



# MODEL DE SUBIECTE

---

**LEGISLAȚIE ȘI REGLEMENTĂRI  
AERONAUTICE**

**SCPBP**  
*Aeroclubul României*

## LEGISLAȚIE

1. Organizația Aviației Civile Internaționale (OACI) a fost întemeiată:

- după sfârșitul celui de-al doilea război mondial
- după sfârșitul primului război mondial
- la începutul anului 1960
- la sfârșitul anului 1980

2. Anexa 1 și Anexa 2 ICAO conțin standarde și practici recomandate referitoare respectiv la:

- Licențierea personalului și Navigabilitatea aeronavelor
- Regulile aerului și Navigația aeriană
- Licențierea personalului și Regulile aerului
- Navigabilitatea aeronavelor și Harțile aeronautice

3. Care este sensul abrevierii „SERA”?

- Abordare Radar specializată
- Rutele aeriene standard europene
- Altimetru radar selectiv
- Reguli europene standardizate ale aerului

4. Este permis, potrivit Convenției de la Chicago, ca o aeronavă să fie înmatriculată în mai multe state?

- este permisă înmatricularea multiplă a unei aeronave numai cu acordul prealabil comun al autorităților aeronautice ale statelor în care se dorește înmatricularea aeronavei
- o aeronavă nu poate să fie valabil înmatriculată în mai multe state
- este permis ca o aeronavă să fie concomitent înmatriculată în cel mult două state
- înmatricularea multiplă este permisă numai cu acordul prealabil comun al guvernelor statelor în care se dorește înmatricularea aeronavei

5. Care este sensul abrevierii "ARC"?

- Airworthiness Review Certificate
- Airspace Restriction Criteria
- Airspace Rulemaking Committee
- Airworthiness Recurring Control

6. Care este perioada de valabilitate a unui certificat de navigabilitate?

- 6 luni
- Nelimitată
- 12 ani
- 12 luni

7. Examinarea pentru obținerea unei BPL sau SPL se consideră promovată dacă solicitantul promovează toate examenele teoretice într-un interval de :

- 12 luni începând cu luna următoare primului examen
- 24 luni începând cu luna următoare primului examen
- nelimitat
- 18 luni începând cu luna următoare primului examen

8. Examinarea teoretică este valabilă de la data la care solicitantul unei BPL sau a unei SPL a promovat-o integral:

- nelimitată
- 24 de luni
- 36 de luni
- 48 de luni

9. Pilotul oricărei aeronave folosite în navigația internațională trebuie să dețină, după prevederile Convenției de la Chicago:

- brevet de aptitudine și autorizații eliberate sau validate de statul în care este înmatriculată aeronava
- brevet de aptitudine și autorizații eliberate sau validate de statul în care este înmatriculată aeronava și validate obligatoriu de statul contractant survolat
- brevet de aptitudine și autorizații eliberate sau validate de statul al cărui cetățean este pilotul respectiv
- brevet de aptitudine și autorizații eliberate sau validate de statul al cărui serviciu aerian internațional operează respectiva aeronava

10. (SPL) Valabilitatea licenței de pilot planor este:

- nelimitată
- de 24 luni
- de 5 ani
- de 36 luni

11. (SPL) Regulamentul care stabilește condițiile necesare obținerii licenței de pilot planor este:

- RACR-REAC
- Regulamentul (UE) 2018/1139
- Regulamentul (UE) 2020/358 (Partea SFCL)
- RACR-PPBL

12. (BPL) Regulamentul care stabilește condițiile necesare obținerii licenței de pilot balon este:

- RACR-REAC
- Regulamentul (UE) 2018/1139
- Regulamentul (UE) 2020/357 (Partea BFCL)
- RACR-PPBL

13. Care este statutul regulamentelor EASA?

- Fac parte din Reglementările UE și sunt obligatorii din punct de vedere legal pentru toate statele membru UE
- Au același statut ca și anexele ICAO
- Numai după o ratificare de către statele membre ale UE, acestea sunt obligatorii din punct de vedere legal
- Nu sunt obligatorii din punct de vedere legal, servesc doar ca ghid

14. (SPL) Conform REGULAMENTULUI DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2020/358 AL COMISIEI din 4 martie 2020 de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2018/1976 în ceea ce privește licențele de pilot de planoare, care este experiența practică minimă de zbor pe care trebuie să o dețină un elev pilot planor pentru a putea fi prezentat la examenul de obținere a licenței, fără a beneficia de creditarea experienței de zbor deținute pe alte categorii de aeronave?

