|  |
| --- |
|  |
| **GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA**  **HOTĂRÂRE nr. \_\_\_\_**  **din 2024**  **Chișinău** |

**cu privire la aprobarea Regulamentului privind procedurile administrative referitoare la aeronavele ușoare și ultraușoare, fără certificat de tip**

În temeiul art.33 alin.(2) din Codul aerian nr.301/2017 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2018, nr.95-104, art.189) cu modificările ulterioare, Guvernul

**HOTĂRĂŞTE:**

1. Se aprobă Regulamentul privind procedurile administrative referitoare la aeronavele ușoare și ultraușoare, fără certificat de tip *(se anexează)*.
2. La data intrării în vigoare a prezentei hotărâri se abrogă reglementarea aeronautică civilă RAC-VLA (LSpA), aprobată prin ordinul Administrației de Stat a Aviației Civile nr.27/GEN din 10.06.2004.
3. Controlul asupra executării prezentei hotărâri se pune în sarcina Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.
4. Prezenta hotărâre intră în vigoare la expirarea a 3 luni din data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.

**PRIM-MINISTRU DORIN RECEAN**

**Contrasemnează:**

**Ministrul infrastructurii și** [**Andrei SPÎNU**](https://gov.md/ro/content/andrei-spinu)

**dezvoltării regionale**

Aprobat prin

Hotărârea Guvernului

nr. \_\_\_\_ din \_\_\_\_\_\_\_\_2024

**REGULAMENT**  
**privind procedurile administrative referitoare la**

**aeronavele ușoare și ultraușoare, fără certificat de tip**

**Capitolul I**

**OBIECT**

**1.** Prezentul regulament are drept obiectiv admiterea la zbor a aeronavelor ușoare și ultraușoare, fără certificat de tip emis sau recunoscut de Autoritatea Aeronautică Civilă a Republicii Moldova, din punct de vedere al înmatriculării (al emiterii certificatelor de înmatriculare și permiselor de zbor) și al operării/utilizării a toate categoriilor acestor aeronave.

**2.** În funcție de nivelul cerințelor privind emiterea certificatelor de înmatriculare și permiselor de zbor, aeronavele ușoare și ultraușoare, fără certificat de tip emis sau recunoscut de Autoritatea Aeronautică Civilă a Republicii Moldova, pot fi restricționate operațional, conform prevederilor de la Capitolul VI.

**Capitolul II**

**NOȚIUNI**

**3.** În sensul prezentului regulament se aplică următoarele definiții:

***Aeronavă*** – orice aeronavă ultraușoară motorizată (ULM), aeronavă ultraușoară nemotorizată (AUN), aeronavă istorică, aeronavă experimentală, aeronavă experimentală construită de amatori (EAB), cu masă maximă la decolare până la 5700 kg, construită sau care va fi construită în conformitate cu cerințele aplicabile din prezentul regulament.

***Aeronave fără certificat de tip*** ***(AFCT)*** – Aeronave care cad sub incidența Anexei 2 la Codul Aerian al Republicii Moldova, sau care nu posedă certificat de tip emis sau recunoscut de către Autoritatea Aeronautică din Republica Moldova.

***Aeronavele ultraușoare motorizate (ULM)*** sunt aeronavele cu cel mult două locuri (inclusiv pilotul), care au viteza de sustentație măsurabilă sau, viteza minimă de zbor stabilizat în configurație de aterizare ce nu depășește viteza calibrată (CAS) de 85 km/h și a căror masă și caracteristici se încadrează în limitele prevăzute în tabel:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Categoria / Clasa | Nr maxim  locuri | Masa max gol | Masa max. decolare | Masa suplimentar autorizata in cazul aterizarii și pe apă |
| Parașute cu motor | 2 | 235 kg | 400 kg | - |
| Deltaplane cu motor | 2 | 310 kg | 500 kg | - |
| Planoare motorizate ultraușoare | 2 | 285 kg | 650 kg | - |
| Avioane ultraușoare | 2 | 350 kg | 600 kg | 50 kg |
| Elicoptere ultraușoare | 2 | 350 kg | 600 kg | 50 kg |
| Girocoptere ultraușoare | 2 | 350 kg | 600 kg | - |
| Dirijabile ultraușoare | 2 | Aer cald: volumul maximal anvelopei până la 1200 mc | | |

***Aeronavele ultraușoare nemotorizate (AUN)*** - sunt aeronavele cu cel mult două locuri (inclusiv pilotul) ce pot fi lansate de pe picioare sau cu ajutorul unui tren de aterizare, de pe o înălțime sau cu ajutorul unui mijloc de ridicare (mosor, tractare) și a căror masă și caracteristici se încadrează în limitele prevăzute în tabel:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Categoria / Clasa | Nr maxim  locuri | Masa max gol | Masa max. decolare | Masa suplimentar autorizata in cazul aterizarii și pe apă |
| Planoarele ultraușoare (PUU)  - Parapante  - Deltaplane  - Giroplanoare | 2 | 350 kg | 600 kg | - |
| Baloanele ultraușoare (BU) | 2 | Aer cald: volumul maximal anvelopei până la 1200 mc  Heliu: volumul maximal anvelopei până la 400 mc | | |

***Aeronavele istorice*** sunt aeronavele necomplexe al căror proiect iniţial a fost realizat înainte de 1 ianuarie 1955, sau a căror producţie a încetat înainte de 1 ianuarie 1975, sau au o importanţă istorică evidentă, precum:

a) au participat la un eveniment istoric marcant; sau

b) au marcat o etapă importantă în dezvoltarea aviaţiei; sau

c) au jucat un rol important în forţele armate.

***Aeronavele experimentale*** sunt aeronavele special proiectate sau modificate în scopuri experimentale, ştiinţifice sau de cercetare, care sînt produse cel mai probabil în număr foarte limitat.

***Aeronavele experimentale construite de amatori (EAB)*** sunt aeronavele pentru care sarcinile de fabricare și asamblare sunt efectuate în proporție de cel puțin 51% de un amator sau de o asociație de amatori fără scop lucrativ, pentru folosință proprie și fără scopuri comerciale, inclusiv cele furnizate sub formă de set de asamblat.

***Cerințe procedurale*** - Cerințele prevăzute în prezentul regulament referitoare la modul de tratare a solicitărilor privind eliberarea certificatelor de înmatriculare și eliberarea permiselor de zbor, pentru aeronavele AFCT.

***Norme tehnice*** - Cerințele prevăzute în prezentul regulament referitoare la condițiile pe care o aeronavă AFCT trebuie să le îndeplinească din punct de vedere al obținerii permisului de zbor.

***Permis de zbor (PZ)*** - Documentul de navigabilitate emis/eliberat de Autoritatea Aeronautică Civilă în legătură cu o aeronavă AFCT, care indică faptul că aceasta îndeplinește cerințele minime de navigabilitate conform celor prevăzute în prezentul regulament.

***Certificat de înmatriculare (CÎ)*** - Documentul emis/eliberat de Autoritatea Aeronautică Civilă în legătură cu o aeronavă, care certifică faptul că aceasta a fost înmatriculată în Anexa 1 la Registrul Aerian al Republicii Moldova.

***Dosar tehnic*** - Ansamblul de documente asociate unei aeronave, construită în serie sau nu, construită în Republica Moldova sau importată, care, dacă nu este specificat altfel în cuprinsul prezentului regulament, cuprinde următoarele documente:

1) o listă cu conținutul acestui dosar;

2) un desen de ansamblu al aeronavei în trei vederi, desenele de ansamblu și desenele părților cu pondere hotărâtoare în siguranța în utilizare/operare a aeronavei, precum și specificațiile, necesare pentru definirea configurației aeronavei și a caracteristicilor de proiectare, care demonstrează conformarea cu cerințele aplicabile din prezentul regulament. În cadrul listei desenele vor avea o listă distinctă;

3) informații despre dimensiuni, materiale și procese de construcție, necesare pentru definirea rezistenței structurale a aeronavei;

4) manualul de utilizare și întreținere;

5) un raport privind modul de conformare a aeronavei cu normele tehnice aplicabile și, după caz, conform cerințelor din prezentul regulament, un program privind modul de efectuare a calculelor, un raport de calcul, un program de probe statice, un raport de probe statice, un program de probe în zbor, un raport de probe în zbor;

6) o fișă de date;

7) alte documente (informații) care demonstrează conformarea aeronavei de tipul/modelul respectiv cu cerințele aplicabile din prezentul regulament, inclusiv instrucțiuni de asamblare, date despre grupul motopropulsor (motor, elice etc.), despre sisteme, instalații, echipamente, instrumente și aparate de bord fotografii, precum și despre modul de asigurare a calității în procesul de construcție etc.

***Dosarul aeronavei*** - ansamblul de documente necesare, după caz, conform prevederilor prezentul regulament. În urma eliberării CÎ și, după caz PZ, dosarul aeronavei se consideră aprobat.

***Aeronave construite în serie*** - sunt acele tipuri/modele de aeronave construite complet într-un număr de cel puțin două exemplare, de către aceiași constructori, în conformitate cu dosarul tehnic aprobat.

***Aeronave unicat*** - sunt acele tipuri/modele de aeronave care nu sunt construite în serie, indiferent de numărul de bucăți de același tip/model construite, inclusiv aeronavele construite din kit.

***Echivalarea documentelor emise de alte state/autorități*** - ansamblul de verificări, controale și/sau inspecții prin care se constată că documentele respective au fost eliberate în baza unor cerințe situate cel puțin la nivelul cerințelor impuse de prezentul regulament, efectuate în vederea eliberării de către Autoritatea Aeronautică Civilă a documentelor echivalente.

***Recunoașterea documentelor emise de alte state/autorități*** - ansamblul de verificări, controale și/sau inspecții prin care se constată că documentele respective au fost eliberate în baza unor cerințe situate cel puțin la nivelul cerințelor impuse de prezentul regulament, efectuate în vederea acordării dreptului ca aeronava ale cărei documente sunt recunoscute și să fie utilizată/operată în condițiile permise de prezentul regulament.

***Verificare*** -ansamblul de verificări, controale și/sau inspecții efectuate în vederea eliberării CÎ, și/sau PZ, după caz.

***Kit*** - o aeronavă de un tip/model proiectată și construită parțial și a cărei construcție este finalizată de către alte persoane decât constructorii kitului pe baza instrucțiunilor furnizate împreună cu aceasta, în sensul prezentului regulament, se consideră constructori, atât constructorii kitului, cât și persoanele care asamblează aceste kituri, altele decât constructorii kitului, totodată constructorii dețin privilegiile de a efectura totalitatea activităților și lucrărilor necesare menținerii navigabilității aeronavei.

**Capitolul III**

**DOMENIUL DE APLICARE**

**4.** Prezentul regulament stabilește cerințele procedurale și tehnice aplicabile, necesare eliberării CÎ și a PZ, pentru aeronavele AFCT, construite în serie sau nu, construite în Republica Moldova sau importate, precum și cerințele privitoare la operarea/utilizarea acestor categorii de aeronave.

**5.** Aplicarea prezentului regulament se face de către Autoritatea Aeronautică Civilă, prin compartimentul de specialitate.

**Capitolul IV**

**Proceduri în vederea eliberării CÎ și/sau PZ**

**6.** Solicitările în vederea eliberării / prelungirii valabilității certificatelor de înmatriculare și/sau permiselor de zbor, precum și cele în vederea, după caz, recunoașterii sau echivalării documentelor similare CÎ și PZ, emise de alte state/autorități, pentru aeronavele AFCT, pot fi făcute numai de către proprietarii acestor aeronave, persoane fizice și/sau juridice, direct sau prin împuterniciții/reprezentanții legali ai acestora, pe baza cererilor tip al căror model se află în Anexa 1.

**7.** Parapantele și deltaplanele nu vor avea CÎ, dar vor avea ștampila sau eticheta fabricantului sau orice alt document.

**8.** Proprietarii aeronavelor vor fi și titularii (utilizatorii) legali ai acestor documente (CÎ și/sau PZ), odată cu eliberarea acestora, dacă nu se specifică altfel în conformitate cu prevederile prezentului regulament.

**9.** Cererile în vederea eliberării/prelungirii valabilității CÎ și/sau PZ se depun de către solicitanți, direct sau prin împuterniciții/reprezentanții legali ai acestora, la Autoritatea Aeronautică Civilă, în original, sau în format electronic, fiind aplicată semnătura electronică.

Cererile vor fi însoțite de toate documentele necesare în conformitate cu cele precizate în prezentul regulament.

Depunerea, ulterioară cererilor solicitanților, a oricăror documente legate de soluționarea acestor cereri se face prin Autoritatea Aeronautică Civilă, direct de către solicitanți sau prin împuterniciții/reprezentanții legali ai acestora.

**10.** În situația în care o aeronavă are mai mult de doi proprietari și/sau constructori, după caz, aceștia vor stabili împuterniciți/reprezentanți legali (dintre aceștia sau alții) în vederea, după caz, efectuării solicitărilor/depunerii cererilor, depunerii documentelor însoțitoare acestora și a documentelor depuse ulterior cererilor.

**11.** Documentele depuse la Autoritatea Aeronautică Civilă prin împuterniciți/reprezentanți, conform celor specificate, vor fi depuse, înregistrate și luate în considerare la soluționarea cererilor, numai dacă acestea sunt însoțite de documentele doveditoare ale calității de împuterniciți/reprezentanți pentru scopul precizat (după caz), acestea devenind componente ale dosarului tehnic sau, după caz, ale dosarului aeronavei.

**12.** În cazul depunerii cererilor însoțite de documente, precum și a documentelor depuse ulterior cererilor, solicitanții vor întocmi o listă al acestora, fie ca anexă la cerere, fie ca anexă a documentului prin care se înaintează documentele depuse ulterior. Pe cereri, la rubrica "mențiuni", sau, după caz, pe documentele de înaintare precizate anterior, se specifică faptul că acestea sunt însoțite de lista cu documentele depuse/înaintate.

**13.** În cazul în care pe cereri, la rubrica "mențiuni", sau pe documentul de înaintare este suficient spațiu pentru precizarea documentelor depuse/înaintate, lista poate fi înscrisă pe acestea, după caz.

**14.** În situații deosebite, documentele însoțitoare pot fi depuse la Autoritatea Aeronautică Civilă și în copie, dacă a fost aprobat de conducătorul Autorității Aeronautice Civile, cu condiția că în perioada înscrisă de către solicitant pe cerere (cu menționarea datei înscrierii și sub semnătura acestuia, nu mai mare de 45 de zile de la data depunerii) să fie înaintate și documentele originale. Documentele depuse în copie nu vor fi luate în considerare în vederea soluționării cererilor dacă până la data stabilită nu au fost depuse originalele. Emiterea CÎ și/sau PZ, după caz, va fi făcută numai dacă au fost depuse documentele originale.

