățile manevriere ale ambarcațiunii care îi asigură schimbarea direcției de înaintare, a sensului și regimului de marș în timp corespunzător.
- 509. Prin viteza unei ambarcațiuni se înțelege:**
- Puterea instalației de propulsie cheltuită pentru rotirea elicei;
  - Proiecția vectorului vitezei cu care se deplasează ambarcațiunea, pe o direcție paralelă cu planul său diametral;**
  - Calitățile manevriere care îi pot asigura mișcarea neîntreruptă.
- 510. Inerția este:**
- Una din principalele calități manevriere ale navelor, reprezentând capacitatea de a-și păstra neschimbată mișcarea, dacă nu intervin factori interni sau externi;**
  - Calitatea nautică caracteristică care asigură posibilitatea menținerii și schimbării regimului de mișcare;
  - Capacitatea navei care îi permite deplasarea pe o anumită traiectorie.
- 511. Prin guvernare se înțelege:**
- Schimbarea sensului de marș în cel mai scurt timp;
  - Capacitatea navei de a se deplasa cu o viteză constantă sub acțiunea propulsorului;
  - Calitatea navei care îi permite să se deplaseze pe o anumită traiectorie sau de a-și schimba direcția de înaintare în funcție de dorința conducătorului.**
- 512. Intinderea remorcii se va face astfel:**
- Brusc, pentru a realiza întinderea adecvată necesară remorcajului în siguranță;
  - Lent, progresiv, pentru a evita ruperii remorcii;**
  - Numai în momentul când ambarcațiunea se află la o distanță suficientă de ambarcațiunea care remorchează.
- 513. Manevra de plecare de la cheu a unei ambarcațiuni aciostate cu oricare din borduri se face:**
- mola pupa, cârma dreapta, mașina înainte;
  - mola pupa și prova, se folosește cangea pentru depărtare de debarcader apoi cu motorul cuplat pe înainte se guvernează cu un unghi mic spre larg;**
  - mola pupa, cârma dreapta, mașina înapoi.
- 514. Care sunt mișcările produse ambarcațiunilor de valuri?**
- Ruliul;
  - Tangaj și mișcare ascensională;
  - Ruliu, tangaj, mișcare ascensională, alunecare pe val, înainte și înapoi.**
- 515. Ce este ruliul?**
- Mișcarea transversală a navei în jurul unei axe longitudinale;**
  - Mișcarea longitudinală a navei în jurul unei axe transversale;
  - Mișcarea ascensională a unei nave în jurul unei axe longitudinale.
- 516. Ce este tangajul?**
- Mișcarea transversală a unei nave în jurul unei axe longitudinale;
  - Mișcarea longitudinală a navei în jurul unei axe transversale;**
  - Mișcarea ascensională a unei nave în jurul unei axe transversale.

517. Mișcarea transversală a unei ambarcațiuni în jurul unei axe longitudinale reprezintă:
- Tangaj;
  - Ruliu;**
  - Mișcare ascensională.
518. Mișcarea longitudinală a ambarcațiunii în jurul unei axe transversale reprezintă:
- Tangaj;**
  - Ruliu;
  - Mișcare ascensională.
519. Schimbarea direcției de deplasare a barcii se realizează prin:
- Punerea cârmei într-un bord sau altul și este determinată de forța curentului care apasă asupra penei cârmei, sau orientarea propulsorului în cazul propulsiei în "Z";**
  - Ambarcațiunea schimbă direcția când este influențată de curent și vânt;
  - Rotirea timonei.
520. La ce distanță față de locul de ancorare se stopează mașina?
- În punctul de ancorare;
  - 3-4 lungimi de navă, sau la o distanță suficientă ca ambarcațiunea să fie stopată ușor la ajungerea în punct;**
  - 5 lungimi de navă.
521. La ce distanță față de locul de ancorare se cuplează la marș înapoi mașina?
- O lungime de navă;
  - 2 lungimi de navă, sau la o distanță suficientă ca ambarcațiunea să se oprească în punctul de ancorare;**
  - 3 lungimi de navă.
