

1. Care sunt ambarcațiunile care pot executa mai ușor manevra de întoarcere?
  - a. **ambarcațiunile scurte și late.**
  - b. ambarcațiunile lungi și suple.
  - c. ambarcațiunile late și lungi.
  
2. Ambarcațiunile bandate întorc mai ușor spre:
  - a. bordul coborât.
  - b. **bordul ridicat.**
  - c. bordul coborât cât și spre bordul ridicat.
  
3. Care sunt ambarcațiunile care execută mai greu manevra de întoarcere?
  - a. **ambarcațiunile cu pescaj mare.**
  - b. ambarcațiunile cu pescaj mic.
  - c. ambarcațiunile apupate.
  
4. Care sunt ambarcațiunile care manevrează mai greu în condiții de vânt?
  - a. ambarcațiunile cu suprastructuri mici și pescaj mic.
  - b. **ambarcațiunile cu suprastructuri înalte și pescaj mic.**
  - c. ambarcațiunile cu suprastructuri înalte și pescaj mare.
  
5. Care sunt ambarcațiunile care sunt "ardente" (tind să vină cu prova în vânt)?
  - a. navele cu suprastructuri înalte la prova.
  - b. **navele cu suprastructuri înalte la pupa.**
  - c. navele apupate.
  
6. Care sunt ambarcațiunile care sunt "moi" (tind să vină cu pupa sub vânt)?
  - a. navele cu suprastructuri înalte la pupa.
  - b. navele aprogate.
  - c. **navele cu suprastructuri înalte la prova.**
  
7. 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.
  
8. De care dintre următoarele date caracteristice ale ambarcațiunilor trebuie să se țină seama la efectuarea manevrei:
  - a. **instalația de guvernare și modul de acționare al acesteia.**
  - b. instalația de acostare și legare.
  - c. instalația de balast.
  
9. De care dintre următoarele date caracteristice ale ambarcațiunilor trebuie să se țină seama la efectuarea manevrei:
  - a. deplasament, lungime, lățime.

- b. deplasament, lățime, pescaj.
- c. **deplasament, lungime, lățime, pescaj.**

10. Cum poate fi întoarsă mai ușor o ambarcațiune ?

- a. **din cârmă și mașină.**
- b. din cârmă.
- c. din mașină.

11. Ce fenomene hidrologice și meteorologice pot influența manevra ambarcațiunilor ?

- a. vântul, valurile, curentul, adâncimi mari.
- b. vântul, valurile, curentul.
- c. **vântul, valurile, curentul, adâncimi mici.**

12. Ce se înțelege prin manevra ambarcațiunii?

- a. învingerea rezistenței apei și deplasarea pe cale navigabilă cu o viteză anume.
- b. **schimbarea direcției de înaintare, a sensului și regimului de marș sub acțiunea complexului de propulsie și guvernare și altor mijloace de la bord.**
- c. calitatea navei de a se deplasa pe o traiectorie în funcție de dorința comandantului.

13. 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.**

14. Prin viteza unei ambarcațiunii se înțelege:

- a. puterea instalației de propulsie cheltuită pentru rotirea elicei și învingerea rezistenței opuse la înaintarea navei.
- b. **proiecția vectorului vitezei cu care se deplasează nava, pe o direcție paralelă cu planul său diametral.**
- c. calitățile manevriere care îi pot asigura mișcarea neîntreruptă.

15. Inerția este:

- a. **una din principalele calități manevriere ale navelor, reprezentând capacitatea de a-și păstra neschimbată mișcarea, dacă nu intervin factori interni sau externi.**
- b. calitatea nautică caracteristică care asigură posibilitatea menținerii regimului de mișcare și schimbarea acesteia.
- c. capacitatea navei care îi permite deplasare pe o anumită traiectorie.

16. Prin guvernare se înțelege:

- a. schimbarea direcției de înaintare, a sensului și regimului de marș în cel mai scurt timp.
- b. capacitatea navei de a se deplasa cu o viteză anume sub acțiunea forței de împingere asigurată de complexul motor-propulsor.
- c. **calitatea navei care îi permite să se deplaseze pe o anumită traiectorie sau de a-și schimba direcția de înaintare în funcție de dorința comandantului.**

17. Efectul de sucțiune se produce:

- a. datorită formei operei vii.
- b. datorită curentului de travers.
- c. **datorită căilor de apă înguste.**

18. Care sunt mișcările produse ambarcațiunilor de valuri?

- a. ruliul și tangaj.
- b. rului, tangaj și mișcare ascensională.
- c. **rului, tangaj, mișcare ascensională, alunecare pe val, înainte și înapoi.**

19. Ce este ruliul ?

- a. **mișcarea transversală a navei în jurul unei axe longitudinale.**
- b. mișcarea longitudinală a navei în jurul unei axe transversale.
- c. mișcarea ascensională a unei nave în jurul unei axe longitudinale.