**15.** Solicitanții, precum și titularii (deținătorii) CÎ și

/sau PZ, după caz, poartă întreaga responsabilitate ce decurge din aceste calități, în conformitate cu prezentul regulament.

**16.** În situația în care o aeronavă are mai mulți proprietari și/sau constructori, după caz, responsabilitățile ce decurg din prezentul regulament revin corespunzător tuturor acestora, conform legislației în vigoare.

**17**. Termenele de soluționare a cererilor sunt prevăzute de lege, respectiv 14 de zile de la data înregistrării acestora sau, în cazurile în care este necesară o cercetare mai amănunțită, 30 de zile, indiferent dacă soluția este favorabilă sau nu.

Soluționarea favorabilă nu presupune eliberarea/prelungirea valabilității CÎ/PZ, după caz, ci demararea activităților necesare acestui scop, în conformitate cu prevederile prezentului regulament. Aceste documente se vor emite numai după ce solicitanții au îndeplinit toate cerințele prevăzute de prezentul regulament și numai după finalizarea verificărilor necesare în conformitate cu prezentul regulament.

Dacă eliberarea/prelungirea valabilității documentelor menționate anterior nu se poate efectua în termenul legal, solicitantul va fi informat în scris, ca răspuns la cererea sa.

**18.** În vederea soluționării cererilor, solicitanții asigură și demonstrează îndeplinirea tuturor cerințelor aplicabile impuse în conformitate cu prezentul regulament și ca urmare a solicitărilor adresate prin cererile respective, în părțile care îi privesc.

**19.** Depunerea de documente neconforme cu prevederile prezentului regulament atrage soluționarea nefavorabilă a cererilor.

**20.** În situația prelungirii valabilității documentelor (CÎ și/sau PZ), precum și în situația oricăror modificări în conținutul acestora, în conformitate cu prevederile prezentului regulament, se vor emite noi documente pe formularele tipizate respective, vechile tipizate pierzându-și valabilitatea.

**Capitolul V**

**Emiterea certificatului de înmatriculare (CÎ)**

**21.** O aeronavă AFCT se identifică numai dacă nu este înregistrată în alt stat și aparține unei persoane fizice sau juridice din Republica Moldova ori unui cetățean străin cu domiciliul sau reședința în Republica Moldova sau unei persoane juridice străine, constituită în mod legal, care desfășoară activități economice în conformitate cu legislația națională, iar aeronava civilă respectivă își are baza și este utilizată/operată, în principal, în Republica Moldova.

**22**. Pentru emiterea CÎ, solicitanții trebuie să depună la Autoritatea Aeronautică Civilă următoarele documente componente ale dosarului aeronavei:

1) cerere tip (original), conform modelului din Anexa 1, însoțită, după caz, de copii ale documentelor care dovedesc îndeplinirea condițiilor prevăzute la punctul 21;

2) o listă cu conținutul dosarului aeronavei (denumire document, număr de pagini);

3) copie (traducere legalizată pentru cele din import) după actul/actele de proprietate/declarație de proprietate (original), după caz;

4) manualul de utilizare și întreținere – copie, modelul fiind prezentat în Anexa 2;

5) fotografii ale aeronavei și, după caz, ale sistemelor, echipamentelor, instalațiilor, instrumentelor și aparatelor de bord cu care este prevăzută și va fi utilizată/operată aeronava (echipamente radio, dispozitive de remorcaj, flotoare, schiuri etc.), făcute cu acestea montate pe aeronavă, astfel încât aeronava să poată fi ușor identificată și definită pe baza acestora.

**23.** Documentele menționate la punctul 22 subpunctele 2), 3), 4) și 5) se vor depune împreună cu cererea și vor fi autentificate individual, de către solicitanți, prin semnătura acestora, menționarea datei și precizarea că aparțin aeronavei respective (tip/model, serie, după caz, data depunerii și înregistrării la Autoritatea Aeronautică Civilă etc.), înscrise, de mână, pe acestea.

**24.** În cazul în care manualul de utilizare și întreținere nu există sau conținutul nu corespunde modelului din Anexa 2, acesta se poate depune sub formă de proiect, urmând a fi definitivat de către solicitant conform cerințelor din prezentul regulament.

**25.** În vederea emiterii CÎ, pentru aeronavele din import, sunt necesare a fi depuse de către solicitant, în plus față de cele prevăzute la punctul 21, următoarele documente care vor face parte din dosarul aeronavei, astfel:

1) certificat de radiere emis de autoritatea competentă a statului exportator (original), cu excepția motoparapantelor/motoparașutelor;

2) livret - copie, după caz, în caz de existență;

3) în cazul statelor în care livretul aeronavei nu este obligatoriu, solicitantul va depune o declarație notarială a vechiului proprietar (copie) privind starea tehnică (îndeplinește sau nu cerințele de a fi admisă la zbor în statul respectiv) și a activității celulei, motorului și elicei (ore de funcționare, număr de aterizări, după caz), declarație ce va fi autentificată de către solicitant similar celor prevăzute la punctul 23.

**26.** În cazul statelor în care nu este obligatorie existența unui manual de utilizare și întreținere sau conținutul acestuia nu este conform cerințelor din Anexa 2, solicitantul va întocmi manualul respectiv, conform cerințelor din această anexă.

**27.** În urma cererilor depuse, un inspector din cadrul Autorității Aeronautice Civile va verifica dacă documentele sunt întocmite în conformitate cu cerințele din prezentul regulament și dacă copiile sunt conforme cu originalele.

**28.** În urma rezultatelor favorabile ale verificării documentelor, inspectorul trece la verificarea vizuală a aeronavei din punct de vedere al integrității constructive, putând utiliza ca ghid elementele prezentate în Anexa 3.

În urma efectuării acestor verificări va completa procesul-verbal al cărui model se află în Anexa 4 și, dacă rezultatul verificărilor este favorabil, va aloca însemnele de înmatriculare, respectiv însemnul de naționalitate și marca de ordine (în cazul emiterii inițiale a anexei CÎ), prin înscrierea acestora pe procesul-verbal prin care se propune eliberarea certificatului de înmatriculare.

**29.** Solicitantul furnizează toate datele legate de aeronavă pe care inspectorul le solicită și care au legătură cu siguranța în zbor, în maniera solicitată de către acesta, de asemenea, va asigura toate condițiile necesare efectuării verificărilor.

**30.** Scopul acestor verificări nu este de a garanta siguranța în zbor a aeronavei, ci de a constata respectarea cerințelor aplicabile prevăzute în prezentul regulament, necesare admiterii la zbor a acesteia.

**31.** Modelul certificatului de înmatriculare se află în Anexa 6.

**32.** Certificatul de înmatriculare va fi emis și eliberat/transmis solicitantului numai după ce solicitantul depune la Autoritatea Aeronautică Civilă, nu mai târziu de 45 de zile de la data semnării procesului-verbal, două fotografii color, față și lateral, astfel încât să se observe însemnele de înmatriculare, și un desen cu dimensiunile, culoarea și amplasarea însemnelor de înmatriculare (în cazul emiterii inițiale a anexei CÎ), care vor completa dosarul aeronavei.

Certificatul de înmatriculare se emite în dublu exemplar, unul se transmite solicitantului, iar celălalt se păstrează în dosarul aeronavei aflat la Autoritatea Aeronautică Civilă.

Fotografiile vor fi autentificate de către solicitant similar celor prevăzute la punctul 23. Dacă în termenul prevăzut mai sus nu depune fotografiile, solicitantul va depune o nouă cerere, procesul de verificări în vederea eliberării CÎ reluându-se, vechea cerere își pierde valabilitatea.

**33.** Certificatul de înmatriculare este un document care nu atestă în niciun fel navigabilitatea aeronavei în cauză.

**34.** Însemnele de înmatriculare alocate aeronavelor AFCT sunt formate din însemnul de naționalitate (ER-) și marca de ordine cuprinsă între numerele 0001 și 9999.

**35.** Mărcile alocate anterior datei de intrare în vigoare a prezentului regulament se mențin până când aeronavele în cauză vor fi radiate din registrul aerian.

**36.** Rezervarea și alocarea mărcilor se va face, conform solicitărilor proprietarilor și disponibilității mărcilor de ordine.

**37.** Însemnele de înmatriculare se aplică de către solicitanți pe corpul aeronavei, în conformitate cu prevederile Hotărârii de Guvern nr. 473/2023 pentru aprobarea Regulamentului privind înmatricularea aeronavelor civile și Administrarea Registrului aerian al Republicii Moldova.

**38.** Autoritatea Aeronautică Civilă poate rezerva, la cerere, însemnele de înmatriculare, această rezervare fiind valabilă șase luni calendaristice de la data înregistrării cererii. În această perioadă, solicitantul rezervării trebuie să depună cererea tip prevăzută la punctul 22, pentru a beneficia de rezervarea respectivă.

**39.** Livretul (al cărui model se află în Anexa 8) sau Logbook-ul aeronavei, este un document obligatoriu în care se ține evidența activității de zbor și a lucrărilor de întreținere și reparații efectuate. Livretul / Logbook-ul trebuie prezentat inspectorilor spre verificare, la cerere, neprezentarea acestuia conducând la neemiterea și neeliberarea certificatului de înmatriculare.

**40.** Valabilitatea certificatului de înmatriculare este nelimitată.

**41.** Certificatul de înmatriculare poate fi revocat sau suspendat atunci când Autoritatea Aeronautică Civilă constată, că utilizatorii/operatorii aeronavei nu mai respectă condițiile din prezentul regulament în baza cărora a fost eliberat.

**42.** În cazul aeronavelor radiate pentru care se dorește înmatricularea conform prevederilor prezentului regulament, este necesară depunerea unei noi cereri și efectuarea de noi verificări ale documentelor componente ale dosarului aeronavei, precum și ale acesteia, în conformitate cu cerințele prezentului regulament.

**43.** Documentele emise de alte state/autorități pot fi echivalate cu certificatul de înmatriculare (prin emiterea unui CÎ), la cerere, numai dacă cerințele în baza cărora acestea au fost emise sunt cel puțin la nivelul celor precizate în prezentul regulament.

**44.** Documentele emise de alte state/autorități pot fi, de asemenea, recunoscute în vederea utilizării/operării aeronavei.

**45.** Perioada de valabilitate a documentelor echivalate sau, după caz, recunoscute nu poate fi mai mare de 2 ani și nici nu poate depăși durata de valabilitate înscrisă în acestea de către emitentul acestora.

**Capitolul VI**

**Emiterea permisului de zbor (PZ)**

**46.** Toate aeronavele AFCT sunt eligibile pentru a li se elibera un permis de zbor, care să însoțească certificatul de înmatriculare în vederea utilizării/operării aeronavei.

Documentele componente ale dosarului aeronavei necesar a fi depuse de către solicitanți în vederea emiterii inițiale a unui permis de zbor sunt următoarele:

1) Cerere tip (modelul din Anexa 1) - original;

2) Pentru aeronavele construite în Republica Moldova, copii, autentificate de către constructor, în cazul celor din import, copii ale documentelor echivalente;

3) Declarația de conformitate (cu dosarul tehnic prezentat) emisă de constructor, în original, conform modelului din Anexa 10, pentru cele construite în Republica Moldova, sau, pentru cele din import, un document echivalent;

4) În cazul aeronavelor din import, documente relevante emise în statul exportator din care să reiasă dacă, la data exportului, aeronava îndeplinea sau nu cerințele pentru a fi admisă la zbor în conformitate cu legislația statului respectiv (original sau copie autentificată), cum ar fi: certificate de navigabilitate, permise de zbor, certificate de înmatriculare, certificate de navigabilitate de export, rapoarte de inspecție la sol și/sau în zbor etc.

**47.** Declarația de conformitate (DOC) nu este valabilă decât dacă este vizată de către Autoritatea Aeronautică Civilă, în urma confirmării pe verso de către un inspector, a faptului că aeronava a fost construită sub supravegherea acestuia sau au fost prezentate informații suficiente despre procesul construcției. Viza atestă faptul că produsul, pentru care aceasta a fost emisă, a fost realizat sub supravegherea Autorității Aeronautice Civile, în cazul celor construite în Republica Moldova.

**48.** În cazul aeronavelor din import, ale căror documente au fost echivalate, DOC poate fi înlocuită de documentul emis de către autoritatea statului exportator din care reiese că, la data exportului, aeronava îndeplinea cerințele pentru a fi admisă la zbor în conformitate cu legislația statului respectiv.

**49.** Documentele depuse de către solicitant vor fi autentificate individual, de către acesta, prin semnătura sa, menționarea datei înregistrării/depunerii la Autoritatea Aeronautică Civilă și precizarea că aparțin aeronavei respective (tip/model, serie, după caz, constructor, an de construcție).

**50.** În urma depunerii cererilor și a aprobării acestora, inspectorii încep procesul de verificări în conformitate cu prevederile prezentului regulament.

**51.** Verificarea documentelor depuse de către solicitanți, precum și a aeronavei la sol și în zbor, în vederea emiterii PZ, va fi efectuată de către inspectorii din cadrul Autorității Aeronautice Civile, la cererea expresă formulată de deținători (Anexa 1), în conformitate cu prevederile prezentului regulament.

**52.** Un inspector, va verifica dacă documentele depuse sunt întocmite în conformitate cu cerințele din prezentul regulament, dacă asigură conformarea cu prezentul regulament și dacă sunt conforme cu originalele (după caz).

**53.** În urma rezultatelor favorabile ale verificării documentelor, inspectorul va verifica vizual aeronava, din punct de vedere al integrității constructive a acesteia, putând utiliza, ca ghid, elementele prezentate în Anexa 3.

**54.** Dacă rezultatul verificărilor la sol este favorabil, sub supravegherea unui inspector, va fi efectuată verificarea în zbor a datelor înscrise în manualul de utilizare și întreținere.

**55.**  În urma efectuării acestor verificări inspectorul va completa procesul-verbal al cărui model se află în Anexa 5 și, dacă rezultatul verificărilor este favorabil, va propune emiterea/eliberarea PZ (modelul PZ se află în Anexa 7).

Dacă rezultatul verificărilor este nefavorabil se va consemna în procesul-verbal.

**56.** PZ se emite în dublu exemplar, unul va fi transmis solicitantului, iar celălalt se păstrează în dosarul aeronavei.

**57.** Valabilitatea PZ este de doi ani calendaristici de la data emiterii, ea putând fi revocată sau suspendată, atunci când Autoritatea Aeronautică Civilă constată, că utilizatorii/operatorii aeronavei nu mai respectă condițiile din prezentul regulament în baza cărora a fost emisă.

**58.**  Înscrierea categoriilor de zboruri pe care aeronava este autorizată să le efectueze se face în PZ, conform prevederilor de la Capitolul VI.

