

1. Acostarea reprezintă apropierea unei nave de:
 - a) **cheu, debarcader, mal, geamandura, loc neamenajat, alta nava;**
 - b) cheu, platforma, canal, debarcader, ecluza, loc neamenajat, alta nava;
 - c) cheu, doc, platforma, debarcader, fluviu, geamandura, alta nava.

2. Alegerea remorcii se face funcție de:
 - a) **material, rezistența, lungime, grosime;**
 - b) lungimea convoiului, lățimea navei, puterea remorcherului;
 - c) rezistența la înaintare, coeficientul bloc, dimensiunile navei remorcate.

3. Algoritmul executării manevrei de om la apă folosind curba lui SCHRANOW este următorul:
 - a) Se execută o rotație completă în oricare dintre borduri și omul trebuie să se găsească în punctul de începere a manevrei
 - b) **Se pune cârma bandă în oricare dintre borduri și după o întoarcere la drumul de salvare calculat : $D_s = D_i + 180^\circ \pm 60^\circ$, se va naviga pe acest drum pentru găsirea omului din apă**
 - c) Se pune cârma bandă în oricare dintre borduri, necunoscându-se momentul când a căzut omul în apă și după o întoarcere de 180° se va executa căutarea
 - d) Se pune cârma bandă în bordul în care se presupune că a căzut omul și se execută o întoarcere la $D_i \pm 60^\circ$

4. Algoritmul executării manevrei de om la apă folosind curba lui WILLIAMSON este următorul:
 - a) **După ce s-a executat o întoarcere de 60° cu cârma banda în bordul în care a căzut omul, se orientează cârma banda în bordul opus pentru a se ajunge la drumul inițial inversat**
 - b) Se execută o întoarcere de 60° în oricare din cele două borduri, după care se orientează cârma banda în bordul opus pentru a se ajunge la drumul inițial inversat
 - c) Se pune cârma banda în bordul în care s-a produs evenimentul și după o întoarcere de 250° față de drumul inițial se aduce cârma la zero și se stopează mașina
 - d) Se execută o rotație completă în bordul în care a căzut omul și acesta trebuie să se afle în prova navei la terminarea manevrei

5. Ambarcațiunea de supraviețuire este:
 - a) barca de salvare cu motor
 - b) pluta de salvare de mare capacitate
 - c) barca de urgență
 - d) **ambarcațiune ce poate să mențină în viață persoane aflate în pericol din momentul abandonării navei**

6. Ancorarea la mars înainte, pe calm și fără curent:

- a) carma in bordul opus bordului ancorarii, se parcurge spatiul $L/2$, dupa care se da funda ancora;
 - b) carma in bordul ancorarii, se parcurge spatiul $L/2$, dupa care se da funda ancora;**
 - c) carma zero, se parcurge spatiul $L/2$, dupa care se da funda ancora.
7. Andocarea navei reprezinta:
- a) ridicarea navei pe doc in vederea executarii unor reparatii;**
 - b) coborarea navei de pe doc cu ajutorul sincrolifturilor;
 - c) manevra de apropiere a navei de doc.
8. Apropierea de geamandura sau o alta nava este mai usoara, daca conditiile permit:
- a) cu vantul/curentul din prova;**
 - b) cu vantul/curentul din pupa;
 - c) cu vantul/curentul din travers.
9. Ascultarea continua este:
- a) Ascultarea radio neintrerupta
 - b) Ascultarea permanenta VHF
 - c) Ascultarea radio neintrerupta decat pentru intervale scurte cand capacitatea de receptie a navei este blocata de propriile comunicari**
 - d) Legatura permanenta cu o alta nava aflata in situatie de pericol
10. Calculul locului de ancorare tine cont de:
- a) lungimea navei, natura fundului, existenta reperelor de navigatie, adancimea apei;
 - b) adancimea apei, lungimea navei, posibilitatea graparii ancorei, eroarea in punct;**
 - c) latimea navei, panta fundului, posibilitatea graparii ancorei, adancimea apei.
11. Calitatile manevriere ale navei sunt:
- a) manevrabilitatea, comportarea navei fata de vant, oscilatiile navei, viteza, inertia, giratia;**
 - b) manevrabilitatea, stabilitatea, nescufundabilitatea, inertia, viteza, oscilatiile navei;
 - c) manevrabilitatea, viteza, inertia, alura, comportarea fata de vant, oscilatiile navei.
12. Calitatile nautice ale navei sunt:
- a) stabilitatea, manevrabilitatea, comportarea navei fata de vant, nescufundabilitatea;
 - b) nescufundabilitatea, flotabilitatea, stabilitatea;**
 - c) stabilitatea, flotabilitatea, manevrabilitatea, nescufundabilitatea.

13. Cand nava se afla in semicercul periculos vantul deriveaza nava catre :
- a) Partea din dreapta a traiectoriei ciclonului
 - b) Partea din stanga a traiectoriei ciclonului
 - c) **Centrul ciclonului**
 - d) Semicercul manevrabil
14. Cand nava se afla in semicercul periculos vantul deriveaza nava catre :
- a) Partea din dreapta a traiectoriei ciclonului
 - b) Partea din stanga a traiectoriei ciclonului
 - c) **Centrul ciclonului**
 - d) Semicercul manevrabil
15. Cand o nava aflata in semicercul manevrabil poate părăsi mai repede zona de actiune a ciclonului ?
- a) Dupa formarea ciclonului, acesta fiind pe o traiectorie ascendenta
 - b) Dupa ce ciclonul si-a schimbat traiectoria
 - c) **In cazul curbarii traiectoriei**
 - d) Cand nava are vantul din pupa
16. Cand o nava aflata in semicercul manevrabil poate tarasi mai repede zona de actiune a ciclonului ?
- a) Dupa formarea ciclonului, acesta fiind pe o traiectorie ascendenta
 - b) Dupa ce ciclonul si-a schimbat traiectoria
 - c) **In cazul curbarii traiectoriei**
 - d) Cand nava are vantul din pupa
17. Cand o nava nu are pavilionul tarii in care face esca la cu ce pavilion de cod il inlocuieste?
- a) Litera "A"
 - b) combinatie de pavilioane reprezentand indicativul de apel al navei
 - c) Pavilioanele "G" si "N" ridicate pe aceeasi verticala "G" sus
 - d) **Litera "H"**
18. Cand se stabileste relevmentul centrului ciclonului si semicerculin care se afla nava, in situatia cand nava se afla langa vortex :
- a) Vantul taie izobarele sub un unghi de 45 grade
 - b) **Vantul taie izobarele sub un unghi de 60 grade**
 - c) Vantul are o directie neregulata
 - d) Vantul bate aproape paralel cu izobarele
19. Cand se stabileste relevmentul centrului ciclonului si semicerculin care se afla nava, in situatia cand nava se afla langa vortex :
- a) Vantul taie izobarele sub un unghi de 45 grade
 - b) **Vantul taie izobarele sub un unghi de 60 grade**
 - c) Vantul are o directie neregulata

- d) Vantul bate aproape paralel cu izobarele
20. Care este cantitatea minima de apa ce trebuie sa existe pentru fiecare membru al barcii de salvare?
- a) 3 litri de fiecare persoana autorizata sa transporte
 - b) 3 litri de fiecare persoana autorizata sa transporte din care 1 litru poate fi inlocuit de un aparat de desalinizare**
 - c) 3,5 litri de persoana
 - d) Oricat este posibil dar nu mai putin de 3 litri
21. Care este cantitatea minima de apa pentru fiecare persoana din pluta de salvare?
- a) 1 litru
 - b) 2 litri
 - c) 2,5 litri
 - d) 1,5 litri din care 0,5 litri poate fi inlocuit de un aparat de desalinizare**
22. Care este cel mai important element de care trebuie sa se tina cont la dezesuarea navei ?
- a) Valurile
 - b) Lungimea lantului de ancora
 - c) Natura fundului
 - d) Ora mareei inalte**
23. Care este cel mai important element de care trebuie sa se tina cont la dezesuarea navei ?
- a) Valurile
 - b) Lungimea lantului de ancora
 - c) Natura fundului
 - d) Ora mareei inalte**
24. Care este durata minima de emiterie de fum cu debit uniform la plutirea in apa linistita pentru un semnal combinat?
- a) 1 min
 - b) 3 min**
 - c) 5 min
 - d) Cat mai mult posibil
25. Cate din compartimentele plutei gonflabile pot fi avariate fara a diminua capacitatea plutei?
- a) Un compartiment
 - b) 50% din compartimente**
 - c) 25% din compartimente
 - d) 2 compartimente diametral opuse

26. Cate kilocalorii trebuie sa asigure ratiile de hrana pentru fiecare persoana din pluta de salvare?
- a) **5000 Kcal**
 - b) 4000 Kcal
 - c) 2800 Kcal
 - d) 6000 Kcal
27. Ce este mai important in cazul unei esuari voluntare ?
- a) Salvarea navei
 - b) Salvarea marfii
 - c) Prevenirea poluarii
 - d) **Toate trei sunt corecte**
28. Ce este mai important in cazul unei esuari voluntare ?
- a) Salvarea navei
 - b) Salvarea marfii
 - c) Prevenirea poluarii
 - d) **Toate trei sunt corecte**
29. Ce lumini trebuie sa poarte o nava esuata noaptea
- a) lumina rosie
 - b) Trei lumini rosii pe verticala
 - c) Doua lumini rosii, una la prova si alta la pupa
 - d) **Doua lumini rosii pe verticala si luminile de ancora**
30. Ce lumini trebuie sa poarte o nava esuata noaptea
- a) lumina rosie
 - b) Trei lumini rosii pe verticala
 - c) Doua lumini rosii, una la prova si alta la pupa
 - d) **Doua lumini rosii pe verticala si luminile de ancora**
31. Ce manevră se recomandă în cazul unei eșuări iminente pentru a reduce impactul cu fundul apei?
- a) Stoparea mașinii și punerea cârmei într-un bord până la întoarcerea navei cu bordul spre locul de eșuare
 - b) Stoparea mașinii și punerea cârmei într-un bord, până la întoarcerea navei cu pupa spre locul de eșuare
 - c) Deplasarea de greutate spre prova navei pentru protejarea cârmei și a elicei
 - d) **Stopare mașinii și punerea pe marș înapoi, cu scopul de a anula mișcarea de inerție înainte a navei și stoparea acesteia**
32. Ce manevră se recomandă în cazul unei eșuări iminente pentru a reduce impactul cu fundul apei?
- a) Stoparea mașinii și punerea cârmei într-un bord până la întoarcerea navei cu bordul spre locul de eșuare

- b) Stoparea mașinii și punerea cârmei într-un bord, până la întoarcerea navei cu pupa spre locul de eșuare
- c) Deplasarea de greutate spre prova navei pentru protejarea cârmei și a elicei
- d) Stopare mașinii și punerea pe marș înapoi, cu scopul de a anula mișcarea de inerție înainte a navei și stoparea acesteia**

33. Ce semne trebuie să poarte o nava esuata ziua ?

- a) bula neagra
- b) Doua bule negre
- c) Un bicon
- d) Trei bule negre**

34. Ce semne trebuie să poarte o nava esuata ziua ?

- a) bula neagra
- b) Doua bule negre
- c) Un bicon
- d) Trei bule negre**

35. Ce tip de motoare sunt aprobate pentru propulsia barcii de salvare

- a) Cu aprindere prinscanteie
- b) Cu aprindere prin compresie**
- c) Cu aburi
- d) Electric

36. Ce trebuie să se verifice la nava înainte de iesirea de pe doc ?

- a) Inchiderile etanse de pe punte
- b) Valoarea înalțimii metacentrice transversale să fie minimă
- c) Repartizarea lichidelor să fie uniformă
- d) Deschiderile de la opera vie să fie închise**

37. Codul Internațional de semnale se utilizează pentru:

- a) Comunicatii nava-nava
- b) Comunicatii nava-autoritati
- c) Comunicatii nava-echipe de salvare
- d) Legatura între nave-puncte de supraveghere de coasta și ambarcatiunile de salvare în caz de pericol**