20. Ce este tangajul ?

- a. mișcarea transversală a unei nave în jurul unei axe longitudinale.
- b. **mișcarea longitudinală a navei în jurul unei axe transversale.**
- c. mișcarea ascensională a unei nave în jurul unei axe transversale.

21. Mișcarea transversală a unei ambarcațiuni în jurul unei axe longitudinale reprezintă :

- a. tangaj.
- b. **rului.**
- c. mișcare ascensională.

22. Mișcarea longitudinală a ambarcațiunii în jurul unei axe transversale reprezintă:

- a. **tangaj.**
- b. rului.
- c. mișcare ascensională.

23. Dacă elicea are pasul la dreapta, girația se efectuează mai ușor:

- a. **la babord.**
- b. la tribord.
- c. în oricare bord.

24. 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 "bandă" în bordul întoarcerii 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 din bordul opus întoarcerii "încet înainte" și mașina din bordul întoarcerii se acționează la "marș înapoi".
25. Una din condițiile de care trebuie să se țină seama la alegerea locului de efectuare a rondoului este:
- înălțime suficientă comparativ cu înălțimea navei/convoiului.
  - adâncime suficientă comparativ cu pescajul navei.**
  - semnalizare luminoasă.
26. Una din condițiile de care trebuie să se țină seama la alegerea locului de efectuare a rondoului este:
- semnalizare luminoasă.
  - înălțime suficientă comparativ cu înălțimea navei.
  - lățime suficientă pentru efectuarea manevrei.**
27. 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..**
  - manevra să se efectueze fără producere de valuri.
  - manevra să se efectueze cu aprobarea autorităților portuare.
28. Manevra de rondou folosind ancora de prova se efectuează atunci când locul ales pentru efectuarea rondoului nu prezintă:
- adâncime suficientă.
  - lățime suficientă.**
  - lungime suficientă.
29. În momentul în care nava/convoiul a efectuat întoarcerea cu prova în amonte, mașinile se vor cupla:
- încet înainte.
  - marș înainte.**
  - încet înapoi.
30. Pentru acostarea navei 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.**
  - c. la aproximativ 3 lățimi de navă.
- 31.** Când se intenționează acostarea navei la un ponton în timpul marșului amonte, rondoul va fi început:
- a. la 3 lungimi de navă amonte de ponton.
  - b. când pontonul se află în travers.**
  - c. la 2 lungimi de navă aval de ponton.
- 32.** Pentru plecarea de la acostare în condiții normale:
- a. se vor mola mai întâi parâmele de prova 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.
- 33.** În condiții de vânt puternic dinspre larg, acostarea navei izolate se face:
- a. venind paralel cu pontonul**
  - b. venind cu viteză maximă sub un unghi de  $30^\circ$  față de ponton, bandând cârma spre mal.
  - c. venind cu viteză minimă de navigație, derivând prova navei spre partea din amonte a pontonului.
- 34.** În condiții de vânt puternic dinspre mal acostarea unei nave izolate din bordul opus întoarcerii se va face:
- a. venind cu viteză redusă paralel cu pontonul la o lungime de navă față de acesta sau dăm cârma 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 spre ponton.
  - c. venind cu viteză redusă sub un unghi cât mai ascuțit stopând mașina la o lungime de navă față de ponton.
- 35.** Acostarea navei 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 maximă și reducând-o prin fixarea mașinii la marș înapoi când până la ponton a mai rămas o lungime de navă.**
- 36.** 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.**