**59.** Înscrierea opțiunilor de echipare, respectiv flotoare, parașută balistică, schiuri, dispozitive de remorcaj și instalație pentru pulverizare de substanțe, cu care aeronava este autorizată, se face în PZ.

**60.** PZ este documentul care atestă navigabilitatea aeronavei, constatată conform prezentului regulament.

**61.**  În vederea prelungirii valabilității PZ sunt necesare depunerea unei noi cereri și efectuarea verificărilor documentelor componente ale dosarului aeronavei, documentelor de întreținere, precum și a aeronavei, în conformitate cu prezentul regulament.

**62.** Scopul emiterii/eliberării PZ este acela de a constata navigabilitatea aeronavei, însă această prevedere nu poate, în niciun fel, să degreveze persoanele fizice angajate în zborurile cu aeronavele AFCT de întreaga responsabilitate și asumarea tuturor riscurilor (legate de construcția, întreținerea și operarea/utilizarea acestor categorii de aeronave).

**63.** Prevederile punctului 62 nu absolvă de responsabilități pe constructorii aeronavelor, care au obligația să informeze utilizatorii/operatorii aeronavelor construite de ei asupra riscurilor și responsabilităților asumate.

Constructorii pun la dispoziția utilizatorilor/operatorilor informațiile respective prin manualul de utilizare și întreținere sau sub oricare altă formă convenită.

Aceste informații vor trebui să se regăsească și în dosarul tehnic aprobat. Informațiile respective nu vor trebui să fie, în niciun fel, contrare prevederilor prezentului regulament.

Aceste informații au rolul de a proteja utilizatorii/operatorii în calitate de consumatori ai bunurilor și/sau serviciilor furnizate de către constructori, în conformitate cu legislația în vigoare.

**64.** Constructorul aeronavei poartă întreaga responsabilitate privind exactitatea datelor incluse în DOC, însă această prevedere nu poate în niciun fel să degreveze persoanele fizice angajate în zborurile cu aeronavele AFCT de întreaga responsabilitate și asumarea tuturor riscurilor legate de construcția, întreținerea și zborul cu aeronave din această categorie.

**65.** Constructorul va furniza beneficiarului un exemplar (copie) al manualului de utilizare și întreținere (identic cu cel din dosarul tehnic aprobat), autentificat și identificat de către constructor. Acest exemplar va fi prezentat, de către solicitant, cu ocazia verificărilor documentelor efectuate de către inspectori în conformitate cu prevederile prezentului regulament.

**66.** Sarcinile legate de efectuarea zborurilor tehnice necesare verificărilor în zbor, efectuate în vederea emiterii PZ, revin solicitantului și inspectorului, din cadrul Autorității Aeronautice Civile, sub supravegherea căruia se vor efectua aceste zboruri.

**67.** Solicitanții au obligația să păstreze un exemplar ale componentelor dosarului aeronavei, care va fi pus la dispoziția inspectorilor Autorității Aeronautice Civile atunci când aceștia solicită.

**68.** Lipsa dosarelor tehnice și a dosarelor aeronavelor, aflate la solicitanți, sau refuzul acestora de a le pune la dispoziția inspectorilor duce, după caz, la neemiterea, suspendarea sau retragerea PZ.

**69.** Solicitantul va furniza inspectorilor, datele necesare efectuării verificărilor, de asemenea, va asigura condițiile de efectuare a acestor verificări, în părțile care îl privesc.

**70.** Documentele emise de alte state/autorități pot fi echivalate, la cerere, cu PZ (prin emiterea unui PZ), numai dacă cerințele în baza cărora acestea au fost emise sunt cel puțin la nivelul celor precizate în prezentul regulament.

**71.** Documentele emise de alte state/autorități pot fi, de asemenea, recunoscute.

**72.** Valabilitatea documentelor echivalate sau, după caz, recunoscute nu poate fi mai mare de doi ani și nici mai mare decât valabilitatea înscrisă în acestea de către statul/autoritatea emitentă.

**73.** Categoriile de zboruri pentru care se autorizează aeronava ale cărei documente se echivalează sau, după caz, se recunosc, precum și opțiunile de echipare cu care aceasta va fi certificată pot fi cel mult cele prevăzute de prezentul regulament, dar nu mai mult decât cele stabilite de statul/autoritatea emitentă a documentelor echivalate sau, după caz, recunoscute.

**74.** Modificările efectuate unei aeronave, pentru care constructorul a emis inițial o DOC, care alterează configurația și caracteristicile acesteia, se fac numai cu acordul constructorului și/sau al Autorității Aeronautice Civile.

**Capitolul VI**

**Cerințe privind operarea/utilizarea aeronavelor**

**75.** Operarea/utilizarea aeronavelor AFCT se poate face după regulile de zbor la vedere (VFR) pe timpul zilei, sau în cazul în care este echipată corespunzător, și noaptea sau după regulile de zbor instrumental (IFR), cu respectarea prevederilor Codului aerian al Republicii Moldova, precum și a tuturor celorlalte reglementări specifice aplicabile domeniului aeronauticii civile cu aeronave ușoare și ultraușoare.

**76.** Aeronavele pot fi operate/utilizate numai dacă posedă CÎ (după caz) și PZ având înscrise în acesta, după caz, categoriile de zboruri pentru care sunt autorizate. Acestea pot efectua următoarele categorii de zboruri:

1) zboruri în interes propriu;

2) zboruri particulare;

3) zboruri școală (inițiere, pregătire, instruire și perfecționare);

4) zboruri tehnice în vederea eliberării/prelungirii valabilității PZ (pentru emiterea inițială sau în cazul în care valabilitatea acestuia este expirată);

5) lansare de parașutiști;

6) remorcaj de banderolă sau planoare ultraușoare și largarea acestora;

7) lansare de încărcături (cum ar fi fluturași publicitari, parașutări de bunuri nepericuloase);

8) filmare/fotografiere aeriană;

9) orice alte categorii de zboruri pentru care operatorul deține autorizațiile și/sau certificatele specifice, conform reglementărilor aeronautice și legislației aplicabile respectivelor zboruri sau operațiuni aeriene civile (ex. supraveghere aeriană, pulverizare de substanțe)

**77.** Documente obligatorii a se afla asupra operatorilor/utilizatorilor unei aeronave:

1) certificatul de înmatriculare (CÎ)

2) permisul de zbor (PZ)

3) manualul de utilizare și întreținere (format hârtie sau electronic)

În cazul în care aceste documente nu se află asupra utilizatorilor/operatorilor aeronava nu va putea fi utilizată/operată până la remedierea situației. În caz contrar, Autoritatea Aeronautică Civilă poate să suspende sau să retragă PZ.

**78.** Operarea aeronavelor pentru care Autoritatea Aeronautică Civilă a eliberat CÎ și/sau PZ se face sub supravegherea, controlul și inspecția, din punct de vedere operațional, ale acesteia.

**79.** Utilizarea/operarea aeronavelor fără CÎ și/sau PZ, în termen de valabilitate, după caz, se sancționează, de către Autoritatea Aeronautică Civilă, conform prevederilor legale în vigoare privind aeronavele civile.

**Capitolul VII**

**Cesiunea**

**80.** În cazul cesiunii unei aeronave AFCT, înmatriculate în Republica Moldova, noul proprietar trebuie să dispună de următoarele documente transmise de proprietarul anterior, în cazul în care dorește utilizarea/operarea aeronavei în conformitate cu prevederile prezentului regulament, astfel:

1) actul prin care a fost transferată asupra acestuia proprietatea aeronavei - original;

2) certificatul de înmatriculare - original;

3) declarație a vânzătorului (vechiului proprietar) privind starea de navigabilitate a aeronavei - original, din care să reiasă dacă aeronava îndeplinește sau nu, în conformitate cu prevederile prezentului regulament, cerințele în vederea admiterii la zbor, de asemenea, privind activitatea de zbor (în număr de decolări și ore pentru celulă și număr de ore pentru motor și elice);

4) dosarul aeronavei, inclusiv manualul de utilizare și întreținere și livretul (exemplarul aflat la vechiul proprietar, inclusiv cele epuizate).

**81.**  Proprietarul anterior va informa Autoritatea Aeronautică Civilă asupra cesiunii, printr-o scrisoare recomandată sau la poșta electronică, cu confirmare de primire, în termen de 15 zile calendaristice de la data încheierii actului prin care a fost transferată proprietatea, în vederea încetării temporare a dreptului aeronavei de a fi utilizată/operată, până la emiterea unui nou CÎ, conform prevederilor prezentului regulament, având înscrise pe acestea noile date care decurg ca urmare a schimbării proprietarului.

**82.**  După efectuarea informării prevăzute la punctul 81 precum și în momentul în care documentul prevăzut la punctul 80 sbp. 1) a fost întocmit, vechiul CÎ își pierde valabilitatea.

**83.** În cazul neinformării Autorității Aeronautice Civile la termenul prevăzut la punctul 81, responsabilitățile ce revin vechiului proprietar, legate de utilizarea/operarea aeronavei respective, se mențin până la efectuarea acesteia.

**84.** În vederea utilizării/operării aeronavei, noul proprietar va solicita eliberarea unui nou CÎ, prin depunerea la Autoritatea Aeronautică Civilă a unei noi cereri în acest sens, conform prevederilor prezentului regulament.

Cererile vor fi însoțite de documentele menționate la punctul 80 (documentul de la sbp.1) în copie).

**85.** Inspectorii din cadrul Autorității Aeronautice Civile vor verifica documentele menționate la punctul 84, atât pe cele care vor rămâne în dosarul aeronavei aflat la Autoritatea Aeronautică Civilă, cât și în cel aflat la noul proprietar, după care se vor efectua, din nou, verificările necesare în vederea eliberării de noi documente (CÎ) având ca titular pe noul proprietar, în conformitate cu cele solicitate și cu prevederile prezentului regulament.

**86.** O copie a documentului menționat la punctul 80 spb. 1) și originalele de la punctul 80 sbp. 2) și 3) se introduc în dosarul aeronavei aflat la Autoritatea Aeronautică Civilă, iar copii ale acestora în dosarul tehnic aflat la noul proprietar. Documentul de la punctul 80 sbp. 1) va fi păstrat în dosarul aeronavei aflat la noul proprietar.

**87.** În cazul în care o aeronavă a fost deja identificată de către Autoritatea Aeronautică Civilă, noul proprietar nu va mai trebui să depună documentele care există în dosarul aeronavei, în afară de cazul în care apar modificări ale aeronavei care impun completarea cu noi documente.

**88**. O dată cu emiterea unui nou CÎ, se va emite și un nou Permis de zbor (PZ), având termenul de valabilitate și categoriile de zboruri autorizate identice cu cel anterior.

**Capitolul VIII**

**Evidența Certificatelor de înmatriculare și permiselor de zbor eliberate**

**89.** Evidența CÎ eliberate/emise și a însemnelor de înmatriculare alocate de către Autoritatea Aeronautică Civilă se ține în Anexa 1 la Registrul Aerian.

**90**. Evidența PZ eliberate/emise se ține în registrul de eliberare a permiselor de zbor.

**91.** Evidența proceselor verbale / actelor de verificare în scopul emiterii certificatelor de înmatriculare (CÎ) / permiselor de zbor (PZ) se ține în registrul de procese-verbale de eliberare/prelungire valabilitate certificate de înmatriculare / permise de zbor.

Registrele se pot întocmi pe secțiuni corespunzătoare claselor de aeronave, respectiv avioane, motodeltaplane, motoparapante/motoparașute, elicoptere, autogire și dirijabile, etc.

**92.** Registrele se completează de către un inspector de la Autoritatea Aeronautică Civilă, după ce documentele au fost finalizate (după caz, aprobate și/sau emise) și se păstrează la Autoritatea Aeronautică Civilă.

**93.** Pentru o aeronavă AFCT care urmează a fi radiată din Anexa 1 la Registrul Aerian se va emite, la cererea titularului, un certificat de radiere, conform modelului aflat în Anexa 11. Acesta va fi emis în două exemplare, unul pentru solicitant, iar celălalt va fi introdus, împreună cu cererea, în dosarul aeronavei radiate.

Certificate similare (de neînregistrare) se emit și în cazul aeronavelor care nu au fost identificate dar este necesară, la cerere, emiterea unor astfel de certificate.

**Capitolul IX**

**Dispoziții finale**

**94.** Proprietarii aeronavelor AFCT, înmatriculare în baza cerințelor anterior intrării în vigoare a prezentului regulament, și aflate în evidențele respective la data intrării în vigoare a prezentului regulament, vor asigura conformitatea documentelor aeronavelor la prezentul regulament în termen de 1 (un) an.

**95.** Inspectorii care vor efectua verificări în conformitate cu prevederile prezentului regulament sunt din cadrul Autorității Aeronautice Civile.

**96.** Verificările necesare, după caz, identificării și înmatriculării unei aeronave vor fi efectuate, de regulă, de un singur inspector.

**97.** În funcție de gradul de complexitate al verificărilor și al volumului de muncă aferent acestora, se pot desemna, mai mulți inspectori în scopul aplicării prevederilor prezentului regulament.

**98.** Constatările înscrise, de către inspectorii menționați, în procesele-verbale, prevăzute în prezentul regulament și care privesc o aeronavă ca produs fizic verificat în conformitate cu prevederile prezentului regulament, sunt valabile doar la data semnării acestora.

**99.** Documentele care constituie dosarul tehnic și/sau dosarul aeronavei vor fi în limba română sau engleză, iar pentru aeronavele din import, traduse prin grija solicitanților în limba română sau engleză și însoțite de cele în limba străină respectivă.

**100.** În situația în care documentele constituente ale dosarului tehnic și/sau ale dosarului aeronavei sunt în limba engleză, solicitanții vor da o declarație privind cunoașterea limbii engleze la un nivel suficient ca să le permită utilizarea/operarea aeronavelor respective pe baza informațiilor cuprinse în aceste documente și care va include și asumarea de către solicitanți a responsabilităților în cazul în care aeronava este astfel utilizată/operată de către alte persoane decât solicitantul. Declarația va fi inclusă, după caz, în dosarul tehnic sau în dosarul aeronavei.

**101.** CÎ, PZ, precum și certificatele de radiere vor fi emise de către Autoritatea Aeronautică Civilă, în limba română și engleză.

**102.** În cazul furtului, pierderii sau distrugerii CÎ sau PZ aflate în termen de valabilitate, titularii vor anunța acest fapt într-o publicație în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, în vederea emiterii de duplicate.

**103.** CÎ sau PZ deteriorate vor fi nou emise, la cerere, vechiul document fiind depus la Autoritatea Aeronautică Civilă (împreună cu cererea) pentru distrugere.