38. Comanda canalelor VHF trebuie să fie asigurată din următoarele puncte ale punții de navigație:

- a) În apropierea poziției de guvernare
- b) În ambele borduri
- c) Prin folosirea echipamentului portabil din orice punct
- d) În apropierea poziției de guvernare și când este necesar de pe partile laterale ale punții de navigație**

39. Comandantul trebuie sa informeze pilotul despre:
- a) **dimensiunile si manevrabilitatea navei;**
 - b) distanta fata de intrarea in port;
 - c) tipul si felul marfii transportate.
40. Coridoarele, scarile si iesirile ce conduc la posturile de adunare si de imbarcare vor fi marcate cu:
- a) Linii rosii continui
 - b) Linii rosii continui trasate cu vopsea fosforescente
 - c) **Sageti din materiale reflectorizante**
 - d) Postere si indicatii de acces
41. Costumul hidrotermic este:
- a) Un costum ce nu permite intrarea apei
 - b) **Un costum de protectie ce reduce pierderile de caldura ale corpului unei persoane afundata in apa rece**
 - c) Un costum imblanit
 - d) Un costum de scafandru
42. Cum trebuie sa actioneze un remorcher salvator pentru a usura scoaterea navei de pe uscat ?
- a) Sa mentina directia remorcii in planul diametral al navei esuate
 - b) Sa mentina directia remorcii perpendiculara pe coasta
 - c) Sa execute manevra de tractionare cu storturi repetate
 - d) **Remorcand nava alternativ intr-un bord si in altul pentru a-I face loc sa se degajeze mai usor inapoi**
43. Cum trebuie sa actioneze un remorcher salvator pentru a usura scoaterea navei de pe uscat ?
- a) Sa mentina directia remorcii in planul diametral al navei esuate
 - b) Sa mentina directia remorcii perpendiculara pe coasta
 - c) Sa execute manevra de tractionare cu storturi repetate
 - d) **Remorcand nava alternativ intr-un bord si in altul pentru a-I face loc sa se degajeze mai usor inapoi**
44. Cum trebuie voltata remorca la bordul navei esuate ?
- a) De vinciul de ancora
 - b) De la centrul navei
 - c) **Pe mai multe perechi de babale intarite special pentru remorcaj**
 - d) Folosind o laba de gasca
45. Cum trebuie voltata remorca la bordul navei esuate ?
- a) De vinciul de ancora
 - b) De la centrul navei
 - c) **Pe mai multe perechi de babale intarite special pentru remorcaj**

- d) Folosind o laba de gasca
46. Daca nava se afla centrului ciclonului, este suficient :
- a) Sa marim viteza navei
 - b) Sa mentinem un drum cu vant de pupa
 - c) Sa mentinem drumul si viteza
 - d) Sa micsoram viteza pentru a lasa ciclonul sa se indeparteze**
47. Daca nava se afla centrului ciclonului, este suficient :
- a) Sa marim viteza navei
 - b) Sa mentinem un drum cu vant de pupa
 - c) Sa mentinem drumul si viteza
 - d) Sa micsoram viteza pentru a lasa ciclonul sa se indeparteze**
48. Daca vantul isi mentine directia, marindu-si viteza, iar presiunea barometrica creste :
- a) Nava se afla in semicercul periculos
 - b) Nava se afla in semicercul manevrabil
 - c) Nava se afla pe traiectoria ciclonului dar inapoia centrului ciclonului si anume in semicercul sau posterior**
 - d) Nava se afla pe traiectoria ciclonului, dar inaintea centrului acestuia si anume in semicercul sau anterior
49. Daca vantul isi mentine directia, marindu-si viteza, iar presiunea barometrica creste :
- a) Nava se afla in semicercul periculos
 - b) Nava se afla in semicercul manevrabil
 - c) Nava se afla pe traiectoria ciclonului dar inapoia centrului ciclonului si anume in semicercul sau posterior**
 - d) Nava se afla pe traiectoria ciclonului, dar inaintea centrului acestuia si anume in semicercul sau anterior
50. Efecte combinate carma-elice – nava merge cu viteza inainte, carma dreapta, masina inainte:
- a) prova gireaza la stanga, pupa abate la dreapta;
 - b) prova gireaza la dreapta, pupa abate la stanga;**
 - c) elicea nu are efect.
51. Efecte combinate carma-elice – nava merge cu viteza inainte, carma stanga, masina inainte:
- a) prova gireaza la stanga, pupa abate la dreapta;**
 - b) prova gireaza la dreapta, pupa abate la stanga;
 - c) elicea nu are efect.

52. Efecte combinate carma-elice – nava merge cu viteza inainte, carma zero, masina inainte:
- a) **prova gireaza la stanga, pupa abate la dreapta;**
 - b) prova gireaza la dreapta, pupa abate la stanga;
 - c) elicea nu are efect.
53. Efecte combinate carma-elice – nava merge cu viteza inapoi, carma dreapta, masina inapoi:
- a) **prova gireaza la stanga, pupa abate la dreapta;**
 - b) prova gireaza la dreapta, pupa abate la stanga;
 - c) elicea nu are efect.
54. Efecte combinate carma-elice – nava merge cu viteza inapoi, carma stanga, masina inapoi:
- a) prova gireaza la stanga, pupa abate la dreapta;
 - b) **prova gireaza la dreapta, pupa abate la stanga;**
 - c) elicea nu are efect.
55. Efecte combinate carma-elice – nava merge cu viteza inapoi, carma zero, masina inapoi:
- a) prova gireaza la stanga, pupa abate la dreapta;
 - b) **prova gireaza la dreapta, pupa abate la stanga;**
 - c) elicea nu are efect.
56. Efectele legaturilor – parama de etrava/etambou:
- a) **deplaseaza nava spre inainte/inapoi de-a lungul cheului;**
 - b) deplaseaza nava spre inainte/inapoi, apropie prova/pupa de cheu;
 - c) deplaseaza nava spre inainte/inapoi, departeaza prova/pupa de cheu.
57. Efectele legaturilor – parama prova:
- a) **deplaseaza nava in ax spre prova, apropie prova de cheu, departeaza pupa;**
 - b) deplaseaza nava in ax spre prova, apropie pupa de cheu, departeaza prova;
 - c) apropie prova de cheu, departeaza pupa.
58. Efectele legaturilor – parama pupa:
- a) deplaseaza nava in ax spre pupa, apropie prova de cheu, departeaza pupa;
 - b) deplaseaza nava in ax spre prova, apropie pupa de cheu, departeaza prova;
 - c) **deplaseaza nava in ax spre pupa, apropie pupa de cheu, departeaza prova.**
59. Efectele legaturilor – springul prova:
- a) deplaseaza nava spre inainte, apropie prova de cheu, departeaza pupa;
 - b) **deplaseaza nava spre inapoi, apropie prova de cheu, departeaza pupa;**
 - c) deplaseaza nava spre inapoi, apropie pupa de cheu, departeaza prova.

60. Efectele legaturilor – springul pupa:
- a) deplaseaza nava spre inainte, apropie prova de cheu, departeaza pupa;
 - b) deplaseaza nava spre inapoi, apropie prova de cheu, departeaza pupa;
 - c) **deplaseaza nava spre inainte, apropie pupa de cheu, departeaza prova.**
61. Efectele legaturilor – traversa prova:
- a) deplaseaza nava spre inainte, apropie prova de cheu, departeaza pupa;
 - b) **apropie prova de cheu, departeaza pupa;**
 - c) deplaseaza nava spre inapoi, apropie pupa de cheu, departeaza prova.
62. Efectele legaturilor – traversa pupa:
- a) apropie prova de cheu, departeaza pupa;
 - b) **apropie pupa de cheu, departeaza prova;**
 - c) deplaseaza nava spre inapoi, apropie pupa de cheu, departeaza prova.
63. Efectele legaturilor combinate – parama prova si spring prova - faciliteaza:
- a) acostarea cu bordul, plecarea cu prova inainte pe parama prova;
 - b) **acostarea cu bordul, plecarea cu pupa inainte pe springul prova;**
 - c) acostarea cu bordul, plecarea cu prova inainte pe springul prova.
64. Efectele legaturilor combinate – parama prova si spring prova - faciliteaza:
- a) apropierea navei de cheu cu deplasare spre inainte;
 - b) apropierea navei de cheu cu deplasare spre inapoi;
 - c) **apropierea navei de cheu fara deplasare spre inainte/inapoi.**
65. Efectele legaturilor combinate – parama prova si spring pupa - faciliteaza:
- a) **apropierea navei de cheu cu deplasare spre inainte;**
 - b) apropierea navei de cheu cu deplasare spre inapoi;
 - c) apropierea navei de cheu fara deplasare spre inainte/inapoi.
66. Efectele legaturilor combinate – parama pupa si spring prova - faciliteaza:
- a) acostarea cu bordul, plecarea cu prova inainte pe springul prova;
 - b) acostarea cu bordul, plecarea cu pupa inainte pe parama pupa;
 - c) **acostarea cu bordul, plecarea cu prova inainte pe springul pupa.**
67. Efectele legaturilor combinate – parama pupa si spring prova - faciliteaza:
- a) **acostarea cu bordul, plecarea cu pupa inainte pe springul prova;**
 - b) acostarea cu bordul, plecarea cu pupa inainte pe parama pupa;
 - c) acostarea cu bordul, plecarea cu prova inainte pe springul pupa.
68. Efectul carmei la mars inainte – nava merge inainte, carma dreapta:
- a) prova gireaza la stanga, iar pupa abate spre dreapta;
 - b) **prova gireaza la dreapta, iar pupa abate spre stanga;**
 - c) deplasare rectinergie inainte.

69. Efectul carmei la mars inainte – nava merge inainte, carma in ax:
- a) prova gireaza la stanga, iar pupa abate spre dreapta;
 - b) prova gireaza la dreapta, iar pupa abate spre stanga;
 - c) **deplasare rectinicie inainte.**
70. Efectul carmei la mars inainte – nava merge inainte, carma stanga:
- a) **prova gireaza la stanga, iar pupa abate spre dreapta;**
 - b) prova gireaza la dreapta, iar pupa abate spre stanga;
 - c) deplasare rectinicie inainte.
71. Efectul carmei la mars inapoi – nava merge inapoi, carma dreapta:
- a) **prova gireaza la stanga, iar pupa abate spre dreapta;**
 - b) prova gireaza la dreapta, iar pupa abate spre stanga;
 - c) deplasare rectinicie inapoi.
72. Efectul carmei la mars inapoi – nava merge inapoi, carma in ax:
- a) prova gireaza la stanga, iar pupa abate spre dreapta;
 - b) prova gireaza la dreapta, iar pupa abate spre stanga;
 - c) **deplasare rectinicie inapoi.**
73. Efectul carmei la mars inapoi – nava merge inapoi, carma stanga:
- a) prova gireaza la stanga, iar pupa abate spre dreapta;
 - b) **prova gireaza la dreapta, iar pupa abate spre stanga;**
 - c) deplasare rectinicie inapoi.
74. Elementul principal de scoatere a navei de pe uscat il constituie :
- a) **Vremea**
 - b) Natura fundului
 - c) Cantitatea de marfa la bord
 - d) Viteza de deplasare a navei
75. Elementul principal de scoatere a navei de pe uscat il constituie :
- a) **Vremea**
 - b) Natura fundului
 - c) Cantitatea de marfa la bord
 - d) Viteza de deplasare a navei
76. Esuarea voluntara a navei se face :
- a) Nava se lasa in voia valurilor
 - b) **Cu o viteza suficienta guvernarii navei**
 - c) Cu nava stopata
 - d) Cu viteza mare pentru a preintampina scufundarea navei
77. Esuarea voluntara a navei se face :

- a) Nava se lasa in voia valurilor
- b) Cu o viteza suficienta guvernarii navei**
- c) Cu nava stopata
- d) Cu viteza mare pentru a preintampina scufundarea navei