- Total ore de zbor – minim 10h  
și ore de zbor în simplă comanda - 2h
- Total ore de zbor – minim 15h  
și ore de zbor în simplă comanda – minim 2h
- Ore de zbor în dublă comanda – minim 13h  
și ore de zbor în simplă comanda – minim 2h
- Total starturi 45  
și ore de zbor în simplă comanda – minim 3h

15. (SPL) Un pilot planor poate să exercite privilegiile licenței dacă:

- respectă cerințele de activitate recentă, respectiv a efectuat în ultimele 12 de luni minim 5 ore de zbor și 15 lansări
- respectă cerințele de activitate recentă, respectiv a efectuat în ultimele 12 de luni minim 2 zboruri de instruire și cazuri speciale
- nu are nicio obligație deoarece licența este nelimitată
- respectă cerințele de activitate recentă, respectiv a efectuat în ultimele 24 de luni minim 5 ore de zbor, 15 lansări și 2 zboruri de instruire

16. (SPL) Pentru a-și menține privilegiile pentru fiecare dintre metodele de lansare la avion sau automotor, piloții planor trebuie:

- să fi efectuat un minimum de două lansări în cursul ultimilor doi ani
- să fi efectuat un minimum de cinci lansări în cursul ultimelor 12 luni
- să fi efectuat un minimum de cinci lansări în cursul ultimilor doi ani
- nu au nicio obligație deoarece licența este nelimitată

17. (SPL) În vederea obținerii licenței de pilot de planor, fără privilegii comerciale, specificați ce tip de certificat medical trebuie să dețină solicitantul și ce reglementare stă la baza emiterii acestuia:

- cel puțin LAPL/ Partea MED (Regulamentul 1178/2011)
- cel puțin Clasa 2/ ICAO Anexa 2
- Clasa 1/ Partea MED (Regulamentul 1178/2011)
- Clasa 2 /JAR FCL 3

18. (BPL) În vederea obținerii licenței de pilot de balon, fără privilegii comerciale, specificați ce tip de certificat medical trebuie să dețină solicitantul și ce reglementare stă la baza emiterii acestuia:

- cel puțin LAPL/ Partea MED (Regulamentul 1178/2011)
- cel puțin Clasa 2/ ICAO Anexa 2
- Clasa 1/ Partea MED (Regulamentul 1178/2011)
- Clasa 2 /JAR FCL 3

19. Un zbor este numit „la vedere” dacă...

- acesta se desfășoară cu respectarea regulilor de zbor la vedere VFR
- vizibilitatea este mai mică de 4 km dar nu sub 2 km
- aceasta se desfășoară numai în spațiul de clasă G
- acesta se desfășoară fără plan de zbor

20. Potrivit Convenției de la Chicago, asupra spațiului aerian de deasupra teritoriului național:

- au suveranitate completă numai acele state contractante care au semnat acorduri internaționale / regionale cu privire la utilizarea spațiului aerian propriu de către servicii aeriene regulate
- statele contractante au suveranitate deplină, ceea ce presupune utilizarea spațiului aerian al unui stat în egală măsură de către fiecare dintre statele care au ratificat această convenție
- fiecare stat contractant are suveranitate completă și exclusivă
- nici un stat contractant nu poate avea suveranitate completă și exclusivă

21. Care sunt obligațiile unui pilot la intrarea într-un „TMZ” - Transponder Mandatory Zone?

- Să pornească transponderul în modul A sau C la intrarea în zonă
- Să afișeze squawk 7700
- Să dețină un transponder pe aeronavă, fie că este pornit sau nu
- Să pornească transponderul și să îl seteze pe frecvența zonei