**104.** Un exemplar al dosarului tehnic și/sau, după caz, al dosarului aeronavei va fi păstrat de către titularii documentelor care au fost eliberate în baza acestor dosare (CÎ, PZ, după caz).

**105.** Lipsa dosarelor sau refuzul titularilor de a le pune la dispoziția inspectorilor cu ocazia verificărilor efectuate poate atrage neemiterea, suspendarea sau retragerea CÎ, și/sau PZ, după caz, la propunerea Autorității Aeronautice Civile sau a inspectorilor respectivi.

**106**. Dosarele tehnice și/sau dosarele aeronavei se păstrează, în cadrul Autorității Aeronautice Civile, cel puțin atâta timp cât documentele emise în baza acestora (CÎ, PZ) sunt în termen de valabilitate și, în cazul în care aceste documente nu mai sunt valabile, cel puțin până la termenul legal la care acestea pot fi arhivate.

**107.** Dosarele tehnice și dosarele aeronavelor, inclusiv dosarele întocmite pentru aeronave AFCT înainte de intrarea în vigoare a prezentului regulament, vor fi arhivate în conformitate cu reglementările în vigoare.

**108.** Dosarele tehnice și dosarele aeronavelor pot conține și alte documente, care au legătură cu aeronava, față de cele prevăzute în prezentul regulament.

**109.** Autoritatea Aeronautică Civilă poate stabili o planificare anuală, cuprinzând locul și perioada în care se vor efectua verificări necesare eliberării/prelungirii valabilității PZ. Documentul privind această planificare va fi făcut public.

**110.** CÎ și/sau PZ, pot fi suspendate sau retrase în cazul în care Autoritatea Aeronautică Civilă constată, prin intermediul inspectorilor, că aeronava pentru care acestea au fost eliberate nu mai îndeplinește cerințele prevăzute în prezentul regulament.

**111.** Documentele se eliberează/transmit titularilor de către Autoritatea Aeronautică Civilă pe bază de semnătură înscrisă pe exemplarele care rămân în dosarul tehnic sau, după caz, în dosarul aeronavei, cu precizarea datei eliberării/transmiterii. În cazul în care există mai mulți titulari ai acestor documente este suficient ca unul dintre aceștia să efectueze înscrisurile de mai înainte.

**112.** Inspectorii vor asigura interpretarea corespunzătoare a prezentului regulament, acolo unde prevederile nu sunt suficient de clare. Documentele solicitate de către inspectori vor fi cele minim necesare demonstrării conformității aeronavei cerințelor de operare.

**113.** Anexele 1-11 fac parte din prezentul regulament.

*Anexa nr. 1*

*la Regulamentul privind procedurile administrative referitoare la*

*aeronavele ușoare și ultraușoare fără certificat de tip*

**Către Autoritatea Aeronautică**

**Civilă a Republicii Moldova**

**CERERE**

Pentruînmatricularea / radierea aeronavei (CÎ), emiterea / prelungirea termenului de valabilitate / introducerea schimbărilor în permisul de zbor (PZ)

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **1.** | **Solicitantul (a)**  **Adresa:** |  | | |
|  | | |
| *Nr. tel* | *E-mail* | |
| **Proprietarul aeronavei**  **Adresa:** |  | | |
|  | | |
| *Nr. tel* | | *E-mail* |
|  | **Constructorul aeronavei** (după caz)  **Adresa:** |  | | |
|  | | |
| *Nr. tel* | | *E-mail* |
| **2.** | **În calitate de** (se menționează după caz)  (*proprietar, constructor, reprezentant,*  *Împuternicit)* |  | | |
| **3.** | **Solicit** (se menționează după caz) |  | | |
| **4.** | **Categorie Aeronavă / clasa** |  | | |
| **5.** | **Tip / Model aeronavă** |  | | |
| **6.** | **Număr de fabricație / serie** |  | | |
| **7.** | **Însemnele de înmatriculare** | ER- | | |
| **8.** | **Anul de producere** |  | | |
| **9.** | **Aeronava va fi pusă la dispoziția inspectorilor AAC în perioada** |  | | |
| **10.** | **Locația** |  | | |
| *Declar că îmi asum toată responsabilitatea, în conformitate cu legislația în vigoare, asupra: exactității datelor înscrise în prezenta cerere și a celor din documentația depusă în baza acesteia, păstrării conformității aeronavei cu dosarul aprobat al acesteia, precum și pentru menținerea stării de navigabilitate a aeronavei respective. În cazul modificării situației aeronavei mă oblig să informez imediat Autoritatea Aeronautică Civilă.*  Mențiuni: ....................................................................................................................................  *Pe verso prezentei cereri se află lista cu documentele anexate.* | | | | |

Semnătura .......................... Data .....................

*Anexa nr. 2*

*la Regulamentul privind procedurile administrative referitoare la*

*aeronavele ușoare și ultraușoare fără certificat de tip*

**CONȚINUTUL MINIMAL RECOMANDAT**

**AL MANUALULUI DE UTILIZARE ȘI ÎNTREȚINERE**

**I.** - MANUALUL DE UTILIZARE

**I.1.** Manualul este obligatoriu pentru toate aeronavele.

În cazul construcțiilor în serie acesta va fi furnizat de către constructor împreună cu fiecare aeronavă.

**I.2**. Manualul trebuie să furnizeze, sub o formă clară și precisă, ușor de folosit de către utilizatori, orice remarcă utilă asupra condițiilor de utilizare a aeronavei.

El poate să nu includă furnizarea unor valori fixe, cu precădere în ceea ce privește performanțele, maniabilitatea și stabilitatea, în condițiile stabilirii procedurilor care să furnizeze pilotului elementele de apreciere a condițiilor de utilizare, care să nu determine depășirea domeniului de zbor specificat.

**I.3.** Condițiile de utilizare și limitele de utilizare asociate specificate nu pot ieși din cadrul condițiilor de zbor demonstrate sau depăși limitele de utilizare asociate.

**I.4.** Pentru motodeltaplane și motoparapante/motoparașute condițiile de utilizare și limitele asociate specificate pot fi caracteristice unei aripi și/sau unui triciclu dat, fără precizarea restrictivă a unui tip de aripă și/sau tip de triciclu, sub rezerva că constructorul definește fie tipurile de aripi și/sau tricicluri acceptate, fie caracteristicile impuse unui alt tip de aripă și/sau tip de triciclu ce va fi folosit (limitări de masă, caracteristici ale punctului de acroșare, motorizare etc.) și sub rezerva că indicațiile prezentului manual sunt adaptate pentru aceste tipuri sau caracteristici.

**I.5.** În toate cazurile, manualul va prezenta paragrafele următoare:

**A.** - GENERALITĂȚI

**A.1.** Descrierea aeronavei

**A.2.** Motor, elice, rotor, arzător (după caz)

**A.3.** Un desen în trei vederi, având cotele de gabarit principale

**A.4.** Suprafața portantă (volum anvelopă, după caz).

**B.** – LIMITĂRI

**B.1.** Mase

**B.1.1.** Masa maximă la decolare, considerată ca masa cea mai ridicată la care a fost efectuat programul de probe la sol și în zbor. Masa maximă la decolare trebuie să fie stabilită de așa manieră încât să fie superioară masei aeronavei de referință având: fiecare loc ocupat și minumul de carburanți (cantitatea minimă de carburant impusă este pentru o jumătate de oră de zbor la regimul maxim continuu al motorului).

**B.1.2.** Masa maximă gol, considerată ca masa totală incluzând structura, grupul motopropulsor, echipamentele impuse de normele tehnice și cele prevăzute de constructor (inclusiv sisteme, instalații, instrumente și aparate de bord), balastul fix, lichidele de răcire, lichidele hidraulice și carburantul rezidual, lubrifianții, lestul fix și eventualele echipamente opționale sau speciale (de exemplu cele necesare pentru fotografiere/filmare aeriană). Ea va fi determinată de ansamblul componentelor aeronavei definite de documentele precizate mai jos:– un desen în trei vederi al aeronavei;– lista de sisteme, echipamente, instalații, instrumente și aparate de bord și un descriptiv al acestora.

Ansamblul acestor componente, care constituie aeronava de referință, este cel considerat ca angajând, în mod direct, siguranța zborurilor.

Masa maximă gol = Masa maximă la decolare - Sarcina utilă

Sarcina utilă = Masa ocupanților + Masa carburantului + Masa bagajelor

**B.1.3.** Masa minimă admisă în zbor.

**B.2.** Viteze

**B.2.1.** Viteza maximă admisă

Această viteză trebuie să fie inferioară a 0,9 din viteza maximă demonstrată.

**B.2.2.** Viteze de angajare

**B.2.3.** Viteza minimă la care mai poate fi menținut zborul în palier (orizontal).

**B.2.4.** Viteza de manevră

**B.2.5.** Viteze maxime admise cu flapsurile scoase (după caz)

**B.3.** Factori de sarcină limită (de manevră demonstrați)

**B.4.** Limite de mase și centraje

Dacă este necesar, va fi indicată în plus comportarea aeronavei, în domeniul de zbor specificat, în funcție de mase și centraje.

Notă: Pentru motodeltaplane și motoparapante noțiunea de centraj va fi rezumată la caracteristicile punctului de acroșare.

**B.5.** Evoluții permise

**B.6.** Grup motopropulsor, tip

**B.7.** Puterea maximă

**B.8.** Regim maxim

**B.9.** Viteza de rotație maximă a elicei/elicelor și tipul/tipurile (după caz)

**B.10.** Tip reductor și raportul de transmisie

**B.11.** Viteza de rotație maximă a rotorului (pentru elicoptere și autogire)

**B.12.** Nivel de zgomot (se va determina numai dacă, prin măsurători sau comparație, rezultă un nivel de zgomot comparabil sau superior aeronavelor din categoria ușoară utilizate în Republica Moldova):

– nivelul zgomotului măsurat: Lm;

– nivelul zgomotului de referință: Lr;

– înălțimea de trecere: H.

Formula folosită de utilizatori va fi:

Lh = Lm - 22 log H/H

(zgomotul perceput la sol când aeronava zboară la înălțimea H).

Dacă nivelul de zgomot este superior aeronavelor menționate mai sus, va fi specificată înălțimea minimă de survol în fazele de aterizare și decolare astfel încât nivelul de zgomot, perceput la sol, să fie comparabil sau inferior celui produs de aeronavele cu care se face comparația.

**C.** PROCEDURI DE URGENȚĂ

**C.1.** Pană de motor

**C.2.** Repornire motor în zbor

**C.3.** Fum și foc la aeronavă

**C.4.** Zbor planat (cu motorul oprit)

**C.5.** Aterizare de urgență

**C.6.** Alte urgențe

**D.** PROCEDURI NORMALE

**D.1.** Control înainte de zbor

**D.2.** Pornire

**D.3.** Decolare

**D.4.** Croazieră

**D.5.** Aterizare

**D.6.** După aterizare și oprire motor

**E.** PERFORMANȚE LA MASA MAXIMĂ LA DECOLARE

**E.1.** Decolare (fără vânt, la temperatura dată)

**E.2.** Viteza recomandată

**E.3.** Lungimea de rulare la decolare

**E.4.** Distanța de decolare pentru a depăși înălțimea de 15 m

**E.5.** Limite de vânt lateral demonstrate la decolare

**E.6.** Zbor în urcare

**E.7.** Cea mai bună viteză ascensională (la viteza dată)

**E.8.** Viteza ascensională la cea mai bună pantă de urcare (la viteza dată)

**E.9.** Aterizare (fără vânt la temperatura dată)

**E.10.** Viteza recomandată

**E.11.** Lungime de rulare la aterizare

**E.12.** Distanța de aterizare de la înălțimea de 15 m

**E.13.** Limite de vânt lateral demonstrate la decolare

**E.14.** Finețe maximă cu motorul oprit și viteza asociată.

**F.** MASE ȘI CENTRAJE, ECHIPAMENTE

**F.1.** Masa gol (de referință)

**F.2.** Centrajul gol (de referință)

**F.3.** Configurația aeronavei pentru determinarea masei gol (de referință)

**F.4.** Lista echipamentelor adaptabile

Masa și centrajul gol - vor fi furnizate toate elementele care să permită fiecărui utilizator să calculeze, cu exactitate, masa gol și centrajul gol pentru aeronavă. Pentru acest scop, se vor indica masa tuturor echipamentelor adaptabile și brațul forței asociate.

**F.5.** Masa și centrajul - vor fi furnizate toate elementele care să permită fiecărui utilizator să calculeze masa și centrajul aeronavei, ținând cont de masa gol, masa ocupanților, masa carburantului și a bagajelor.

**F.6.** Metode de reglare a centrajului.

**G.** MONTARE ȘI REGLAJE

**G.1.** Consemne de montare și demontare

**G.2.** Lista reglajelor accesibile utilizatorului și consecințele asupra caracteristicilor de zbor

**H.** ACTIVITĂȚI SPECIFICE

**H.1.** Această secțiune va fi inclusă în cazul autorizării aeronavei pentru efectuarea activităților specifice prevăzute la Capitolul VI din prezentul regulament.

Sunt considerate activități specifice următoarele categorii de zboruri:

– lansare de parașutiști;

– remorcaj de banderolă sau planoare ultraușoare și largarea acestora;

– lansare de încărcături (cum ar fi fluturași publicitari, mingi de fotbal, parașutări nepericuloase de bunuri);

– supraveghere aeriană;

– filmare/fotografiere aeriană;

– pulverizare de substanțe.

**H.2.** Repercusiunea montării echipamentelor opționale adaptabile pentru activități specifice asupra procedurilor și limitărilor indicate în manualul de utilizare și condițiile de utilizare asociate.

**H.3.** Proceduri și limitări de utilizare asociate pentru activitățile specifice.

**I.** ALTE UTILIZĂRI

**I.1.** Lista altor echipamente opționale adaptabile (cum ar fi flotoare, schiuri, parașute);

**I.2.** Repercusiunea montării opționale a parașutei, flotoarelor și schiurilor asupra procedurilor și limitărilor indicate în manualul de utilizare.

**II.** MANUALUL DE ÎNTREȚINERE

Manualul va trata, separat, următoarele părți ale aeronavei:

**A.** - Învelișul/voalura/anvelopa

**B.** – Structura

**C.** - Grupul motopropulsor, inclusiv elicea/elicele (după caz)

**D.** - Sisteme, instalații, echipamente, instrumente și aparate de bord

Întreținerea unei aeronave depinde, în principal, de condițiile de utilizare (mediu, categoriile de zboruri efectuate) și de păstrare/stocare.

Manualul trebuie să definească o întreținere în condiții medii și să prevină utilizatorul de a ține cont de factorii care pot afecta nefavorabil aeronava.