78. Esuarea voluntara a navei trebuie sa se faca pe un teren :

- a) Stancos
- b) Argilos
- c) Nisipos**
- d) Malos

79. Esuarea voluntara a navei trebuie sa se faca pe un teren :

- a) Stancos
- b) Argilos
- c) Nisipos**
- d) Malos

80. Fenomene meteorologice tipice, care preced aparitia ciclonului sunt :

- a) Cresterea temperaturii aerului, cresterea presiunii, intretinerea brizelor si musonilor, aparitia norilor Cumulus
- b) Aparitia pescarusilor, cresterea presiunii, valuri mari
- c) Variatia anormala a presiunii, aparitia hulei, schimbarea directiei vantului, aparitia norilor Cirrus, incetarea brizelor**
- d) Valuri de furtuna, cresterea presiunii, aparitia norilor Stratus, mentinerea directiei vantului

81. Fenomene meteorologice tipice, care preced aparitia ciclonului sunt :

- a) Cresterea temperaturii aerului, cresterea presiunii, intretinerea brizelor si musonilor, aparitia norilor Cumulus
- b) Aparitia pescarusilor, cresterea presiunii, valuri mari
- c) Variatia anormala a presiunii, aparitia hulei, schimbarea directiei vantului, aparitia norilor Cirrus, incetarea brizelor**
- d) Valuri de furtuna, cresterea presiunii, aparitia norilor Stratus, mentinerea directiei vantului

82. În cadrul activităților executate pentru recuperarea omului căzut în apă se apasă butonul „Man over board” al GPS-ului, în următorul scop:

- a) GPS-ul va indica continuu numai distanța până la locul accidentului, permițând astfel reglarea vitezei pentru a putea opri nava lângă omul din apă
- b) GPS-ul va indica continuu numai relevmentul la locul accidentului, permițând astfel cunoașterea în orice moment a drumului navei spre om
- c) Pentru a ghida permanent deplasarea navei spre locul accidentului, indicând continuu relevmentul și distanța**

- d) Pentru a indica celui care execută manevra de om la apă ce metodă să folosească, în funcție de timpul scurs de la căderea omului în apă și până în momentul apăsării butonului
83. În cadrul pregătirilor pentru abandonarea navei într-o perioadă de timp delimitată, ofițerul de cart va stabili:
- a) Poziția navei, coordonatele sale, ruta cea mai apropiată de navigație a bărcilor de salvare;
 - b) Coordonatele navei, direcția până la țărmul spre care se pot îndrepta mijloacele de salvare, numărul mijloacelor de salvare;
 - c) Poziția navei, coordonatele sale, ruta cea mai apropiată de navigație a bărcilor de salvare, numărul bărcilor de salvare;
 - d) **Poziția navei, direcția până la țărmul spre care se pot îndrepta mijloacele de salvare sau ruta cea mai apropiată de navigație.**
84. În caz de coliziune a unei nave, primele măsuri care se vor lua la bord sunt:
- a) Transmiterea mesajului de pericol și evitarea de a se mai face manevre cu navele, dacă acestea sunt blocate una în cealaltă
 - b) **Determinarea pericolului de explozie sau de incendiu, închiderea tuturor porților etanșe, inspectarea compartimentelor de sub linia de plutire pentru depistarea eventualelor fisuri sau găuri de apă**
 - c) Transmiterea mesajelor de ajutor de la caz la caz și pregătirea echipajului pentru abandonarea navei
 - d) Închiderea tuturor porților etanșe de sub punte și orientarea navei cu viteza cea mai mare spre cel mai apropiat port sau loc de eșuare, pentru evitarea pericolului de răsturnare sau scufundare
85. În caz de coliziune a unei nave, primele măsuri care se vor lua la bord sunt:
- a) Transmiterea mesajului de pericol și evitarea de a se mai face manevre cu navele, dacă acestea sunt blocate una în cealaltă
 - b) **Determinarea pericolului de explozie sau de incendiu, închiderea tuturor porților etanșe, inspectarea compartimentelor de sub linia de plutire pentru depistarea eventualelor fisuri sau găuri de apă**
 - c) Transmiterea mesajelor de ajutor de la caz la caz și pregătirea echipajului pentru abandonarea navei
 - d) Închiderea tuturor porților etanșe de sub punte și orientarea navei cu viteza cea mai mare spre cel mai apropiat port sau loc de eșuare, pentru evitarea pericolului de răsturnare sau scufundare
86. În cazul în care nava este în pericol iminent de scufundare, comandantul navei va alege pentru eșuare un teren :
- a) Cu coeficient mare de frecare
 - b) Cu coeficient mic de frecare
 - c) Cu coeficient mediu de frecare
 - d) **Cel mai apropiat cu coeficient de frecare cât mai mic**

87. In cazul in care nava este in pericol iminent de scufundare, comandantul navei va alege pentru esuare un teren :
- a) Cu coeficient mare de frecare
 - b) Cu coeficient mic de frecare
 - c) Cu coeficient mediu de frecare
 - d) Cel mai apropiat cu coeficient de frecare cat mai mic**
88. In cazul in care se cunoste directia de deplasare a ciclonului tropical, semicercul manevrabil va fi determinat :
- a) Stand cu fata catre centrul ciclonului
 - b) Stand cu fata in vant
 - c) Stand cu fata in directia de deplasare a depresiunii tropicale**
 - d) Stand cu spatele catre centrul ciclonului
89. In cazul in care se cunoste directia de deplasare a ciclonului tropical, semicercul manevrabil va fi determinat :
- a) Stand cu fata catre centrul ciclonului
 - b) Stand cu fata in vant
 - c) Stand cu fata in directia de deplasare a depresiunii tropicale**
 - d) Stand cu spatele catre centrul ciclonului
90. În condițiile în care starea mării nu permite lansarea ambarcațiunilor de salvare, apropierea de supraviețuitorul din apă cu nava se va executa ținând cont de direcția vântului astfel:
- a) Sub vântul acestuia
 - b) În vântul acestuia**
 - c) Cu prova în vânt
 - d) Cu pupa în vânt
91. In emisfera nordica, cand nava se afla in semicercul manevrabil, aceasta trebuie sa mentina :
- a) alura cu vantul din Pp Bd
 - b) alura cu vantul din Pv Bb
 - c) alura cu vantul din Pp Tb**
 - d) alura cu vantul din Pv Tb
92. In emisfera nordica, cand nava se afla in semicercul manevrabil, aceasta trebuie sa mentina :
- a) alura cu vantul din Pp Bd
 - b) alura cu vantul din Pv Bb
 - c) alura cu vantul din Pp Tb**
 - d) alura cu vantul din Pv Tb

93. In emisfera nordica, cand nava se afla in semicercul periculos, aceasta trebuie sa mentina :
- a) Vantul din pupa Tb
 - b) Vantul din pupa Bb
 - c) alura de capa preventiva, cu vantul din Pv Tb intre 10 - 45 grade**
 - d) alura de capa preventiva, cu vantul din Pv Bb intre 15 - 25 grade
94. In emisfera nordica, cand nava se afla in semicercul periculos, aceasta trebuie sa mentina :
- a) Vantul din pupa Tb
 - b) Vantul din pupa Bb
 - c) alura de capa preventiva, cu vantul din Pv Tb intre 10 - 45 grade**
 - d) alura de capa preventiva, cu vantul din Pv Bb intre 15 - 25 grade
95. In emisfera sudica, cand nava se afla in semicercul manevrabil, aceasta trebuie sa mentina :
- a) alura cu vantul din Pp Bd**
 - b) alura cu vantul din Pv Bb
 - c) alura cu vantul din Pp Tb
 - d) alura cu vantul din Pv Tb
96. In emisfera sudica, cand nava se afla in semicercul manevrabil, aceasta trebuie sa mentina :
- a) alura cu vantul din Pp Bd**
 - b) alura cu vantul din Pv Bb
 - c) alura cu vantul din Pp Tb
 - d) alura cu vantul din Pv Tb
97. In emisfera sudica, cand nava se afla in semicercul periculos, aceasta trebuie sa mentina :
- a) alura de capa preventiva, cu vantul din Pp Bb intre 1-2 carturi
 - b) alura de capa preventiva, cu vantul din Pv Bb intre 10 - 45 grade**
 - c) alura de capa preventiva, cu vantul din Pv Tb intre 15 - 25 grade
 - d) Vantul din pupa
98. In emisfera sudica, cand nava se afla in semicercul periculos, aceasta trebuie sa mentina :
- a) alura de capa preventiva, cu vantul din Pp Bb intre 1-2 carturi
 - b) alura de capa preventiva, cu vantul din Pv Bb intre 10 - 45 grade**
 - c) alura de capa preventiva, cu vantul din Pv Tb intre 15 - 25 grade
 - d) Vantul din pupa
99. În general coliziunea produce avarii la corpul navei care generează de cele mai multa ori găuri de apă. Apa îmbarcată prin acestea poate provoca următoarele situații la bord, care va afecta stabilitatea navei:

- a) **Înclinarea, apuparea sau aprovarea navei**
 - b) Creșterea uniformă a pescajului navei
 - c) Deteriorarea calității mărfurilor din magazii
 - d) Dezafectarea compartimentelor inundate, de sub punte
100. În general coliziunea produce avarii la corpul navei care generează de cele mai multe ori găuri de apă. Apa îmbarcată prin acestea poate provoca următoarele situații la bord, care va afecta stabilitatea navei:
- a) **Înclinarea, apuparea sau aprovarea navei**
 - b) Creșterea uniformă a pescajului navei
 - c) Deteriorarea calității mărfurilor din magazii
 - d) Dezafectarea compartimentelor inundate, de sub punte
101. În timpul navigației prin zone cu adâncimi mici
- a) Nava formează valuri mari numai la prova, proporțional cu viteza navei, mărirind rezistența la înaintare cu 50%
 - b) Nava formează valuri mari la prova și la pupa, proporțional cu viteza navei, mărirind rezistența la înaintare cu 25 – 30%**
 - c) Nava formează valuri mari numai la pupa, care vor reduce înaintarea, proporțional cu viteza navei
 - d) Valurile mari formate, ajută înaintarea navei, mărirind viteza cu 25 – 30%
102. În timpul navigației prin zone cu adâncimi mici
- a) Nava formează valuri mari numai la prova, proporțional cu viteza navei, mărirind rezistența la înaintare cu 50%
 - b) Nava formează valuri mari la prova și la pupa, proporțional cu viteza navei, mărirind rezistența la înaintare cu 25 – 30%**
 - c) Nava formează valuri mari numai la pupa, care vor reduce înaintarea, proporțional cu viteza navei
 - d) Valurile mari formate, ajută înaintarea navei, mărirind viteza cu 25 – 30%
103. În timpul navigației prin zone cu adâncimi mici se va ține cont de faptul că:
- a) Efectul cârmei este mai mic, nava guvernează mai greu, iar viteza se reduce cu 20 – 25%**
 - b) Efectul cârmei este mai mare, nava guvernează bine
 - c) La apariția unei diferențe mari de adâncime, nava va abate brusc cu prova spre adâncimea mai mică
 - d) Zonele de navigație cu adâncimi mici nu sunt considerate dificile pentru manevra navei
104. În timpul navigației prin zone cu adâncimi mici se va ține cont de faptul că:
- a) Efectul cârmei este mai mic, nava guvernează mai greu, iar viteza se reduce cu 20 – 25%**
 - b) Efectul cârmei este mai mare, nava guvernează bine

- c) La apariția unei diferențe mari de adâncime, nava va abate brusc cu prova spre adâncimea mai mică
- d) Zonele de navigație cu adâncimi mici nu sunt considerate dificile pentru manevra navei

105. Înainte de esuarea voluntară a navei pescajul trebuie :

- a) Menținut
- b) Crescut**
- c) Micșorat
- d) Nu are importanță

106. Înainte de esuarea voluntară a navei pescajul trebuie :

- a) Menținut
- b) Crescut**
- c) Micșorat
- d) Nu are importanță

107. Înainte de începerea operațiunii de dezesuare pescajul navei trebuie :