37. Pentru acostarea la un mal neamenajat după reducerea corespunzătoare a vitezei, apropierea de locul de acostare se face:
- sub un unghi de 10-12°.
  - sub un unghi de 60-70°.
  - sub un unghi de 35-40°.**
38. Pentru efectuarea rondoului prin introducerea navei cu prova în mal unghiul de apropiere va trebuie să fie:
- de 12-15°.
  - de 15-30°.
  - de 60-70°.**
39. Pentru efectuarea rondoului prin introducerea navei cu prova în mal, nava va fi dirijată:
- spre malul opus locului de întoarcere.**
  - spre malul locului de întoarcere.
  - spre axul șenalului.
40. Pentru efectuarea rondoului în sector îngust folosind forța curentului apei din zonă, o navă în marș aval va introduce:
- prova în zona curentului maxim.**
  - pupa în zona curentului maxim.
  - oricare din extremitățile navei.
41. Rondoul într-o cale navigabilă îngustă cu o navă izolată având două elici se face prin:
- fixarea uneia din mașini la marș înainte și a celeilalte la marș înapoi la turații diferite.**
  - fixarea mașini din bordul invers girației la turație mai mică decât a celei din sensul girației și numai după ce nava ajunge la travers pe calea navigabilă se va mări turația din bordul invers girației.
  - fixarea ambelor mașini la marș înainte, iar cârmele banda în sensul girației.
42. Propulsorul Voith Schneider (cu aripioare) este folosit:
- numai pentru propulsie.
  - numai pentru guvernare.
  - pentru propulsie și guvernare.**
43. 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.

44. Locurile de ancorare trebuie să asigure următoarele condiții:
- să aibă fund stâncos.
  - să aibă fund dur.
  - să aibă fund cu bună aderență a ancorei.**
45. Locurile de ancoraj trebuie să asigure următoarele condiții:
- adâncimi corespunzătoare.**
  - lățimi corespunzătoare.
  - lungimi corespunzătoare.
46. Locurile de ancoraj trebuie să asigure următoarele condiții:
- protecție împotriva inundațiilor.
  - protecție împotriva valurilor și vânturilor.**
  - protecție împotriva poluării.
47. Aterizarea pe locul de ancorare se face:
- cu nava stopată.
  - cu viteza maximă.
  - cu viteza redusă.**
48. 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.
49. Pentru a constata că nava ancorată nu derapează se va putea folosi:
- un jalon de veghe.
  - un aliniament uscat.
  - atât jalon de veghe cât și aliniament uscat.**
50. Dacă în timpul staționării la ancoră apare un pericol iminent (navă 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 și marcarea acestuia cu o geamandură metalică.**
51. 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.**
52. Pentru manevra de depășire între două nave cu viteze de marș apropiate se recomandă:
- deplasarea pe drumuri paralele a celor două nave.

- b. creșterea turației la nava care depășește.
- c. **deplasarea pe drumuri paralele și reducerea temporară a vitezei navei depășite.**

53. Manevra de întâlnire este nepericuloasă atunci când:

- a. **navele se deplasează pe drumuri paralele la o distanță în jurul a 3 lățimi de navă.**
- b. navele schimbă de drum.
- c. navele își aleg drumul care le convine.

54. Înaintea intrării navei într-o zonă îngustă este necesar:

- a. **să se ia informații cu privire la gabaritele sectorului și eventualele pericole de navigație.**
- b. să ia informații cu privire la viteza curentului și eventualele pericole de navigație.
- c. să se ia informații cu privire la debitul de aluviuni și eventualele pericole de navigație.

55. Înaintea intrării navei într-o zonă îngustă este necesar:

- a. să se stabilească viteza maximă de deplasare a navei.
- b. **să se stabilească locul de ancorare al navei în caz de necesitate.**
- c. să se stabilească locul de acostare al navei în caz de necesitate.

56. Pe timp de vânt puternic navele legate la cheu au obligația:

- a. numai să-și dubleze parâmele de legare.
- b. **numai să-și dubleze parâmele de legare și să fundarisească ancora de la larg.**
- c. să-și dubleze parâmele de legare, să fundarisească ancora de larg și să fixeze mașinile la turație corespunzătoare în funcție de caz.

57. În timpul navigației pe sloiuri:

- a. navele se vor deplasa cu viteză redusă.
- b. **navele se vor deplasa cu viteză corespunzătoare în funcție de aglomerarea de sloiuri în prova.**
- c. navele vor forța spargerea banghizelor prin șocuri puternice folosind turația maximă de mașini.

58. Acostarea la o navă avariata aflată în derivă (canarisită) se va face:

- a. **în bordul mai înalt.**
- b. în bordul în care este canarisită.
- c. în oricare bord.

59. Pentru ajutorarea unei nave incendiate se va veni:

- a. **prin bordul de vânt și din sectorul pupa sub un unghi de 30-60°**
- b. prin oricare bord.