522. Pentru efectuarea rondoului care sunt manevrele care trebuie efectuate din cârme și mașini?
- Se pun cârmele "bandă" în bordul întoarcerii iar mașina din bordul opus întoarcerii "încet înainte" și mașina din bordul întoarcerii se acționează la "marș înapoi";**
  - Se pun cârmele la "zero" iar mașina din bordul opus întoarcerii la "marș înapoi" și mașina din bordul întoarcerii "încet înainte";
  - Se pun cârmele "bandă" în bordul opus întoarcerii iar mașina "stop".
523. Una din condițiile de care trebuie să se țină seama la alegerea locului de efectuare a rondoului este:
- Înălțime suficientă comparativ cu înălțimea ambarcațiunii;
  - Adâncime suficientă comparativ cu pescajul ambarcațiunii și o lățime suficientă comparativ cu raza de girație a acesteia;**
  - Existența unei semnalizări luminoase.
524. La mars înainte pupa este abatută:
- Spre stânga;
  - Spre dreapta;
  - În bordul pasului elicei, iar prova are tendința să gireze în bordul opus pasului elicei.**
525. Una din condițiile de care trebuie să se țină seama la alegerea locului de efectuare a rondoului este:
- Manevra ce se efectuează să nu stânjenească manevrele altor nave care se află în zonă sau care tranzitează zona;**

- b. Manevra să se efectueze fără producere de valuri;
  - c. Manevra să se efectueze cu aprobarea autorităților portuare.
- 526. Manevra de rondou folosind ancora de prova se efectuează atunci când locul ales pentru efectuarea rondoului nu prezintă:**
- a. Adâncime suficientă;
  - b. **Lățime suficientă pentru spațiul de giratie;**
  - c. Lungime suficientă.
- 527. Apropierea de locul pentru efectuarea rondoului se va face cu:**
- a. Viteză minima;
  - b. Viteză maxima;
  - c. **Viteză de siguranță.**
- 528. Esuarea voluntara a navei se face;**
- a. Ambarcațiunea se lasă în voia valurilor;
  - b. **Cu o viteză suficientă guvernării ambarcațiunii;**
  - c. Cu ambarcațiunea stopată.
- 529. Acostarea ambarcațiunii la o nava în mars se face în următoarele condiții:**
- a. **Nava la care urmează a se acosta reduce viteza și păstrează direcția fără abatere, iar ambarcațiunea va acosta întotdeauna în bordul de sub vânt și cât mai spre centrul navei;**
  - b. Nu contează condițiile;
  - c. Această manevră este interzisă.
- 530. Pentru acostarea ambarcațiunii izolate la un ponton, în timpul marșului aval reducerea vitezei la jumătate se va face:**
- a. La aproximativ 3 lungimi de navă;
  - b. **La aproximativ 5 lungimi de navă, sau la o distanță suficientă care să permită acostarea în siguranță;**
  - c. La aproximativ 3 lățimi de navă.
- 531. Când se intenționează acostarea ambarcațiunii la un ponton în timpul marșului amonte, manevra va începe:**
- a. La 3 lungimi de ambarcațiune amonte de ponton;
  - b. **Când pontonul se află în travers sau într-o poziție care să permită efectuarea manevrei în siguranță;**
  - c. La 2 lungimi de ambarcațiune aval de ponton.
- 532. Pentru plecarea de la acostare în condiții normale:**
- a. **Se vor mola toate legăturile și se va manevra cârma spre larg;**
  - b. Se vor mola parâmele de pupa bandând cârma spre larg;
  - c. Se vor mola parâmele de prova bandând cârma spre mal.
- 533. În condiții de vânt puternic dinspre larg, acostarea ambarcațiunii izolate se face:**
- a. **Venind paralel cu pontonul;**
  - b. Venind cu viteză maximă sub un unghi de 30° față de ponton, bandând cârma spre mal;
  - c. Venind cu viteză minimă de navigație.
- 534. În condiții de vânt puternic dinspre mal acostarea unei ambarcațiuni izolate din bordul opus întoarcerii se va face:**
- a. **Venind cu viteză redusă paralel cu pontonul la o lățime de navă față de acesta și înclinăm cârma spre mal;**

- b. Venind cu o viteză redusă paralel cu pontonul (o lungime) iar când a mai rămas o lungime de navă față de acesta, stopăm mașina și înclinăm cârma în bordul opus pontonului;
  - c. Venind cu viteză redusă, sub un unghi cât mai ascuțit, stopând mașina la o lungime de navă față de ponton.