- a) Menținut
- b) Crescut
- c) Micșorat**
- d) Nu are importanță

108. Înainte de începerea operațiunii de dezesuare pescajul navei trebuie :

- a) Menținut
- b) Crescut
- c) Micșorat**
- d) Nu are importanță

109. Înălțimea maximă de cadere liberă în apă ce poate fi suportată de o barcă de salvare complet echipată și cu persoane la bord este de:

- a) 2,5 m
- b) 3,5 m
- c) 3 m**
- d) 4,5 m

110. Instalația de alarmare generală se folosește pentru:

- a) Anunțuri la bord
- b) Adunarea pasagerilor și echipajului la locurile de adunare pentru declanșarea operațiunilor indicate de rolul de apel**
- c) Comunicatii între compartimentele navei
- d) Transmiterea informațiilor utile către autorități

111. Instrucțiunile de exploatare pentru mijloacele de salvare se afișează:

- a) În condiții de vizibilitate ale iluminatului de avarie**

- b) La puntea barcilor
 - c) Pe comanda de navigatie
 - d) In careurile echipajului, pe comanda si in sala masini
112. Intinderea remorcii se va face astfel:
- a) brusc, pentru a realiza intinderea adecvata necesara remorcajului in siguranta;
 - b) lent, progresiv, pentru a evita ruperea remorcii;**
 - c) numai in momentul cand nava se afla la distanta suficienta de remorcher.
113. Între două traverse ale scării de pilot nu trebuie să fie mai mult de:
- a) 7 trepte
 - b) 9 trepte**
 - c) 10 trepte
 - d) Nu are importanță
114. Între două traverse ale scării de pilot nu trebuie să fie mai mult de:
- a) 7 trepte
 - b) 9 trepte**
 - c) 10 trepte
 - d) Nu are importanță
115. It is important that the brake holding capacity of a self stowing winch drum should not exceed the breaking strength of the wire or rope wound onto it. A certain percentage of extra strength is therefore recommended for the wire or rope over the brake holding capacity of the winch. So, for a winch of brake holding capacity of 60 Tons you would order a wire of breaking strength:
- a) 80 Tons
 - b) 75 Tons
 - c) 61 Tons
 - d) 100 Tons**
116. La acostarea cu babordul la cheu, fara ancora, apropierea se face:
- a) sub un unghi cat mai mic (20-30 grade), pentru o nava cu elice pas dreapta;**
 - b) sub un unghi cat mai mic (10-20 grade), pentru o nava cu elice pas dreapta;
 - c) sub un unghi cat mai mare, folosind efectul carmei si elicei.
117. La acostarea cu tribordul la cheu, fara ancora, apropierea se face:
- a) sub un unghi cat mai mic (20-30 grade), pentru o nava cu elice pas dreapta;
 - b) sub un unghi cat mai mic (10-20 grade), pentru o nava cu elice pas dreapta;**
 - c) sub un unghi cat mai mare, folosind efectul carmei si elicei.

118. La ambosarea prin legarea unui spring la ancora fundarisita, gasa springului se aduce:
- a) de la pupa, pe puntea principala;
 - b) de la pupa, prin exteriorul bordajului;**
 - c) de la pupa, prin bordul opus ancorarii.
119. La ce adancime dispozitivul de eliberare automat trebuie sa elibereze pluta de salvare?
- a) 2 m
 - b) 3 m
 - c) 3,5 m
 - d) 4 m**
120. La ce adancime se declanseaza automat plutele de salvare ce au ramas pe nava la scufundare?
- a) 10 metri
 - b) 6 metri
 - c) 4 metri**
 - d) 12 picioare
121. La ce ajuta planul de andocare al navei santierului ?
- a) Pentru a sti la ce adancime sa scufunde docul
 - b) Pentru a vedea daca capacitatea de ridicare este suficienta
 - c) Pentru pozitionarea blocurilor ce formeaza calajul**
 - d) Pentru montajul jaloanelor de centrare a navei
122. La ce distanta trebuie voltat remorcherul salvator fata de nava esuata ?
- a) Cat mai aproape posibil
 - b) La o distanta suficienta care sa-I permita remorcherului sa-si foloseasca puterea maxima de tractiune**
 - c) La circa 25 - 50 metri
 - d) La circa 50 - 75 metri
123. La ce distanta trebuie voltat remorcherul salvator fata de nava esuata ?
- a) Cat mai aproape posibil
 - b) La o distanta suficienta care sa-I permita remorcherului sa-si foloseasca puterea maxima de tractiune**
 - c) La circa 25 - 50 metri
 - d) La circa 50 - 75 metri
124. La ce interval de timp se face verificarea plutele de salvare si echipamentului acestora in instalatiile specializate autorizate de fabricant?
- a) La 6 luni
 - b) Anual**
 - c) La 18 luni

- d) La intrarea navei in santier
125. La ce interval de timp se intorc curentii de la vinciurile de lansare a barcilor de salvare?
- a) 24 luni
 - b) 36 luni
 - c) **30 luni**
 - d) 48 luni
126. La dezesuarea navei cu mijloacele bordului, masina si carma se folosesc :
- a) Toata masina inapoi, carma mijloc
 - b) Toata masina inapoi, carma banda dreapta
 - c) Toata masina inapoi, carma banda stanga
 - d) **Alternativ masina inainte si inapoi si carma intr-un bord si altul**
127. La dezesuarea navei cu mijloacele bordului, masina si carma se folosesc :
- a) Toata masina inapoi, carma mijloc
 - b) Toata masina inapoi, carma banda dreapta
 - c) Toata masina inapoi, carma banda stanga
 - d) **Alternativ masina inainte si inapoi si carma intr-un bord si altul**
128. La esuarea voluntara a navei ancorele se fundarisesc :
- a) Dupa atingerea fundului
 - b) Cand masina este incet inapoi
 - c) **Cu circa 200 - 250 m inainte de atingerea fundului**
 - d) Dupa esuarea navei
129. La esuarea voluntara a navei ancorele se fundarisesc :
- a) Dupa atingerea fundului
 - b) Cand masina este incet inapoi
 - c) **Cu circa 200 - 250 m inainte de atingerea fundului**
 - d) Dupa esuarea navei
130. La manevra de ambosare prin ancorare si legare la geamandura, la ancoraj se vine astfel:
- a) **prin apropierea la travers de geamandura, trecand pe langa si prin vantul ei;**
 - b) prin apropiere de geamandura din inertie si cu vant din prova;
 - c) prin apropiere de geamandura cu viteza mica si cu vant din travers.
131. La manevra de ancorare prin afurcare se folosesc urmatoarele:
- a) **ancora si un spring;**
 - b) doua ancore;
 - c) doua ancore si un spring.

132. La manevra de ancorare, pozitia lantului se raporteaza:
- la fiecare minut;
 - la fiecare cheie de lant;**
 - la fiecare za de lant.
133. La manevra de coborare de pe doc se observa infiltratii de apa la nava. Cum se actioneaza?
- Se incearca remedierea infiltratiilor cu mijloacele bordului;
 - Se ridica docul la suprafata pentru remedierea infiltratiilor;**
 - Se solicita echipa santierului pentru remedieri.
134. La manevra de urcare pe doc se poate fundarisi ancora si de ce ?
- Da
 - Nu**
 - Da, pentru oprirea navei
 - Da, pentru a evita remorcherul din prova
135. La manevra navei cu un singur remorcher, acesta va fi folosit de regula in zona:
- centru, pentru a asigura lipirea navei de dana;
 - prova, deoarece in zona pupa se foloseste carma si masina;**
 - pupa, daca nava are propulsor prova.
136. La manevra navei pe vreme rea se va:
- Determina forma și aspectul valurilor din raionul de navigație, pentru a deduce oscilațiile periculoase ale navei
 - Analiza forța de izbire a valurilor, alura corectă față de val și consecințele asupra rezistenței navei**
 - Asigura un bord liber minim necesar, pentru a reduce astfel suprafața velică
 - Umple toate tancurile de apă și balast, pentru a avea un centru de greutate cât mai coborât
137. La manevra navei pe vreme rea se va:
- Determina forma și aspectul valurilor din raionul de navigație, pentru a deduce oscilațiile periculoase ale navei
 - Analiza forța de izbire a valurilor, alura corectă față de val și consecințele asupra rezistenței navei**
 - Asigura un bord liber minim necesar, pentru a reduce astfel suprafața velică
 - Umple toate tancurile de apă și balast, pentru a avea un centru de greutate cât mai coborât
138. La navigația în zone înguste, trebuie:
- Distanța la travers între navele care se depășesc, să nu fie mai mică de 3 lățimi ale navei care depășește, pentru evitarea efectului de sucțiune**
 - Să circule cu viteză sporită, pentru a nu incomoda celelalte nave

- c) Să circule pe centrul șenalului pentru a evita eșuarea
 - d) Să navighe la cel mult 2 lățimi de navă, de marginea dreapta a șenalului, pentru a evita efectul de sucțiune
139. La navigația în zone înguste, trebuie:
- a) **Distanța la travers între navele care se depășesc, să nu fie mai mică de 3 lățimi ale navei care depășește, pentru evitarea efectului de sucțiune**
 - b) Să circule cu viteză sporită, pentru a nu incomoda celelalte nave
 - c) Să circule pe centrul șenalului pentru a evita eșuarea
 - d) Să navighe la cel mult 2 lățimi de navă, de marginea dreapta a șenalului, pentru a evita efectul de sucțiune
140. La navigația prin scheme de separare a traficului, navele trebuie să manevreze astfel:
- a) Să se circule cât mai aproape de linia sau zona de separare a traficului
 - b) Să se intre în schema de separare pe cât posibil pe un drum perpendicular pe direcția generală de deplasare
 - c) Să se navighe cu viteză cât mai mare, pentru a parcurge cât mai repede zona respectivă, evitând astfel aglomerările
 - d) **Navele care se deplasează de-a lungul căii de navigație, trebuie să navighe în dreapta liniei, zonei de separație sau față de punctul de convergență**
141. La navigația prin scheme de separare a traficului, navele trebuie să manevreze astfel:
- a) Să se circule cât mai aproape de linia sau zona de separare a traficului
 - b) Să se intre în schema de separare pe cât posibil pe un drum perpendicular pe direcția generală de deplasare
 - c) Să se navighe cu viteză cât mai mare, pentru a parcurge cât mai repede zona respectivă, evitând astfel aglomerările
 - d) **Navele care se deplasează de-a lungul căii de navigație, trebuie să navighe în dreapta liniei, zonei de separație sau față de punctul de convergență**
142. Lansarea plutelor de salvare se face prin:
- a) Degajare libera
 - b) lansare automata
 - c) **inlaturarea dispozitivului de siguranta si aruncarea plutei la apa**
 - d) inlaturarea dispozitivului de siguranta
143. Lungimea parâmei de remorcaj în porturi trebuie să fie:
- a) În funcție de lungimea de undă a valului;
 - b) **Cât mai mică, cu lungimi de 25 – 50 m;**
 - c) În funcție de starea vremii, perioada valului și tonajul navei remorcate;
 - d) Cât mai lungă și grea.
144. Lungimea remorcii la remorcajul portuar fata de remorcajul maritim este:

- a) mai mare cu 25-30%;
 - b) mai mica, aproximativ 25-30m;**
 - c) aceeasi.
145. Manevra de acostare cu pupa se poate face prin urmatoarele metode:
- a) cu sau fara ajutorul ancorei;**
 - b) cu sau fara ajutorul remorcherului;
 - c) cu sau fara legaturi prova.
146. Manevra de ambosare reprezinta:
- a) mentinerea navei la adapost de vant/valuri/curenti;
 - b) mentinerea navei intr-o pozitie voita, indiferent de vant/valuri/curenti;**
 - c) mentinerea navei in orice pozitie, cu ajutorul unei ancore si un spring.
147. Manevra de apropiere a navei de omul căzut în apă se execută:
- a) Din inerție, cu mașina stopată, astfel ca omul să fie lăsat în vântul navei
 - b) Din inerție, cu pupa astfel ca omul să poată fi recuperat mai ușor din apă
 - c) Din inerție, cu mașina stopată, astfel ca omul să fie lăsat sub vântul navei**
 - d) Întotdeauna este periculoasă apropierea navei de omul din apă și de aceea se va folosi o barcă pentru recuperarea acestuia
148. Manevra de apropiere de nava ce urmează a fi remorcată în siaj, trebuie să se facă:
- a) Pe un drum paralel cu nava remorcată și la o distanță de 5- 10 m;
 - b) Pe același drum cu nava remorcată, la 10- 20 m, în prova acesteia;
 - c) Pe un drum paralel cu nava remorcată la o distanță de 20- 30 m, prin bordul din vânt;**
 - d) Pe un drum paralel cu nava remorcată la o distanță de 20 -30m, prin bordul de sub vânt.
149. Manevra de legare/plecare la/de la geamandura consta in urmatoarele operatiuni:
- a) pregatirea navei, prezentarea la geamandura, legarea, plecarea;**
 - b) prezenta, pregatirea echipajului, legarea, voltarea, plecarea;
 - c) pregatirea legaturilor, apropierea de geamandura, legarea, voltarea, plecarea, largarea.
150. Manevra de plecare de la cheu a unei nave acostata cu bordul babord, elice pas dreapta:
- a) mola pupa, carma dreapta, masina inainte;
 - b) mola pupa, carma stanga, masina inainte;**
 - c) mola pupa, carma stanga, masina inapoi.