22. Operarea transponderului în modul A oferă informații despre:

- numai altitudinea aeronavei
- numai poziția aeronavei
- poziția și altitudinea aeronavei
- acest mod de operare este utilizat numai la inițializarea transponderului

23. Responsabilitatea privind evaluarea atât pentru acordare cât și în vederea menținerii aeronavigabilității unei aeronave, îi revine, potrivit Convenției 8 OACI:

- comisiei alcătuite din specialiști delegați OACI
- autorității aeronautice a statului de fabricare
- autorității aeronautice a statului de înmatriculare
- operatorului aerian care deține aeronava la momentul respectiv

24. Pe parcursul efectuării unui zbor VFR în condiții meteorologice de zbor la vedere (VMC), responsabilitatea evitării coliziunii între aeronavele în zbor VFR precum și între acestea și obstacolele de la sol revine:

- organului de trafic aerian care asigură serviciul de control în cuprinsul regiunii de control (CTA)
- pilotului comandant de aeronavă
- organului de trafic aerian care asigură serviciul de control în cuprinsul regiunii terminale de control (TMA)
- organului de trafic aerian care asigură serviciul de informare a zborurilor, în interiorul și în afara spațiului aerian controlat

25. În cazul producerii unei situații de urgență și a imposibilității stabilirii unei comunicații imediate cu o unitate de control al traficului aerian, pilotul unei aeronave dotate cu transponder:

- va seta transponderul pe modul A, cod 7700
- va seta transponderul astfel încât să emită în modul C, cod 7600
- va seta transponderul pe modul S
- va seta transponderul pe codul de urgență 7000

26. Închiderea unui plan de zbor se efectuează odată cu:

- încheierea rulajului aeronavei după aterizare
- depunerea și înregistrarea acestuia la unitatea de control al traficului aerian, înainte de a se primi autorizația de decolare
- primirea unui raport de sosire de către unitatea de control al traficului aerian
- contactul trenului de aterizare cu solul, a cărui oră va fi menționată atât în documentele aeronavei cât și în carnetele de zbor ale membrilor echipajului aeronavei

27. Un pilot poate contacta FIS (flight information service):

- apelând serviciul prin stația radio
- prin telefon
- deplasându-se la adresa respectivă



- prin internet

28. Prin aerodrom controlat se înțelege:

- un aerodrom la care se realizează coordonarea dirijării traficului aerian între serviciile civile și cele militare de control al traficului
- un aerodrom la care există serviciul de control al traficului de aerodrom
- un aerodrom deschis pentru operațiuni comerciale de transport aerian
- un aerodrom supus procedurilor periodice de audit din partea reprezentanților OACI

29. Unde poate fi găsit tipul restricției dintr-un spațiu aerian restricționat?

- Harta ICAO 1:500 000
- FIS
- AIC
- AIP/NOTAM

30. Care sunt tipurile de spații aeriene conform SERA?

- A, C și G
- A, B, C, și G
- De la A la G
- A, B, C, D, E, F, G, H

31. Care este semnificația abrevierii „TRA”?

- Temporary Reserved Airspace
- Tempting Radar Routing Area
- Transponder Observation Area
- Terminal Airport Area

32. Este necesară depunerea unui plan de zbor înainte de efectuarea unui zbor care traversează granițele internaționale?

- da, dar numai în cazul unui zbor IFR
- da, indiferent de tipul zborului
- da, dar numai în cazul unui zbor căruia urmează să-i fie asigurate servicii de control al traficului aerian
- nu, dacă zborul este VFR și nu se desfășoară în interiorul unor zone desemnate, către acestea sau de-a lungul rutelor desemnate