- 535. Acostarea ambarcatiunii izolate cu pupa în curent se poate efectua:**
- a. Numai prin depășirea pontonului;
  - b. Fără depășirea pontonului;
  - c. **În ambele moduri.**
- 536. Acostarea ambarcatiunii cu pupa în curent fără depășirea pontonului se realizează:**
- a. Reducând viteza cu 5-6 lungimi de navă și menținând o distanță la 1-1,5 lățimi de navă;
  - b. Reducând viteza de la 5-6 lungimi de navă și menținând o distanță la travers de 1-1,5 lungimi de navă;
  - c. **Menținând viteza de navigație și reducând-o prin fixarea mașinii la marș înapoi când până la ponton a mai rămas o lungime de navă.**
- 537. Pentru acostarea cu pupa în curent, fără depășirea pontonului, stoparea mașinii de la foarte încet înainte se face:**
- a. De la o lungime de navă față de ponton;
  - b. De la 5 lungimi;
  - c. **De la 3 lungimi, sau de la o distanță suficientă pentru ca manevra să se realizeze în siguranță.**
- 538. Acostarea reprezintă apropierea unei nave de:**
- a. Debarcader, ecluză;
  - b. **Cheu, debarcader, mal, geamandură, loc neamenajat, altă navă;**
  - c. Cheu, doc, fluviu.
- 539. Pentru acostarea la un mal neamenajat după ce ambarcatiunea a ajuns cu prova în mal se va da:**
- a. O singură parâmbă la prova;
  - b. **O parâmbă la prova, o parâmbă de pupa cât mai lungă prin bordul de la larg și eventual un școndru la pupa în bordul dinspre mal;**
  - c. O singură parâmbă la prova și cârma înclinată spre mal.
- 540. Un mijloc de protecție termică este:**
- a. Un costum etanș;
  - b. Un costum confecționat dintr-un material special;
  - c. **Un sac sau costum din material impermeabil cu conductibilitate termică redusă.**
- 541. Pentru efectuarea rondoului prin introducerea ambarcatiunii cu prova în mal, nava va fi dirijată:**
- a. **Spre malul locului de întoarcere, în punctul de sprijinire a provei;**
  - b. Spre malul locului de întoarcere;
  - c. Spre axul șenalului.
- 542. Pentru efectuarea rondoului în sector îngust folosind forța curentului apei din zonă, o ambarcațiune în marș aval va introduce:**
- a. **Prova în zona curentului maxim;**
  - b. Pupa în zona curentului maxim;
  - c. Oricare din extremitățile navei.

543. **Înainte de începerea operațiunii de dezesuare pescajul navei trebuie:**
- Menținut;
  - Crescut;
  - Micșorat.**
544. **Propulsorul Voith Schneider (cu aripioare) este folosit:**
- Numai pentru propulsie;
  - Numai pentru guvernare;
  - Pentru propulsie și guvernare.**
545. **Locurile de ancorare trebuie să asigure următoarele condiții:**
- Să se afle în calea navigabilă;
  - Să se afle în afara căii navigabile;**
  - Să se afle în apropierea porturilor.
546. **Locurile de ancorare trebuie să asigure următoarele condiții:**
- Să aibă fund stâncos;
  - Să aibă fund dur;
  - Să aibă fund cu bună aderență a ancorei.**
547. **Locurile de ancoraj trebuie să asigure următoarele condiții:**
- Adâncimi corespunzătoare;**
  - Lățimi corespunzătoare;
  - Lungimi corespunzătoare.
548. **Locurile de ancoraj trebuie să asigure următoarele condiții:**
- Protecție împotriva inundațiilor;
  - Protecție împotriva valurilor și vânturilor;**
  - Protecție împotriva poluării.
549. **Aterizarea pe locul de ancorare se face:**
- Cu nava stopată;
  - Cu viteza maximă;
  - Cu viteza redusă.**
550. **Fundarisirea normală a ancorei se face:**
- Cu viteza redusă și sens de deplasare la marș înapoi;**
  - Cu viteză de 2 Km/h și cu sens de deplasare la marș înainte;
  - Cu nava complet stopată.
