



# MODEL DE SUBIECTE

---

**PROCEDURI OPERAȚIONALE**

**SCPBP**  
*Aeroclubul României*

## PROCEDURI OPERAȚIONALE

1. În vederea planificării unui zbor de distanță cu planorul, este necesară cunoașterea zonelor interzise și restricționate. Pilotul se informează asupra acestora studiind următoarele documente:

- NOTAM-ul în vigoare, care prevede denumirea zonelor sau coordonatele geografice ale zonelor ocazionale și perioada de valabilitate a restricției, cât și, în cazul zonelor neocasionale, AIP (Publicația de Informare Aronautică) - partea a doua, ENR (Rută), secțiunile la care se face referire în buletinul NOTAM.
- AIP (Publicația de Informare Aronautică) – partea întâi, GEN (Generalități), secțiunea „Zone interzise și restricționate”.
- Ultimul buletin SPECI care prevede orele între care este activată restricția și coordonatele geografice ale zonelor interzise sau restricționate, exprimate prin datele de latitudine și longitudine ale punctelor ce delimitează zonele, pentru zonele poligonale, sau ale punctului situat în centrul zonei, alături de raza cercului, pentru zonele circulare.
- AIP (Publicația de Informare Aronautică) – partea a treia, AD (Aerodromuri), secțiunea „Zone interzise și restricționate”.

2. Ce cod trebuie afișat pe transponder dacă aeronava se află într-o situație de intervenție ilicită asupra acesteia?

- 7700
- 7600
- 7500
- 7000

3. Operarea transponderului in 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

4. Cine întocmește MMEL (Master Minimum Equipment List) și unde este specificată ?

- Producatorul și este specificată în Manualul Operațional
- Operatorul și este specificată în Manualul de zbor al aeronavei
- Operatorul și este specificată în Manualul Operațional
- Producatorul și este specificată în Manualul de zbor al aeronavei

5. Operarea unei aeronave civile cu nerespectarea condițiilor și limitărilor înscrise în certificatul de navigabilitate constituie:

- Contravenție
- Infracțiune
- Depinde de aprecierea inspectorului AACR
- Nu este specificat în nici un document

6. Cine întocmește MEL (Minimum Equipment List) și unde este specificată ?

- Producatorul și este specificată în Manualul de zbor al aeronavei
- Producatorul și este specificată în Manualul Operațional
- Operatorul și este specificată în Manualul de zbor al aeronavei
- Operatorul și este specificată în Manualul Operațional

7. Cum procedează pilotul în situația în care planorul ajunge într-o poziție foarte ridicată față de avionul remorcher?

- Va împinge imediat și energic manșa spre înainte pentru a reveni în poziția normală de remorcaj
- Va trage energic manșa și va declanșa imediat cablul
- Va iniția o glisadă puternică pentru a pierde înălțimea
- Acționează cu grijă într-o cantitate mică frâna aerodinamică aducând încet planorul în poziția normală de remorcaj

8. Cum procedează pilotul planorului în situația în care avionul remorcher depășește viteza maximă admisă în remorcaj pentru respectivul planor?

- Scoate frâna aerodinamică pentru a micșora viteza
- Declanșează cablul de remorcaj cât mai urgent, la înălțimea minimă de siguranță
- Trage de manșă pentru a reduce viteza
- După aterizare atenționează pilotul remorcher sau conducătorul de zbor

9. Cum se procedează în cazul trecerii parașutei și cablului de remorcaj peste aripa planorului în remorcaj de automosor?

- se pune pe pantă de zbor cu o viteză mai mare cu 10-15% față de viteza normală, se anunță mosoristul pentru tăierea cablului și se procedează la aterizarea în linie dreaptă cu mici devieri pentru evitarea automosorului sau a eventualelor obstacole
- se pune pe pantă de zbor cu o viteză mai mare cu 10-15% față de viteza normală, se înclină planorul pe aripa peste care a trecut cablul pentru ca acesta să cadă și se procedează la aterizarea în linie dreaptă cu devieri pentru evitarea eventualelor obstacole
- se pune pe pantă de zbor cu o viteză mai mare cu 10-15% față de viteza normală, se anunță mosoristul pentru tăierea cablului și se fac spirale la verticala automosorului pe partea unde este agățat cablul pentru pierderea înălțimii apoi se aterizează pe direcția inversă decolării
- se pune pe pantă de zbor cu o viteză mai mare cu 10-15% față de viteza normală, se efectuează o deviere pe partea obstaculată, apoi un viraj de 180 de grade și se procedează la aterizarea cu vânt de spate

10. Care este scopul siguranței aflate pe cablul de remorcaj la automosor?

- Să protejeze automosorul de a fi deteriorat în cazul în care planorul trece peste acesta în partea finală a remorcajului
- Să asigure autodeclanșarea în partea finală a remorcajului
- Să prevină suprasarcina asupra planorului dar și asupra cablului
- Să limiteze rata de urcare în timpul remorcajului

11. Cum se procedează în situația în care, chiar înainte de decolare în remoraj de automotor, pilotul observă că celălalt cablu se află foarte aproape sau chiar alăturat cablului la care planorul este clanșat?