151. Manevra de plecare de la cheu a unei nave acostata cu bordul tribord, elice pas dreapta:
- a) **mola pupa, carma dreapta, masina inainte;**
 - b) mola pupa, carma stanga, masina inainte;
 - c) mola pupa, carma stanga, masina inapoi.
152. Manevra de plecare de la cheu este mai rapida in cazul:
- a) unei nave acostate cu bordul la cheu;
 - b) unei nave acostate cu pupa la cheu;
 - c) **unei nave acostate cu prova la cheu.**
153. Manevra de remorcaj afecteaza calitatile manevriere ale navei, dupa cum urmeaza:
- a) manevrabilitatea, inertia si oscilatiile navei;
 - b) **viteza, inertia si giratia navei;**
 - c) comportarea navei fata de vant, inertia si viteza.
154. Manevra navei cu incendiu la bord presupune executarea următoarelor activități:
- a) **Orientarea navei astfel încât flăcările incendiului și fumul să fie aduse sub vânt, fără a pune în pericol bărcile de salvare și plutele de salvare**
 - b) Orientarea navei cu pupa în vânt astfel ca flăcările și fumul să nu afecteze prea mult zona pupa unde se află suprastructura
 - c) Transmiterea mesajului de ajutor de la caz la caz și pregătirea echipajului pentru abandonarea navei
 - d) Concomitent cu lupta de localizare și stingere a incendiului nava va fi manevrată pentru a se putea asigura un bord sub vânt în vederea lansării la apă a mijloacelor de salvare colective, în caz de nevoie
155. Manevra navei cu incendiu la bord presupune executarea următoarelor activități:
- a) **Orientarea navei astfel încât flăcările incendiului și fumul să fie aduse sub vânt, fără a pune în pericol bărcile de salvare și plutele de salvare**
 - b) Orientarea navei cu pupa în vânt astfel ca flăcările și fumul să nu afecteze prea mult zona pupa unde se află suprastructura
 - c) Transmiterea mesajului de ajutor de la caz la caz și pregătirea echipajului pentru abandonarea navei
 - d) Concomitent cu lupta de localizare și stingere a incendiului nava va fi manevrată pentru a se putea asigura un bord sub vânt în vederea lansării la apă a mijloacelor de salvare colective, în caz de nevoie
156. Manevra navei la ambarcarea /debarcarea pilotului pe timp de noapte, presupune executarea următoarelor activități:
- a) Se va aduce în bordul de sub vânt o vestă de salvare pentru pilot
 - b) Se aprind luminile de marș sau de ancoră, conform Colreg

- c) **Se iau măsuri de iluminare a bordului de acostare, de primire a pilotului, se pregătește scara de pilot**
- d) Se completează documentul pentru plata activității de pilotaj
157. Manevra navei la ambarcarea /debarcarea pilotului pe timp de noapte, presupune executarea următoarelor activități:
- a) Se va aduce în bordul de sub vânt o vestă de salvare pentru pilot
- b) Se aprind luminile de marș sau de ancoră, conform Colreg
- c) **Se iau măsuri de iluminare a bordului de acostare, de primire a pilotului, se pregătește scara de pilot**
- d) Se completează documentul pentru plata activității de pilotaj
158. Manevra pe parame (shifting) se executa:
- a) **pe distante mici, chiar fara pilot la bord;**
- b) pe distante mari, cu remorchere si pilot la bord;
- c) pe distante mici, cu remorchere, dar fara pilot la bord
159. Manevra pilotinei de apropiere de navă se execută
- a) În sensul curentului și pe direcția vântului sub un unghi cât mai ascuțit
- b) Nu are importanță, dar se va executa cu atenție pentru evitarea coliziunii
- c) **Sub un unghi ascuțit și mereu în bordul de sub vânt și curent**
- d) Conform indicațiilor comandantului navei
160. Manevra pilotinei de apropiere de navă se execută
- a) În sensul curentului și pe direcția vântului sub un unghi cât mai ascuțit
- b) Nu are importanță, dar se va executa cu atenție pentru evitarea coliziunii
- c) **Sub un unghi ascuțit și mereu în bordul de sub vânt și curent**
- d) Conform indicațiilor comandantului navei
161. Manualul de instruire trebuie sa contina:
- a) **Instructiuni si informatii asupra mijloacelor de salvare din dotarea navei si cele mai bune metode de supravietuire**
- b) Explicatii privind intretinerea si operarea mijloacelor de salvare
- c) Notiuni de stabilitate si asieta pentru nava avariata
- d) Notiuni de marinarie generala
162. Marsul la remorca se face conform regulilor:
- a) **COLREG 72;**
- b) SOLAS 60;
- c) MARPOL 73/78.
163. Material reflectorizant este considerat:
- a) Orice material ce reflecta lumina
- b) banda vopsita in argintiu ce se vede de la distanta pe timp de noapte

- c) vopsea luminiscenta
 - d) Un material ce reflecta in directia opusa un fascicol luminos dirijat asupra sa**
164. Materialele pirotehnice necesare barcii de salvare sunt:
- a) 4 rachete parasuta, 6 facle de mana si un semnal fumigen
 - b) 4 rachete parasuta, 8 facle de mana si 2 semnale fumigene
 - c) 4 rachete parasuta, 6 facle de mana si 2 semnale fumigene portocalii**
 - d) In functie de capacitatea barcii de salvare
165. Mentinand nava stopata, vantul isi pastreaza directia, insa isi maresteste viteza, barometrul indica o scadere a presiunii :
- a) Nava se afla in semicercul manevrabil
 - b) Nava se afla in semicercul periculos
 - c) Nava se afla pe traiectoria ciclonului sau in imediata apropiere a acestuia si anume in semicercul sau posterior
 - d) Nava se afla pe traiectoria ciclonului sau in imediata apropiere a acestuia si anume in semicercul sau anterior**
166. Mentinand nava stopata, vantul isi pastreaza directia, insa isi maresteste viteza, barometrul indica o scadere a presiunii :
- a) Nava se afla in semicercul manevrabil
 - b) Nava se afla in semicercul periculos
 - c) Nava se afla pe traiectoria ciclonului sau in imediata apropiere a acestuia si anume in semicercul sau posterior
 - d) Nava se afla pe traiectoria ciclonului sau in imediata apropiere a acestuia si anume in semicercul sau anterior**
167. Mentionati varianta corecta – sensul legaturilor navei:
- a) parama prova-inainte; springul pupa-inapoi; traversa prova-spre prova;
 - b) parama de etrava-inainte; parama de etambou-inainte; springul pupa-inainte;
 - c) springul prova-inapoi; parama prova-inainte; parama pupa-inapoi.**
168. Mentionati varianta corecta – sensul legaturilor navei:
- a) parama prova-inapoi; springul pupa-inainte; traversa pupa-travers;
 - b) parama de etambou-inapoi; parama de etrava-inainte; springul pupa-inainte;**
 - c) springul prova-inapoi; parama prova-inainte; parama pupa-inainte.
169. Mijloacele de protectie termica necesare in barca de salvare trebuie sa asigure:
- a) Minim 10% din numarul autorizat de persoane**
 - b) Minim 15% din numarul autorizat de persoane
 - c) Minim 20% din numarul autorizat de persoane

- d) In functie de capacitatea barcii si la discretia Administratiei
170. Mijloacele de protectie termica trebuie sa functioneze satisfactor pentru temperaturi ale aerului intre:
- a) **Minus 30 grade C la plus 20 grade C**
 - b) Minus 30 grade C la plus 30 grade C
 - c) Minus 25 grade C la plus 25 grade C
 - d) Minus 20 grade C la plus 20 grade C
171. Misiunile remorcherelor sunt, printre altele:
- a) remorcajul, cautare si salvare pe mare, spargerea ghetii;
 - b) **stingerea incendiilor, prevenirea si limitarea poluarii cu hidrocarburi;**
 - c) salvarea pe mare, aprovizionarea navelor, manevra de andocare.
172. Numarul colacilor de salvare cu saula de 30 metrii pentru fiecare barca de salvare trebuie sa fie:
- a) Unu
 - b) **Doi**
 - c) In functie de capacitatea barcii
 - d) SOLAS nu prevede expres
173. Numarul de aparate de emisie receptie VHF bicanal pentru o nava de pasageri sau nava de transport marfuri mai mare sau egal de 500 TR este de:
- a) **Trei**
 - b) Doua
 - c) Unul fix si doua mobile
 - d) SOLAS nu prevede expres
174. Numarul de aparate de lansare a bandulei la bordul unei nave trebuie sa fie de:
- a) Doua
 - b) Trei
 - c) **Patru**
 - d) In functie de tonajul brut al navei
175. Numarul de transpondere radar ce sunt necesare pe navele de transport mai mare sau egal cu 300 TR dar nu mai mare de 500 TR este:
- a) Doua
 - b) Nici unul
 - c) **Unu**
 - d) SOLAS nu prevede expres
176. Numarul minim al rachetelor de semnalizare depozitate pe sau langa puntea de navigatie este:
- a) 6 rachete parasuta albe si 6 rachete parasuta verzi

- b) **12 rachete parasuta rosii**
 - c) 6 rachete parasuta albe si 6 rachete parasuta rosii
 - d) 8 rachete parasuta de culori diferite
177. Numarul minim al vestelor de salvare aflate la bordul navelor de transport marfuri va fi:
- a) Egal cu numarul de posturi din barca de salvare
 - b) Egal cu numarul membrilor de echipaj +25%
 - c) **Egal cu numarul de persoane plus un numar suficient pentru personalul de cart si pentru folosirea la posturile indepartate ale ambarcatiunilor de salvare**
 - d) SOLAS nu precizeaza exact
178. Numarul transponderelor radar ce sunt prevazute pentru o nava de pasageri sau nava de transport marfuri mai mare de 500 TR este:
- a) Unu
 - b) **Doua**
 - c) Trei
 - d) SOLAS nu prevede expres
179. Numele navei si portul de inregistrare se inscriu pe barca de salvare:
- a) La prova, vizibil de sus
 - b) **La prova in fiecare bord cu litere latine, vizibil de sus**
 - c) La pupa navei, pe fiecare bord
 - d) Pe tenda de acoperire a barcii vizibil de sus
180. barca de salvare trebuie sa poata fi lansata la apa cand nava este in mars cu o viteza maxima de:
- a) 3 Nd
 - b) 4 Nd
 - c) 4,5 Nd
 - d) **5 Nd**
181. nava se considera esuata atunci cand exista :
- a) Atingerea fundului in mars
 - b) Atingerea repetata a unor bancuri
 - c) scurta intarziere a navei cauzata de atingerea fundului
 - d) **Imobilizarea navei datorita esuarii accidentale sau voluntare**
182. nava se considera esuata atunci cand exista :
- a) Atingerea fundului in mars
 - b) Atingerea repetata a unor bancuri
 - c) scurta intarziere a navei cauzata de atingerea fundului
 - d) **Imobilizarea navei datorita esuarii accidentale sau voluntare**