- c. prin bordul de sub vânt într-un unghi de 12-15°
60. Dacă o avarie nu poate fi evitată, comandantul va alege:
- eșuarea pe un fund mîlos.
  - eșuarea pe un fund stîncos.
  - eșuarea pe un fund nisipos.**
61. Stoparea navei în cel mai scurt timp se poate face:
- numai prin stoparea mașinilor și manevra cârmelor.
  - numai prin acționarea mașinilor la marș înapoi.
  - prin manevra cârmelor, acționarea mașinilor la marș înapoi și fundarisirea ancorelor.**
62. Care sunt tipurile de cârmă?
- simplă, dublă, semicompensată.
  - simplă, compensată, semicompensată.**
  - dublă, compensată, semicompensată.
63. Nava merge înainte din inerție, cârma dreapta face ca :
- prova navei să gireze la stînga, iar pupa să se abată la dreapta.
  - prova navei să gireze la dreapta, iar pupa să se abată la stînga.**
  - prova navei să gireze la dreapta, iar pupa navei să se abată la dreapta.
64. Nava merge înainte din inerție, cârma stînga face ca:
- prova navei să gireze la stînga, iar pupa navei să fie abătută la dreapta.**
  - prova navei să gireze la dreapta, iar pupa să se abată la stînga.
  - prova navei să gireze la stînga, iar pupa să se abată la stînga.
65. Nava merge înapoi din inerție, cârma stînga face ca:
- prova navei să gireze la stînga, iar pupa navei să fie abătută la dreapta.
  - prova navei să gireze la dreapta, iar pupa să se abată la stînga.**
  - prova navei să gireze la stînga, iar pupa să se abată la stînga.
66. Nava merge înapoi din inerție, cârma dreapta face ca:.
- prova navei să gireze la stînga, iar pupa navei să se abată la dreapta.**
  - prova navei să gireze la dreapta, iar pupa să se abată la stînga.
  - prova navei să gireze la stînga, iar pupa să se abată la stînga.
67. Nava merge din inerție, cârma în ax face ca :
- nava să se deplaseze înainte cu tendință de a gira prova la dreapta.
  - nava să se deplaseze cu tendința de a gira prova la stînga.
  - nava să se deplaseze înainte cu tendință de a gira prova la stînga.**
68. Nava merge din inerție înapoi, cârma în ax face ca :
- nava să se deplaseze rectiliniu înapoi.**

- b. nava să se deplaseze înapoi cu tendința de a gira prova la dreapta.
- c. nava să se deplaseze înapoi cu tendința de a gira prova la stânga.

69. Elicea se instalează la pupa navei, fixată pe extremitatea arborelui portelice în:

- a. spatele cârmei.
- b. fața cârmei.**
- c. funcție de activitatea destinată navei.

70. Elicele pot avea palele:

- a. fixe sau variabile.**
- b. fixe sau detașabile.
- c. fixe sau statice.

71. Elicea cu pas dreapta se rotește în sensul :

- a. invers acelor de ceasornic.
- b. acelor de ceasornic.**
- c. deplasării navei.

72. Elicea cu pas stânga se rotește în sensul:

- a. invers acelor de ceasornic.**
- b. deplasării navei.
- c. acelor de ceasornic.

73. Efectele elicei asupra manevrei navei se manifestă ca:

- a. efect de propulsie.
- b. efect de guvernare.
- c. efect de propulsie și de guvernare.**

74. Mașina înainte, cârma în ax, ce face nava ?

- a. pupa navei este abătută în sens opus pasului elicei, iar prova navei va gira în bordul pasului elicei.
- b. pupa navei este abătută în bordul pasului elicei, iar prova navei va gira în bordul opus pasului elicei.**
- c. pupa navei este abătută în bordul opus pasului elicei, iar prova navei va gira în bordul opus pasului elicei.

75. Nava cu o singură elice întoarce mai repede în bordul:

- a. opus orientării cârmei.**
- b. orientării cârmei.
- c. nu există nici o diferență.

76. La marș înapoi, navele cu o singură elice pas dreapta întorc mai ușor la:

- a. babord.
- b. la tribord.**
- c. la fel.