- Continuă procedura de decolare acționând palonierul în direcția opusă cablului apropiat pentru a se depărta de acesta
- Urmărește poziția celuilalt cablu în timpul decolării și declanșează după decolare, dacă i se cere de către conducătorul de zbor
- Declanșează imediat cablul și anunță prin radio conducătorul de zbor
- Continuă normal procedura de decolare și informează prin radio după declanșare conducătorul de zbor

12. Care sunt efectele negative care nu recomandă spiralară deasupra facilităților industriale ?

- Efecte electrostatice care pot determina deteriorarea stației radio
- Vizibilitate foarte slabă și precipitații neașteptate
- Apariția descendențelor puternice în partea de sub vânt a zonei industriale
- Efecte negative asupra sănătății, reducerea vizibilității și turbulența

13. Cum exploatăm, la zborul în undă, zonele de urcare?

- Patrulând în fața lenticularului încercând să menținem o poziție fixă față de reperele de pe sol sau menținând traiectul înregistrat de GPS, unde am întâlnit ascendență
- Spirălând în fața de sub vânt a lenticularului (zona de destrămare a acestuia) încercând să menținem o poziție fixă față de reperele de pe sol
- Patrulând pe direcția vântului înainte și înapoi, păstrând un traseu fix față de reperele de pe sol
- Spirălând în fața dinspre vânt a lenticularului fără a ține seama de deplasarea datorată vântului

14. Ce trebuie să facă pilotul, înainte de a iniția un viraj de schimbare a direcției?

- Să verifice ca efectuează virajul cât mai corect, cu bila la mijloc
- Să verifice că spațiul aerian este liber pe direcția dorită
- Să verifice dacă sunt nori cumulus care să indice urcări pe direcția dorită
- Se verifice că toate obiectele din cabină sunt bine fixate

15. Cum se procedează în situația în care se întâlnesc curenți descendenți puternici când zburați pe latura de bază (între virajul 3 și virajul4)?

- Se efectuează o apropiere de aerodrom cu viteză mai mare decât cea la finețe, corespunzătoare descendenței întâlnite
- Se continua apropierea menținând viteza la finețe
- Se continua apropierea cu viteza corespunzătoare înfundării minime
- Se continua apropierea cu viteza maximă de manevră (VA)

16. Care este efectul unui teren cu iarbă udă asupra distanței de decolare și aterizare?

- Crește distanța de decolare și scade distanța de aterizare
- Scade distanța de decolare și crește distanța de aterizare
- Scade distanța de decolare și scade distanța de aterizare
- Crește distanța de decolare și crește distanța de aterizare

17. Când se efectuează controlul planorului?

- Numai după montajul planorului
- Odată pe lună
- Înainte de primul zbor al zilei, la finalul zilei de zbor dar și după schimbarea pilotului
- Înainte și după fiecare zbor

18. Cum procedează pilotul planorului aflat într-un zbor distanță într-o zonă muntoasă, dacă este nevoie să aterizeze pe un teren cu înclinare mare?

- Aterizează în josul pantei asigurând o viteză de apropiere mai mare și redresează planorul la unghi mai mic de-alungul pantei în coborâre
- Orientează planorul pe direcția vântului indiferent de orientarea pantei
- Aterizează paralel cu creasta asigurând apropierea cu viteza minimă, pentru a obține viteză minimă de contact
- Aterizează contrapantei asigurând o viteză de apropiere mai mare și redresează planorul la un unghi mai mare, corespunzător pantei în urcare

19. Ați ajuns la înălțime mică și sunteți nevoiți să vă alegeți un teren de aterizare. Din motive de siguranță, veți prefera din lista de mai jos, față de celelalte:

- O poiană cu iarbă înaltă dar uscată
- Un teren scurt dar suficient, aflat într-o zonă cu case (în sat)
- Un teren arat, nediscuit
- Un teren cosit de cereale sau lucernă

20. Ați ajuns la înălțime mică și sunteți nevoiți să vă alegeți un teren de aterizare. Din motive de siguranță, veți prefera din lista de mai jos, față de celelalte:

- o arătură discuită (mărunțită)
- o cultură de grâu
- o pajiște aparent netedă
- un drum de țară

21. Când pilotul planorului este surprins de o aversă de zăpadă, pericolul cel mai mare este reprezentat de:

- Posibilitatea apariției bruște a givrajului
- Creșterea bruscă a încărcării aripilor
- Scăderea bruscă a vizibilității
- Blocarea prizei de presiune statică

22. Cu referire la 2 aeronave de același tip și având aceeași greutate și aceeași configurație, în spatele căreia dintre ele va întâlni un planor turbulența de siaz cea mai puternică?