Manualul de întreținere trebuie să prevadă:– diverse sfaturi generale legate de întreținerea aeronavei;

– lucrări de întreținere periodice simple. Se recomandă ca aceste lucrări să fie grupate la un interval de 50 de ore de zbor sau de sașe luni de utilizare (care se atinge primul);

– lucrări de întreținere importante ce necesită un control aprofundat (de exemplu controale anuale). Este recomandată, de asemenea, efectuarea unei verificări după primele zece ore de utilizare, pentru controale și reglaje;

– verificările necesare după de stocare/păstrare, de exemplu atunci când aeronava nu este utilizată în timpul iernii.

Notă: O prezentare simplă, sub formă de tabel, cu tipul controlului efectuat va permite proprietarului să înscrie în acesta data efectuării controlului și semnătura. Conținutul fiecărui control poate fi regrupat într-un capitol separat. Fișe complementare vor permite menționarea eventualelor probleme apărute, soluțiile adoptate și piesele schimbate.

– criteriile de apreciere (care nu necesită mijloace costisitoare), toleranțele acceptabile și cele care impun imperativ schimbarea pieselor;

– desene sau schițe pentru a arăta montarea/demontarea diverselor piese normal demontabile; Aceste desene, dacă este posibil, trebuie să menționeze referința piesei (cod, reper etc.) și cantitatea.

Aceleași criterii sunt valabile și pentru elice/rotor (după caz). Conceperea aeronavei trebuie să permită un control al structurii fără demontare (de exemplu capace de vizitare). O zonă de control a pânzei trebuie să permită o evaluare periodică a rezistenței acesteia.

– se va stabili modul în care se va face nivelarea și modul în care aceasta va fi verificată periodic.

*Anexa nr. 3*

*la Regulamentul privind procedurile administrative referitoare la*

*aeronavele ușoare și ultraușoare fără certificat de tip*

**RECOMANDĂRI PRIVIND EFECTUAREA VERIFICĂRILOR DOCUMENTELOR ASOCIATE AERONAVELOR UȘOARE ȘI ULTRAUȘOARE**

**1.** VERIFICAREA DOCUMENTELOR AERONAVEI

**1.1.** Se verifică întreaga documentație conținută în dosarul tehnic al aeronavei, conform fișei A, anexă la procesul-verbal, după cum urmează:

a) Se face o primă verificare și identificare prin analizarea datelor furnizate de către solicitant în baza dosarului tehnic;

b) Se analizează desenele de ansamblu și desenele părților cu pondere hotărâtoare în siguranța în utilizare a aeronavei. Prin intermediul acestora se identifică elementele componente, soluțiile constructive utilizate, materialele utilizate și dimensiunile acestora și dacă corespund caracteristicilor tehnice ale materialelor (se analizează rezultatele încercărilor materialelor sau certificatele de calitate ale acestora etc.);

c) Se stabilește oportunitatea metodelor de calcul aerodinamic, de calcul al performanțelor de zbor, de verificare de rezistență, corectitudinea aplicării și interpretării rezultatelor obținute. Se verifică dacă valorile caracteristicilor materialelor folosite, precum și valorile coeficienților utilizați, sunt cele prescrise;

d) Se analizează metodele de probă la sarcini statice alese, valorile sarcinilor alese, distribuția de sarcini utilizată în probe, precum și implicația rezultatelor obținute asupra rezistenței structurii aeronavei (după caz);

e) Se verifică întocmirea raportului de probe statice cu privire la efectuarea încercărilor statice și rezultatele acestora, precum și existența semnăturilor solicitanților și a inspectorului care a asistat la aceste probe (după caz);

f) Se verifică documentația referitoare la principalele procese și tehnologii utilizate, la principalele operații de construire, asamblare și control și se verifică dacă procedeele utilizate sunt conforme cu procedeele recunoscute aplicabile clasei de aeronave;

g) Se analizează manualul de utilizare și întreținere și se stabilește dacă acesta conține cel puțin secțiunile din conținutul minim recomandat prevăzut în Anexa 2;

h) Se analizează fișa de date și se stabilește dacă aceasta conține cel puțin elementele din manual de utilizare și întreținere;

i) În cazul în care există modificări ale aeronavei față de documentația înaintată la dosarul tehnic, se vor analiza documentația de modificare și implicația modificărilor efectuate;

j) În cazul existenței și a altor documente, altele decât cele de mai înainte, care demonstrează conformarea tipului/modelului de aeronavă cu cerințele aplicabile din prezentul regulament, se va analiza conținutul și necesitatea acestora. Aceste documente pot fi conținute în dosarul tehnic sau pot fi documente interne ale solicitantului (dosare de fabricație, tehnologii etc.);

k) Se vor verifica documentele din punct de vedere al conformării acestora cu cerințele procedurale (semnături, autentificări, identificări, înregistrări etc.);

l) Pentru aeronavele care au drept de zbor și în alte state, vor fi verificate documentele care atestă acest fapt (certificate sau acceptări de tip sau individuale, fișe de referință ale dosarului tehnic al aeronavei, înmatriculări/identificări, permise de zbor și certificări de navigabilitate ale aeronavelor de același tip/model etc.).

În cazul în care se poate ajunge la concluzia că o aeronavă de un tip/model are drept de zbor recunoscut de statul constructor sau unul din statele importatoare ale aeronavei, punctele a), b), c), d) și e) vor fi considerate satisfăcute, de asemenea și punctele corespondente 2.1.-2.6. și 2.8-2.11. din fișa A de verificare a documentației aeronavei.

**1.2.** După efectuarea verificării documentației și completarea fișei A de verificare a documentației aeronavei, în cazul în care se constată îndeplinirea prevederilor pct. 2. din această fișă, se va efectua verificarea aeronavei la sol și apoi în zbor.

Notă: În vederea autorizării aeronavei cu echipamente opționale, conform prevederilor prezentul regulament, este necesară întocmirea corespunzătoare a documentației aferente privind aceste echipamente.

**2.** VERIFICAREA LA SOL A AERONAVEI

**2.1.** Verificarea conformării aeronavei cu definiția tipului/modelului acesteia

Se identifică aeronava pe baza documentației conținute în dosarul tehnic al acesteia, prin verificarea corespondenței și a configurației reperelor. Pe baza desenelor din dosarul tehnic se face o verificare, cât mai amănunțit posibil, a aeronavei din punct de vedere dimensional și al configurației acesteia/ansamblelor/subansamblelor/reperelor.

**2.2.** Verificarea tehnică a aeronavei (vizual și prin punere în funcțiune, după caz)

Se verifică părțile componente ale aeronavei, pe ansamble și subansamble, vizual, din punct de vedere al integrității și prin punere în funcțiune, după cum urmează:

**2.2.1.** Verificare aripă/rotor/anvelopă (după caz)

– stare tehnică voalură/înveliș (după caz)

1) Se verifică vizual ca materialul (după caz, textil, metalic sau compozit) să nu aibă defecte cum ar fi: arsuri, rupturi, sfâșieri, destrămări, uzură mare, pete de ulei sau de alți ingredienți, fisuri, coroziuni etc..

2) Se verifică întinderea sau așezarea voalurii sau învelișului pe structura de rezistență primară. Acestea trebuie să nu prezinte cute sau falduri și să urmărească forma profilului pe care sunt așezate. Pentru materialele metalice sau compozite se vor verifica, suplimentar, absența fisurilor, niturilor slăbite, precum și integritatea și rigiditatea îmbinărilor.

3) Se verifică prinderea voalurii sau învelișului pe structură:

– pe tuburile laterale/lonjeroane, după caz: se verifică modul de întărire al bordului de atac și, după caz, de fugă, prin dublarea pânzei, pentru a nu permite întinderea și fluturarea în zbor a acesteia. Pentru aripa de construcție metalică sau compozită, se verifică, detaliat, fiecare element de îmbinare între lonjeroane, nervuri (sau cheson cu umplutură expandată) și înveliș;

– pe lateuri/nervuri, după caz: se verifică buna poziționare a lateurilor/nervurilor și a dispozitivelor lor de fixare, cât și starea corzilor de fixare pe voalură. Pentru aripa de construcție metalică sau compozită, se verifică, detaliat, fiecare element de îmbinare între nervuri și lonjeroane (sau cheson cu umplutură expandată) și îmbinarea acestora cu învelișul. Buzunarele pentru lateuri trebuie să fie construite astfel încât să se evite deteriorarea cusăturilor sau a voalurii prin introducerea acestora;

– se verifică modul de efectuare a cusăturilor: acestea trebuie să aibă capetele aței fixate astfel încât să nu se permită descoaserea acesteia;

– prinderea voalurii/învelișului nu trebuie să creeze tensiuni obiecționabile în structura primară sau în aceasta și trebuie să fie stabilă la aplicarea sarcinilor admise ce pot să apară în zbor.

4) Se verifică felul și modul de realizare a cusăturilor solicitate în zbor, după caz: cusătura trebuie să fie în dublu zigzag, neîntrerupt și să nu se oprească în unghi drept, ața să fie din material compatibil cu voalura, iar găurile să permită ușor trecerea aței fără să fi fost făcute cu un ac lovit sau necorespunzător.

5) Se verifică ca învelișul/voalura să nu vină în contact neprotejat cu piese metalice care în timpul utilizării ar putea duce la rupturi, sfâșieri etc.

6) În cazul deteriorărilor mici pentru care s-au făcut reparații prin aplicarea de petice se verifică ca acestea să nu se afle în zone supuse unor eforturi importante, în caz contrar zona trebuind să prezinte o modalitate compatibilă de întărire sau ranforsare.

– stare tehnică structură de rezistență primară

1) Se verifică vizual integritatea structurii. Aceasta nu trebuie să prezinte deformații, jocuri excesive, fisuri sau rupturi și să fie protejată corespunzător împotriva coroziunii sau degradării datorită expunerii la soare;

2) Se verifică modul de efectuare a îmbinărilor și de siguranțare a elementelor de legătură din cadrul structurii.

– stare tehnică comenzi de control ale aeronavei

1) În funcție de soluția constructivă, se verifică: integritatea structurală a suprafețelor de comandă, a ferurilor, a tijelor de comandă, a cablurilor, lipsa jocurilor excesive în articulațiile lanțului de comandă, lipsa gripajelor și a frecărilor excesive. În cazul îmbinărilor nituite se va verifica să nu existe nituri mișcate sau slăbite. Va fi, de asemenea, verificată corespondența bracajelor cu cele precizate de constructor;

2) Se verifică rigiditatea și distanța de gardă față de elementele din cadrul structurii pe parcursul întregului lanț cinematic.

**2.2.2.** Verificare fuselaj/triciclu/gondolă– stare tehnică structură de rezistență primară

1) Se verifică vizual integritatea structurii. Această nu trebuie să prezinte deformații, fisuri, jocuri excesive sau rupturi și să fie protejată corespunzător împotriva coroziunii sau degradării datorită expunerii la soare;

2. Se verifică modul de efectuare a îmbinărilor și de siguranțare a elementelor de legătură din cadrul structurii.

3) Se verifică fixarea scaunelor, precum și sistemul centurilor de siguranță pentru ocupanți, de asemenea din punct de vedere al ergonomiei acestora.

– stare tehnică tren de aterizare

1) În funcție de soluția constructivă, se verifică: integritatea structurală a părților componente, a ferurilor, lipsa jocurilor excesive în articulații, lipsa gripajelor și a frecărilor excesive. În cazul îmbinărilor nituite se va verifica să nu existe nituri mișcate sau slăbite.

2) Se verifică modul de efectuare a îmbinărilor și de siguranțare a elementelor de legătură.

**2.2.3.** Verificare ampenaje/rotor anticuplu

Se verifică integritatea structurală a suprafețelor fixe, lipsa deformărilor, jocurilor, fisurilor, a jocurilor pentru părțile fixe, sau a jocurilor exagerate pentru cele mobile. Se verifică geometria și rigiditatea îmbinării pe fuselaj. În funcție de soluția constructivă, se verifică: integritatea structurală a suprafețelor fixe, felurile de prindere ale tijelor de comandă, lipsa jocului excesiv în cuplajul tijelor de comandă, lipsa jocului excesiv în cuplajul de atașare la felurile fuselajului (după caz), lipsa gripajelor, integritatea structurală și lipsa jocului la felurile fuselajului (după caz). În cazul îmbinărilor nituite, se va verifica să nu existe nituri mișcate sau slăbite. Va fi, de asemenea, verificată corespondența bracajelor suprafețelor mobile cu cele precizate de constructor.

**2.2.4.** Verificare grup motopropulsor/arzător

1) Se verifică suportul de prindere al motorului pe structură, prinderea acestuia, integritatea acestuia, lipsa deformărilor, a fisurilor;

2) Se verifică prinderea motorului pe suport: integritatea elementelor de legătură și a siguranțărilor lor, a amortizoarelor de șoc, a sistemului de evacuare și fixarea acestuia; Se verifică integritatea conductelor de răcire și a conductelor de alimentare cu combustibil și a existenței unei distanțe de siguranță între acestea din urmă și sistemul de evacuare, precum și față de celelalte elemente ale blocului motor;

3) Se verifică integritatea elicei. Această nu trebuie să prezinte deformări, fisuri, desprinderi importante de material etc.;

Se verifică modul de prindere a elicei pe butuc și a siguranțării acesteia;

Se verifică, ca în timpul rotirii, să nu existe riscul de a intra în contact cu părți componente ale aeronavei;

4) Se verifică buna funcționare a sistemului de comandă al motorului și integritatea acestuia.

5) Se verifică integritatea cablurilor electrice, distanța acestora față de părțile grupului motopropulsor care pot să le deterioreze;

6) Se verifică grupul motopropulsor, prin punere în funcțiune, în ceea ce privește ușurința pornirii, parametrii, repriza, vibrațiile, comportarea sistemelor, instalațiilor, echipamentelor, instrumentelor și aparatelor de bord, modul de oprire etc.;

7) Se verifică, după oprire, dacă funcționarea motorului a afectat aeronava, din punct de vedere al integrității acesteia.

**2.2.5.** Verificare sisteme, instalații, echipamente, aparate și instrumente de bord

Acestea se verifică din punct de vedere al integrității, al configurației și funcțional.

**2.2.6.** Verificare echipamente opționale (dacă sunt montate pe aeronavă)

Verificarea echipamentelor opționale se va face din punct de vedere al configurației ansamblelor, subansamblelor și reperelor acestora, al montării acestora pe aeronavă în configurația corespunzătoare documentației, din punct de vedere dimensional, al integrității, al stării tehnice a structurii de rezistență primare, al stării tehnice a comenzilor, similar celor prezentate mai înainte.