551. **În timpul ecluzării, în camerele ecluzelor:**
- Ambarcațiunile mici pot să staționeze oriunde în interiorul camerei;
  - Ambarcațiunile mici nu au voie să ecluzeze;
  - Ambarcațiunile mici trebuie să păstreze suficientă distanță față de alte nave.**
552. **La întâlniri, conducătorul ambarcațiunii:**
- Păstrează direcția și viteza de deplasare;
  - Va reduce viteza, în apropierea valurilor provocate de nava ce vine din sens opus și va adopta o viteză și direcție corespunzătoare evitării răsturnării;**
  - Se evită constant întâlnirile.
553. **Pentru a constata că ambarcațiunea ancorată nu derapează se va putea folosi:**
- Un jalon de veghe;
  - Un aliniament la uscat;
  - Atât jalon de veghe cât și aliniament la mal.**

- 554. Dacă în timpul staționării la ancoră apare un pericol iminent (ambarcațiunea incendiată în derivă nu departe de prova navei) va trebui evitat:**
- Numai prin virarea ancorei și părăsirea locului de ancorare;
  - Prin manevrarea cârmei într-un bord sau altul pentru evitare;
  - Prin filarea întregului lanț, marcarea acestuia cu o geamandură metalică și depărtarea de pericol.**
- 555. Plecarea de la ancoră se poate face:**
- Numai cu marș înainte;
  - Numai cu marș înapoi;
  - Și la marș înainte și la marș înapoi în funcție de situația din radă.**
- 556. Pentru manevra de depășire între două ambarcațiuni cu viteze de marș apropiate se recomandă:**
- Deplasarea pe drumuri paralele a celor două ambarcațiuni;
  - Creșterea turației la ambarcațiunea care depășește;
  - Deplasarea pe drumuri paralele și reducerea temporară a vitezei ambarcațiunii depășite.**
- 557. Manevra de întâlnire este nepericuloasă atunci când:**
- Ambarcațiunile se deplasează pe drumuri paralele la o distanță în jurul a 3 lățimi de navă sau la o distanță suficientă ca întâlnirea să se efectueze în siguranță;**
  - Ambarcațiunile schimbă de drum;
  - Ambarcațiunile își aleg drumul care le convine.
- 558. Dacă în timpul navigației cu radar nu pot fi determinate elementele de mișcare ale unei ținte, conducătorul:**
- Va mări viteza apropiindu-se de una din extremitățile șenalului;
  - Va stopa ambarcațiunea rămânând în așteptare;
  - Va reduce viteza până la aceea la care e mai sigură guvernarea.**
- 559. Înaintea intrării ambarcațiunii într-o zonă îngustă este necesar:**
- Să se ia informații cu privire la gabaritele sectorului și eventualele pericole de navigație;**
  - Să se ia informații cu privire la eventualele pericole de navigație;
  - Să se ia informații cu privire la debitul de aluviuni.
- 560. Înaintea intrării ambarcațiunii într-o zonă îngustă este necesar:**
- Să se stabilească viteza maximă de deplasare a navei;
  - Să se stabilească regimul de navigație prin această zonă, locul de ancorare al navei în caz de necesitate, viteza limită, gabarite admise, reguli speciale;**
  - Să se stabilească dacă intră sau nu în această zonă.
- 561. Pe timp de vânt puternic ambarcațiunile legate la cheu au obligația:**
- Nici o obligație deoarece sunt acostate;
  - Să-și dubleze parâmele de legare și să fundarisească ancora de la larg;**
  - Fundarisească ancora de larg și să fixeze mașinile la turație corespunzătoare în funcție de caz.
- 562. În timpul navigației pe sloiuri:**
- Ambarcațiunile se vor deplasa cu viteză mărită pentru îndepărtarea sloiurilor;
  - Ambarcațiunile se vor deplasa cu viteză corespunzătoare în funcție de aglomerarea de sloiuri în prova;**
  - Ambarcațiunile vor forța spargerea banchizelor prin șocuri puternice folosind turația maximă de mașini.

563. **Acostarea la o ambarcatiune avariata aflată în derivă și canarisită se va face:**
- În bordul mai înalt;
  - Nu se acostează la o navă canarisită;
  - În oricare bord.