- Aeronavei care zboară cu viteză mai mică
- Aeronavei care zboară la altitudine mai mică
- Aeronavei care zboară cu viteză mai mare
- Aeronavei care zboară la altitudine mai mare

23. Cum procedează pilotul planorului ajuns la altitudini de peste 4000m în urcare când constată că rezerva de oxigen va fi consumată în câteva minute?

- După terminarea oxigenului urmărește să nu stea la acea altitudine mai mult de 30 minute
- Reduce consumul de oxigen respirând mai rar
- Scoate frâna și coboară cât mai urgent sub 4000m
- Decide coborârea la primele semne de hipoxie

24. În ce situație se pune problema unui zbor special VFR (SVFR)?

- în situația unui zbor controlat autorizat de către controlorul de trafic aerian în interiorul unei zone de control, în condiții meteorologice inferioare condițiilor meteorologice de zbor la vedere
- în cazul unui zbor VFR în care piloții au ajuns în situația pierderii orientării, s-a luat legătura prin mijloace de radiocomunicație cu serviciile de control al traficului aerian și s-a inițiat vectorizarea zborului de către serviciile de trafic
- în situația când un zbor VFR este prelungit ca durată peste ora oficială a apusului soarelui pentru ziua respectivă
- în nici o situație, orice zbor fiind încadrat fie în categoria de zbor VFR, fie în cea de zbor IFR

25. Atunci când aterizarea se efectuează în condiții de vânt semnificativ pe un aerodrom aflat în spatele unei pante (față de direcția de unde suflă vântul) pilotul se poate aștepta la?

- Turbulențe pe panta de aterizare
- Curenți ascendenți pe panta de aterizare
- Apariția bruscă a precipitațiilor
- Nicio modificare semnificativă a câmpului de vânt

26. Care dintre următoarele fenomenele meteorologice este cel mai periculos în timpul apropierii și aterizării când în apropiere se află nori cumulonimbus?

- Precipitații
- Scăderea temperaturii
- Scăderea presiunii
- Rafale de vânt (vânt de forfecare)



27. La locul unui accident aviatic, un supraviețuitor a făcut urmatorul semnal la sol : V

- Aceasta este poziția noastră
- Nici un supraviețuitor nu este rănit
- Avem nevoie de asistență
- Avem nevoie de asistență medicală

28. Pentru a fi recunoscute mesajele de alarmare vor începe cu următoarele expresii:

- ALERFA – dacă mesajul se referă la faza de alarmare
- INCERFA – dacă mesajul se referă la faza de alarmare
- DETRESFA – dacă mesajul se referă la faza alarmare
- PAN PAN PAN – dacă mesajul se referă la faza alarmare

29. Cum se procedează în situația ruperii comenzii profundorului.

- Se încearcă menținerea pantei cu ajutorul compensatorului aerodinamic dacă acesta există, dacă nu se reușește, se părăsește fără întârziere planorul cu ajutorul parașutei de salvare
- Comanda profundorului nu se poate rupe
- Se continuă zborul și se încearcă menținerea pantei cu ajutorul celorlalte comenzi, dacă nu se reușește se părăsește planorul cu ajutorul parașutei de salvare
- Se încearcă menținerea pantei cu ajutorul compensatorului indiferent de tipul acestuia, dacă nu se reușește, se părăsește fără întârziere planorul cu ajutorul parașutei de salvare

30. Dacă planorul cu care zburați poate intra accidental în DEEP-STALL, cum se procedează pentru redresarea acestuia din evoluție?

- Se trage de manșă până la limitator, planorul ridică botul, se simte o ușoară tremurătură a aripilor, după care viteza de zbor scade rapid
- Se trage manșa progresiv, planorul ridică botul, se simte o ușoară tremurătură a aripilor, după care viteza de zbor revine la normal și planorul iese singur din evoluție
- Se slăbește manșa spre înainte, planorul coboară botul, se simte o ușoară tremurătură a aripilor după care viteza de zbor crește rapid
- Se scoate energic frâna aerodinamică până la capăt, manevra care va schimba evoluția planorului și-l va determina să coboare botul și să crească viteza

31. Simularea cazurilor speciale în remorcaj de automosor se execută:

- de către pilotul planorist, la indicația instructorului, fără a anunța remorcherul automosorist
- de către instructor, care la înălțimea dorită va acționa declanșatorul de două ori
- de către instructor la înțelegere cu remorcherul automosorist, care nu va reduce tracțiunea, ci va aștepta să declanșeze instructorul simulând astfel o situație reală
- de către instructor obligatoriu la înțelegere cu remorcherul automosorist, care va reduce tracțiunea

32. Dacă un pilot are o urgență, pe ce frecvență trebuie să transmită pentru prima oară acest mesaj?

- Pilotul va folosi frecvența curentă în uz
- Pilotul este obligat să schimbe frecvența imediat pe 121.5 MHz pentru a transmite mesajul
- Pilotul va alege frecvența celui mai apropiat aerodrom/aeroport care oferă servicii de control aerian complete
- Pilotul va alege frecvența aerodromului de unde a decolat