

Ministerul Transporturilor, Constructiilor si Turismului

## Anexa

din 27/03/2007

Publicat in Monitorul Oficial, Partea I nr. 265bis din 19/04/2007

cuprinzand anexele nr. 1-6 la Ordinul ministrului transporturilor, constructiilor si turismului nr. 630/2007 privind modul de reglementare a domeniului aeronauticii civile cu aeronave ultrausoare din Romania

*Nu mai exista amendamente consemnate până la data de 05/09/2013. Textele actelor actualizate sunt reproduceri neoficiale ale unor acte ce au suferit numeroase modificări de-a lungul timpului, dar care nu au fost republicate în Monitorul Oficial. La astfel de texte nu se va face referire în nici un document oficial ele având numai un caracter informativ. Indaco Systems nu își asumă răspunderea pentru consecințele juridice generate de folosirea acestor acte. Aplicatia Lege4 a fost actualizată până la data de: 05/09/2013.*

### ANEXA Nr. 1

#### Aeronave ultrausoare - definitii -

##### 1. Aeronavele ultrausoare motorizate (denumite prescurtat ULM)

**1.1.** Aeronavele ultrausoare motorizate sunt: avioanele ultrausoare (incluzand motodeltaplanele), elicopterele ultrausoare, motoparapantele/motoparasutele, autogirele (girocopterele) ultrausoare si dirijabilele ultrausoare.

**1.2.** Aeronavele ultrausoare motorizate sunt definite dupa cum urmeaza:

##### **1.2.1.** Aeronavele ultrausoare motorizate primare

Cu exceptia dirijabilelor ultrausoare, aeronavele ultrausoare motorizate primare sunt aeronavele care:

**(i)** sunt proiectate si construite pentru a avea o masa maxima la decolare, in cazul aeronavelor care decoleaza si aterizeaza pe uscat, de 560 kg, inclusiv sistemul de recuperare totala cu parasuta, daca exista (in cazul aeronavelor cu flotoare/amfibii se admite o masa suplimentara de 70 kg); si

**(ii)** sunt limitate la cel mult doua locuri (inclusiv pilotul) si, in cazul avioanelor, au o viteza minima de sustentatie sau viteza minima in zbor stabilizat in configuratia de aterizare ce nu depaseste o viteza calibrata de 72 km/h (CAS); si

**(iii)** sunt proiectate sau modificate special in scopuri de cercetare, experimentale sau stiintifice si susceptibile a fi construite in numar foarte limitat; sau

**(iv)** sunt construite in proportie de 51% de un amator sau o asociatie de amatori nonprofit, in scopuri proprii si fara vreun obiectiv comercial.

##### **1.2.2.** Dirijabilele ultrausoare sunt dirijabilele care:

**(i)** nu au mai mult de doua locuri, inclusiv pilotul;

**(ii)** volumul anvelopei de heliu nu este mai mare de 900 metri cubi sau 2.000 metri cubi pentru anvelopa cu aer cald;

**(iii)** sunt proiectate sau modificate special in scopuri de cercetare, experimentale sau stiintifice si susceptibile a fi construite in numar foarte limitat; sau

**(iv)** sunt construite in proportie de 51% de un amator sau o asociatie de amatori nonprofit, in scopuri proprii si fara vreun obiectiv comercial.

### 1.2.3. Aeronavele ultrausoare motorizate avansate

**1.2.3.1.** Aeronavele ultrausoare motorizate avansate sunt avioanele (incluzand motodeltaplanele si parasutele propulsate/motoparapantele) care nu au mai mult de doua locuri si o masa maxima la decolare (MTOM) inregistrata de maximum:

(i) 300 kg pentru un avion terestru cu un singur loc; sau

(ii) 450 kg pentru un avion terestru cu doua locuri; sau

(iii) 330 kg pentru un avion amfibiu sau hidroavion cu flotoare cu un singur loc;

sau

(iv) 495 kg pentru un avion amfibiu sau hidroavion cu flotoare cu doua locuri, cu conditia ca, atunci cand opereaza atat ca hidroavion cu flotoare, cat si ca avion terestru, sa nu aiba sub ambele limite MTOM, dupa caz; sau

(v) 472,5 kg pentru o aeronava terestra cu doua locuri, echipata cu sistem de recuperare totala cu parasuta, montat in structura; sau

(vi) 315 kg pentru un avion terestru cu un singur loc, echipat cu un sistem de recuperare totala cu parasuta, montat in structura;

si, pentru avioane, viteza minima de sustentatie sau viteza minima in zbor stabilizat in configuratia de aterizare ce nu depaseste o viteza calibrata de 65 km/h (CAS).

## 2. Aeronavele ultrausoare nemotorizate (denumite prescurtat AUN)

**2.1.** Aeronavele ultrausoare nemotorizate sunt planoarele ultrausoare si baloanele ultrausoare.

### 2.2. Planoarele ultrausoare (denumite prescurtat PUU)

Planoarele ultrausoare sunt: deltaplanele, parapantele, planoarele ultrausoare (formula clasica) si giroplanoarele.

Acestea pot fi lansate de pe picioare sau cu ajutorul trenului de aterizare, de pe uscat si/sau de pe apa, si pot avea maximum doua locuri, inclusiv pilotul.

#### 2.2.1. Planoarele ultrausoare primare

Planoarele ultrausoare primare sunt planoarele care:

(i) sunt proiectate si construite pentru a avea o masa maxima la decolare de 450 kg, inclusiv sistemul de recuperare totala cu parasuta, daca exista, iar incarcarea aripii nu va depasi 25 kg/mp; si

(ii) sunt proiectate sau modificate special in scopuri de cercetare, experimentale sau stiintifice si susceptibile a fi construite in numar foarte limitat; sau

(iii) sunt construite in proportie de 51% de un amator sau o asociatie de amatori nonprofit, in scopuri proprii si fara vreun obiectiv comercial.

#### 2.2.2. Planoarele ultrausoare avansate

Sunt planoarele care au o masa maxima fara echipaj si fara incarcatura mai mica de 80 kg cand aeronava are un singur loc sau de 100 kg cand aeronava are doua locuri (sunt incluse si planoarele care sunt lansate din alergare).

### 2.3. Baloanele ultrausoare

Sunt baloanele cu maximum doua locuri, inclusiv pilotul, la care volumul anvelopei de heliu nu este mai mare de 900 m<sup>3</sup> sau 2.000 m<sup>3</sup> pentru anvelopa cu aer cald.

Nota:

Prezenta anexa privind definitia aeronavelor ultrausoare se modifica in functie de modificarile aparute in Anexa II a Regulamentului (CE) nr. 1592/2002 al Parlamentului European si al Consiliului din 15 iulie 2002 privind reguli comune in domeniul aviatiei civile si infiintarea Agentiei Europene pentru Siguranta Aviatiei.

MINISTERUL TRANSPORTURILOR, CONSTRUCTIILOR SI TURISMULUI

Reglementari Aeronautice Civile Romane

RACR-CCO AUN

Cerintele de certificare si operationale  
pentru aeronavele ultrausoare nemotorizate  
Editia 1/2007

**CAPITOLUL 1**  
Generalitati

RACR-CCO AUN 1005 - Introducere

**(1)** Avand in vedere diversitatea de cerinte, diferite in lume, privind admiterea la zbor a aeronavelor ultrausoare nemotorizate (AUN) si ca majoritatea aeronavelor AUN din Romania sunt din import, prezenta reglementare isi propune sa acopere din punct de vedere al certificarii (al emiterii certificatelor de identificare - Ci) sau anexe la Ci si al operarii/utilizarii, toate categoriile de aeronavele AUN, de diferite clase si tipuri/modele.

**(2)** Definitia aeronavelor ultrausoare nemotorizate se stabileste prin ordin al ministrului transporturilor, constructiilor si turismului.

**(3)** In acest moment gama cerintelor de admitere la zbor a aeronavelor AUN pleaca de la nivelul la care nu este necesara certificarea/autorizarea din punct de vedere al navigabilitatii acestor aeronave si nici inmatricularea/identificarea lor si pana la nivelul la care aceste actiuni sunt necesare, prezenta reglementare acoperind toate aceste situatii.

**(4)** Functie de nivelul cerintelor privind emiterea Ci, aeronavele AUN pot fi restrictionate operational, conform prevederilor de la Capitolul 4.

RACR-CCO AUN 1010 - Abrevieri si definitii

RACR-CCO AUN 1010 (a) - Abrevieri

**(1)** AUN - Aeronava ultrausoara nemotorizata/aeronave ultrausoare nemotorizate;

**(2)** PUU - Planor ultrasor/planoare ultrausoare;

**(3)** BU - Balon ultrasor/baloane ultrausoare;

**(4)** Ci - Certificat de identificare;

**(5)** CO - Certificat de Omologare;

**(6)** PV - Proces-verbal.

RACR-CCO AUN 1010 (b) - Definitii

**(1)** Cerinte procedurale - Cerintele prevazute in prezenta reglementare referitoare la modul de tratare a solicitarilor privind eliberarea certificatelor de identificare si a omologarii, pentru aeronavele ultrausoare nemotorizate.

**(2)** Norme tehnice - Cerintele prevazute in prezenta reglementare referitoare la conditiile pe care o aeronava ultrausoara nemotorizata trebuie sa le indeplineasca din punct de vedere al navigabilitatii.

**(3)** Certificat de identificare - Documentul emis/eliberat de autoritatea de certificare in legatura cu o aeronava care certifica faptul ca aceasta a fost identificata.

**(4)** Identificarea unei aeronave - Pentru giroplanoare, inregistrarea acesteia in registrul unic de identificare a aeronavelor ultrausoare nemotorizate, aflat la autoritatea de certificare, si eliberarea certificatului de identificare. Pentru planoarele ultrausoare (formula clasica) si baloanele ultrausoare, inscriptionarea pe corpul acestora a insemnului de nationalitate si a marcii de ordine, inregistrarea acesteia in registrul de identificare a aeronavelor ultrausoare nemotorizate, aflat la autoritatea de certificare, si eliberarea certificatului de identificare.

**(5)** Dosar tehnic - Ansamblul de documente asociate unei aeronave, construita in serie sau nu, construita in Romania sau importata, care, daca nu este specificat altfel in cuprinsul prezentei reglementari, cuprinde urmatoarele documente:

**(i)** un opis cu continutul acestui dosar;

**(ii)** un desen de ansamblu al aeronavei in trei vederi, desenele de ansamblu si desenele partilor cu pondere hotaratoare in siguranta in utilizare a aeronavei, precum si specificatiile, necesare pentru definirea configuratiei aeronavei si a caracteristicilor de proiectare, care demonstreaza conformarea cu cerintele aplicabile din prezenta reglementare. In cadrul opisului dosarele vor avea o lista distincta;

**(iii)** informatii despre dimensiuni, materiale si procese de constructie, necesare pentru definirea rezistentei structurale a aeronavei;

**(iv)** un raport privind modul de conformare a aeronavei cu normele tehnice aplicabile si, dupa caz, conform cerintelor din prezenta reglementare, 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 in zbor, un raport de probe in zbor;

**(v)** o fisa de date;

**(vi)** alte documente (informatii) care demonstreaza conformarea aeronavei de tipul/modelul respectiv cu cerintele aplicabile din prezenta reglementare, inclusiv instructiuni de asamblare, date despre sisteme, instalatii, echipamente, instrumente si aparate de bord, fotografii, precum si despre modul de asigurare a calitatii in procesul de constructie etc.