**2.2.7.** Verificare stare tehnică generală (ținând cont de aspectele tehnice constatate ca fiind nefavorabile din punct de vedere al navigabilității aeronavei)

Pe lângă verificările efectuate până la punctul 2.2.6 vor fi avute în vedere și alte aspecte tehnice care se constată că pot fi nefavorabile din punct de vedere al navigabilității aeronavei, care, dacă există, se vor nota la rubricile de mai jos din fișa B, astfel:

– stare tehnică îmbinări/siguranțări;

– jocuri/deformări;– alte aspecte ale stării tehnice.

**3.** ALTE RECOMANDĂRI

**3.1.** Nervurile

Se verifică geometria nervurilor, modul de prindere pe elementele aripii și lonjeroane, iar pentru învelișul textil, să nu prezinte risc de sfâșiere a voalurii.

**3.2.** Șuruburi/buloane

1) Se verifică dacă șuruburile/buloanele au dimensiunile menționate în documentația tehnică. Se verifică, vizual, dacă acestea prezintă teșituri, deformări sau fisuri datorate exploatării sau prelucrării mecanice defectuoase;

2) Se verifică șuruburile/buloanele astfel încât să nu fie supuse, în zona filetului, la eforturi de forfecare.

**3.2.** Piulițe

1) Se verifică, vizual, ca acestea să nu prezinte deformații sau fisuri datorate exploatării sau prelucrării mecanice defectuoase;

2) Piulițele să fie confecționate din material compatibil cu șuruburile, cu rezistență egală cu a acestora, iar la cele cu sistem de siguranțare, se verifică integritatea acestuia;

3) Se verifică ca piulițele să fie montate pe toată lungimea filetului;

4) În cazul piulițelor autoblocante, se verifică ca șurubul să depășească cu cel puțin un pas și jumătate capătul filetului;

5) Se verifică să nu se fi folosit piulițe autoblocante în cazul șuruburilor care prezintă mișcări de rotație în exploatare.

**3.3.** Nituri

1) Se verifică compatibilitatea materialului nitului cu cel al pieselor de asamblat;

2) Se verifică să nu existe defecte de nituire;

3) Se verifică cu atenție dacă există nituri mișcate.

**3.4.** Siguranțări

Se verifică siguranțările tuturor elementelor de legătură din cadrul structurii și comenzilor.

**3.5.** Hobanaje

1) Se verifică identitatea cablurilor cu cele indicate în documentația tehnică;

2) Se verifică integritatea protecției cablurilor împotriva agenților corozivi, în zonele unde acestea sunt expuse acțiunii acestora;

3) Se alunecă cu mâna pe cabluri, cu mare atenție pe cele inferioare, pentru a se putea detecta cel mai mic indiciu de uzură sau toroane deteriorate;

4) Se verifică să nu existe cabluri care să aibă frecare sau să treacă peste alte piese, să nu existe cabluri cu tensionare excesivă sau insuficientă;

5) Se verifică dacă modul de sertizare a cablurilor este corespunzător normelor recunoscute, cablurile inferioare trebuie să prezinte sertizarea cu două manșoane confecționate din cupru sau alt material cu rezistență superioară;

6) Dacă pe cabluri există tendori, se verifică modul de asigurare împotriva dereglărilor;

7) Se verifică compatibilitatea coselor cu materialul și lungimea cablului utilizat și dacă acestea prezintă ovalizări. Se verifică dopurile sau scripeții destinați a împiedica deformarea coselor;

8) Se verifică eclisele sau piesele de capăt ale cablurilor, acestea nu trebuie să prezinte deformații, striviri sau concentratori de eforturi care ar putea duce la cedarea lor datorită uzurii;

9) Pentru hobanajul rigid, se verifică integritatea acestuia, atașarea la restul celulei, zonele de atașare și siguranțările. Nu se admit nituri slăbite sau bolțuri deformate. Suplimentar, se verifică și felurile de prindere adiacente.

În urma efectuării verificării la sol a aeronavei se va proceda la completarea și analizarea Fișei B de verificare la sol a aeronavei ultraușoare motorizate. În cazul în care se constată că rezultatul verificărilor la sol este favorabil se va continua cu efectuarea verificării aeronavei în zbor, în conformitate cu prevederile prezentului regulament.

Notă: Fișele A și B sunt documente cu caracter de ghid și nu exclud efectuarea de către inspectori a altor verificări, dacă aceștia constată că sunt necesare.

*Anexa nr. 4*

*la Regulamentul privind procedurile administrative referitoare la*

*aeronavele ușoare și ultraușoare fără certificat de tip*

**PROCES-VERBAL nr. ............ din .....................**(numărul și data înregistrării în registrul de procese-verbale)

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **1.1** | **Scopul inspectării** | | Emiterea Certificatului de înmatriculare (CÎ) | | | | |
| **1.2** | **Tipul /model aeronavă:** | |  | | | | |
| **1.3** | **Nr. de serie:** | |  | | | | |
| **1.4** | **An de construcție** | |  | | | | |
| **1.5** | **Clasa** | |  | | | | |
| **1.6** | **Însemne înmatriculare** | |  | | | | |
| **1.7** | **Proprietarul** | |  | | | | |
| **1.8** | **Operatorul** | |  | | | | |
| **1.8** | **Constructorul** | |  | | | | |
| **1.9** | **Data** | |  | | | | |
| **10.** | **Locul încheierii Procesului PV** | |  | | | | |
| *Verificarea aeronavei s-a făcut conform la Regulamentului privind cerințele pentru aeronavele AFCT, ca urmare a cererii nr. ........... din:...........* .  Deoarece aeronava îndeplinește cerințele aplicabile în vigoare, noi, subsemnații (inspector(i)), propunem eliberarea certificatului de înmatriculare (СÎ), conform procesului-verbal și a fișei cu rezultatul verificărilor, care este anexă și parte integrantă a acestuia, cu condiția ca aeronava să fie exploatată în conformitate cu instrucțiunile constructorului, manualul de utilizare și întreținere și cu Regulamentul privind procedurile administrative referitoare la aeronavele ușoare și ultraușoare fără certificat de tip | | | | | | | |
| Observații (ale inspectorilor): | | | | | | | |
| Proprietar (nume și semnătura) | |  | | Operator (nume și semnătura) |  | Inspector  (nume și semnătura) |  |
|  | | | | | | | |

FIȘA CU REZULTATUL VERIFICĂRILOR  
Anexa la PROCES-VERBALnr. ......... din ............

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Nr.** | **Elemente de verificare** | **Conformitatea** | | **Note** |
| *Da* | *Nu* |
| 1. | VERIFICAREA DOCUMENTELOR |  |  |  |
|  | – documente de proprietate / proveniență |  |  |  |
|  | – dosarul tehnic al aeronavei (după caz) |  |  |  |
|  | – manualul de întreținere și operare |  |  |  |
|  | – livretul/evidenta activității de zbor a aeronavei |  |  |  |
| 2. | VERIFICAREA FIZICĂ LA SOL |  |  |  |
|  | Verificarea conformării aeronavei cu definiția tipului/modelului prevăzută în dosarul acesteia |  |  |  |
|  | Verificarea prezenței însemnelor de înmatriculare |  |  |  |
|  | Verificarea datelor componentelor majore ale aeronavei (ex. motor, elicie, parașută de urgență, etc) |  |  |  |
|  | Verificarea prezenței instrumentelor de bord declarate |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
| 3. | CONCLUZII |  |  |  |
|  |  |  |  |  |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Proprietar (nume și semnătura) |  | Operator (nume și semnătura) |  | Inspector  (nume și semnătura) |  |

*Anexa nr. 5*

*la Regulamentul privind procedurile administrative referitoare la*

*aeronavele ușoare și ultraușoare fără certificat de tip*

**PROCES-VERBAL nr. ............ din .....................**(numărul și data înregistrării în registrul de procese-verbale)

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **1.1** | **Scopul inspectării** | | Emiterea / Prelungirea valabilității Permisului de zbor (PZ) | | | | |
| **1.2** | **Tipul /model aeronavă:** | |  | | | | |
| **1.3** | **Nr. de serie:** | |  | | | | |
| **1.4** | **An de construcție** | |  | | | | |
| **1.5** | **Clasa** | |  | | | | |
| **1.6** | **Însemne înmatriculare** | |  | | | | |
| **1.7** | **Proprietarul** | |  | | | | |
| **1.8** | **Operatorul** | |  | | | | |
| **1.8** | **Constructorul** | |  | | | | |
| **1.9** | **Data** | |  | | | | |
| **10.** | **Locul încheierii Procesului PV** | |  | | | | |
| *Verificarea aeronavei s-a făcut conform la Regulamentului privind cerințele pentru aeronavele AFCT, ca urmare a cererii nr. ........... din:...........* .  Deoarece aeronava îndeplinește cerințele aplicabile în vigoare, noi, subsemnații (inspector(i)), propunem eliberarea / prelungirea valabilității permisului de zbor (PZ), conform procesului-verbal și a fișei cu rezultatul verificărilor, care este anexă și parte integrantă a acestuia, cu condiția ca aeronava să fie exploatată în conformitate cu instrucțiunile constructorului, manualul de utilizare și întreținere și cu Regulamentul privind procedurile administrative referitoare la aeronavele ușoare și ultraușoare fără certificat de tip | | | | | | | |
| Observații (ale inspectorilor): | | | | | | | |
| Proprietar (nume și semnătura) | |  | | Operator (nume și semnătura) |  | Inspector  (nume și semnătura) |  |
|  | | | | | | | |

FIȘA CU REZULTATUL VERIFICĂRILOR  
Anexa la PROCES-VERBALnr. ......... din ............

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Nr.** | **Elemente de verificare** | **Conformitatea** | | **Note** |
| *Da* | *Nu* |
| 1. | VERIFICAREA DOCUMENTELOR |  |  |  |
|  | dosarul tehnic al aeronavei (după caz) |  |  |  |
|  | manualul de întreținere și operare |  |  |  |
|  | livretul/evidenta activității de zbor a aeronavei |  |  |  |
|  | documente aferente întreținerii periodice conform manualului |  |  |  |
| 2. | VERIFICAREA FIZICĂ LA SOL |  |  |  |
| 2.1 | Verificarea conformării aeronavei cu definiția tipului/modelului prevăzută în dosarul acesteia |  |  |  |
| 2.2 | Verificare tehnică aeronavă (vizual și prin punere în funcțiune, după caz) |  |  |  |
| 2.3 | Verificare aripă/rotor/anvelopă– stare tehnică voalura / înveliș |  |  |  |
|  | stare tehnică structură de rezistență primară |  |  |  |
|  | stare tehnică comenzi de control a aeronavei |  |  |  |
| 2.4 | Verificare fuzelaj/triciclu/gondolă– stare tehnică structură de rezistență primară |  |  |  |
|  | stare tehnică comenzi de control a aeronavei |  |  |  |
|  | stare tehnică tren de aterizare |  |  |  |
| 2.5 | Verificare ampenaje/rotor anticuplu |  |  |  |
| 2.6 | Verificare grup motopropulsor/arzător |  |  |  |
| 2.7 | Verificare sisteme, instalații, echipamente, instrumente și aparate de bord |  |  |  |
| 2.8 | Verificare echipamente opționale (se vor menționa echipamentele cu care aeronavă va fi autorizată) |  |  |  |
| 3. | VERIFICAREA ÎN ZBOR |  |  |  |
| 3.1 | Corespunzătoare parametrilor de zbor celor declarați în manualul de operare |  |  |  |
|  | – decolarea |  |  |  |
|  | – urcarea, zborul orizontal, coborârea, virajele, evoluțiile admise, vitezele limita |  |  |  |
|  | – aterizarea |  |  |  |
| 4. | VERIFICAREA DUPĂ ZBOR |  |  |  |
| 4.1 | Verificare scurgeri / îmbinări |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
| 3. | CONCLUZII |  |  |  |
|  |  |  |  |  |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Proprietar (nume și semnătura) |  | Operator (nume și semnătura) |  | Inspector  (nume și semnătura) |  |

*Anexa nr. 6*

*la Regulamentul privind procedurile administrative referitoare la*

*aeronavele ușoare și ultraușoare fără certificat de tip*



**REPUBLICA MOLDOVA**

**AUTORITATEA AERONAUTICĂ CIVILĂ**

# REPUBLICA MOLDOVA

**AUTORITATEA AERONAUTICĂ CIVILĂ**

**REPUBLIC OF MOLDOVA**

**CIVIL AVIATION AUTHORITY**

**CERTIFICAT DE ÎNMATRICULARE**

*CERTIFICATE OF REGISTRATION*

**nr. / \_\_\_**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Însemnele de înmatriculare**  *Nationality & registration mark* | **Producătorul aeronavei**  *Manufacturer of the aircraft* | **Tipul aeronavei**  *Manufacture s designation* | **Nr. de serie**  *Aircraft Serial Number* |
|  |  |  |  |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Categoria/Clasa aeronavei**:  *Category/Class of the aircraft:* | **Proprietar Aeronavă**  *Aircraft owner* | **Operator Aeronavă**  *Aircraft operator* |
|  |  |  |

**Se certifică prin prezentul document că aeronava mai sus menționată a fost înregistrată în Anexa 1 la Registrul Aerian al Republicii Moldova în conformitate cu reglementările în vigoare.**

*This document certifies that the above-mentioned aircraft has been registered in the Annex 1 of the Aircraft Register of the Republic of Moldova in accordance with the regulations in force.*

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Data emiterii:**  *Date of issue*  **Valabil până la: /**  *Valid until* | **Director**  **Semnătura:** \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  *Semnătura* | **L.S.** |

*Anexa nr. 7*

*la Regulamentul privind procedurile administrative referitoare la*

*aeronavele ușoare și ultraușoare fără certificat de tip*



**REPUBLIC OF MOLDOVA**

**CIVIL AVIATION**

**AUTHORITY**

**REPUBLICA MOLDOVA**

**AUTORITATEA AERONAUTICĂ CIVILĂ**

**PERMIS DE ZBOR**

*Permit to flight*

**nr. / \_\_\_**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Însemne de înmatriculare**  *Nationality & registration mark* | **Producătorul aeronavei**  *Manufacturer of the aircraft* | **Tipul aeronavei**  *Manufacture s designation* | **Nr. de serie**  *Aircraft Serial Number* |
|  |  |  |  |
| **Categoria / clasa aeronavei:**  *Categoriy of the aircraft:* | | | |
| **Categorii de zbor pentru care aeronava este autorizată și poate fi utilizată:**  *Flight categories for which the aircraft is autorized and may bi used:* | | | |

**Prezentul Permis de zbor (PZ) este emis în conformitate cu reglementările aeronautice în vigoare și se referă la aeronava menționată , care se consideră a fi navigabilă cu condiția că, întreținerea tehnică și operarea corespund limitărilor operaționale stabilite**