564. **Acostarea la o ambarcatiune avariata în staționare se va face:**
- În bordul mai coborât, cu prova în curent sau în vânt;
  - În bordul mai înalt, cu prova în curent sau în vânt, dându-se parâmele de legare;**
  - În oricare bord cu prova în curent sau vânt.
565. **În caz de vreme rea și valuri mari, când acostarea la ambarcatiunea avariata este periculoasă se va proceda:**
- La ancorarea în zona ambarcațiunii avariate;
  - La remorcarea ambarcațiunii avariate;**
  - La anunțarea altor ambarcațiuni pentru ajutor.
566. **Pentru ajutorarea unei ambarcatiuni incendiate se va veni:**
- Prin bordul din vânt și din sectorul pupa sub un unghi de 30-60°;**
  - Prin oricare bord;
  - Prin bordul de sub vânt.
567. **Dacă o avarie nu poate fi evitata, conducatorul va alege:**
- Eșuarea pe un fund mîlos;
  - Eșuarea pe un fund stîncos;
  - Eșuarea pe un fund nisipos.**
568. **Stoparea ambarcatiunii în cel mai scurt timp se poate face:**
- Numai prin manevra cârmelor;
  - Numai prin stoparea mașinilor;
  - Prin manevra cârmelor, acționarea mașinilor la marș înapoi și fundarisirea ancorelor.**
569. **La calculul suprafeței cârmei se ține cont de:**
- Viteza navei;**
  - Forma operei vii a corpului navei;
  - Asieta navei.
570. **Înainte de a parasi locul de acostare:**
- Nu se fac nici un fel de verificări;
  - Verificați funcționarea butonului pentru oprire de urgență, dați drumul motorului, trageți saula și vedeți dacă motorul se oprește; asigurați-vă că saula este bine legata de hainele sau vesta dumneavoastră de salvare;**
  - Nu trebuie legata saula de haine sau de vesta de salvare.
571. **Depasirea limitei de viteza a barcii poate avea ca rezultat:**
- Elicea cavitează și barca se oprește;
  - Pierderea controlului ambarcațiunii;**
  - Nu este nici un pericol.
572. **O ambarcatiune este dificil de controlat în timpul navigației dacă:**
- Este echipată cu motoare de puteri mai mari decât cea pentru care a fost proiectată;**
  - Este echipată cu motoare de putere mult mai mică decât cea pentru care a fost proiectată;
  - Nu este importantă puterea motorului.

573. **Conducerea unui sky-jet pe caile navigabile interioare:**
- Este interzisă;
  - Este permisă numai în porțiunile stabilite și marcate;**
  - Nu este prevăzut în regulamente.
574. **Din motive de siguranță și fluidizare a traficului, pentru accelerarea traversării și pentru exploatarea eficientă a ecluzelor:**
- Personalul de supraveghere a ecluzelor poate emite ordine care să completeze regulile inițial prevăzute sau care se abat de la acestea, iar conducătorii navelor trebuie să urmeze aceste ordine în zona de ecluzare;**
  - Personalul de supraveghere a ecluzelor nu are permisiunea de a emite ordine care să completeze regulile inițial prevăzute;
  - Este permisă orice măsură propusă de conducătorii navelor.
575. **Cârma compensată la care o parte din suprafață se găsește pe fața axului cârmei, poartă denumirea de:**
- Parte semicompensată;
  - Parte necompensată;
  - Parte compensată.**
576. **Înainte de a parasiti locul de acostare:**
- Nu este nevoie de asemenea pregătire;
  - Puteți depozita materialele după liberă dvs. alegere;
  - Îndepărtați orice material în plus din barcă și lăsați-l la țârm; dacă aveți nevoie de el la bord, asigurați-vă că este depozitat în siguranță.**
577. **Manevra de "Om la apă" este o manevra clasică de recuperare, care se efectuează:**
- Nu este nevoie de nici o estimare a efectului curentului și vântului;
  - Această manevră o fac numai navele de salvare;
  - Ținând cont de efectul vântului și curentului asupra ambarcațiunii și persoanei căzute în apă, astfel încât ambarcațiunea să nu deriveze peste omul din apă.**
578. **Care sunt tipurile de cârmă?**
- Simplă, dublă;
  - Simplă, compensată, semicompensată;**
  - Simplă, dublă și triplă.