Nota:

Informatiile cuprinse in dosarul tehnic definesc tipul/modelul aeronavei respective.

**(6)** Dosarul tehnic aprobat - dosarul tehnic, definit mai sus, se considera aprobat in urma completarii si semnarii procesului-verbal de omologare si a emiterii de catre autoritatea de certificare a certificatului de omologare (CO), aceste documente devenind astfel parti componente ale dosarului tehnic (aprobat).

**(7)** Aeronave construite in serie - sunt acele tipuri/modele de aeronave construite complet intr-un numar de cel putin doua exemplare, de catre aceiasi constructori, in conformitate cu dosarul tehnic aprobat.

**(8)** Aeronave unicat - sunt acele tipuri/modele de aeronave care nu sunt construite in serie, indiferent de numarul de bucati de acelasi tip/model construite, inclusiv aeronavele construite din kit.

**(9)** Omologarea unui tip/model de AUN - ansamblul de verificari, controale si/sau inspectii prin care se constata ca tipul/modelul respectiv de AUN se conformeaza cu cerintele din prezenta reglementare privind omologarea. Un tip/model de AUN, construit in serie sau nu (unicat), din import sau nu, se considera a fi omologat numai daca pentru acesta a fost emis/eliberat un certificat de omologare (CO).

**(10)** Echivalarea documentelor emise de alte state/autoritati - ansamblul de verificari, controale si/sau inspectii prin care se constata ca documentele respective au fost eliberate in baza unor cerinte situate cel putin la nivelul cerintelor impuse de prezenta reglementare, efectuate in vederea eliberarii de catre autoritatea de certificare a documentelor echivalente (Ci, si/sau CO).

**(11)** Recunoasterea documentelor emise de alte state/autoritati - ansamblul de verificari, controale si/sau inspectii prin care se constata ca documentele respective au fost eliberate in baza unor cerinte situate cel putin la nivelul cerintelor impuse de prezenta reglementare, efectuate in vederea acordarii dreptului ca aeronava ale caror documente sunt recunoscute, in baza emiterii de catre autoritatea de certificare a unui certificat de recunoastere, sa fie utilizata in conditiile permise de prezenta reglementare. Valabilitatea certificatului de recunoastere nu poate fi mai mare decat cea care se acorda unui document romanesc de aceeaasi natura.

**(12)** Kit - o aeronava de un tip/model proiectata si construita partial si a carei constructie este finalizata de catre alte persoane decat constructorii kitului pe baza instructiunilor furnizate impreuna cu aceasta.

**(13)** Aeronavele AUN primare sunt in general clase de aeronave care nu sunt construite in conformitate cu normele tehnice prevazute la Capitolul 6.

**(14)** Aeronavele AUN avansate sunt clasele de aeronave construite in conformitate cu normele tehnice prevazute la Capitolul 6.

Nota:

**(1)** In cazul aeronavelor construite din kit, in sensul prezentei reglementari, se considera constructori, atat constructorii kitului cat si persoanele care asambleaza aceste kituri, altele decat constructorii kitului.

**(2)** In cuprinsul prezentei reglementari notiunea de "aeronava" se refera la orice produs AUN construit sau care va fi construit in conformitate cu cerintele aplicabile din prezenta reglementare.

**(3)** In cazul aeronavelor AUN neomologate, notiunea de tip/model poate fi folosita doar cu scopul de a individualiza aeronava (prin alocarea, de catre solicitanti/constructori, a unui nume). Acelasi lucru este valabil inclusiv in cazul aeronavelor AUN neomologate construite in baza unui tip/model omologat.

**(4)** In cuprinsul prezentei reglementari notiunea de "verificare" va fi considerata ca ansamblul de verificari, controale si/sau inspectii efectuate in vederea eliberarii Ci si/sau CO, dupa caz.

RACR-CCO AUN 1015 - Principii generale

**(1)** Pentru a fi admisa (utilizata/operata), o aeronava ultrasoara nemotorizata neomologata

trebuie sa posede un certificat de identificare, cu exceptia parapantelor si deltaplanelor. Conditii de utilizare/operare a acestora in baza acestui certificat se regasesc in anexa la certificatul de identificare, in conformitate cu prevederile prezentei reglementari.

**(2)** Aeronavele AUN primare pot fi omologate daca solicitantul omologarii demonstreaza ca, din punct de vedere al navigabilitatii, cerintele in baza carora se solicita a fi omologate se situeaza cel putin la nivelul celor prevazute in prezenta reglementare.

#### RACR-CCO AUN 1020 - Aplicabilitate si aplicare

**(1)** Prezenta reglementare stabileste cerintele procedurale si tehnice aplicabile, necesare eliberarii certificatelor de identificare, pentru aeronavele AUN, construite in serie sau nu, construite in Romania sau importate, precum si cerintele privitoare la operarea/utilizarea acestor categorii de aeronave.

**(2)** Aplicarea prezentei reglementari se face de catre autoritatea de certificare, prin compartimentul de specialitate.

**(3)** In cuprinsul prezentei reglementari compartimentul de specialitate prin care se aplica aceasta reglementare va fi denumit in continuare "birou".

#### RACR-CCO AUN 1025 - Solicitanti in vederea eliberarii Ci

**(1)** Solicitarile in vederea eliberarii/prelungirii valabilitatii/certificatelor de identificare/anexei la certificatul de identificare, precum si cele in vederea, dupa caz, recunoasterii sau echivalarii documentelor similare Ci, emise de alte state/autoritati, pentru aeronavele AUN, pot fi facute numai de catre proprietarii acestor aeronave, persoane fizice si/sau juridice, direct sau prin imputernicitii/reprezentantii legali ai acestora, pe baza cererilor tip al caror model se afla in Anexa 1.

**(2)** Proprietarii aeronavelor vor fi si titularii (detinatorii) legali ai acestor documente (Ci), odata cu eliberarea acestora, daca nu se specifica altfel in conformitate cu prevederile prezentei reglementari.

#### RACR-CCO AUN 1030 - Solicitanti in vederea eliberarii CO

**(1)** In cazul aeronavelor construite in Romania, solicitarile in vederea omologarii aeronavelor AUN (eliberarii CO), respectiv in vederea eliberarii/prelungirii valabilitatii certificatului de omologare si, prin exceptie de la cele prevazute mai sus, pentru eliberarea/prelungirea valabilitatii certificatului de identificare/anexei la certificatul de identificare, necesare efectuarii zborurilor tehnice in vederea omologarii, pot fi facute numai de catre constructorii acestor aeronave, persoane fizice si/sau juridice, direct sau prin imputernicitii/reprezentantii legali ai acestora.

**(2)** In cazul aeronavelor din import, solicitarile de omologare, precum si cele in vederea, dupa caz, recunoasterii sau echivalarii documentelor similare CO, emise de alte state/autoritati, pot fi facute numai de catre constructorii si/sau de catre proprietarii acestor aeronave, direct sau prin imputernicitii/reprezentantii legali ai acestora.

**(3)** In cazurile de mai sus, constructorii si/sau proprietarii aeronavelor respective vor fi si titularii (detinatorii) legali ai acestor documente (Ci si/sau CO), odata cu eliberarea acestora si, implicit, a dosarelor tehnice aprobate, daca nu se specifica altfel in conformitate cu prevederile prezentei reglementari.

**(4)** Modelul cererii de omologare este cel prevazut in Anexa 1.

#### RACR-CCO AUN 1035 - Depunerea cererilor si a altor documente

**(1)** Cererile in vederea eliberarii/prelungirii valabilitatii/Ci/anexei la Ci/CO se depun de catre solicitanti, direct sau prin imputernicitii/reprezentantii legali ai acestora, la registratura autoritatii de certificare, in original.

Cererile vor fi insotite de toate documentele necesare in conformitate cu cele precizate in prezenta reglementare.

Depunerea ulterioara cererilor solicitantilor a oricaror documente legate de solutionarea

acestor cereri se face prin registratura autoritatii de certificare, direct de catre solicitanti sau prin imputernicitii/reprezentantii legali ai acestora.

**(2)** In situatia in care o aeronava are mai mult de doi proprietari si/sau constructori, dupa caz, acestia vor stabili imputerniciti/reprezentanti legali (dintre acestia sau altii) in vederea, dupa caz, efectuării solicitărilor/depunerii cererilor, depunerii documentelor însoțitoare acestora și a documentelor depuse ulterior cererilor.

**(3)** Documentele depuse la autoritatea de certificare prin imputerniciti/reprezentanti, conform celor specificate, vor fi depuse, înregistrate și luate în considerare la soluționarea cererilor, numai dacă acestea sunt însoțite de documentele doveditoare ale calitatii de imputerniciti/reprezentanti pentru scopul precizat (dupa caz), acestea devenind componente ale dosarului tehnic sau, dupa caz, ale dosarului aeronavei.

**(4)** In cazul depunerii cererilor însoțite de documente, precum și a documentelor depuse ulterior cererilor, solicitantii vor întocmi un opis al acestora, fie ca anexa la cerere, fie ca anexa a documentului prin care se înaintează documentele depuse ulterior. Pe cereri, la rubrica "mențiuni", sau, dupa caz, pe documentele de înaintare precizate anterior, se specifică faptul că acestea sunt însoțite de opisul cu documentele depuse/inaintate.

**(5)** In cazul in care, pe cereri, la rubrica "mențiuni", sau pe documentul de înaintare este suficient spațiu pentru precizarea documentelor depuse/inaintate, opisul poate fi înscris pe acestea, dupa caz.

Nota:

In situații deosebite, documentele însoțitoare pot fi depuse la autoritatea de certificare și în copie, dacă, la propunerea biroului, acest fapt a fost aprobat de conducătorul autorității de certificare, 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 și acceptat de către birou) 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 Ci, CO, anexei la Ci, după caz, va fi făcută numai dacă au fost depuse documentele originale.

#### RACR-CCO AUN 1040 - Responsabilitati

**(1)** Solicitanții precum și titularii (detinatorii) Ci și CO după caz, poartă întreaga responsabilitate ce decurge din aceste calități, în conformitate cu reglementările în vigoare.

**(2)** In situatia in care o aeronava are mai multi proprietari si/sau constructori, dupa caz, responsabilitatile ce decurg din prezenta reglementare revin corespunzator tuturor acestora, conform legislatiei in vigoare.

#### RACR-CCO AUN 1045 - Solutionarea cererilor

**(1)** Termenele de soluționare a cererilor sunt prevăzute de lege, respectiv 30 de zile de la data înregistrării acestora, sau, în cazurile în care este necesară o cercetare mai amanunțită, 45 de zile, indiferent dacă soluția este favorabilă sau nu.

Soluționarea favorabilă nu presupune eliberarea/prelungirea valabilității/Ci/anexei la Ci/CO, după caz, ci demararea activităților necesare acestui scop, în conformitate cu prevederile prezentei reglementări. Aceste documente se vor emite numai după ce solicitantii au îndeplinit toate cerințele prevăzute de prezenta reglementare și numai după finalizarea verificărilor necesare în conformitate cu această reglementare.

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

**(2)** In vederea solutionarii cererilor, solicitantii asigura si demonstreaza indeplinirea tuturor cerintelor aplicabile impuse in conformitate cu prezenta reglementare si ca urmare a solicitarilor adresate prin cererile respective, in partile care ii privesc.