*This Permit to flight (PZ) is issued in accordance with the aeronautical regulations in force and refers to the mentioned aircraft, which is considered to be airworthy provided that the technical maintenance and operation correspond to the established operational limitations*

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Data emiterii:**  ***Date of issue:***  **Valabil până la:**  *Valid until:* | **Director**  **Semnătura:** \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  *Semnătura* | **L.S.**  *М.П.* |

*Anexa nr. 8*

*la Regulamentul privind procedurile administrative referitoare la*

*aeronavele ușoare și ultraușoare fără certificat de tip*

**LIVRET AERONAVĂ**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **1.** | **Clasa aeronavei**  *Class aircraft* |  |
| **2.** | **Tipul aeronavei**  *Manufacture s designation* |  |
| **3.** | **Nr. de serie**  *Aircraft Serial Number* |  |
| **4.** | **Anul de construcție**  *Year of construction* |  |
| **5.** | **Însemnele de înmatriculare**  *Nationality & registration mark* |  |
| **6.** | **Proprietar aeronavă**  *Aircraft owner* |  |
| **Utilizator aeronavă** *Aircraft operator* |  |
| **7.** | **Mențiuni**  *Remarcs* |  |
| **8.** | **Data eliberării livretului**  *The date of issue of the logbook* |  |

**Capitolul 1. - Activități de zbor**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| NR. CRT. | DATA, LOCUL (RUTA) | ZBOR | | DPS ORE, MIN. CELULA | NUME ȘI SEMNĂTURA UTILIZATOR |
| NR. DECOLĂRI | ORE, MIN. |
| MOTOR |
| REPORT: | |  |  |  |  |
|  |
|  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |
|  |
|  |  |  |  |  |  |

**Capitolul 2. - Lucrări de întreținere și reparații**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| NR. CRT. | DATA | DENUMIRE LUCRARE DE ÎNTREȚINERE SAU REPARAȚIE | EXECUTAT NUME ȘI SEMNĂTURA |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |

**OBSERVAȚII**

|  |
| --- |
|  |
|  |
|  |
|  |
|  |
|  |
|  |
|  |
|  |

**DIVERSE**

|  |
| --- |
|  |
|  |
|  |
|  |
|  |
|  |
|  |
|  |
|  |

*Anexa nr. 9*

*la Regulamentul privind procedurile administrative referitoare la*

*aeronavele ușoare și ultraușoare fără certificat de tip*

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **FIȘA A (model) de verificare a documentației** Anexa la procesul-verbal nr. .......... din .......... | |
| **1.** | **Tipul /model aeronavă**  *Manufacture s designation* |  |
| **2.** | **Nr. de serie**  *Aircraft Serial Number* |  |
| **3.** | **Anul de construcție**  *Year of construction* |  |
| **4.** | **Clasa aeronavei**  *Class aircraft* |  |
| **5.** | **Însemnele de înmatriculare**  *Nationality & registration mark* |  |
| **6.** | **Proprietarul**  *Owner* |  |
| **Operatorul**  *Operator* |  |
| **7.** | **Constructorul aeronavei**  *The aircraft manufacturer* |  |
| **8.** | **Data**  *The date of issue* |  |
| **9.** | **Locul efectuării verificărilor** |  |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Nr.** | **Elemente de verificare** | **Conformitatea** | | **Note** |
| *Da* | *Nu* |
| 1. | Verificare documentație de proiectare, construcție, utilizare și întreținere | Da | Nu |  |
| 1.1. | Desene de ansamblu | Da | Nu |  |
| 1.2. | Desene de ansamblu și desene ale părților cu pondere hotărâtoare în siguranța în utilizare a aeronavei | Da | Nu |  |
| 1.3. | Specificații | Da | Nu |  |
| 1.4. | Informații despre materialele utilizate | Da | Nu |  |
| 2. | Manualul de utilizare și întreținere | Da | Nu |  |
| 2.1. | Program/raport de calcul aerodinamic/performante de zbor | Da | Nu |  |
| 2.2 | Program/raport de calcul de rezistență / probe statice sau mijloace alternative | Da | Nu |  |
| 2.3. | Program/raport de încercare în zbor | Da | Nu |  |
| 2.4. | Lista modificărilor documentației aeronavei și documentele de modificare (după caz) | Da | Nu |  |
| 2.5. | Certificat/declarație de calitate a construcției sau a componentelor aeronavei | Da | Nu |  |
| 2.6. | Alte documente | Da | Nu |  |
| 3. | Precizări asupra admiterii de către inspectori a aeronavei la controlul tehnic la sol și în zbor | Da | Nu |  |
| 4. | Observații | Da | Nu |  |
| 5. | Concluzia în urma verificării documentației  Documentația tehnică asociată aeronavei este corespunzătoare | Da | Nu |  |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Proprietar (nume și semnătura) |  | Operator (nume și semnătura) |  | Inspector  (nume și semnătura) |  |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **FIȘA B (model) de verificare la sol** Anexa la procesul-verbal nr. .......... din .......... | |
| **1.** | **Tipul /model aeronavă**  *Manufacture s designation* |  |
| **2.** | **Nr. de serie**  *Aircraft Serial Number* |  |
| **3.** | **Anul de construcție**  *Year of construction* |  |
| **4.** | **Clasa aeronavei**  *Class aircraft* |  |
| **5.** | **Însemnele de înmatriculare**  *Nationality & registration mark* |  |
| **6.** | **Proprietarul**  *Owner* |  |
| **Operatorul**  *Operator* |  |
| **7.** | **Constructorul aeronavei**  *The aircraft manufacturer* |  |
| **8.** | **Data**  *The date of issue* |  |
| **9.** | **Locul efectuării verificărilor** |  |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Nr.** | **Elemente de verificare** | | | | | | | **Conformitatea** | | | **Note** |
| *Da* | *Nu* | |
| 1. | Verificarea conformării aeronavei cu definiția tipului/modelului acesteia | | | | | | |  |  | |  |
| 2. | Verificare tehnică aeronavă (vizual și prin punere în funcțiune) | | | | | | |  |  | |  |
| 3. | Verificare aripa/rotor/anvelopă | | | | | | |  |  | |  |
|  | – stare tehnică voalura/înveliș | | | | | | |  |  | |  |
|  | – stare tehnică structură de rezistență primară | | | | | | |  |  | |  |
|  | – stare tehnică comenzi de control al aeronavei | | | | | | |  |  | |  |
| 3.2 | Verificare fuzelaj/triciclu/gondolă | | | | | | |  |  | |  |
|  | – stare tehnică structură de rezistență primară | | | | | | |  |  | |  |
|  | – stare tehnică comenzi de control al aeronavei | | | | | | |  |  | |  |
|  | – stare tehnică tren aterizare | | | | | | |  |  | |  |
| 3.3 | Verificare ampenaje/rotor anticuplu (dupa caz) | | | | | | |  |  | |  |
| 3.4 | Verificare grup motopropulsor/arzător (dupa caz) | | | | | | |  |  | |  |
| 3.5 | Verificare sisteme, instalații, echipamente, instrumente și aparate de bord | | | | | | |  |  | |  |
| 3.6 | Verificare echipamente opționale (dacă sunt montate pe aeronava) | | | | | | |  |  | |  |
| 3.7 | Verificare starea tehnică generală | | | | | | |  |  | |  |
|  | – stare tehnică îmbinări/siguranțări | | | | | | |  |  | |  |
|  | – jocuri/deformări | | | | | | |  |  | |  |
|  | – alte aspecte tehnice (se vor menționa la punctul 4, după caz) | | | | | | |  |  | |  |
| 4. | Observații | | | | | | |  |  | |  |
|  |  | | | | | | |  |  | |  |
| 5. | Concluzia în urma verificării la sol | | | | | | |  |  | |  |
|  | | | | | | | | | | | |
| Proprietar (i) (nume și semnătura) | | |  | Constructor (i) (nume și semnătura) | |  | Inspector (i) (nume și semnătura) | | |  | |
|  | | **FIȘA C (model) de verificare în zbor (avion)** Anexa la procesul-verbal nr. .......... din .......... | | | | | | | | | |
| **1.** | | **Tipul /model aeronavă**  *Manufacture s designation* | | |  | | | | | | |
| **2.** | | **Nr. de serie**  *Aircraft Serial Number* | | |  | | | | | | |
| **3.** | | **Anul de construcție**  *Year of construction* | | |  | | | | | | |
| **4.** | | **Clasa aeronavei**  *Class aircraft* | | |  | | | | | | |
| **5.** | | **Însemnele de înmatriculare**  *Nationality & registration mark* | | |  | | | | | | |
| **6.** | | **Proprietarul**  *Owner* | | |  | | | | | | |
| **Operatorul**  *Operator* | | |  | | | | | | |
| **7.** | | **Constructorul aeronavei**  *The aircraft manufacturer* | | |  | | | | | | |
| **8.** | | **Data**  *The date of issue* | | |  | | | | | | |
| **9.** | | **Locul efectuării verificărilor** | | |  | | | | | | |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **1.** | **Condiții de verificare în zbor** | | | | | | | | | | |
| QFE (mb):  QNH (mb)  Temperatură exterioară (grade Celsius):  Viteză și direcție vânt la sol: | | | | | | | | | | | |
| **2.** | **Echipament de bord utilizat** | | | | | | | | | | |
| **Aparat** | | | **Tip aparat** | | | **Domeniu de măsurare** | | | | | |
| vitezometru | | |  | | |  | | | | | |
| altimetru | | |  | | |  | | | | | |
| variometru | | |  | | |  | | | | | |
| accelerometru | | |  | | |  | | | | | |
| **3.** | **Demonstrare a conformității** | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | |
| **4.** | **Limite de repartiție a încărcăturii** | | | | | | | | | | |
| Valorile următoare vor fi determinate cu ajutorul documentelor justificative complete fișe de cântărire și centraj anexate, calcule etc.):  (1) Masa maximă gol = ................................... Kg  Masa maximă la decolare = ................................... Kg  Masa minimă admisă în zbor = ................................... Kg  Centrajul gol = ................................... % CMA  Centrajul maxim admisibil spate = ................................... % CMA  Centrajul maxim admisibil față = ................................... % CMA | | | | | | | | | | | |
| **5.** | **Limite ale vitezei de rotație și ale pasului elicei/elicelor** | | | | | | | | | | |
| Turația la decolare = ..................................... RPM  Turația maximă continuă = ..................................... RPM max. cont | | | | | | | | | | | |
| **6.** | **Viteze de angajare** | | | | | | | | | | |
| (a) Vitezele de angajare din zbor orizontal vor fi determinate prin încercări în zbor cu o decelerație de maxim 1,6 km/h/s (motorul oprit sau gazul complet redus), la masa maximă și la centrajul cel mai defavorabil. | | | | | | | | | | | |
| (1) VS0: (flaps, tren în poziție de aterizare)  VS0 = ..................................... km/h / kts IAS  VS0 = ..................................... km/h / kts CAS | | | | | | | | | | | |
| (2) VS1: (flapsuri, tren escamotat )  VS1 = ..................................... km/h / kts IAS  VS1 = ..................................... km/h / kts CAS | | | | | | | | | | | |
| (b) Aripile trebuie să poată fi menținute la orizontală și direcția de zbor conservată până la VS0 sau până la viteza la care mansa ajunge la cap de cursă. | | | | | | | | | | | |
| (c) Se determină altitudinea pierduta până la revenirea în zbor orizontal la 1,2 VS1  Alt = ..................................... ft | | | | | | | | | | | |
| **7.** | **Decolare** | | | | | | | | | | |
| În cursul decolării la masa maximă, la putere maximă și la nivelul mării (echivalent), vor fi determinate următoarele valori:  (a) Lungimea de rulare la decolare  Lto = .................................................. m  (b) Distanța de decolare pentru a depăși H = 15 m  Dto = .................................................. m  Notă: Configurația aeronavei și cu precădere a flapsurilor va fi precizată.  Poziție tren ................................. escamotat/scos  Poziție flapsuri ............................. grade  c) Limita vântului până la care aeronava poate fi pilotată la decolare fără a necesita o îndemânare excesivă din partea pilotului:  CT = ......................... kts / m/s (componența transversală a vântului)  CL = ......................... kts / m/s (componența longitudinală a vântului) | | | | | | | | | | | |
| **8.** | **Zbor în urcare cu toate motoarele în funcțiune în cursul zborului în urcare la putere maximă:** | | | | | | | | | | |
| (a) Cea mai bună viteză ascensională(VY)  VY = ......................... ft/min / m/s la VX = ......................... kts / km/h  (b) Cea mai bună pantă de urcare (la VX)  Panta maximă = ...................... % la VX = ...................... kts / km/h și VY = ...................... ft/min / m/s | | | | | | | | | | | |
| **9.** | **Aterizare** | | | | | | | | | | |
| (a) În cursul aterizării efectuate cu gazul complet redus și flapsurile în poziția de aterizare, vor fi determinate valorile următoare:  Distanța de aterizare de la H = 15 m cu viteza 1,3 VSO; și  Dto = .......................................................... m  (b) Lungimea de rulare la aterizare, cu frânare moderată (dacă aparatul dispune de frâne).  Lto = .......................................................... m  (c) Cu motorul oprit și flapsurile închise:  Panta minimă (finețea maximă) = ............... % la VX = ............... kts / km/h și VY = ............... ft/min / m/s  (d) Limita vântului până la care aeronava poate fi pilotată la aterizare (cu gazul complet redus) fără a necesita o îndemânare excesivă din partea pilotului:  VT = ..................... kts / m/s (componența transversală a vântului)  VL = ..................... kts / m/s (componența longitudinală a vântului) | | | | | | | | | | | |
| **12.** | **Aterizare întreruptă** | | | | | | | | | | |
| Dacă aterizarea este întreruptă la 1,3 VSO și flapsurile în poziție de aterizare, panta de urcare la putere maximă este  VY = ..................... ft/min / m/s, panta = ..................... % | | | | | | | | | | | |
| **13.** | **Controlabilitate și manevrabilitate** | | | | | | | | | | |
| (a) Aeronava trebuie să poată fi pilotată (controlată) și manevrată sigur în timpul decolării, zborului în urcare, zborului orizontal (croaziera), zborului în picaj, apropierii și aterizării (cu sau fără motor, flapsurile închise sau scoase), cu ajutorul comenzilor primare dispuse normal pentru tipul/modelul de aeronavă respectiv. | | | | | | | | | | | |
| ***Se poate pilota aeronava în timpul:*** | | | | | | | | | **Conformarea** | | |
| Decolării | | | | | | | | | Da | | Nu |
| Zborului în urcare | | | | | | | | | Da | | Nu |
| Zborului orizontal | | | | | | | | | Da | | Nu |
| Zborului în picaj | | | | | | | | | Da | | Nu |
| Zborului de apropiere | | | | | | | | | Da | | Nu |
| Aterizării | | | | | | | | | Da | | Nu |
| **14.** | **Control longitudinal** | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | **Conformitatea** | | | |
| (a) Controlul aparatului la închiderea/scoaterea flapsurilor, în toată gama admisă de viteze.  Aparatul este controlabil la închiderea/scoaterea flapsurilor în toată gama admisă de viteze | | | | | | | | Da | | Nu | |
| (b) Creșterea regulată a eforturilor pe manșa odată cu factorul de sarcină  Efortul la manșă crește în mod regulat odată cu factorul de sarcină | | | | | | | | Da | | Nu | |
| **15.** | **Control de ruliu și girație** | | | | | | | | | | |
| (a) Schimbarea înclinării, de la 30 grade pe o parte la 30 grade pe partea opusă, va dura sub 4 secunde la 1,3 VSO (cu flapsurile scoase și gazul complet redus) și la 1,2 VS1 (cu flapsurile închise și gazul complet redus și la putere maximă). | | | | | | | | | | | |
| Se poate schimba înclinarea de la 30 grade stânga la 30 grade dreapta și invers, la 1,3 VSO, cu flapsurile scoase și gazul complet redus, sub 4 secunde | | | | | | | | Da | | Nu | |
| Se poate schimba înclinarea de la 30 grade stânga la 30 grade dreapta și invers, la 1,2 VS1, cu flapsurile închise și la putere maximă, sub 4 secunde | | | | | | | | Da | | Nu | |
| (b) Intrarea și ieșirea rapidă în/din ruliu și girație nu trebuie să conducă la caracteristici de zbor necontrolabile. | | | | | | | | | | | |
| Reacția aparatului la comanda rapidă de ruliu și de girație este în limite normale | | | | | | | | Da | | Nu | |
| **16.** | **Zbor în viraj și angajări din viraj** | | | | | | | | | | |
| Se vor efectua și angajări cu motor. Aeronava fiind în viraj corect cu 30 grade înclinare, se strânge virajul până la angajare. După angajare aeronava trebuie să poată fi redresată fără ca mișcarea de ruliu să depășească 60 grade. Aceste angajări trebuie executate cu motor, flapsurile scoase și închise. Ieșirea din manevră nu trebuie să cauzeze nici pierdere excesivă de altitudine, nici tendința de vrie, nici să facă necesară creșterea vitezei pentru a reveni. | | | | | | | | | | | |
| Aeronava poate fi redresată fără ca mișcarea de ruliu să depășească 60 grade | | | | | | | | Da | | Nu | |
| Există tendința de vrie | | | | | | | | Da | | Nu | |
| Exista pierdere excesivă de altitudine | | | | | | | | Da | | Nu | |
| Este necesară creșterea vitezei | | | | | | | | Da | | Nu | |
| **17.** | **Stabilitate pe direcție și control în rulaj** | | | | | | | | | | |
| (a) Punerea pe direcție: Acționarea normală a comenzilor va determina rotirea pe direcția dorită. În cazul aeronavelor echipate cu direcție, apăsarea pedalei dreapta a palonierului trebuie să determine un viraj către dreapta și invers. | | | | | | | | | | | |
| Acțiunea comenzii este normala | | | | | | | | Da | | Nu | |
| (b) Manevrarea la sol nu trebuie să necesite o îndemânare deosebită.  Aeronava nu trebuie să prezinte tendința necontrolabila de rotire la vânt lateral 90 grade până la viteza vântului aleasa de solicitant. | | | | | | | | | | | |
| Aeronava este deplin controlabilă, la sol, la viteza aleasă a vântului | | | | | | | | Da | | Nu | |
| **18.** | Factor de sarcină limita maxim demonstrat în zbor n + ...... =; n - = ........ | | | | | | | Da | | Nu | |
| **19.** | Viteza de manevră demonstrată în zbor VA =.............................. kts / km/h | | | | | | | Da | | Nu | |
| **20.** | Vitezele maxime admise cu flapsurile scoase (VF), demonstrate în zbor (după caz)  VF =.............................. kts / km/h | | | | | | | | | | |
| **21.** | Stare aeronavă după zbor (corespunzătoare/necorespunzătoare) | | | | | | | Da | | Nu | |
| **22.** | **Observații** | | | | | | | | | | |
|  |  | | | | | | | | | | |
| **23.** | **Concluzia în urma verificării în zbor** | | | | | | | | | | |
| Aeronava se admite/nu se admite la zbor | | | | | | | | **Da** | | **Nu** | |
| Proprietar (nume și semnătura) | |  | | Constructor (nume și semnătura) |  | | Inspector  (nume și semnătura) |  | | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **FIȘA C (model) de verificare în zbor**  **(motodeltaplane, motoparapante/motoparașute și autogire)** Anexa la procesul-verbal nr. .......... din .......... | |
| **1.** | **Tipul /model aeronavă**  *Manufacture s designation* |  |
| **2.** | **Nr. de serie**  *Aircraft Serial Number* |  |
| **3.** | **Anul de construcție**  *Year of construction* |  |
| **4.** | **Clasa aeronavei**  *Class aircraft* |  |
| **5.** | **Însemnele de înmatriculare**  *Nationality & registration mark* |  |
| **6.** | **Proprietarul**  *Owner* |  |
| **Operatorul**  *Operator* |  |
| **7.** | **Constructorul aeronavei**  *The aircraft manufacturer* |  |
| **8.** | **Data**  *The date of issue* |  |
| **9.** | **Locul efectuării verificărilor** |  |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **1.** | **Condiții de verificare în zbor** | | | | | | | | | | |
| QFE (mb):  QNH (mb)  Temperatură exterioară (grade Celsius):  Viteză și direcție vânt la sol: | | | | | | | | | | | |
| **2.** | **Echipament de bord utilizat** | | | | | | | | | | |
| **Aparat** | | | **Tip aparat** | | | **Domeniu de măsurare** | | | | | |
| vitezometru | | |  | | |  | | | | | |
| altimetru | | |  | | |  | | | | | |
| variometru | | |  | | |  | | | | | |
| accelerometru | | |  | | |  | | | | | |
| **3.** | **Demonstrare a conformității** | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | |
| **4.** | **Limite de repartiție a încărcăturii** | | | | | | | | | | |
| Valorile următoare vor fi determinate cu ajutorul documentelor justificative complete fișe de cântărire și centraj anexate, calcule etc.):  (1) Masa maximă gol = ................................... Kg  Masa maximă la decolare = ................................... Kg  Masa minimă admisă în zbor = ................................... Kg  Centrajul gol = ................................... % CMA  Centrajul maxim admisibil spate = ................................... % CMA  Centrajul maxim admisibil față = ................................... % CMA | | | | | | | | | | | |
| **5.** | **Limite ale vitezei de rotație și ale pasului elicei/elicelor** | | | | | | | | | | |
| Turația la decolare = ..................................... RPM  Turația la VNE = ..................................... RPM max. cont | | | | | | | | | | | |
| **6.** | **Viteze de angajare** | | | | | | | | | | |
| (a) Vitezele de angajare din zbor orizontal vor fi determinate prin încercări în zbor cu o decelerație de maxim 1,6 km/h/s (motorul oprit sau gazul complet redus), la masa maximă și la centrajul cel mai defavorabil. | | | | | | | | | | | |
| (1) VS0:  VS0 = ..................................... km/h / kts IAS  VS0 = ..................................... km/h / kts CAS | | | | | | | | | | | |
| **7.** | **Decolare** | | | | | | | | | | |
| În cursul decolării la masa maximă, la putere maximă și la nivelul mării (echivalent), vor fi determinate următoarele valori:  (a) Lungimea de rulare la decolare  Lto = .................................................. m  (b) Distanța de decolare pentru a depăși H = 15 m  Dto = .................................................. m  c) Limita vântului până la care aeronava poate fi pilotată la decolare fără a necesita o îndemânare excesivă din partea pilotului:  CT = ......................... kts / m/s (componența transversală a vântului)  CL = ......................... kts / m/s (componența longitudinală a vântului) | | | | | | | | | | | |
| **8.** | **Zbor în urcare cu toate motoarele în funcțiune în cursul zborului în urcare la putere maximă:** | | | | | | | | | | |
| (a) Cea mai bună viteză ascensională(VY)  VY = ......................... ft/min / m/s la VX = ......................... kts / km/h  (b) Cea mai bună pantă de urcare (la VX)  Panta maximă = ...................... % la VX = ...................... kts / km/h și VY = ...................... ft/min / m/s | | | | | | | | | | | |
| **9.** | **Aterizare** | | | | | | | | | | |
| (a) În cursul aterizării efectuate cu gazul complet redus și flapsurile în poziția de aterizare, vor fi determinate valorile următoare:  Distanța de aterizare de la H = 15 m cu viteza 1,3 VSO; și  Dto = .......................................................... m  (b) Lungimea de rulare la aterizare, cu frânare moderată (dacă aparatul dispune de frâne).  Lto = .......................................................... m  (c) Cu motorul oprit și flapsurile închise:  Panta minimă (finețea maximă) = ............... % la VX = ............... kts / km/h și VY = ............... ft/min / m/s  (d) Limita vântului până la care aeronava poate fi pilotată la aterizare (cu gazul complet redus) fără a necesita o îndemânare excesivă din partea pilotului:  VT = ..................... kts / m/s (componența transversală a vântului)  VL = ..................... kts / m/s (componența longitudinală a vântului) | | | | | | | | | | | |
| **12.** | **Aterizare întreruptă** | | | | | | | | | | |
| Dacă aterizarea este întreruptă la 1,3 VSO și flapsurile în poziție de aterizare, panta de urcare la putere maximă este  VY = ..................... ft/min / m/s, panta = ..................... % | | | | | | | | | | | |
| **13.** | **Controlabilitate și manevrabilitate** | | | | | | | | | | |
| (a) Aeronava trebuie să poată fi pilotată (controlată) și manevrată sigur în timpul decolării, zborului în urcare, zborului orizontal (croaziera), zborului în picaj, apropierii și aterizării (cu sau fără motor, flapsurile închise sau scoase), cu ajutorul comenzilor primare dispuse normal pentru tipul/modelul de aeronavă respectiv. | | | | | | | | | | | |
| ***Se poate pilota aeronava în timpul:*** | | | | | | | | | **Conformarea** | | |
| Decolării | | | | | | | | | Da | | Nu |
| Zborului în urcare | | | | | | | | | Da | | Nu |
| Zborului orizontal | | | | | | | | | Da | | Nu |
| Zborului în picaj | | | | | | | | | Da | | Nu |
| Zborului de apropiere | | | | | | | | | Da | | Nu |
| Aterizării | | | | | | | | | Da | | Nu |
| **14.** | **Stabilitate pe direcție și control în rulaj** | | | | | | | | | | |
| (a) Punerea pe direcție: Acționarea normală a comenzilor va determina rotirea pe direcția dorită. În cazul aeronavelor echipate cu direcție, apăsarea pedalei dreapta a palonierului trebuie să determine un viraj către dreapta și invers. | | | | | | | | | | | |
| Acțiunea comenzii este normala | | | | | | | | Da | | Nu | |
| (b) Manevrarea la sol nu trebuie să necesite o îndemânare deosebită.  Aeronava nu trebuie să prezinte tendința necontrolabila de rotire la vânt lateral 90 grade până la viteza vântului aleasa de solicitant. | | | | | | | | | | | |
| Aeronava este deplin controlabilă, la sol, la viteza aleasă a vântului | | | | | | | | Da | | Nu | |
| **15.** | Factor de sarcină limita maxim demonstrat în zbor n + ...... =; n - = ........ | | | | | | | Da | | Nu | |
| **16.** | Viteza de manevră demonstrată în zbor VA =.............................. kts / km/h | | | | | | | Da | | Nu | |
| **17.** | Stare aeronavă după zbor (corespunzătoare/necorespunzătoare) | | | | | | | Da | | Nu | |
| **18.** | **Observații** | | | | | | | | | | |
|  |  | | | | | | | | | | |
| **19.** | **Concluzia în urma verificării în zbor** | | | | | | | | | | |
| Aeronava se admite/nu se admite la zbor | | | | | | | | **Da** | | **Nu** | |
| Proprietar (nume și semnătura) | |  | | Constructor (nume și semnătura) |  | | Inspector  (nume și semnătura) |  | | | |