579. **La suprafețe egale ale cârmelor care acționează mai bine?**
- Cârmele cu înălțimi mici și cu lățimi mari;
  - Cârmele cu profil hidrodinamic;
  - Cârmele înalte și înguste.**
580. **Cârmele înalte și înguste acționează mai bine în cazul în care suprafețele cârmelor sunt:**
- Diferite;
  - Egale;**
  - Nu este specificat.
581. **La deplasarea înapoi a barcii efectul cârmei determină:**
- Nu are nici o influență;
  - Orientarea probei în bordul în care s-a pus cârma și a pupei în sensul opus al cârmei;
  - Orientarea probei în bordul opus celui în care s-a pus cârma și a pupei în sensul punerii cârmei.**

- 582. Esuarea voluntara a navei se face;**
- Ambarcațiunea se lasă în voia valurilor;
  - Cu o viteză suficientă guvernării ambarcațiunii;**
  - Cu viteză mare pentru a preîntîmpina scufundarea navei.
- 583. La mars inapoi pupa este abatuta:**
- Spre stînga;
  - Spre dreapta;**
  - În bordul opus pasului elicei, iar prova va gira în bordul pasului elicei.
- 584. Calitatile nautice ale navei sunt:**
- Comportarea navei față de vînt și curent;
  - Nescufundabilitatea, flotabilitatea, stabilitatea;**
  - Stabilitatea, raza de girație, flotabilitatea.
- 585. Ambarcatiunea merge inainte,elice pas dreapta, cârma în ax face ca :**
- Ambarcațiunea să se deplaseazăe înainte cu tendință de a gira prova la dreapta;
  - Ambarcațiunea să se deplaseaze cu tendința de a gira prova la stînga;
  - Ambarcațiunea să se deplaseze înainte cu tendință de a gira prova la stînga.**
- 586. In timpul navigatiei prin zone cu adincimi mici:**
- Ambarcațiunea formează valuri mari numai la prova, mărind rezistența la înaintare cu 50%;
  - Ambarcațiunea formează valuri mari la prova și la pupa, proporțional cu viteza navei, mărind rezistența la înaintare cu 25-30%;**
  - Ambarcațiunea formează valuri mari numai la pupa.
- 587. Elicea se instalează la pupa ambarcatiunii,fixată pe extremitatea arborelui portelice în:**
- Spatele cârmei;
  - Fața cârmei;**
  - Funcție de activitatea destinată navei.
- 588. Din câte pale poate fi construită elicea?**
- 2 pale;
  - 5 sau mai multe pale;
  - 2-5 pale.**
- 589. Elicele pot avea palele cu pas:**
- Fix sau reglabil;**
  - Fix;
  - Fix sau static.
- 590. Elicea cu pas dreapta se rotește în sensul :**
- Invers acelor de ceasornic;
  - Acelor de ceasornic;**
  - Deplasării ambarcațiunii.
- 591. Elicea cu pas stînga se rotește în sensul:**
- Invers acelor de ceasornic;**
  - Deplasării ambarcațiunii;
  - Acelor de ceasornic.
- 592. Efectele elicei asupra manevrei ambarcatiunii se manifestă ca:**
- Efect de propulsie;
  - Efect de guvernare;
  - Efect de propulsie și de guvernare.**

593. Cand ambarcatiunea se afla in semicercul periculos vantul deriveaza ambarcatiunea catre;
- Partea din dreapta a traiectoriei ciclonului;
  - Partea din stânga a traiectoriei ciclonului;
  - Centrul ciclonului.**
594. Ambarcatiunea cu o singură elice întoarce mai repede în bordul:
- Opus pasului elicii;**
  - Opus orientării cârmei;
  - Nu există nici o diferență.
595. La marș înapoi, ambarcatiunile cu o singură elice pas dreapta întorc mai ușor la:
- Babord;
  - La tribord;**
  - La fel în ambele borduri.
596. La marș înapoi, ambarcatiunile cu o singură elice pas stânga întorc mai ușor la:
- Babord;**
  - Tribord;
  - La fel.
597. Efectul carmei la mars înainte-nava merge înainte, carma stînga:
- Prova girează la stînga, iar pupa abate spre dreapta;**
  - Prova girează la dreapta, iar pupa abate spre stînga;
  - Deplasarea rectilinie înainte.