**(3)** Depunerea de documente neconform cu prevederile prezentei reglementari atrage soluționarea nefavorabilă a cererilor.

RACR-CCO AUN 1050 - Recunoasterea calitatilor de proprietar si/sau constructor

**(1)** Calitatea de proprietar si/sau constructor trebuie sa fie demonstrata de catre solicitant prin inscrisuri legale.

**(2)** In vederea omologarii aeronavelor din import, kituri sau nu, calitatea de constructori ai acestora este recunoscuta de autoritatea de certificare daca solicitantii depun impreuna cu cererea si un document cu confirmarea autoritatii competente a statului exportator privind calitatea de constructor, sub o forma acceptata de catre birou.

Acceptarea de catre birou se face direct pe document, sub semnatura celui care a efectuat-o.

RACR-CCO AUN 1055 - Alte prevederi

In situatia prelungirii valabilitatii documentelor (Ci, anexa la Ci si/sau CO), precum si in situatia oricaror modificari in continutul acestora, in conformitate cu prevederile prezentei reglementari, se vor emite noi documente pe formularele tipizate respective, vechile tipizate pierzandu-si valabilitatea.

## **CAPITOLUL 2**

Emiterea certificatelor de identificare si a anexelor la acestea

RACR-CCO AUN 1060 - Conditii preliminare

**(1)** O aeronava AUN se identifica numai daca nu este inregistrata in alt stat (pentru planoarele ultrausoare - formula clasica si aerostatele ultrausoare).

**(2)** Apartine unei persoane fizice sau juridice romane ori unui cetatean strain cu domiciliul sau resedinta in Romania sau unei persoane juridice straine, constituita in mod legal, care desfasoara activitati economice in conformitate cu legislatia romana, iar aeronava civila respectiva isi are baza si este utilizata, in principal, in Romania.

RACR-CCO AUN 1065 - Documente depuse de solicitanti in vederea identificarii

**(1)** Pentru emiterea Ci solicitantii trebuie sa depuna la registratura autoritatii de certificare, urmatoarele documente:

**(i)** cerere tip (original), conform modelului din Anexa 1, insotita, dupa caz, de copii ale documentelor care dovedesc indeplinirea conditiilor prevazute la punctul RACR-CCO AUN 1060;

**(ii)** un opis cu documentele inaintate (denumire document, numar de pagini);

**(iii)** copie (traducere legalizata pentru cele din import) dupa actul/actele de proprietate/declaratie de proprietate (original), dupa caz;

**(iv)** fotografiile ale aeronavei, dupa caz, a sistemelor, echipamentelor, instalatiilor, instrumentelor si aparatelor de bord cu care este prevazuta si va fi utilizata aeronava (echipamente radio, dispozitive de remorcaj etc.), efectuate cu acestea montate pe aeronava astfel incat aeronava sa poata fi usor identificata si definita pe baza acestora.

**(2)** Documentele mentionate la punctele RACR-CCO AUN 1065 (1) (ii), (iii) si (iv) se vor depune impreuna cu cererea si vor fi autentificate individual, de catre solicitanti, prin semnatura acestora, mentionarea datei si precizarea ca apartin aeronavei respective (tip/model, serie, dupa caz, data depunerii si inregistrarii la autoritatea de certificare), inscrise, de mana, pe acestea.

**(3)** Odata cu certificatul de identificare, se va emite si anexa initiala a acestuia.

RACR-CCO AUN 1070 - Aeronavele din import

**(1)** In vederea emiterii Ci, pentru aeronavele din import din clasele planoare ultrausoare (formula clasica), giroplanoare si baloane ultrausoare, este necesar a fi depuse de catre solicitant, in plus fata de cele prevazute in RACR-CCO AUN 1065 si un certificat de deregistrare/neinregistrare emis de autoritatea competenta a statului exportator (original).

RACR-CCO AUN 1075 - Verificari in vederea emiterii certificatului de identificare si a anexei



la acesta

**(1)** In urma cererilor depuse, un inspector, desemnat de catre birou, va verifica daca documentele depuse sunt intocmite in conformitate cu cerintele din prezenta reglementare si daca sunt conforme cu originalele.

**(2)** In urma rezultatelor favorabile ale verificarii documentelor, inspectorul trece la verificarea vizuala a aeronavei din punct de vedere al integritatii constructive, putand utiliza ca ghid elementele prezentate in Anexa 2.

In urma efectuarii acestor verificari va completa procesul-verbal al carui model se afla in Anexa 3 si, daca rezultatul verificarilor este favorabil, va aloci insemnele de identificare (in cazul emiterii initiale a Ci), pentru planoarele ultrausoare (formula clasica) si aerostatele ultrausoare, prin inscrierea acestora pe procesul-verbal, prin care se propune eliberarea certificatului de identificare.

**(3)** Solicitantul furnizeaza toate datele, legate de aeronava, pe care inspectorul le solicita si care au legatura cu siguranta in zbor, in maniera solicitata de catre acesta, de asemenea, va asigura toate conditiile necesare efectuarii verificarilor.

**(4)** Scopul acestor verificari nu este de a garanta siguranta in zbor a aeronavei, ci de a constata respectarea cerintelor aplicabile necesare admiterii la zbor a acesteia.

#### RACR-CCO AUN 1080 Certificatul de identificare

**(1)** Modelul certificatului de identificare (inclusiv anexa acestuia) se afla in Anexa 4.

**(2)** Certificatul de identificare va fi emis si eliberat/transmis solicitantului impreuna cu anexa initiala a acestuia.

In cazul planoarelor ultrausoare (formula clasica) si a baloanelor ultrausoare, acesta va fi eliberat/transmis numai dupa ce solicitantul depune la autoritatea de certificare, in termen de 45 de zile de la data semnarii procesului-verbal (de la RACR-CCO AUN 1075(2), doua fotografii color, fata si lateral, astfel incat sa se observe insemnele de identificare (in cazul emiterii initiale a anexei Ci).

Certificatul de identificare se emite in dublu exemplar, unul se transmite solicitantului iar celalalt se pastreaza la autoritatea de certificare.

Pe fotografiile se mentioneaza, de catre solicitant, "anexa la cererea" (numarul si data inregistrarii la autoritatea de certificare).

Daca in termenul prevazut mai sus nu depune fotografiile, solicitantul depune o noua cerere, procesul de verificari in vederea eliberarii Ci reluandu-se, vechea cerere isi pierde valabilitatea.

**(3)** Certificatul de identificare este un document care nu atesta, in niciun fel, navigabilitatea aeronavei in cauza.

#### RACR-CCO AUN 1085 - Anexa la Certificatul de identificare

**(1)** Inscrierea categoriilor de zboruri pe care aeronava este autorizata sa le efectueze se face in anexa la certificatul de identificare, conform prevederilor de la Capitolul 4.

**(2)** Anexa la certificatul de identificare este documentul care atesta navigabilitatea aeronavei, constatata conform cerintelor prezentei reglementari.

**(3)** In situatia aeronavelor neomologate, inclusiv cele aflate in curs de omologare, anexa la certificatul de identificare va avea inscrisa la rubrica "Mentiuni" precizarea "Aceasta aeronava este neomologata".

**(4)** In cazul aeronavelor aflate in proces de omologare, acestea pot efectua activitate de zbor numai pe baza certificatului de identificare si a unei anexe la acesta care acorda dreptul aeronavei de a efectua zboruri tehnice in vederea omologarii.

**(5)** Pentru aeronavele de un tip/model omologat, construite in serie, in vederea efectuarii de catre constructor a zborurilor tehnice de verificare a produsului respectiv (zboruri de casa), se poate emite un singur certificat de identificare si anexa la acesta, valabil pentru o serie de aeronave, conform prevederilor prezentei reglementari. In acest caz, la rubrica "nr. de serie" din cerere si din certificatul de identificare, se vor preciza numerele de serie de la care si pana la care se solicita eliberarea Ci si, respectiv, va fi acordat de catre autoritatea de certificare, ca

fiind valabil, certificatul respectiv.

În situația de mai sus se va completa și aproba procesul-verbal de verificare prevăzut în Anexa 3, în vederea emiterii Ci și anexei acestuia, prevăzute la RACR-CCO AUN 1085(5), pentru prima aeronavă din seria respectivă.

Pentru celelalte aeronave, având numerele de serie precizate în Ci, se va completa și aproba individual procesul-verbal de verificare menționat anterior, pentru ca aeronava să poată efectua zborurile înscrise în anexa la Ci.

O singură aeronavă (produs) din seria respectivă va putea desfășura, la un moment dat, categoria de zboruri precizată mai înainte, înscrisă cu însemnul de identificare alocat prin certificatul de identificare respectiv.

RACR-CCO AUN 1090 - Alocarea însemnelor de identificare pentru planoarele ultrasoare (formula clasică) și baloanele ultrasoare

(1) Marcile de ordine alocate aeronavelor AUN sunt cuprinse între numerele 4000 și 4999.

(2) Marcile alocate anterior datei de intrare în vigoare a prezentei reglementări se mențin până când aeronavele în cauză vor fi radiate din registrul de identificare.

(3) Alocarea marilor se va face în ordine crescătoare, nepreferențial și în ordinea solicitărilor.

(4) Însemnele de identificare se aplică de către solicitanți pe corpul aeronavei, în conformitate cu prevederile RACR-47.

RACR-CCO AUN 1095 - Valabilitatea certificatelor de identificare

(1) Valabilitatea certificatului de identificare este:

(i) trei ani calendaristici, de la data emiterii, pentru aeronavele prototip;

(ii) un an calendaristic, de la data emiterii, pentru aeronavele de serie nou-construite, în vederea efectuării zborurilor de casă;

(iii) nelimitată, începând cu data emiterii, pentru celelalte categorii de aeronave.

(2) Certificatul de identificare poate fi revocat sau suspendat atunci când autoritatea de certificare constată, prin birou și/sau inspector, ca utilizatorii aeronavei nu mai respectă condițiile din prezenta reglementare.

(3) Pentru planoarele ultrasoare (formula clasică) și baloanele ultrasoare, în cazul în care biroul constată că, în decursul a doi ani calendaristici, de la data expirării valabilității certificatului de identificare sau, după caz, a anexei la Ci, nu a fost înaintată o nouă solicitare de prelungire a valabilității acestora, aeronava respectivă poate fi radiată din oficiu din registrul unic de identificare a aeronavelor AUN, însemnele acesteia putând fi realocate.

Această radiere se poate efectua numai după ce autoritatea de certificare va notifica în scris titularul Ci asupra necesității de a efectua, în termenul precizat în notificare (de cel puțin 60 de zile calendaristice), demersurile necesare, conform prevederilor prezentei reglementări, astfel încât să fie efectuată prelungirea valabilității Ci sau, după caz, a anexei la Ci.

Dacă în termenul de mai sus nu a fost prelungită valabilitatea Ci sau, după caz, a anexei la Ci, din motive imputabile solicitantului, aeronava respectivă poate fi radiată.

(4) În cazul certificatelor de identificare vechi, emise pentru aeronavele AUN înainte de intrarea în vigoare a prezentei reglementări, dacă în decursul a patru ani înainte de intrarea în vigoare a prezentei reglementări nu au fost efectuate solicitări în vederea prelungirii valabilității Ci, aeronavele respective pot fi radiate din registrul unic de identificare a aeronavelor ultrasoare nemotorizate, cu notificarea prealabilă a titularului și conform aceleiași proceduri ca cea prezentată la punctul RACR-CCO AUN 1095 (3), însemnele respective ale acestor aeronave putând fi realocate.