33. Principalele trei categorii de servicii de trafic aerian sunt următoarele:

- serviciul de căutare și salvare, serviciul de control regional și serviciul de informare a zborurilor
- serviciul de control regional, serviciul controlului de aerodrom și serviciul de informare a zborurilor
- serviciul de control regional, serviciul controlului de apropiere și serviciul controlului de aerodrom
- serviciul de alarmare, serviciul de informare a zborurilor și serviciul de control al traficului aerian

34. Siguranța zborului se realizează prin:

- exercitarea funcției de supervizare a siguranței zborului
- asigurarea cadrului de implementare a reglementărilor, obiectivelor și nivelurilor de siguranță
- toate celelalte trei raspunsuri sunt corecte
- emiterea de reglementări specifice, inclusiv stabilirea obiectivelor de siguranță, precum și a nivelurilor de siguranță cerute sau minim acceptabile

35. Alături de Convenția de la Chicago, au fost elaborate un număr de anexe (ICAO), conținând în principal :

- 19; standarde considerate necesare de aplicat pentru siguranța navigației aeriene cât și practici recomandate considerate a fi de dorit să se aplice de către statele ce au aderat la această convenție
- 30; referiri la principalele probleme dezbătute în cadrul întrunirilor periodice ale Adunării statelor contractante
- 6; norme (standarde) cărora se consideră necesar a se conforma statele care au aderat la această convenție

18; standarde considerate necesare de aplicat pentru siguranța navigației aeriene cât și practici recomandate considerate a fi de dorit să se aplice de către statele ce au aderat la această convenție

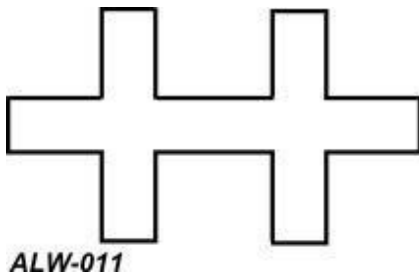
36. Investigația tehnică a incidentelor și accidentelor de aviație este:

- dependentă de ancheta penală
- independentă de ancheta penală sau disciplinară
- independentă de ancheta producătorului aeronavei
- dependentă de ancheta disciplinară

37. O licență de pilot emisă în conformitate cu Anexa I ICAO este valabilă în:

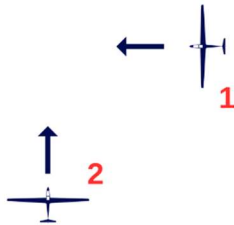
- Toate statele membre ICAO
- Toate statele indiferent că sunt sau nu ICAO
- Țara în care licența a fost obținută
- Țara în care licența a fost emisă și poate fi validată în celelalte state ICAO

38. Ce reprezintă simbolul din imagine, în cazul în care este așezat pe un teren de zbor?



- Simbolul avertizează faptul că zona cu pricina prezintă denivelări și este neindicată unei aterizări
- Simbolul avertizează faptul că terenul de zbor are două piste operabile cu o cale de rulaj la mijloc
- Pe acel teren de zbor se desfășoară zboruri cu planoare
- Aterizarea pe acel teren de zbor este interzisă, simbolul indicând faptul că pista este inoperabilă

39. (SPL) Traiectoria a două planoare aflate în cadrul unui zbor de distanță se intersectează precum este reprezentat în imaginea de mai jos care din ele are prioritate și care va trebui să devieze?



- Planorul 2 are prioritate, acesta își va putea urma cursul în continuare, în timp ce planorul 1 va trebui să își devieze cursul spre stânga pentru a evita o posibilă coliziune.
- Planorul 1 are prioritate, acesta își va putea urma cursul în continuare, în timp ce planorul 2 va trebui să își devieze cursul spre dreapta pentru a evita o posibilă coliziune.
- Nici-un planor nu are prioritate, ambele planoare își vor devia ușor traiectoria pe partea dreaptă pentru a nu se intersecta
- Planorul 2 are prioritate, acesta își va putea urma cursul în continuare, în timp ce planorul 1 va trebui să își devieze cursul prin efectuarea unei spirale pe partea stângă, lăsând celălalt planor să treacă