598. La marș înapoi, ambarcatiunile cu o singură elice pas dreapta întorc mai greu la:
- Babord;**
  - Tribord;
  - La fel.
599. Ambarcatiunea guvernează mai greu la marș:
- Înainte;
  - Înapoi;**
  - Înainte, în funcție de pasul elicei.
600. Ambarcatiunea merge înainte, cârma dreapta, apoi se pune mașina înapoi, ce face ambarcatiunea?
- Merge înainte, prova vine la dreapta, ambarcațiunea se oprește, prova vine ușor la dreapta, apoi ambarcațiunea merge înapoi și prova vine ușor către stînga;**
  - Merge înainte, prova vine la dreapta, nava se oprește, prova vine la stînga, ambarcațiunea se oprește și prova se abate încet la dreapta;
  - Merge înainte, prova vine la dreapta, ambarcațiunea merge înapoi, prova se abate încet la dreapta.
601. Ambarcatiunea merge înainte, cârma stînga, apoi se pune mașina înapoi, ce face ambarcatiunea?
- Merge înainte, prova vine la stînga;
  - Merge înainte, prova vine la stînga, ambarcațiunea se oprește, prova este abătută către dreapta, apoi ambarcațiunea merge înapoi, prova este abătută puternic către dreapta;**
  - Merge înainte, prova este abătută către stînga, apoi ambarcațiunea merge înapoi, prova este abătută puternic la stînga.

- 602. Vestele de salvare gonflabile trebuie sa sustina persoana ce o foloseste daca:**
- Se umflă 50% din compartimente;
  - Se umflă total;
  - Se umflă numai partea din spate și gulerul.
- 603. Efecte combinate carma-elice-ambarcatiunea merge cu viteza inainte, carma stanga, masina inainte:**
- Prova girează la stânga, pupa abate la dreapta;**
  - Prova girează la dreapta, pupa abate la stânga;
  - Elicea nu are efect.
- 604. Regula generală pentru întoarcerea pe loc a ambarcatiunilor cu o singură elice este:**
- Ambarcațiunea cu elice pas stânga trebuie să întoarcă pe loc din cârmă și elice la tribord;
  - Ambarcațiunea cu elice pas stânga trebuie să întoarcă pe loc din cârmă și elice la babord;**
  - Ambarcațiunea cu elice pas dreapta trebuie să întoarcă pe loc din cârmă și elice la babord.
- 605. Întoarcerile pe loc în bordul opus pasului elicei se face, de obicei:**
- Datorită efectului combinat al cârmei și elicei;
  - Pe ancoră;**
  - Datorită curentului.
- 606. Ambarcatiunile cu două elice au pasul astfel:**
- Ambele elice pas dreapta;
  - Ambele elice pas stânga;
  - O elice pas dreapta și cealaltă pas stânga.**
- 607. Volanul ambarcatiunii trebuie sa permita :**
- O poziție de operare confortabilă, care să nu se încurce cu mișcarea telecomenzii și să jeneze mișcările conducătorului sau vederea în față;**
  - Să se evite influența lor;
  - Efect de guvernare.
- 608. La o ambarcatiune cu două elice, în cazul unei avarii la o mașină sau elice, drumul ambarcatiunii poate fi menținut dacă:**
- Se orientează cârma în bordul mașinii care este defectă;
  - Se orientează cârma în bordul mașinii care este în mars;**
  - Va fi remorcată.
- 609. Ambarcatiunile cu două elice sunt mai manevriere față de ambarcatiunile cu o singură elice la:**
- Marș înainte;
  - Marș înapoi;
  - Atât la marș înainte cât și la marș înapoi.**
- 610. Daca prova intra adanc in apa, datorita inclinarii motorului la viteze mari:**
- Barca ar putea să înceapă să se rotească rapid și să arunce pasagerii peste bord;**
  - Barca își mărește stabilitatea de drum;
  - Nu se observă nici un efect.

- 611. La manevra de acostare, pe lângă calitățile manevriere ale navei, tot timpul se va ține cont de vant și curent, urmărindu-se :**
- a. Să se evite influența lor;
  - b. **Ca forța acestora să fie folosită în ajutorul manevrei și nu manevra să lupte împotriva lor;**
  - c. Nu se ține cont de vânt și curent.