(5) În cazul aeronavelor radiate pentru care se dorește identificarea conform prevederilor prezentei reglementări, sunt necesare depunerea unei noi cereri și efectuarea de noi verificări ale documentelor asociate aeronavei, precum și ale acesteia, în conformitate cu cerințele prezentei reglementări.

RACR-CCO AUN 1100 - Valabilitatea anexelor la certificatele de identificare

- (1) Valabilitatea anexelor la certificatele de identificare este:
- (i) un an calendaristic, de la data emiterii, pentru aeronavele prototip;
  - (ii) un an calendaristic, de la data emiterii, pentru aeronavele de serie nou-construite, in vederea efectuării zborurilor de casa;
  - (iii) doi ani calendaristici, incepand cu data emiterii, pentru celelalte categorii de aeronave.
- (2) In vederea prelungirii valabilitatii anexei la certificatul de identificare, sunt necesare depunerea unei noi cereri si efectuarea de noi verificari ale documentelor asociate aeronavei, precum si ale acesteia, in conformitate cu cerintele prezentei reglementari.

#### RACR-CCO AUN 1105 - Responsabilitati

(1) Titularii Ci au obligatia sa informeze utilizatorii/operatorii aeronavelor respective asupra riscurilor si responsabilitatilor asumate.

Titularii Ci poarta intreaga responsabilitate, in conformitate cu legislatia in vigoare, in cazul nefurnizarii informatiilor precizate mai inainte ori al furnizarii false sau incomplete a acestora, daca, in acest fel, utilizatorii/operatorii nu au cunoscut riscurile si responsabilitatile pe care si le asuma.

Titularii vor pune la dispozitia utilizatorilor/operatorilor informatiile respective prin manualul de utilizare si intretinere sau sub oricare alta forma. Aceste informatii vor trebui sa se regaseasca si in dosarul aprobat al aeronavei.

Informatiile respective nu vor trebui sa fie in niciun fel contrare prevederilor prezentei reglementari.

Aceste informatii au rolul de a proteja utilizatorii/operatorii in calitate de consumatori ai bunurilor si/sau serviciilor furnizate de catre titularii Ci, in conformitate cu legislatia in vigoare.

Aceste informatii pot fi furnizate sub forma stabilita prin ordinul ministrului transporturilor, constructiilor si turismului de aprobare a prezentei reglementari.

(2) Solicitantii au obligatia sa pastreze un exemplar al documentelor prevazute la acest capitol, componente ale dosarului aeronavei, care va fi pus la dispozitia inspectorilor autoritatii de certificare, atunci cand acestia solicita, in vederea punerii in aplicare a prevederilor prezentei reglementari.

(3) Lipsa dosarelor aeronavelor aflate la solicitanti sau refuzul acestora de a le pune la dispozitia inspectorilor in vederea punerii in aplicare a prevederilor prezentei reglementari poate duce, dupa caz, la neemiterea, suspendarea sau retragerea Ci.

#### RACR-CCO AUN 1110 - Documentele emise de alte state/autoritati

(1) Documentele emise de alte state/autoritati pot fi echivalate cu certificatul de identificare (prin emiterea unui Ci), la cerere, numai daca cerintele in baza carora acestea au fost emise sunt cel putin la nivelul celor precizate in prezenta reglementare.

(2) Documentele emise de alte state/autoritati pot fi de asemenea recunoscute in vederea utilizarii/operarii aeronavei.

(3) Perioada de valabilitate a documentelor echivalate sau, dupa caz, recunoscute nu poate fi mai mare de doi ani si nici nu poate depasi durata de valabilitate inscrisa in acestea de catre emitentul acestora.

(4) Categoriile de zboruri pentru care va fi autorizata aeronava ale carei documente se echivaleaza sau, dupa caz, se recunosc, precum si optiunile de echipare cu care aceasta va fi autorizata pot fi cel mult cele prevazute in prezenta reglementare, dar nu altele decat cele stabilite de catre emitentul documentelor echivalate sau, dupa caz, recunoscute.

### CAPITOLUL 3

#### OMOLOGAREA UNUI TIP/MODEL DE AUN

#### RACR-CCO AUN 1115 - Documente depuse de solicitanti in vederea omologarii

(1) Pentru omologarea unui tip/model de AUN este necesar ca solicitantii sa depuna, la registratura autoritatii de certificare, direct sau prin imputernicitii/reprezentantii legali, o cerere in

acest sens, conform modelului din Anexa 1, si, ca anexa la cerere, dosarul tehnic al aeronavei pentru care solicita omologarea, de unde vor fi directionate catre birou.

**(2)** Documentele componente ale dosarului tehnic, incluzand cererea, vor fi identificate si autentificate ca fiind cele intocmite si depuse de catre solicitant si ca apartinand aeronavei pentru care se solicita omologarea, prin inscrierea, de catre acesta, pe fiecare pagina, sub semnatura, a datei depunerii/inregistrarii la autoritatea de certificare si a precizarii tipului/modelului, seriei (dupa caz) aeronavei respective.

**(3)** Dosarul tehnic incepe cu opisul ce priveste continutul acestuia, cuprinzand denumirea documentului si numarul de pagini.

**(4)** Pana la emiterea certificatului de omologare dosarul tehnic are caracter de proiect. Pe parcursul procesului de omologare acesta poate fi completat si/sau modificat in functie de rezultatele probelor si verificarilor efectuate, dupa caz, de catre inspectorii desemnati si de asemenea ca urmare a solicitarilor din partea constructorului.

#### RACR-CCO AUN 1120 - Verificari efectuate in vederea omologarii

**(1)** Aceste verificari au ca scop constatarea conformarii aeronavei cu cerintele prevazute in prezenta reglementare.

**(2)** Cererea si dosarul tehnic sunt verificate de catre inspectorii desemnati de catre birou.

**(3)** Daca dosarul tehnic este intocmit corespunzator cerintelor din prezenta reglementare si asigura demonstrarea indeplinirii cerintelor prevazute in acestea, inspectorii vor efectua verificarile la sol, conform elementelor prezentate in Anexa 2, si in zbor ale aeronavei, conform fisei C, anexa la procesul-verbal de omologare.

**(4)** Daca rezultatele verificarilor la sol si in zbor ale aeronavei sunt corespunzatoare cerintelor din prezenta reglementare, se aproba dosarul tehnic prin completarea si semnarea/emiterea procesului-verbal de omologare si a certificatului de omologare (incluzand fisa de date), acestea devenind astfel componente ale dosarului tehnic.

**(5)** Consemnarea rezultatelor verificarilor se face in fisele A, B, C, anexe ale procesului verbal de omologare.

**(6)** Pe parcursul omologarii, petentii vor solicita autoritatii de certificare verificarea aeronavei, din punct de vedere al conformitatii cu desenele, atunci cand, in procesul de constructie, urmeaza sa fie acoperite portiunile care astfel nu ar mai putea fi verificate ulterior, pe baza cererii al carei model se afla in Anexa 1, avand mentionat pe scurt la rubrica "mentiuni" motivul pentru care se solicita inspectia.

Imposibilitatea efectuarii verificarii atrage dupa sine neemiterea certificatului de omologare. Inspectorii pot efectua si alte verificari pe care le considera necesare in vederea omologarii.

**(7)** Inspectorii pot solicita constructorului pe parcursul omologarii si alte documente care stau la baza intocmirii dosarului tehnic.

**(8)** Procesul-verbal de omologare si certificatul de omologare se emit in dublu exemplar, cate un exemplar din fiecare fiind transmis solicitantului, iar celelalte exemplare sunt pastrate in dosarul tehnic aflat la autoritatea de certificare.

**(9)** In Anexa 5 se afla modelul procesului-verbal de omologare, iar in Anexa 6 modelul certificatului de omologare.

#### RACR-CCO AUN 1125 - Fisa de date

**(1)** Fisa de date poate sa contina si valori variabile, cuprinse intre anumite limite, in functie de elementele care determina aceasta variatie.

Numarul fisei de date va fi acelasi cu cel al CO, putand avea mai multe editii, in functie de modificarile aparute.

Editia noua va fi aprobata, prin semnatura si stampila autoritatii de certificare, in urma intocmirii si aprobarii unui nou proces-verbal de omologare.

Data editiei este aceea de inregistrare si aprobare a procesului-verbal de omologare respectiv.

Un model nou al aceluasi tip de aeronava necesita o editie noua a fisei, acest fapt

constituind modificarea CO (prin fisa de date).

**(2)** Inscrierea categoriilor de zboruri pe care aeronava este autorizata sa le efectueze se face in fisa de date, conform prevederilor de la Capitolul 4.

#### RACR-CCO AUN 1130 - Demonstrarea conformarii cu normele tehnice

**(1)** Solicitantul trebuie sa demonstreze conformarea tipului/modelului de AUN pentru care solicita omologarea cu normele tehnice aplicabile precizate la Capitolul 6.

Aceasta se face fie prin calcule sigure urmate de probe in zbor, fie prin probe statice urmate de probe in zbor, fie direct prin probe in zbor, sau printr-o combinatie corespunzatoare a acestora. Aceasta demonstrare se va regasi documentata in dosarul tehnic.

Nota: Prin calcul sigur se intelege acel model de calcul care a fost verificat prin probe statice si/sau in zbor, pe un tip/model de aeronava similara cu cea de tipul/modelul supus omologarii, din punct de vedere al efectului sarcinilor aerodinamice asupra caracteristicilor si performantelor de zbor, precum si asupra caracteristicilor de rezistenta structurala.

**(2)** Probele statice se efectueaza prin grija solicitantilor, numai in prezenta inspectorilor desemnati de catre birou, intr-o maniera propusa de catre solicitanti, printr-un document program de probe statice acceptat de catre birou.

Acceptarea programului de probe statice se face direct pe documentul respectiv sub semnatura inspectorului desemnat, cu mentionarea numelui acestuia si a datei acceptarii.

Inspectorii confirma rezultatele probelor sub semnatura proprie, cu mentionarea numelor si a datei/perioadei efectuarii probelor, pe documentele care constituie raportul de probe statice efectuate conform programului.

**(3)** Inspectorii confirma rezultatele probelor sub semnatura proprie, cu mentionarea numelor acestora si a datei/perioadei efectuarii probelor, pe documentele care constituie raportul de probe in zbor efectuate conform programului de probe in zbor (in cazul in care acesta este altul decat fisa C).

**(4)** Zborurile tehnice se efectueaza numai de catre inspectori din cadrul listei aprobate de autoritatea de certificare, numai determinarile efectuate de catre acestia sunt luate in considerare in vederea omologarii.

**(5)** Solicitarea prezentei inspectorilor se va face pe baza cererii (al carei model se afla in Anexa 1) avand solicitarea respectiva precizata la rubrica "mentiuni".

#### RACR-CCO AUN 1135 - Valabilitatea certificatului de omologare

**(1)** Certificatul de omologare are perioada de valabilitate nelimitata, inasa poate fi suspendat sau retras atunci cand autoritatea de certificare constata, prin birou si/sau inspectori, ca nu mai sunt indeplinite cerintele din prezenta reglementare in baza carora acesta a fost emis.