77. La marș înapoi, navele cu o singură elice pas stânga întorc mai ușor la:
- a. babord.**
  - b. tribord.
  - c. la fel.
78. La marș înapoi, navele cu o singură elice pas stânga întorc mai greu la:
- a. babord.
  - b. tribord.**
  - c. la fel.
79. La marș înapoi, navele cu o singură elice pas dreapta întorc mai greu la:
- a. babord.**
  - b. tribord.
  - c. la fel.
80. Nava guvernează mai greu la marș:
- a. înainte.
  - b. înapoi.**
  - c. înainte, în funcție de pasul elicei.
81. Nava merge înainte, cârma dreapta, apoi se pune mașina înapoi, ce face nava?
- a. merge înainte, prova vine la dreapta, nava se oprește, prova vine ușor la dreapta, apoi nava merge înapoi și prova vine ușor către stânga.**
  - b. merge înainte, prova vine la dreapta, nava se oprește, prova vine la stânga, nava se oprește și prova se abate încet la dreapta.
  - c. merge înainte, prova vine la dreapta, nava merge înapoi, prova se abate încet la dreapta.
82. Nava merge înainte, cârma stânga, apoi se pune mașina înapoi, ce face nava?
- a. merge înainte, prova vine la stânga, nava se oprește, prova este abătută către dreapta.
  - b. merge înainte, prova vine la stânga, nava se oprește, prova este abătută către dreapta, apoi nava merge înapoi, prova este abătută puternic către dreapta.**
  - c. merge înainte, prova vine la stânga, nava se oprește, prova este abătută către stânga, apoi nava merge înapoi, prova este abătută puternic la dreapta.
83. Nava merge înapoi, cârma stânga, apoi se pune mașina înainte, ce face nava?
- a. nava merge înapoi, se oprește, prova vine încet la stânga.
  - b. nava merge înapoi, se oprește, prova vine la dreapta, nava se oprește, prova vine puternic la dreapta.
  - c. nava merge înapoi, prova vine la dreapta, nava se oprește, prova vine către stânga, nava vine puternic către stânga.**

84. Regula generală pentru întoarcerea pe loc a navelor cu o singură elice este:
- nava cu elice pas dreapta trebuie să întoarcă pe loc din cârmă și elice la tribord.**
  - nava cu elice pas dreapta trebuie să întoarcă pe loc din cârmă și elice la babord.
  - nava cu elice pas stânga trebuie să întoarcă pe loc din cârmă și elice la tribord.
85. Regula generală pentru întoarcerea pe loc a navelor cu o singură elice este:
- nava cu elice pas stânga trebuie să întoarcă pe loc din cârmă și elice la tribord.
  - nava cu elice pas stânga trebuie să întoarcă pe loc din cârmă și elice la babord.**
  - nava cu elice pas dreapta trebuie să întoarcă pe loc din cârmă și elice la babord.
86. Întoarcerile pe loc în bordul opus pasului elicei se face, de obicei:
- datorită efectului combinat al cârmei și elice.
  - pe ancoră.**
  - datorită curentului.
87. Navele cu două elice au pasul astfel:
- ambele elice pas dreapta.
  - ambele elice pas stânga.
  - elice pas dreapta și cealaltă pas stânga.**
88. Cum răspund la comenzile cârmei navele cu două elice și o singură cârmă în comparație cu cele cu o singură elice ?
- mai greu.**
  - mai ușor.
  - la fel.
89. La o navă cu două elice, în cazul unei avarii la o mașină sau elice, drumul navei poate fi menținut dacă:
- se orientează cârma în bordul mașinii care este defectă.
  - se orientează cârma în bordul mașinii care este în marș.**
  - va fi remorcată.
90. Navele cu două elice sunt mai manevriabile față de navele cu o singură elice la:
- marș înainte.
  - marș înapoi.
  - atât la marș înainte cât și la marș înapoi.**
91. Dacă efectul cârmei nu este suficient pentru efectuarea manevrei, nava cu două elice poate governa din cârmă și mașini astfel:

- a. **acționând mașinile cu un număr diferit de rotații sau în sensuri contrare.**
- b. acționând cu mașinile la turație maximă.
- c. acționând cu mașinile la turație maximă și unghiuri de cârmă mari.

**92.** Dacă la o navă cu două mașini, cârma zero, la una dintre mașini se reduce numărul de rotații, ce face nava ?

- a. **se abate în bordul mașinii cu numărul de rotații redus.**
- b. se abate în bordul opus mașinii cu numărul de rotații redus.
- c. nava își menține drumul.