40. Zborurile VFR nu vor fi efectuate deasupra zonelor dens populate la o înălțime mai mică de:

- 300 m (1000 ft) deasupra celui mai înalt obstacol aflat într-o suprafață cu raza de 600 m măsurată de la aeronavă
- 1000m deasupra celui mai înalt obstacol aflat într-o suprafață cu raza de 2 km măsurată de la aeronavă
- 600 m (2000 ft)
- 100 m (330 ft) deasupra celui mai înalt obstacol aflat într-o suprafață cu raza de 100 m măsurată de la aeronavă

41. Sunteți în salt și aveți în față un alt planor mai lent, cum procedați în a îl depăși?

- Depășirea unui alt planor se face pe partea stângă sau dreaptă, prioritate având mereu aeronava care depășește, cea care este depășită, este obligată să nu o jeneze sau să o încurce pe aceasta.
- Depășirea unui alt planor se face pe sub acesta, prioritate având mereu aeronava depășită, cea care este depășită, este obligată să nu o jeneze sau să o încurce pe aceasta
- Depășirea unui planor se face doar pe partea stângă, prioritate având mereu aeronava care depășește, cea care este depășită, este obligată să nu o jeneze sau să o încurce pe aceasta
- Depășirea unui planor se face pe partea stângă sau dreaptă, prioritate având mereu aeronava depășită, cea care depășește, este obligată să nu o jeneze sau să o încurce pe aceasta.

42. Care sunt modurile de operare posibile ale unui transponder SSR?

- A, C, S
- B, R, S
- A, C, G
- B, C, V

43. Protecția aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită se realizează pe baza:

- Programului Național de Securitate Aeronautică, elaborat de Autoritatea Aeronautică Civilă Română
- Programului Național de Securitate Aeronautică, elaborat de Ministerul Transporturilor
- Programului Național de Securitate Aeronautică, elaborat de Ministerul Situațiilor de Urgență
- Programului Național de Securitate Aeronautică, elaborat de Ministerul de Interne

44. Care este principalul motiv al desfășurării investigațiilor în cazul accidentelor aeronautice?

- Principalul motiv este clarificarea cazului în vederea persecutării vinovatului
- Principalul motiv este de a clarifica motivul accidentului în vederea finalizării anchetei pentru firma de asigurări
- Principalul motiv este clarificarea cauzelor accidentului în vederea emiterii unor recomandări de siguranță care să le prevină în viitor
- Principalul motiv este căutarea vinovatului, vinovaților sau a factorului declanșator în vederea aplicării consecințelor legale

45. (BPL) Pentru a putea solicita calificarea de zbor captiv cu un balon cu aer cald aparținând unei grupe deținute, un pilot trebuie să efectueze cu un FI(B), în primul rand, cel puțin urmatorul număr de zboruri captiv de instruire cu un balon cu aer cald, aparținând grupri respective:

- 2 zboruri
- 1 zborur
- 4 zboruri
- 5 zboruri

46. (BPL) Privilegiile BPL se extind la alta grupa din clasa de baloane cu aer cald daca pilotul a efectuat pe grupa detinuta cel puțin:

- 25 ore de zbor și cel puțin 2 zboruri de instruire cu un FI(B) pe un balon din grupa relevantă
- 50 ore de zbor și cel puțin 2 zboruri de instruire cu un FI(B) pe un balon din grupa relevantă
- 100 ore de zbor și cel puțin 2 zboruri de instruire cu un FI(B) pe un balon din grupa relevantă
- 150 ore de zbor

47. (BPL) Conform Regulamentul (UE) 2018/395, care este experiența practică minimă de zbor pe care trebuie să o dețină un elev pilot balon pentru a putea fi prezentat la examenul de obținere a licenței?

- Total ore de zbor – minim 12h; zbor în simplă comanda – minim 2h
- Ore de zbor în dublă comanda – minim 12h; zbor în simplă comanda – minim 1h
- Total starturi - minim 20 și gonflări – minim 20
- Total ore de zbor – minim 16h; zbor în dublă comandă – minim 12h