**(2)** Certificatul de omologare eliberat este valabil pentru orice produs AUN construit sub supravegherea autoritatii de certificare in conformitate cu dosarul tehnic aprobat al aeronavei respective.

In sensul prezentei reglementari, notiunea de supraveghere se refera la produsele AUN care au fost supuse verificarilor in conformitate cu prevederile prezentei reglementari.

#### RACR-CCO AUN 1140 - Responsabilitati

**(1)** In vederea omologarii unui tip/model de AUN, solicitantul trebuie sa asigure si sa demonstreze indeplinirea cerintelor procedurale si tehnice din prezenta reglementare.

**(2)** Sarcinile legate de efectuarea zborurilor tehnice in vederea omologarii/probelor in zbor revin solicitantului, care va propune biroului, spre acceptare sau nu, inspectorul care va efectua aceste zboruri, odata cu propunerea programului de probe in zbor.

**(3)** Probele in zbor se efectueaza prin grija solicitantului, intr-o maniera propusa de catre acesta, pe baza programului de probe in zbor acceptat de catre birou.

**(4)** In vederea aprobarii dosarului tehnic, respectiv a emiterii certificatului de omologare, solicitantul omologarii va furniza biroului, in maniera solicitata de acesta, toate datele necesare efectuării verificarilor in acest sens si va asigura toate conditiile de efectuare a acestor verificari.

(5) Solicitantul omologării are obligația să păstreze un exemplar al dosarului tehnic, care se pune la dispoziția inspectorilor autorității de certificare, atunci când aceștia solicită, în vederea punerii în aplicare a prevederilor prezentei reglementări.

Lipsa dosarului tehnic, dosarul incomplet, precum și refuzul de a-l pune la dispoziția inspectorilor atrag suspendarea sau retragerea certificatului de omologare.

#### RACR-CCO AUN 1145 - Documentele emise de alte state/autorități

(1) Documentele de omologare emise de alte state/autorități pot fi echivalate, la cerere, cu certificatul de omologare (prin emiterea unui CO) numai dacă cerințele în baza cărora acestea au fost emise sunt cel puțin la nivelul celor precizate în prezenta reglementare.

(2) Documentele de omologare emise de alte state/autorități pot fi de asemenea recunoscute.

(3) Perioada de valabilitate a documentelor echivalente sau, după caz, a documentelor de recunoaștere nu poate fi mai mare decât perioada de valabilitate acordată documentelor emise de către statul/autoritatea respectivă.

(4) Categoriile de zboruri pe care aeronava ale cărei documente se echivalează sau, după caz, se recunosc este autorizată să le efectueze pot fi cel mult cele prevăzute de prezenta reglementare, dar nu altele decât cele stabilite de către emitentul documentelor echivalate sau, după caz, recunoscute.

(5) Conținutul dosarului tehnic poate fi limitat doar la documentele de omologare emise de statele respective și la cele care, în statul respectiv, sunt obligatoriu a fi furnizate beneficiarului împreună cu aeronava. Aprobarea dosarului tehnic se face în baza acestor documente.

Biroul poate solicita și alte documente dacă acesta consideră necesar.

#### RACR-CCO AUN 1150 - Alte prevederi

(1) Aeronavele care au efectuat activitate de zbor ca aeronave neomologate, conform prevederilor prezentei reglementări, pot fi omologate dacă pentru activitatea respectivă există o evidență corespunzătoare privind condițiile în care aceasta a fost efectuată și care poate sta la baza verificărilor necesare pe parcursul omologării.

(2) Documentele din dosarul tehnic aprobat al unei aeronave AUN de un tip/model omologat pot fi luate în considerare la omologarea unui alt tip/model de aeronava, dacă există acordul scris, în acest sens, al titularului (detinatorului) CO. Acest acord va face parte din dosarul tehnic.

(3) Pentru aeronavele construite în baza unui model/tip omologat, dar având modificări față de acesta, sunt necesare completarea de către constructor a dosarului tehnic corespunzător modificărilor efectuate și aprobarea acestora de către autoritatea de certificare, prin birou, în urma cererilor depuse în acest sens.

În cazul în care aceste modificări sunt de natură a determina modificarea informațiilor cuprinse în fișa de date, se emite o nouă fișa de date (o nouă ediție). Întrucât fișa de date face parte din CO, o nouă ediție a acesteia se consideră ca fiind o modificare a CO.

(4) Aeronavele construite din kit sunt omologate în conformitate cu prevederile din prezenta reglementare.

(5) Un CO se va putea emite, în conformitate cu prevederile prezentei reglementări, numai dacă a fost realizat practic, de către solicitant, cel puțin un produs de tipul/modelul de aeronava pentru care se solicită acest certificat.

(6) În cazul aeronavelor din import, ale căror documente urmează să fie echivalate sau recunoscute, este necesar ca, după caz, constructorul sau proprietarul să fie realizatorul practic, respectiv să fie proprietarul a cel puțin unei aeronave de tipul/modelul respectiv.

(7) În vederea prelungirii valabilității CO, în cazul încetării valabilității ca urmare a suspendării, sunt necesare depunerea unei noi cereri și efectuarea de noi verificări ale documentelor componente ale dosarului tehnic, precum și ale aeronavei, în conformitate cu cerințele prevăzute în prezenta reglementare.

## CAPITOLUL 4

## CERINTE PRIVITOARE LA OPERAREA/UTILIZAREA AERONAVELOR AUN

### RACR-CCO AUN 1155 - Reguli de zbor

Operarea aeronavelor AUN se poate face numai dupa regulile de zbor la vedere (VFR) pe timpul zilei, cu respectarea prevederilor RACR-RA (Regulile aerului), Codului aerian si a tuturor celorlalte reglementari specifice aplicabile domeniului aeronauticii civile cu aeronave ultrausoare nemotorizate.

### RACR-CCO AUN 1160 - Aeronavele AUN neomologate

Cu exceptia parapantelor si deltaplanelor, aeronavele AUN neomologate pot fi utilizate numai daca poseda un Ci, avand inscise in anexa, dupa caz, categoriile de zboruri pentru care sunt autorizate.

Aeronavele AUN neomologate vor putea efectua urmatoarele categorii de zboruri:

- (1) zboruri in interes propriu;
- (2) zboruri particulare;
- (3) zboruri tehnice in vederea omologarii;
- (4) prin exceptie de la cele prevazute mai sus, o aeronava AUN neomologata poate fi utilizata pentru instruire in vederea calificarii pentru clasa respectiva de aeronave, dar numai in situatia in care cel instruit este si proprietarul acesteia.

Nota:

- (1) Aeronavele neomologate vor putea fi utilizate numai de catre pilotii calificati pentru clasa respectiva de aeronave.
- (2) Transportul de pasageri este interzis.
- (3) Oricare alta persoana, aflata la bordul aeronavei, in afara de pilotul calificat si elevul pilot pentru clasa respectiva de aeronava, este considerata, in sensul prezentei reglementari, pasager si atunci se aplica Nota (2).
- (4) Aeronava neomologata va purta o inscriptie cu mentiunea "Aceasta aeronava este neomologata", care va fi plasata la loc vizibil astfel incat sa poata fi citita de catre utilizatori.
- (5) Parapantele si deltaplanele neomologate vor fi utilizate fara a avea certificat de identificare si anexa la acesta.

### RACR-CCO AUN 1165 - Aeronavele AUN omologate

Aeronavele AUN omologate pot fi utilizate numai daca poseda Ci si CO, cu exceptia parapantelor si deltaplanelor.

Aceste aeronave vor putea efectua urmatoarele categorii de zboruri:

- (1) zboruri in interes propriu;
- (2) zboruri particulare;
- (3) zboruri de instruire (initiere, pregatire, instruire si perfectionare);
- (4) zboruri tehnice de verificare (de casa);
- (5) lansare de parasutisti;
- (6) remorcaj de banderola si largarea acesteia;
- (7) lansare de incarcaturi (cum ar fi fluturasi publicitari, mingi de fotbal, parasutari de bunuri nepericuloase);
- (8) filmare/fotografiere aeriana.

Nota:

- (1) In cadrul categoriilor de zboruri precizate la punctele de mai sus, zborul cu o alta persoana la bord, alta decat un pilot calificat pe clasa respectiva de aeronave sau un elev pilot, este permis cu aeronavele prevazute cu doua locuri.
- (2) Parapantele si deltaplanele nu vor avea Ci si CO, dar vor avea stampila sau eticheta fabricantului sau orice alt document de omologare.

RACR-CCO AUN 1170 - Aeronavele AUN care poseda documente emise de alte state/autoritati

Operarea aeronavelor AUN care posedea documente emise de alte state/autoritati, sub supravegherea, controlul si inspectia, din punct de vedere operational, ale autoritatii de certificare, se face numai daca documentele respective sunt recunoscute de catre autoritatea de certificare, avand inscise in certificatele de recunoastere categoriile de zboruri pentru care vor fi autorizate aeronavele, in conformitate cu prevederile prezentei reglementari.

RACR-CCO AUN 1175 - Documente obligatorii a se afla asupra utilizatorilor unei aeronave AUN

Certificatul de identificare si anexa la acesta sunt documente obligatoriu a se afla asupra utilizatorilor.

In cazul in care acesta nu se afla asupra utilizatorilor, aeronava respectiva nu va putea fi utilizata pana la remedierea situatiei. In caz contrar, autoritatea de certificare poate sa suspende sau sa retraga Ci la propunerea biroului si/sau a inspectorilor.

RACR-CCO AUN 1180 - Alte prevederi

(1) Pentru efectuarea zborurilor prevazute la RACR-CCO AUN 1160 (3) si la RACR-CCO AUN 1165 (4) de la prezenta sectiune, se vor elibera anexe la certificatele de identificare special pentru fiecare scop de la punctele respective, conform celor prevazute in prezenta reglementare.

Pentru toate celelalte categorii de zboruri, aceeași anexa a certificatului de identificare va avea inscise toate categoriile de zboruri pentru care poate fi utilizata aeronava, conform celor prevazute in prezentul capitol.

(2) Operarea aeronavelor pentru care autoritatea de certificare a eliberat Ci se face sub supravegherea, controlul si inspectia, din punct de vedere operational, ale acesteia.

(3) Utilizarea aeronavelor AUN fara Ci si anexa la Ci, in termen de valabilitate, se sanctioneaza, de catre organele abilitate, conform prevederilor legale in vigoare privind aeronavele civile.

## **CAPITOLUL 5** **CESIUNEA**

RACR-CCO AUN 1185 - Documente necesare

In cazul cesiunii unui AUN, identificat in Romania, noul proprietar trebuie sa dispuna de urmatoarele documente transmise de proprietarul anterior, in cazul in care doreste utilizarea aeronavei in conformitate cu prevederile prezentei reglementari, astfel:

- (1) actul prin care a fost transferata asupra acestuia proprietatea aeronavei - original;
- (2) certificatul de identificare - original, cu exceptia deltapanelor si parapantelor;
- (3) o declaratie a vanzatorului (vechiului proprietar), privind starea de navigabilitate a aeronavei - original, din care sa reiasa daca aeronava indeplineste sau nu, in conformitate cu prevederile prezentei reglementari, cerintele in vederea admiterii la zbor, de asemenea, privind activitatea de zbor (in numar de decolari si ore pentru celula);
- (4) dosarul aeronavei (exemplarul aflat la vechiul proprietar), dupa caz.