183. nava surprinsa de ciclon in emisfera nordica se afla in semicercul periculos :
- a) **Cand nava tine o capa preventiva, iar vantul gireaza in sens retrograd**
 - b) Cand nava tine o "capa preventiva", iar vantul gireaza in sens direct
 - c) Cand vantul vine din pupa navei
 - d) Cand vantul taie izobarele sub un unghi de 45 grade
184. nava surprinsa de ciclon in emisfera nordica se afla in semicercul periculos :
- a) **Cand nava tine o capa preventiva, iar vantul gireaza in sens retrograd**
 - b) Cand nava tine o "capa preventiva", iar vantul gireaza in sens direct
 - c) Cand vantul vine din pupa navei
 - d) Cand vantul taie izobarele sub un unghi de 45 grade
185. nava surprinsa de ciclon in emisfera sudica se afla in semicercul manevrabil :
- a) Cand vantul bate din Pv Tb
 - b) Cand vantul bate din Pv Bd
 - c) Cand vantul gireaza in sens direct
 - d) **Cand vantul gireaza in sens retrograd**
186. nava surprinsa de ciclon in emisfera sudica se afla in semicercul manevrabil :
- a) Cand vantul bate din Pv Tb
 - b) Cand vantul bate din Pv Bd
 - c) Cand vantul gireaza in sens direct
 - d) **Cand vantul gireaza in sens retrograd**
187. Patrula Internațională a Ghețarilor detectează ghețurile și emite avize pentru navigatori, unde se transmit următoarele date:
- a) **Coordonatele punctelor ce delimitează zonele de pericol, sau coordonatele ghețurilor, informații despre ghețarii din zonă**
 - b) Drumurile recomandate pentru navele aflate în zona supravegheată
 - c) Drumurile probabile de derivă a ghețurilor din zona supravegheată
 - d) Numărul navelor aflate în trafic prin zona supravegheată
188. Patrula Internațională a Ghețarilor detectează ghețurile și emite avize pentru navigatori, unde se transmit următoarele date:
- a) **Coordonatele punctelor ce delimitează zonele de pericol, sau coordonatele ghețurilor, informații despre ghețarii din zonă**
 - b) Drumurile recomandate pentru navele aflate în zona supravegheată
 - c) Drumurile probabile de derivă a ghețurilor din zona supravegheată
 - d) Numărul navelor aflate în trafic prin zona supravegheată
189. Pe partea superioara a barcii de salvare inchise se inscrie:
- a) **Indicativul de apel al navei**
 - b) Numele navei si indicativul de apel
 - c) Numele navei si portul de inregistrare
 - d) Indicativul navei si portul de inregistrare

190. Pe timpul cât nava se îndreaptă spre zona de recuperare a supraviețuitorilor este necesar să se facă următoarele pregătiri la bord:
- Să se monteze în afara bordului socare, plase de urcare, scări de pilot, scări de piscină, puse pe poziție și gata de a fi folosite în ambele borduri pe toată lungimea navei în sectoarele cu bordul liber cel mai mare
 - Să balasteze nava pentru obținerea unui bord liber cât mai redus pentru a ușura ridicarea din apă a supraviețuitorilor
 - Să modifice asietă navei prin aprovare sau să apupare pentru a ușura ridicarea din apă a supraviețuitorilor
 - Să se monteze în afara bordului socare, plase de urcare, scări de pilot, scări de piscină, puse pe poziție și gata de a fi folosite în ambele borduri pe toată lungimea navei în sectoarele cu bordul liber cel mai mic**
191. Pe timpul manevrei de intrare/iesire a navei de pe doc se poate folosi masina navei proprii ?
- Da**
 - Nu
 - Da, dacă nava are elica în duza
 - Numai pe mars înapoi
192. Pe timpul manevrei de om la apă pentru înștiințarea în RTF a celorlalte nave din zona apropiată despre manevră:
- Se lansează semnalul S.O.S
 - Se lansează apelul și mesajul de primejdie: MAY DAY MAY DAY MAY DAY**
 - Se lansează apelul și mesajul de securitate SECURITE SECURITE SECURITE
 - Se lansează apelul și mesajul de urgență PAN PAN PAN
193. Pe timpul manevrei navei prin zone cu ghețuri, la intrarea dintr-o zonă liberă într-o zonă cu sloiuri, se va ține cont de următoarele aspecte:
- Se va intra cu viteză suficient de mare care să permită spargerea gheții și învingerea rezistenței opuse la înaintare de sloiurile plutitoare
 - Se va înainta cu minimum de viteză pentru evitarea șocurilor puternice suferite de corpul navei, manevrând cu unghiuri mari de cârmă pentru ocolirea sloiurilor de gheață (ghețurile având partea imersată mult mai mare decât cea emersată, 1/9)
 - Înainte de contactul cu gheața se va stopa de fiecare dată mașina, astfel ca impactul cu gheața să se facă numai din inerție și aceasta destul de redusă
 - Se va reduce mult viteza pentru ca la contactul cu gheața să nu aibă de suferit corpul navei, iar cârma va fi manevrată cu unghiuri mici și numai la marș înainte**

194. Pe timpul manevrei navei prin zone cu ghețuri, la intrarea dintr-o zonă liberă într-o zonă cu sloiuri, se va ține cont de următoarele aspecte:
- a) Se va intra cu viteză suficient de mare care să permită spargerea gheții și învingerea rezistenței opusă la înaintare de sloiurile plutitoare
 - b) Se va înainta cu minimum de viteză pentru evitarea șocurilor puternice suferite de corpul navei, manevrând cu unghiuri mari de cârmă pentru ocolirea sloiurilor de gheață (ghețurile având partea imersată mult mai mare decât cea emersată, 1/9)
 - c) Înainte de contactul cu gheața se va stopa de fiecare dată mașina, astfel ca impactul cu gheața să se facă numai din inerție și aceasta destul de redusă
 - d) Se va reduce mult viteza pentru ca la contactul cu gheața să nu aibă de suferit corpul navei, iar cârma va fi manevrată cu unghiuri mici și numai la marș înainte**
195. Pe timpul marșului la remorcă se vor executa următoarele activități:
- a) Supravegherea permanentă a remorcii și respectarea vitezei de remorcaj;**
 - b) Calculul rezistenței la rupere, a diametrului și lungimii remorcii;
 - c) Calculul rezistenței navei remorcate (RNR) și a tensiunii totale la care este supusă remorca;
 - d) Întinderea permanentă a remorcii, pentru a se evita ruperea acesteia.
196. Pe timpul remorcajului schimbările de drum:
- a) Se fac progresiv pentru evitarea ruperii remorcii;
 - b) Nu trebuie să fie mai mari de 5 – 8 puncte la cârmă;**
 - c) Se fac astfel încât remorca să aibă aceeași tensiune ca și pe drum;
 - d) Se fac după ce viteza navei remorcate s-a reglat să fie mai mică cu aproximativ 2 Nd decât viteza remorcherului, pentru a menține permanent remorca întinsă
197. Pe timpul remorcajului, lungimea remorcii trebuie să fie egală cu:
- a) Jumătate din lungimea de undă a valului;
 - b) Lungimea de undă a valului sau cu un multiplu al acestei mărimi;**
 - c) Lungimea valului;
 - d) multiplu de lungime a valului.
198. Pentru a se evita situațiile periculoase, atunci când nava manevrează cu valul și vântul din pupa, pentru a întoarce la drum opus, se procedează astfel
- a) Se micșorează viteza navei înainte de începerea girației (deoarece înclinarea navei datorată întoarcerii se va însuma cu înclinarea produsă de vânt și valuri, ceea ce poate duce la răsturnarea navei), apoi se mărește viteza navei pentru a se depăși poziția între valuri**
 - b) Se mărește viteza pe cât posibil, pentru a o depăși pe aceea a valului, evitându-se astfel intrarea în sincronism

- c) Se mărește viteza pe cât posibil, pentru a trece cât mai repede prin poziția cu valul din travers, după care se începe girația
 - d) Indiferent de viteza navei, girația navei trebuie făcută cu atenție, sau dacă nu se poate, mai bine se renunță pentru a se evita crearea unei situații de pericol
199. Pentru a se evita situațiile periculoase, atunci când nava manevrează cu valul și vântul din pupa, pentru a întoarce la drum opus, se procedează astfel
- a) **Se micșorează viteza navei înainte de începerea girației (deoarece înclinarea navei datorată întoarcerii se va însuma cu înclinarea produsă de vânt și valuri, ceea ce poate duce la răsturnarea navei), apoi se mărește viteza navei pentru a se depăși poziția între valuri**
 - b) Se mărește viteza pe cât posibil, pentru a o depăși pe aceea a valului, evitându-se astfel intrarea în sincronism
 - c) Se mărește viteza pe cât posibil, pentru a trece cât mai repede prin poziția cu valul din travers, după care se începe girația
 - d) Indiferent de viteza navei, girația navei trebuie făcută cu atenție, sau dacă nu se poate, mai bine se renunță pentru a se evita crearea unei situații de pericol
200. Pentru a se evita situațiile periculoase, atunci când nava trebuie să întoarcă la drum opus în vânt și val, manevra se execută astfel
- a) Se reduce viteza pe cât posibil, după care se începe girația
 - b) **Se mărește viteza pe cât posibil (pentru a trece cât mai repede prin poziția cu valul din travers), după care se începe girația**
 - c) Se mărește viteza pe cât posibil, schimbarea de drum făcându-se cu cârma banda, pentru evitarea intrării navei în sincronism
 - d) Schimbarea de drum se va face cu unghi mare de cârmă, indiferent de viteza navei, girația făcându-se cu atenție
201. Pentru a se evita situațiile periculoase, atunci când nava trebuie să întoarcă la drum opus în vânt și val, manevra se execută astfel
- a) Se reduce viteza pe cât posibil, după care se începe girația
 - b) **Se mărește viteza pe cât posibil (pentru a trece cât mai repede prin poziția cu valul din travers), după care se începe girația**
 - c) Se mărește viteza pe cât posibil, schimbarea de drum făcându-se cu cârma banda, pentru evitarea intrării navei în sincronism
 - d) Schimbarea de drum se va face cu unghi mare de cârmă, indiferent de viteza navei, girația făcându-se cu atenție
202. Pentru acordarea asistenței direct cu nava, atunci când marea este foarte rea și nu permite lansarea bărcii, nava salvatoare va trebui să fie la o distanță cât mai mică față de nava naufragiată, ținându-se cont de viteza cu care derivează navele astfel:

- a) **Dacă nava salvatoare derivează mai încet decât nava naufragiată, se va manevra pentru a veni sub vântul navei naufragiate, așteptând apropierea acesteia și având tot timpul mașinile pregătite pentru a evita un eventual abordaj**
 - b) Dacă nava salvatoare derivează mai repede decât nava naufragiată se va manevra pentru a veni sub vântul navei naufragiate
 - c) Dacă nava salvatoare derivează mai încet decât nava naufragiată se va evita apropierea la o distanță mică căutându-se o altă metodă de acordare a asistenței cu nava
 - d) Dacă nava salvatoare derivează mai încet decât nava naufragiată se va manevra pentru a veni în vântul navei naufragiate, așteptând apropierea acesteia și având tot timpul mașinile pregătite pentru a evita un eventual abordaj
203. Pentru acordarea asistenței direct cu nava, atunci când marea este foarte rea și nu permite lansarea bărcii, nava salvatoare va trebui să fie la o distanță cât mai mică față de nava naufragiată, ținându-se cont de viteza cu care derivează navele astfel:
- a) Dacă nava salvatoare derivează mai încet decât nava avariata se va evita apropierea la o distanță mică căutându-se o altă metodă de acordare a asistenței cu nava
 - b) Dacă nava salvatoare derivează mai încet decât nava avariata, se va manevra pentru a veni sub vântul navei naufragiate așteptând derivarea către nava naufragiată și având tot timpul mașinile pregătite pentru a evita un eventual abordaj
 - c) **Dacă nava salvatoare derivează mai încet decât nava avariata, se va manevra pentru a veni în vântul navei naufragiate așteptând derivarea către nava naufragiată și având tot timpul mașinile pregătite pentru a evita un eventual abordaj**
 - d) Dacă nava salvatoare derivează mai repede decât nava avariata se va manevra pentru a se veni sub vântul navei avariate
204. Pentru acordarea asistenței unei aeronave aflate în pericol de amerizare, nava trebuie să transmită pilotului date despre
- a) **Direcția, forța vântului, starea mării**
 - b) Posibilitățile existente la bordul navei pentru acordarea asistenței de salvare
 - c) Posibilitățile de asigurare a asistenței medicale la bord
 - d) Posibilitățile de intervenție pentru acordarea asistenței de salvare și de către alte nave din zonă
205. Pentru executarea manevrei de lansare la apă a ambarcațiunilor de salvare pe vreme rea este necesar ca:
- a) Navele din jur să fie informate de executarea manevrei
 - b) **Poziția navei pe timpul lansării să fie pe cât posibil cu vântul în bordul opus lansării**

- c) Manevra să fie începută de ofițerul de cart și apoi continuată de comandantul navei
 - d) Lansarea să se execute rapid numai atunci când nava se află în zona valurilor cu înălțime mică
206. Pentru executarea manevrei de om la apă prin girație simplă se va proceda astfel:
- a) **Se pune cârma bandă în bordul în care a căzut omul și după o întoarcere de 250° față de drumul inițial, se aduce cârma la zero și se stopează mașina**
 - b) Se pune cârma bandă în bordul în care a căzut omul și după o întoarcere de 360° față de drumul inițial, se aduce cârma la zero și se stopează mașina
 - c) Se pune cârma bandă în bordul în care a căzut omul și după o întoarcere de 180° față de drumul inițial, se aduce cârma la zero și se stopează mașina
 - d) Se pune cârma bandă în bordul în care a căzut omul și după o întoarcere de 310° față de drumul inițial, se aduce cârma la zero și se stopează mașina
207. Pentru executarea navigației în siguranță pe vreme rea vor fi luați în considerare următorii factori
- a) **Analiza forței și direcției vântului, a alurilor corecte, în funcție de suprafața velică și comportarea navei**
 - b) Verificarea instalațiilor de ancorare și remorcare, pentru utilizarea lor în situații neprevăzute
 - c) Analiza posibilităților de utilizare a mijloacelor colective de salvare în situații neprevăzute
 - d) Analiza condițiilor de navigație pe vreme rea, ținându-se cont de vânt
208. Pentru executarea navigației în siguranță pe vreme rea vor fi luați în considerare următorii factori
- a) **Analiza forței și direcției vântului, a alurilor corecte, în funcție de suprafața velică și comportarea navei**
 - b) Verificarea instalațiilor de ancorare și remorcare, pentru utilizarea lor în situații neprevăzute
 - c) Analiza posibilităților de utilizare a mijloacelor colective de salvare în situații neprevăzute
 - d) Analiza condițiilor de navigație pe vreme rea, ținându-se cont de vânt
209. Pentru manevrele de remorcaj portuar, numărul de remorchere se stabilește astfel:
- a) De comandantul navei prin pilot, în funcție de tipul manevrei;
 - b) De pilot, în funcție de mărimea și pescajul navei remorcate;
 - c) **De comandantul navei prin pilot, în funcție de condițiile meteo și de mărimea navei;**
 - d) De comandantul navei, în funcție de condițiile meteo și de mijloacele de propulsie ale navei remorcate.

210. Pentru micșorarea duratei poziției critice de când etamboul atinge primul bloc al calajului docului, până când nava se sprijină cu toată chila pe calaj, cum trebuie să fie așezată docului ?
- a) Pe chila dreaptă
 - b) înclinare de 10 - 15 grade
 - c) Așezată indiferentă
 - d) Așezată docului să fie apropiată de cea a navei**
211. Pentru salvarea supraviețuitorilor cu elicopterul se vor folosi instalațiile acestuia având la capăt agățat de cârlig
- a) Un sling, un coș, o targă, un scaun, o plasă**
 - b) Un sling, un coș, un colac de salvare, o targă
 - c) Un coș, o targă, o plasă, o bandulă, o chingă de salvare
 - d) Un sling, un coș, un scaun, o plasă, o vestă de salvare
212. Pescajele unei nave esuate cu prova pe mal trebuie înainte începerii operațiunii de dezesuare :
- a) Să crească la prova și să se micșoreze la pupa
 - b) Să crească la pupa și să se micșoreze la prova**
 - c) Să crească foarte mult la prova și să se mențină la pupa
 - d) Să se mențină la prova și să crească la pupa
213. Pescajele unei nave esuate cu prova pe mal trebuie înainte începerii operațiunii de dezesuare :
- a) Să crească la prova și să se micșoreze la pupa
 - b) Să crească la pupa și să se micșoreze la prova**
 - c) Să crească foarte mult la prova și să se mențină la pupa
 - d) Să se mențină la prova și să crească la pupa
214. Pilotina va acostă în bordul:
- a) din vânt;
 - b) de sub vânt;**
 - c) nu contează bordul.
215. Pistolul de aruncare a bandulei folosește la:
- a) apropierea între nava și remorcher;
 - b) baterea bandulei între remorcher și nava remorcata.**
 - c) aruncarea bandulei către remorcher.
216. Planul de andocare al navei este:
- a) document folosit cu precădere la andocarea navei;**
 - b) document folosit la construcția navei;
 - c) document ce conține date despre doc.

217. Please name correctly the most common rudders as shown below?
UNBALANCED, BALANCED, SEMI-BALANCED, UNDERHUNG
BALANCED
- NO. 2,3,1 and 4
 - NO. 3,2,1 and 4
 - NO. 1,2,3 and 4**
 - NO. 1,3,2 and 4
218. Plecarea pilotinei de la nava se face prin doua procedee si anume:
- cu prova-cu masina inainte si cu pupa-cu masina inapoi;**
 - cu prova-cu masina inapoi si cu pupa-cu masina inainte;
 - cu prova/pupa, functie de vant/val/curent.
219. Plecarea unei nave cu doua elice acostata cu babordul la cheu, pe timp bun:
- mola pupa, masina babord inainte, masina tribord inapoi;
 - mola pupa, masina babord inapoi, masina tribord stop;
 - mola pupa, masina babord inapoi, masina tribord inainte.**
220. Plecarea unei nave cu doua elice acostata cu tribordul la cheu, pe timp bun:
- mola pupa, masina babord inainte, masina tribord inapoi;**
 - mola pupa, masina tribord inapoi, masina babord stop;
 - mola pupa, masina babord inapoi, masina tribord inainte.
221. Posturile de adunare si imbarcare vor fi iluminate:
- De reseaua curenta a navei
 - De o sursa independenta de curent cu tensiune normala
 - De un generator amplasat in apropiere
 - De o instalatie de iluminat alimentata de la sursa electrica de avarie**
222. Pregatirile preliminare ale manevrei de remorcaj presupun:
- alegerea remorcherului, alegerea remorcii, alegerea zonei de remorcaj;
 - alegerea remorcherului, pregatirea navei remorcate, pregatirea echipajului;
 - alegerea remorcherului, alegerea remorcii, pregatirea navei remorcate, pregatirea remorcherului.**
223. Prin informatii de siguranta a navigatiei se intelege:
- Avize de navigatie
 - Avize de furtuna
 - Avize de gheata
 - Avize de navigatie si meteo, buletine meteo si alte mesaje urgente privind siguranta, transmise navelor**
224. Procedee de ancorare:
- cu o ancora, cu doua ancore;
 - cu o ancora, cu doua ancore, cu trei ancore;

c) cu o ancora, cu doua ancore, cu trei ancore, cu sase ancore.

225. Procedee de remorcaj:

- a) in siaj, la ureche, in barba, mixt;
- b) in siaj, la ureche, prin impingere, la edec, mixt;**
- c) in siaj, la ureche, la edec, mixt.

226. Radiobalizele EPIRB COSPAS/SARSAT emit pe frecventa de:

- a) 121,5 MHz
- b) 243 MHz
- c) 406 MHz sau 406/121,5 MHz**
- d) 121,5 si 406 MHz

227. Radiobalizele EPIRB se plaseaza la bord:

- a) In barca de salvare cu motor
- b) La puntea mijloacelor de salvare
- c) Pe puntea de comanda afara in bordul Bd
- d) Intr-un loc astfel incat sa poata fi rapid amplasate in orice ambarcatiune de salvare**

228. Raspunderea in cazul manevrei de andocare apartine:

- a) pilotului santierului, deoarece acesta comanda intreaga operatiune;
- b) comandantul docului, deoarece acesta comanda manevra pe doc;
- c) comandantul navei, deoarece este persoana investita cu raspundere prin lege.**

229. Raspunderea pentru manevra de urcare a navei pe doc este in sarcina :

- a) Comandantului navei**
- b) Comandantului docului
- c) Comandantului docului si capitanilor celor doua remorchere care remorcheaza nava
- d) Directorului santierului

230. Remorca va fi voltata la o distanta catre prova navei in valoare de aproximativ:

- a) 50-100m;
- b) 60-80m;**
- c) 20-30m.

231. Remorcajul in siaj cu prova inainte este mai:

- a) avantajos, deoarece rezistenta navei la inaintare este mai mica;
- b) dezavantajos, deoarece necesita spatii mai largi;
- c) avantajos, deoarece se pot folosi la remorcaj si nave nespecializate.**

232. Remorcajul la ureche se foloseste:

- a) pentru nave mari, pe distanta scurte, in conditii meteo favorabile;
 - b) pentru nave mici, pe distante scurte, pe mare calma, in zona portuara;**
 - c) pentru nave mici si mijlocii, in rada porturilor.
233. Remorcherele oceanice au zona de navigatie:
- a) costiera;
 - b) oceanica;
 - c) nelimitata.**
234. Romanian merchant-and fishing vessels have to participate in the AMVER system. What is the purpose of AMVER?
- a) Automated mutual vessel rescue system for plotting vessels with the purpose of rescue**
 - b) World wide telecommunication system
 - c) A NATO reporting system in case of joining a war-convoy
 - d) Weather routing
235. Ruperea unei parâme de remorcaj pe timpul marşului de lungă durată se produce datorită faptului că:
- a) Nu s-a folosit o parâmă de remorcaj rezistentă, lungă, grea și suficient de elastică;**
 - b) S-a folosit o parâmă de remorcaj vegetală sau sintetică în loc de o parâmă metalică;
 - c) În calculul rezistenței la rupere nu s-a ținut cont de diametrul parâmei și de lungimea remorcii;
 - d) Nu s-a folosit o parâmă de remorcaj suficient de rezistentă.
236. Scara de pilot combinata se cere a fi montata daca bordul navei masoara:
- a) peste 6 metri;
 - b) peste 9 metri;**
 - c) sub 9 metri.
237. Scara de pilot trebuie să fie instalată astfel ca pilotul să nu urce mai mult de
- a) 8 m
 - b) 9 m**
 - c) 10 m
 - d) 10 trepte
238. Scara de pilot trebuie să fie instalată astfel ca pilotul să nu urce mai mult de
- a) 8 m
 - b) 9 m**
 - c) 10 m
 - d) 10 trepte
239. Schimbarile de drum pe timpul remorcajului trebuie sa se efectueze:

- a) **lent, cu un numar mic de grade;**
 - b) brusc, spre bordul dorit, cu un numar mic de grade;
 - c) lent, o schimbare considerabila de grade.
240. Semicercul periculos se situeaza, in raport cu directia de deplasare a depresiunii tropicale, in emisfera nordica :
- a) **In partea dreapta**
 - b) In partea stanga
 - c) In spatele directiei de deplasare a depresiunii
 - d) Pe directia deplasarii depresiunii
241. Semicercul periculos se situeaza, in raport cu directia de deplasare a depresiunii tropicale, in emisfera nordica :
- a) **In partea dreapta**
 - b) In partea stanga
 - c) In spatele directiei de deplasare a depresiunii
 - d) Pe directia deplasarii depresiunii
242. Semicercul periculos se situeaza, in raport cu directia de deplasare a depresiunii tropicale, in emisfera sudica :
- a) In partea dreapta
 - b) **In partea stanga**
 - c) In SE fata de traiectorie
 - d) Pe directia deplasarii depresiunii
243. Semicercul periculos se situeaza, in raport cu directia de deplasare a depresiunii tropicale, in emisfera sudica :
- a) In partea dreapta
 - b) **In partea stanga**
 - c) In SE fata de traiectorie
 - d) Pe directia deplasarii depresiunii
244. Semnalul „ABANDONAȚI NAVA ” se va transmite:
- a) Atunci când se constată că scufundarea navei se poate produce;
 - b) De către ofițerul de cart;
 - c) Atunci când există riscul scufundării navei;
 - d) **Numai la ordinul comandantului navei, când există certitudinea unei scufundări rapide a navei.**
245. Semnificatia pavilionului "A" din Codul International este:
- a) **Am scafandru la apa, navigati cu precautiune si reduceti viteza in apropiere**
 - b) Adunarea echipajului la bord
 - c) Nava in carantina sanitara
 - d) Nava stanjenita de pescaj

246. Semnificatia pavilionului "B" din Codul International este:
- a) Am scafandru la apa
 - b) Pescuiesc cu plase / carlige laterale
 - c) Am persoane bolnave la bord
 - d) Ambarc, debarc, transport marfuri periculoase bunkerez sau transfer bunker la/ de la alta nava**
247. Semnificatia pavilionului "G" din Codul International este:
- a) Am marfuri periculoase la bord
 - b) Nava cu capacitate de manevra redusa
 - c) Nava gata de a parasii portul
 - d) Am nevoie de pilot**
248. Semnificatia pavilionului "H" din Codul International este:
- a) Am nevoie de pilot
 - b) Astept instructiuni de debarcare
 - c) Cer libera practica
 - d) Am pilot la bord**
249. Semnificatia pavilionului "O" din Codul International este:
- a) Ambarc, debarc, transport marfuri periculoase
 - b) Ocoliti-ma sunt esuat pe un banc
 - c) Suntem pregatiti pentru interventie
 - d) Om la apa, feriti zona de recuperare**
250. Semnificatia pavilionului "P" din Codul International este:
- a) Adunarea echipajului la bord, nava gata de plecare**
 - b) Pescuim, nu deranjati
 - c) Executam lucrari la elica
 - d) Pituram corpul navei, tineti-va la distanta
251. Semnificatia pavilionului "Q" din Codul International este:
- a) Cer libera practica sanitara**
 - b) Cer pilot
 - c) Prezenta echipajului la bord
 - d) Cer urgent ajutor medical
252. Serviciul International NAVTEX este serviciul de transmitere coordonata si receptie automata a informatiilor privind siguranta navigatiei maritime in sistemul:
- a) Telegrafie cu imprimare directa cu banda ingusta**
 - b) Radiotelefonia in banda intermediara
 - c) Radiotelefonia de inalta frecventa
 - d) Radiotelefonia prin satelit

253. Sistemul GMDSS corespunzator Zonei Maritime A4 trebuie sa asigure:
- Legatura cu orice punct al globului
 - Comunicatii cu intregul glob mai putin zonele polare
 - Receptia si transmiterea apelurilor de pericol din/spre orice statie terestra si Maritima mobila**
 - Comunicatii nava-nava
254. Specificati care sunt factorii naturali care influenteaza manevra navei:
- vantul, valurile, curentii, adancimea apei, viteza navei;
 - vantul, valurile, curentii, limitarea mediului inconjurator, gheturi, dimensiunile navei;
 - vantul, valurile, curentii, adancimea apei, limitarea mediului inconjurator, gheturi.**
255. Specificati care sunt factorii tehnici care influenteaza manevra navei:
- elicea navei, vantul, carma, dimensiunile navei, viteza navei;
 - carma, elicea, depunerile de gheata, viteza navei, spatiul de manevra;
 - carma, elicea, viteza navei, dimensiunile navei.**
256. Statia radio a navei va fi marcata cu:
- Indicativul de apel al navei
 - Codul IMMS
 - Indicativul de apel, codul IMMS si numarul de telex / satelit
 - Indicativul de apel, identitatea statiei, si cu alte coduri pentru operarea statiei radio**
257. Stationarea navei la ancora presupune respectarea regulilor:
- SOLAS 74;
 - COLREG 72;**
 - INCOTERMS.
258. Stilul american de remorcaj are urmatoarele caracteristici:
- Remorcherul prova se leaga la nara de etrava si remorcherul pupa la nara de etambou;
 - Remorcile se dau la remorcher printr-un singur bord;**
 - Remorcherul prova se leaga in bord (la prova) si remorcherul pupa la nara de etambou.
259. Stilul european de remorcaj are urmatoarele caracteristici:
- Remorcherul prova se leaga la nara de etrava si remorcherul pupa la nara de etambou;**
 - Remorcile se dau la remorcher printr-un singur bord;
 - Remorcherul prova se leaga in bord (la prova) si remorcherul pupa la nara de etambou.

260. Stilul japonez de remorcaj are următoarele caracteristici:
- Remorcherul prova se leaga la nara de etrava si remorcherul pupa la nara de etambou;
 - Remorcile se dau la remorcher printr-un singur bord;
 - Remorcherul prova se leaga in bord (la prova) si remorcherul pupa la nara de etambou.**
261. Stiluri de remorcaj:
- europaean, australian, japonez;
 - europaean, american, japonez;**
 - europaean, american, african.
262. Suprafetele pe care merg persoanele in barcile de salvare trebuiesc acoperite cu:
- Vopsea
 - Podele de lemn
 - Gratare de lemn
 - Material antiderapant**
263. Sursa de lumina din interiorul barcii de salvare trebuie sa asigure iluminatul timp de:
- 6 ore
 - 12 ore**
 - 18 ore
 - 24 ore
264. Tangajul navei depinde de raportul dintre lungimea navei (L) și lungimea de undă a valului (λ), situația cea mai nefavorabilă fiind atunci când:
- $L > \lambda$, nava calcă pe mai multe valuri în același timp
 - $L < \lambda$, nava urcă și coboară pe coama valului – tangaj foarte pronunțat
 - $L = \lambda$, nava se poate afla când cu prova și pupa pe câte un val, când cu centrul pe coama valului iar prova și pupa suspendate**
 - Indiferent de raportul dintre L și λ , tangajul cel mai periculos este cu valul din prova, deoarece nava primește lovituri puternice din prova și ambarcă multă apă pe punte
265. Tangajul navei depinde de raportul dintre lungimea navei (L) și lungimea de undă a valului (λ), situația cea mai nefavorabilă fiind atunci când:
- $L > \lambda$, nava calcă pe mai multe valuri în același timp
 - $L < \lambda$, nava urcă și coboară pe coama valului – tangaj foarte pronunțat
 - $L = \lambda$, nava se poate afla când cu prova și pupa pe câte un val, când cu centrul pe coama valului iar prova și pupa suspendate**

- d) Indiferent de raportul dintre L și λ , tangajul cel mai periculos este cu valul din prova, deoarece nava primește lovituri puternice din prova și ambarcă multă apă pe punte

266. Termenul EPIRB semnifica:

- a) **Emergency Position Indicating Radio Beacon**
- b) Nava în pericol
- c) Apel fals de pericol pe mare
- d) Nava în pericol ce-si transmite pozitia

267. Tipuri de ridicari/lansari pe/de pe cala:

- a) longitudinala si diametrala;
- b) diametrala si transversala;
- c) **longitudinala si transversala.**

268. Un costum hidrotermic trebuie sa permita celui ce-l poarta:

- a) Urcarea si coborarea scarilor de cel putin 5 m
- b) Sa execute sarcinile de abandon
- c) Sa sara de la 4,5 m si sa inoate pe distanta scurta
- d) **Toate**

269. Un mijloc de protectie termica este:

- a) Un costum etans ce protejeaza corpul contra temperaturilor scazute
- b) Un costum confectionat dintr-un material ce nu permite schimbul de caldura
- c) Orice mijloc de protectie contra frigului
- d) **Un sac sau costum din material impermeabil cu conductibilitate termica redusa**

270. Un mijloc de protectie termica reduce pierderea de caldura prin:

- a) Convectie
- b) Evaporare
- c) Stocare
- d) **Convectie si evaporare**

271. Un semnal format din 7 sunete scurte transmis prin soneriile de alarma ale navei inseamna:

- a) **Abandonarea navei**
- b) Incendiu la bord
- c) Adunarea echipajului in salon pentru comunicari
- d) Pasagerii sa se prezinte la controlul autoritatilor

272. Unde se prevad a se stabili posturile de adunare?

- a) **Cat mai aproape de posturile de imbarcare**
- b) In incaperile de folosinta comuna ale navei
- c) Pe puntea barcilor

- d) Pe puntea de comanda pentru a fi usor de supravegheat de comandant
273. Unghiul format între lanțuri la ancorarea în barba este de maximum:
- 30 grade;
 - 60 grade;**
 - 180 grade.
274. Următoarele activități sunt obligatorii pentru executarea manevrei de ambarcare/debarcare pilot:
- Se menține nava din cârmă și mașini cu prova în vânt pentru a ușura manevra de acostare a pilotinei
 - Se instalează un observator instruit pe puntea etalon pentru dirijarea pilotinei
 - Se aduce registrul de schelă în zona ambarcării/debarcării pilotului la bord
 - Se stabilește bordul de sub vânt și curent pentru acostarea pilotinei, se pregătesc baloane de acostare și parâmele de legătură ce trebuie date la pilotină**
275. Următoarele activități sunt obligatorii pentru executarea manevrei de ambarcare/debarcare pilot:
- Se menține nava din cârmă și mașini cu prova în vânt pentru a ușura manevra de acostare a pilotinei
 - Se instalează un observator instruit pe puntea etalon pentru dirijarea pilotinei
 - Se aduce registrul de schelă în zona ambarcării/debarcării pilotului la bord
 - Se stabilește bordul de sub vânt și curent pentru acostarea pilotinei, se pregătesc baloane de acostare și parâmele de legătură ce trebuie date la pilotină**
276. Vestele de salvare gonflabile trebuie să susțină persoana ce o folosește dacă:
- Se umflă parțial
 - Se umflă total
 - Se umflă 50% din compartimente**
 - Se umflă numai partea din spate și gulerul
277. Zona Maritimă A1 este zona în care comunicațiile sunt acoperite de:
- Cel puțin o stație radiotelefonica de coastă VHF
 - Cel puțin o stație radiotelefonica de coastă VHF care să asigure continuu alertarea DSC VHF**
 - stație radiotelefonica de coastă și o stație mobilă maritimă
 - Minim 3 stații radiotelefonice de coastă cu alertare continuă DSC
278. Zona Maritimă A2 este zona în care comunicațiile sunt acoperite de cel puțin:
- stație VHF cu alertare continuă DSC
 - stație Radio în Medie frecvență fără alertare DSC

- c) **statie radiotelefonica de coasta in medie frecventa cu alertare continua DSC MF**
- d) **statie radiotelefonica de coasta in unde scurte cu DSC**

279. Zona Maritima A3 este zona in care comunicatiile sunt acoperite de cel puțin:

- a) **statie radiotelefonica de coasta VHF cu alertare DSC si o statie de Medie frecventa**
- b) **statie radiotelefonica de coasta in Medie frecventa cu alertare DSC si o statie pentru unde scurte cu alertare DSC**
- c) **Un satelit geostationar INMARSAT in care se asigura alertare continua prin satelit**
- d) **Un satelit INMARSAT, o statie de coasta in Medie frecventa si o statie de coasta VHF**