*Anexa nr. 10*

*la Regulamentul privind procedurile administrative referitoare la*

*aeronavele ușoare și ultraușoare fără certificat de tip*

**DECLARAȚIE DE CONFORMITATE**

Pentru aeronava AFCT:

Tipul/modelul: ......................................................

numărul de serie: ...................................................

Anul de construcție: ................................................

Constructorul (constructorii) aeronavei:

Numele: .............................................................

Adresa: .............................................................

Declar prin prezenta că, aeronava AFCT, prezentată mai sus, este construită în conformitate cu dosarul tehnic prezentat către Autoritatea Aeronautică Civilă și cu \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ și îndeplinește, în conformitate cu Regulamentul privind procedurile administrative referitoare la aeronavele ușoare și ultraușoare fără certificat de tip, cerințele de navigabilitate pentru a fi utilizată.

Înțeleg, și sunt de acord că, prin semnarea prezentei declarații, sunt responsabil de cele declarate și de exactitatea datelor furnizate de mine în legătură cu această aeronavă.

Semnătura constructorului

Data semnării:

Ștampila (după caz)

Prezenta declarație este valabilă numai dacă este vizată de către Autoritatea Aeronautică Civilă.

*Anexa nr. 11*

*la Regulamentul privind procedurile administrative referitoare la*

*aeronavele ușoare și ultraușoare fără certificat de tip*

**REPUBLICA MOLDOVA**

**AUTORITATEA AERONAUTICĂ CIVILĂ**

**CIVIL AVIATION AUTHORITY**

**CERTIFICAT DE RADIERE  
CERTIFICATE OF CANCELATION**

Prin prezentul certificăm că aeronava a fost radiată din Anexa 1 la Registrul Aerian al Republicii Moldova.

The following aircraft has been cancelled from the Annex 1 of the Aircraft register of the Republic of Moldova.

Însemnul de naționalitate și marca de ordine:

Naționality and identification marks:

Categoria/clasa aeronavei:

Category/class of aircraft:

Constructor:

Manufacturer:

Număr de serie:

Manufacturing number:

Valabil începând cu data:

Effective:

Din registrele Autorității Aeronautice Civile referitoare la această aeronavă reiese că nu apar înregistrate date neadevărate în legătură cu această aeronavă.

Records of the certifizing authority (civil aviation authority) do not show unreleased recorded lien against this aircraft.

|  |  |
| --- | --- |
| Data emiterii:  Date of issue:  Conform:  According to: | Eliberat de:  Issued by:  Semnătura:  Signature: |