RACR-CCO AUN 1190 - Responsabilitati

(1) Proprietarul anterior va informa autoritatea de certificare asupra cesiunii, printr-o scrisoare recomandata, cu confirmare de primire, in termen de 15 zile calendaristice de la data incheierii actului prin care a fost transferata proprietatea, in vederea incetarii temporare a dreptului aeronavei de a fi utilizata, pana la emiterea unui nou certificat de identificare, conform prevederilor prezentei reglementari, avand inscris pe acesta noile date care decurg ca urmare a schimbarii proprietarului.

(2) Dupa efectuarea acestei informari de la RACR-CCO AUN 1190 (1) de mai sus, precum si in momentul in care documentul de la RACR-CCO AUN 1185 (1) a fost intocmit, vechiul Ci isi pierde valabilitatea.



**(3)** In cazul neinformarii la termenul prevazut, se mentin responsabilitatile ce revin vechiului proprietar, legate de utilizarea AUN-ului respectiv, pana la efectuarea acesteia.

RACR-CCO AUN 1195 - Acordarea noului proprietar a dreptului de a utiliza aeronava

**(1)** In vederea utilizarii aeronavei, noul proprietar va solicita eliberarea unui nou certificat de identificare, prin depunerea la registratura autoritatii de certificare a unei noi cereri in acest sens, conform prevederilor prezentei reglementari.

Cererile vor fi insotite de documentele de la punctul RACR-CCO AUN 1185, (1), (2) si (3) (documentul de la (1) in copie).

**(2)** Inspectorii desemnati de catre birou vor verifica documentele de la punctul RACR-CCO AUN 1185 (1), (2) si (3), atat pe cele care vor ramane la autoritatea de certificare, cat si cele aflate la noul proprietar, dupa care se vor efectua, din nou, verificarile necesare in vederea eliberarii de noi documente (Ci si anexe la Ci) avand ca titular pe noul proprietar, in conformitate cu cele solicitate si cu prevederile prezentei reglementari.

**(3)** O copie a documentului de la RACR-CCO AUN 1185 (1) si originalele de la RACR-CCO AUN 1185 (2) si (3) vor ramane la autoritatea de certificare, iar copii ale acestora la noul proprietar. Documentul de la punctul RACR-CCO AUN 1185 (1) va fi pastrat de noul proprietar.

## CAPITOLUL 6

### NORMELE TEHNICE APLICABILE

RACR-CCO AUN 1200 - Planoare ultrausoare (formula clasica), giroplanoare si baloane ultrausoare

**(1)** Intrucat pe plan international nu exista norme tehnice aplicabile pentru aceste categorii de aeronave, in scopul omologarii se pot folosi norme care sa acopere cerintele respective, cum ar fi JAR 22, pentru planoare ultrausoare (formula clasica), BCAR/RACR/FAR 31, pentru baloane ultrausoare.

**(2)** Solicitantii pot propune cerinte tehnice, care vor fi analizate, de la caz la caz, de catre birou care le va propune spre aprobare, de catre conducatorul autoritatii de certificare, pentru a fi utilizate in vederea omologarii.

**(3)** Autoritatea de certificare va intocmi si va face publica lista cu parapantele si deltaplanele omologate pe plan international.

Nota:

Normele originale actualizate (netraduse) prevaleaza fata de cele traduse in limba romana in ceea ce priveste informatiile furnizate de catre acestea.

## CAPITOLUL 7

### REGISTRE

RACR-CCO AUN 1205 - Evidenta Ci si a CO eliberate

**(1)** Evidenta Ci eliberate/emise si, dupa caz, a insemnelor de identificare alocate de catre autoritatea de certificare se tine in registrul unic de identificare a aeronavelor ultrausoare nemotorizate, avand paginile si continutul conform modelului prezentat in Anexa 7.

**(2)** Evidenta proceselor-verbale de eliberare/prelungire valabilitate/certificate de identificare/anexe la certificatele de identificare se tine in registrul de procese-verbale de eliberare/prelungire valabilitate/certificate de identificare/anexe la certificatele de identificare pentru aeronavele ultrausoare nemotorizate, avand paginile si continutul conform modelului prezentat in Anexa 8.

**(3)** Evidenta CO eliberate/emise se va face in registrul de eliberare certificate de omologare pentru aeronavele ultrausoare nemotorizate, avand paginile si continutul conform modelului prezentat in Anexa 9.

Nota:

**(1)** Lista aeronavelor AUN omologate poate fi solicitata de catre cei interesati la autoritatea de

certificare/birou.

**(2)** Registrele se pot intocmi pe sectiuni corespunzatoare claselor de aeronave, plane ultrausoare (formula clasica), giroplane ultrausoare, baloane ultrausoare.

RACR-CCO AUN 1210 - Alte prevederi

**(1)** Registrele se completeaza de catre birou dupa ce documentele au fost finalizate (dupa caz, aprobate si/sau emise) si se pastreaza de catre birou.

**(2)** Vechile registre se arhiveaza in conformitate cu reglementarile in vigoare.

**(3)** In cazul planoarelor ultrausoare (formula clasica) si al baloanelor ultrausoare, pentru aceeasi marca de identificare alocata unei aeronave, se acorda alt numar al Ci, in cazul schimbarii titularilor (detinatorilor).

## **CAPITOLUL 8**

### **DISPOZITII FINALE**

RACR-CCO AUN 1215 - Activitati efectuate si documente emise inainte de intrarea in vigoare a prezentei reglementari

**(1)** Activitatile de omologare efectuate in baza normelor procedurale si tehnice de emitere a certificatelor de identificare pentru aeronavele ultrausoare nemotorizate NPT-AUN, editia 1/Februarie 2003, aprobata de catre AACR prin decizia D.G. AACR nr. D 396 din 05.05.2003, isi mentin valabilitatea, avand in vedere cerintele tehnice in baza carora au fost efectuate acele activitati de omologare, care sunt echivalente cu cele impuse de prezenta reglementare, cu conditia ca, in decurs de trei ani calendaristici de la intrarea in vigoare a prezentei reglementari, dosarele tehnice sa fie completate cu documentele care rezulta din cerintele procedurale prezente.

**(2)** Aeronavele in curs de omologare in baza NPT-AUN, editia 1/Februarie 2003 vor continua procesul prin conformarea la cerintele prezentei reglementari, luand in considerare cerintele echivalente indeplinite pana la data intrarii in vigoare a acestora.

RACR-CCO AUN 1220 - Inspectorii

**(1)** Lista inspectorilor care vor efectua verificari in conformitate cu prevederile prezentei reglementari va fi propusa de birou si inaintata spre aprobare conducatorului autoritatii de certificare.

**(2)** Pentru ca inspectorii din cadrul listelor sa-si poata exercita atributiunile prevazute in prezenta reglementare vor trebui sa-si dea acordul scris pe baza unei declaratii tip, conform modelului din Anexa 10.

**(3)** Aceste persoane pot fi sau nu angajati ai autoritatii de certificare si vor fi selectate, in urma unei examinari teoretice sustinute in fata unei comisii numite de autoritatea de certificare, din randul persoanelor calificate ca instructori de zbor pe aeronave AUN, cu activitate in domeniul constructiei de aeronave AUN, in functie de experienta si pregatirea teoretica si practica a acestora, precum si de alte elemente cum ar fi rigoarea in respectarea reglementarilor si disponibilitatea de a indeplini atributiunile respective.

**(4)** Verificarile necesare, dupa caz, omologarii, identificarii si autorizarii vor fi efectuate, de regula, de un singur inspector.

**(5)** Functie de gradul de complexitate al verificarilor si al volumului de munca aferent acestora, se pot desemna, de catre birou, mai multi inspectori in scopul aplicarii prevederilor prezentei reglementari.

**(6)** Constatarile inscrise, de catre inspectorii mentionati, in procesele-verbale prevazute in prezenta reglementare si care privesc o aeronava ca produs fizic verificat in conformitate cu prevederile prezentei reglementari, sunt valabile doar la data semnarii acestora.

RACR-CCO AUN 1225 - Limba utilizata

**(1)** Documentele care constituie dosarul tehnic si/sau dosarul aeronavei vor fi in limba

romana, iar pentru aeronavele din import, vor fi traduse prin grija solicitantilor in limba romana si insotite de cele in limba straina respectiva.

**(2)** Pentru aeronavele din import documentele pot fi in limba engleza.

**(3)** In situatia in care documentele constitutive ale dosarului tehnic si/sau ale dosarului aeronavei sunt in limba engleza, solicitantii vor da o declaratie privind cunoasterea limbii engleze la un nivel suficient ca sa le permita utilizarea/operarea aeronavelor respective pe baza informatiilor cuprinse in aceste documente si care va include si asumarea de catre solicitanti a responsabilitatilor in cazul in care aeronava este astfel utilizata/operata de catre alte persoane decat solicitantul. Declaratia va fi inclusa, dupa caz, in dosarul tehnic sau in dosarul aeronavei.

**(4)** Ci, anexa la Ci, CO, precum si certificatele de deregistrare/neinregistrare vor fi emise de catre autoritatea de certificare, in romana si engleza.

RACR-CCO AUN 1230 - Eliberarea de duplicate in cazul pierderii, furtului sau distrugerii Ci (inclusiv a anexei la acesta) si CO

**(1)** In cazul furtului, pierderii sau distrugerii Ci si CO aflate in termen de valabilitate, titularii vor anunta acest fapt intr-o publicatie de larga circulatie, in vederea emiterii de duplicate sau ca Ci sa nu fie necesar in cazul cesiunii conform RACR-CCO 1185 (2), dovada acestui anunt fiind inaintata la autoritatea de certificare/birou impreuna cu cererea in acest sens (modelul din Anexa 1 in cazul Ci si CO).

**(2)** Ci sau CO deteriorate vor fi din nou emise, la cerere (modelul din Anexa 1), vechiul document fiind depus la autoritatea de certificare/birou (impreuna cu cererea) pentru distrugere.

RACR-CCO AUN 1235 - Pastrarea dosarelor tehnice si a celorlalte documente asociate aeronavelor

**(1)** Un exemplar al dosarului tehnic si/sau, dupa caz, al dosarului aeronavei va fi pastrat de catre titularii documentelor care au fost eliberate in baza acestor dosare (Ci, CO).

**(2)** Lipsa dosarelor sau refuzul titularilor de a le pune la dispozitia inspectorilor cu ocazia verificarilor efectuate poate atrage neemiterea, suspendarea sau retragerea Ci si CO, dupa caz, la propunerea biroului sau a inspectorilor respectivi.

**(3)** Dosarele tehnice si/sau dosarele aeronavei se pastreaza, in cadrul biroului, cel putin atata timp cat documentele emise in baza acestora (Ci, CO) sunt in termene de valabilitate si, in cazul in care aceste documente nu mai sunt valabile, cel putin pana la termenul legal la care acestea pot fi arhivate.

**(4)** Dosarele tehnice si dosarele aeronavelor, inclusiv dosarele intocmite pentru aeronavele AUN inainte de intrarea in vigoare a prezentei reglementari, vor fi arhivate in conformitate cu reglementarile in vigoare.

**(5)** Dosarele tehnice si dosarele aeronavelor pot contine si alte documente, care au legatura cu aeronava, fata de cele prevazute in prezenta reglementare.

RACR-CCO AUN 1240 - Alte prevederi

**(1)** In situatiile in care nu este posibil altfel, autoritatea de certificare poate stabili o planificare anuala, cuprinzand locul si perioada, in care se vor efectua verificari necesare eliberarii/prelungirii valabilitatii/certificatelor de identificare/anexelor la Ci. Documentul privind aceasta planificare va fi pus la dispozitia celor interesati, la cerere.

**(2)** Eventualele observatii, constatate cu ocazia verificarilor efectuate, se inscriu de catre inspectorii in fisa cu observatii al carei model se afla in Anexa 11, in fiecare situatie ce decurge ca urmare a verificarilor respective, ca urmare a solutiei date la cerere, inclusiv atunci cand rubricile din fisele A, B, C destinate acestui scop nu sunt suficiente.

Conducatorul autoritatii de certificare si biroul pot utiliza fise cu observatii inclusiv atunci cand pe cereri nu exista spatiu suficient.

**(3)** In situatia in care au fost efectuate in scrisuri gresite, se pot face corecturi prin in scrisuri de mana cu mentionarea numelui celui care a efectuat corectura, a semnaturii acestuia si a datei efectuării corecturii.

(4) Solicitantii pot utiliza partea verso a cererii pentru precizari suplimentare, cu inscrierea numelui si a semnaturii persoanei care le-a efectuat si a datei efectuarii.

(5) Documentele depuse de catre solicitanti la autoritatea de certificare in copie vor fi autentificate, pentru conformare cu originalul, prin mentiunea "conform cu originalul", inscrisa de mana de catre inspectorii care verifica aceste documente, inscrierea numelor si semnaturii acestora si a datei efectuarii inscrisului in acest sens.

(6) Valabilitatea Ci si anexeii la Ci incepe de la data semnarii de catre inspectorul care semneaza procesul-verbal, prevazut in Anexa 3, de eliberare/prelungire a valabilitatii Ci/anexei la Ci.

Aeronava va putea fi utilizata cu acordul si sub responsabilitatea inspectorului de mai sus, pana la eliberarea Ci si anexeii la Ci, cu conditia ca in termen de 10 zile lucratoare acesta sa efectueze demersurile necesare, in partile care il privesc, necesare eliberarii documentelor respective (Ci si anexa la Ci).

Inspectorul isi va da acordul direct pe procesul-verbal, eventual la rubrica "mentiuni", pentru ca aeronava sa fie utilizata maximum 10 zile lucratoare.

(7) Certificatul de identificare, precum si certificatele de omologare pot fi suspendate sau retrase in cazul in care autoritatea de certificare, prin inspectorii, constata ca aeronava pentru care acestea au fost eliberate nu mai indeplineste cerintele prevazute in prezenta reglementare.

(8) Documentele se elibereaza/transmit titularilor de catre autoritatea de certificare pe baza de semnatura inscrisa pe exemplarele care raman la autoritatea de certificare, cu precizarea datei eliberarii/transmiterii. In cazul in care exista mai multi titulari ai acestor documente este suficient ca unul dintre acestia sa efectueze inscrisurile de mai inainte.

(9) Tipizatele prevazute in prezenta reglementare care se vor elibera titularilor vor fi realizate pe hartie/carton de culoare alba; Ci si anexa la Ci se emit de catre autoritatea de certificare sub forma de carnet de dimensiunile 120 x 85 mm.

(10) Ci si/sau CO nu constituie dovada detinerii legale sau proprietatii asupra aeronavei in nicio actiune juridica in care detinerea sau proprietatea (inclusiv privind dreptul de autor) sunt in litigiu.

(11) Solicitantii au obligatia de a furniza documente relevante emise in statele exportatoare si care sunt necesare solutionarii favorabile a cererilor depuse in vederea, dupa caz, eliberarii Ci si anexeii la Ci, pentru planoarele ultrasoare (formula clasica) si baloanele ultrasoare din import, echivalarii sau recunoasterii documentelor emise de alte state/autoritati.

In sensul prezentei reglementari, notiunea de "documente relevante" se refera, dupa caz, la documente referitoare la aeronavele respective din care sa reiasa care sunt cerintele din statele exportatoare necesare admiterii la zbor, categoriile de zboruri pentru care aeronavele sunt autorizate, limitele de operare sau restrictiile impuse.

Documentele relevante pot fi de genul:

- (i) copii ale documentelor normative specifice;
- (ii) adeverinte emise de autoritatile competente sau de catre constructorii;
- (iii) declaratii notariale ale vanzatorului;
- (iv) documente de certificare/omologare/identificare sau similare;
- (v) alte documente acceptate de catre birou.

(12) Neconformarea solicitantilor la prevederile prezentei reglementari atrage corespunzator solutionarea nefavorabila a solicitarilor acestora.

(13) Anexele 1-11 fac parte din prezenta reglementare.

**ANEXA 1**  
**la RACR-CCO AUN**

Nr. de inregistrare la  
Autoritatea de certificare

.....

APROB

(conducatorul autoritatii de certificare)

Subsemnatul (a) ....., nascut (a) la data de .....,  
 in localitatea ....., domiciliat (a) in .....,  
 str. ...., nr. ...., bl. ...., sc. ....,  
 et. ...., ap. ...., judet/sector .....,  
 cod postal ....., telefon/fax .....,  
 posesor (posesoare) al (a) actului de identitate (tip, serie, numar) .....,  
 eliberat de ....., la data de .....,  
 in calitate de .....

(se va mentiona, dupa caz, calitatea de proprietar sau de constructor  
 al aeronavei descrise mai jos, ori de imputernicit/reprezentant al acestora)  
 de cetatenie ....., rog a dispune efectuarea verificarilor  
 la sol si in zbor in vederea .....

(se va mentiona, dupa caz, eliberarii/prelungirii  
 valabilitatii/certificatului de identificare/anexei la certificatul de  
 identificare/certificatului de omologare)

pentru aeronava ultrausoara nemotorizata (AUN): tip/model .....,  
 nr. de serie....., an de constructie....., clasa .....

(se va mentiona, dupa caz, planor ultrasor-formula clasica, giroplanor, balon  
 ultrasor), insemnele de identificare YR .....

.....

(numai pentru planoarele ultrausoare-formula clasica si  
 baloanele ultrausoare, care sunt deja identificate)

Constructorul aeronavei .....,  
 proprietarul aeronavei .....,  
 Aeronava va fi prezentata in perioada .....,  
 la (locul) .....

Declar ca imi asum toata responsabilitatea, in conformitate cu legislatia  
 romana in vigoare, asupra: exactitatii datelor inscrise in prezenta cerere si a  
 celor din documentatia depusa in baza acesteia, pastrarii conformitatii  
 aeronavei cu dosarul aprobat al acesteia, precum si pentru mentinerea starii de  
 navigabilitate a aeronavei respective. In cazul modificarii situatiei aeronavei  
 ma oblig sa informez imediat autoritatea de certificare.

Mentiuni: .....

.....

Semnatura ..... Data .....

Nota: Prezenta cerere va fi completata de catre solicitant cu scris de mana si este adresata  
 autoritatii de certificare.

**ANEXA 2**  
**la RACR-CCO AUN**

## RECOMANDARI PRIVIND EFECTUAREA VERIFICARILOR DOCUMENTELOR ASOCIATE AERONAVELOR ULTRAUSOARE NEMOTORIZATE, PRECUM SI ALE ACESTORA LA SOL, IN VEDEREA OMOLOGARII

### 1. VERIFICAREA DOCUMENTELOR AERONAVEI

**1.1.** Se verifica intreaga documentatie continuta in dosarul tehnic al aeronavei, conform fisei  
 A, anexa la procesul-verbal de omologare, dupa cum urmeaza:

**a)** Se face o prima verificare si identificare prin analizarea datelor furnizate de catre solicitant  
 in baza dosarului tehnic;

**b)** Se analizeaza desenele de ansamblu si desenele partilor cu pondere hotaratoare in  
 siguranta in utilizare a aeronavei. Prin intermediul acestora se identifica elementele  
 componente, solutiile constructive utilizate, materialele utilizate si dimensiunile acestora si daca  
 corespund caracteristicilor tehnice ale materialelor (se analizeaza rezultatele incercarilor  
 materialelor sau certificatele de calitate ale acestora etc.);

**c)** Se stabileste oportunitatea metodelor de calcul aerodinamic, de calcul al performantelor de  
 zbor, de verificare de rezistenta, corectitudinea aplicarii si interpretarii rezultatelor obtinute. Se  
 verifica daca valorile caracteristicilor materialelor folosite, precum si valorile coeficientilor utilizati

sunt cele prescrise;

**d)** Se analizeaza metodele de proba la sarcini statice alese, valorile sarcinilor alese, distributia de sarcini utilizata in probe, precum si implicatia rezultatelor obtinute asupra rezistentei structurii aeronavei;

**e)** Se verifica intocmirea raportului de probe statice cu privire la efectuarea incercarilor statice si rezultatele acestora, precum si existenta semnaturilor solicitantilor si a inspectorului de navigabilitate care a asistat la aceste probe;

**f)** Se verifica documentatia referitoare la principalele procese si tehnologii utilizate, la principalele operatii de construire, asamblare si control si se verifica daca procedeele utilizate sunt conforme cu procedeele recunoscute aplicabile clasei de aeronave;

**g)** Se analizeaza fisa de date si se stabileste daca aceasta contine date relevante despre aeronava;

**h)** In cazul in care exista modificari ale aeronavei fata de documentatia inaintata la dosarul tehnic, se vor analiza documentatia de modificare si implicatia modificarilor efectuate;

**i)** In cazul existentei si a altor documente decat cele de mai inainte, care demonstreaza conformarea tipului/modelului de aeronava cu cerintele aplicabile din prezentele norme, se vor analiza continutul si necesitatea acestora. Aceste documente pot fi continute in dosarul tehnic sau pot fi documente interne ale solicitantului (dosare de fabricatie, tehnologii etc.);

**j)** Se vor verifica documentele din punct de vedere al conformarii acestora cu cerintele procedurale (semnaturi, autentificari, identificari, inregistrari etc);

**k)** Pentru aeronavele ultrausoare care au drept de zbor in alte state, vor fi verificate documentele care atesta acest fapt (certIFICATE sau acceptari de tip sau individuale, fise de referinta ale dosarului tehnic al aeronavei, inmatriculari/identificari si certificari/autorizari de navigabilitate ale aeronavelor de acelasi tip/model etc.);

In cazul in care se poate ajunge la concluzia ca o aeronava de un tip/model are drept de zbor recunoscut de statul constructor sau unul din statele importatoare ale aeronavei, punctele a), b), c), d) si e) vor fi considerate satisfacute, de asemenea si punctele corespondente 2.1- 2.10 din fisa A de verificare a documentatiei aeronavei.

**1.2.** Dupa efectuarea verificarii documentatiei si completarea fisei A de verificare a documentatiei aeronavei, in cazul in care se constata indeplinirea prevederilor pct. 2 din aceasta fisa, se va efectua verificarea aeronavei ultrausoare la sol si apoi in zbor.

Verificarile la sol si in zbor se vor efectua aeronavelor desemnate de catre solicitant in acest sens, respectiv aeronavelor desemnate ca prototip.

In cazul efectuarii verificarilor in zbor pe aeronave diferite, dar de acelasi tip/model, se vor completa fise C de verificare pentru fiecare aeronava in parte.

## **2. VERIFICAREA LA SOL A AERONAVEI**

### **2.1. Verificarea conformarii aeronavei cu definitia tipului/modelului acesteia**

Se identifica aeronava pe baza documentatiei continute in dosarul tehnic al acesteia, prin verificarea corespondentei si a configuratiei reperelor (prin sondaj).

Pe baza desenelor din dosarul tehnic se face o verificare, cat mai amanuntit posibil, a aeronavei din punct de vedere dimensional si al configuratiei acesteia/ansamblelor/subansamblelor/reperelor.

### **2.2. Verificarea tehnica a aeronavei (vizual si prin punere in functiune, dupa caz)**

Se verifica partile componente ale aeronavei, pe ansamble si subansamble, vizual din punct de vedere al integritatii si prin punere in functiune, dupa cum urmeaza:

#### **2.2.1. Verificare aripa/rotor/anvelopa (dupa caz)**

- stare tehnica voalura/invelis (dupa caz)

**1)** Se verifica vizual ca materialul (dupa caz, textil, metalic sau compozit) sa nu aiba defecte cum ar fi: arsuri, rupturi, sfasieri, destramari, uzura mare, pete de ulei sau de alti ingrediente, fisuri, coroziuni etc.;

**2)** Se verifica intinderea sau asezarea voalurii sau invelisului pe structura de rezistenta primara. Acestea trebuie sa nu prezinte cute sau falduri si sa urmareasca forma profilului pe care sunt asezate. Pentru materialele metalice sau compozite se va verifica, suplimentar,

absenta fisurilor, niturilor slabite, precum si integritatea si rigiditatea imbinarilor;

**3)** Se verifica prinderea voalului sau invelisului pe structura:

- pe tuburile laterale/lonjeroane, dupa caz: se verifica modul de intarire al bordului de atac si, dupa caz, de fuga, prin dublarea panzei, pentru a nu permite intinderea si fluturarea in zbor a acesteia. Pentru aripa de constructie metalica sau compozita, se verifica, detaliat, fiecare element de imbinare intre lonjeroane, nervuri (sau cheson cu umplutura expandata) si invelis;

- pe lateuri/nervuri, dupa caz: se verifica buna pozitionare a lateurilor/nervurilor si a dispozitivelor lor de fixare, cat si starea corzilor de fixare pe voalura. Pentru aripa de constructie metalica sau compozita, se verifica, detaliat, fiecare element de imbinare intre nervuri si lonjeroane (sau cheson cu umplutura expandata) si imbinarea acestora cu invelisul. Buzunarele pentru lateuri trebuie sa fie construite astfel incat sa se evite deteriorarea cusaturilor sau a voalului prin introducerea acestora;

- se verifica modul de efectuare a cusaturilor: acestea trebuie sa aiba capetele atei fixate astfel incat sa nu se permita descoaserea acesteia;

- prinderea voalului/invelisului nu trebuie sa creeze tensiuni objectionabile in structura primara sau in aceasta si trebuie sa fie stabila la aplicarea sarcinilor admise ce pot sa apara in zbor.

**4)** Se verifica felul si modul de realizare a cusaturilor solicitate in zbor, dupa caz: cusatura trebuie sa fie in dublu zigzag, neintrerupt si sa nu se opreasca in unghi drept, ata sa fie din material compatibil cu voalura, iar gaurile sa permita usor trecerea atei fara sa fi fost facute cu un ac lovit sau necorespunzator;

**5)** Se verifica ca invelisul/voalura sa nu vina in contact neprotejat cu piese metalice care in timpul utilizarii ar putea duce la rupturi, sfasieri etc.;

**6)** In cazul deteriorarilor mici pentru care s-au facut reparatii prin aplicarea de petice se verifica ca acestea sa nu se afle in zone supuse unor eforturi importante, in caz contrar zona trebuind sa prezinte o modalitate compatibila de intarire sau ranforsare.

- stare tehnica structura de rezistenta primara

**1)** Se verifica vizual integritatea structurii. Aceasta nu trebuie sa prezinte deformatii, jocuri excesive, fisuri sau rupturi si sa fie protejata corespunzator impotriva coroziunii sau degradarii datorita expunerii la soare;

**2)** Se verifica modul de efectuare a imbinarilor si de sigurantare a elementelor de legatura din cadrul structurii.

- stare tehnica comenzi de control ale aeronavei

**1)** In functie de solutia constructiva, se verifica: integritatea structurala a suprafetelor de comanda, a ferurilor, a tijelor de comanda, a cablurilor, lipsa jocurilor excesive in articulatiile lantului de comanda, lipsa gripajelor si a frecarilor excesive. In cazul imbinarilor nituite se va verifica sa nu existe nituri miscate sau slabite. Va fi, de asemenea, verificata corespondenta braccajelor cu cele precizate de constructor;

**2)** Se verifica rigiditatea si distanta de garda fata de elementele din cadrul structurii pe parcursul intregului lant cinematic.

### **2.2.2. Verificare fuselaj**

- stare tehnica structura de rezistenta primara

**1)** Se verifica vizual integritatea structurii. Aceasta nu trebuie sa prezinte deformatii, fisuri, jocuri excesive sau rupturi si sa fie protejata corespunzator impotriva coroziunii sau degradarii datorita expunerii la soare;

**2)** Se verifica modul de efectuare a imbinarilor si de sigurantare a elementelor de legatura din cadrul structurii;

**3)** Se verifica fixarea scaunelor, precum si sistemul centurilor de siguranta pentru ocupanti, de asemenea din punct de vedere al ergonomiei acestora.

- stare tehnica tren de aterizare (dupa caz)

**1)** In functie de solutia constructiva, se verifica: integritatea structurala, a partilor componente, a ferurilor, lipsa jocurilor excesive in articulatii, lipsa gripajelor si a frecarilor excesive. In cazul imbinarilor nituite se va verifica sa nu existe nituri miscate sau slabite;

**2)** Se verifica modul de efectuare a imbinarilor si de sigurantare a elementelor de legatura.

### **2.2.3. Verificare ampenaje (dupa caz)**

Se verifica integritatea structurala a suprafetelor fixe, lipsa deformatiilor, jocurilor, fisurilor, a jocurilor pentru partile fixe sau a jocurilor exagerate pentru cele mobile. Se verifica geometria si rigiditatea imbinarii pe fuselaj. In functie de solutia constructiva, se verifica: integritatea structurala a suprafetelor fixe, ferurile de prindere ale tijelor de comanda, lipsa jocului excesiv in cuplajul tijelor de comanda, lipsa jocului excesiv in cuplajul de atasare la ferurile fuselajului (dupa caz), lipsa gripajelor, integritatea structurala si lipsa jocului la ferurile fuselajului (dupa caz). In cazul imbinarilor nituite, se va verifica sa nu existe nituri miscate sau slabite. Va fi, de asemenea, verificata corespondenta bracajelor suprafetelor mobile cu cele precizate de constructor.

### **2.2.4. Verificare sisteme, instalatii, echipamente, aparate si instrumente de bord**

Acestea se verifica din punct de vedere al integritatii, al configuratiei si functional.

**2.2.5. Verificare stare tehnica generala (tinand cont de aspectele tehnice constatate ca fiind nefavorabile din punct de vedere al navigabilitatii aeronavei)**

Pe langa verificarile efectuate pana la punctul 2.2.5 vor fi avute in vedere si alte aspecte tehnice care se constata ca pot fi nefavorabile din punct de vedere al navigabilitatii aeronavei, care, daca exista, se vor nota la rubricile de mai jos din fisa B, astfel:

- stare tehnica imbinari/sigurantari;
- jocuri/deformatii;
- alte aspecte ale starii tehnice.

### **2.2.6. Verificarea sistemului de acrosare a pilotilor (baloane ultrasoane)**

Se verifica sistemul de acrosare si carabinierile. Nu se admit niciun fel de defectiuni si nici carabiniere fara sigurantare.

## **3. ALTE RECOMANDARI**

### **3.1. Nervurile**

Se verifica geometria nervurilor, modul de prindere pe elementele aripii si lonjeroane, iar pentru invelisul textil, sa nu prezinte risc de sfasiere a voalurii.

### **3.2. Suruburi/buloane**

1) Se verifica daca suruburile/buloanele au dimensiunile mentionate in documentatia tehnica. Se verifica, vizual, daca acestea prezinta tesituri, deformatii sau fisuri datorate exploatarei sau prelucrarii mecanice defectuoase;

2) Se verifica suruburile/buloanele astfel incat sa nu fie supuse, in zona filetelui, la eforturi de forfecare.

### **3.3. Piulite**

1) Se verifica, vizual, ca acestea sa nu prezinte deformatii sau fisuri datorate exploatarei sau prelucrarii mecanice defectuoase;

2) Piulitele sa fie confectionate din material compatibil cu suruburile, cu rezistenta egala cu a acestora, iar la cele cu sistem de sigurantare, se verifica integritatea acestuia;

3) Se verifica ca piulitele sa fie montate pe toata lungimea filetelui;

4) In cazul piulitelor autoblocante, se verifica ca surubul sa depaseasca cu cel putin un pas si jumatate capatul filetelui;

5) Se verifica sa nu se fi folosit piulite autoblocante in cazul suruburilor care prezinta miscari de rotatie in exploatare.

### **3.4. Nituri**

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

2) Se verifica sa nu existe defecte de nituire;

3) Se va verifica cu atentie daca exista nituri miscate.

### **3.5. Sigurantari**

Se verifica sigurantarele tuturor elementelor de legatura din cadrul structurii si comenzilor.

### **3.6. Hobanaje**

1) Se verifica identitatea cablurilor cu cele indicate in documentatia tehnica;

2) Se verifica integritatea protectiei cablurilor impotriva agentilor corozivi, in zonele unde



acestea sunt expuse actiunii acestora;

**3)** Se aluneca cu mana pe cabluri, cu mare atentie pe cele inferioare, pentru a se putea detecta cel mai mic indiciu de uzura sau toroane deteriorate;

**4)** Se verifica sa nu existe cabluri care sa aiba frecare sau sa treaca peste alte piese, sa nu existe cabluri cu tensionare excesiva sau insuficienta;

**5)** Se verifica daca modul de sertizare a cablurilor este corespunzator normelor recunoscute, cablurile inferioare trebuie sa prezinte sertizarea cu doua mansoane confectionate din cupru sau alt material cu rezistenta superioara;

**6)** Daca pe cabluri exista tendori, se verifica modul de asigurare impotriva dereglarilor;

**7)** Se verifica compatibilitatea coselor cu materialul si lungimea cablului utilizat si daca acestea prezinta ovalizari. Se verifica dopurile sau scripetii destinati a impiedica deformarea coselor;

**8)** Se verifica eclisele sau piesele de capat ale cablurilor, acestea nu trebuie sa prezinte deformatii, striviri sau concentratori de eforturi care ar putea duce la cedarea lor datorita uzurii;

**9)** Pentru hobanajul rigid, se verifica integritatea acestuia, atasarea la restul celei, zonele de atasare si sigurantarile. Nu se admit nituri slabite sau bolturi deformatate. Suplimentar, se verifica si ferurile de prindere adiacente.

In urma efectuarii verificarii la sol a aeronavei se va proceda la completarea si analizarea Fisei B de verificare la sol a aeronavei ultrausoare nemotorizate. In cazul in care se constata ca rezultatul verificarilor la sol este favorabil se va continua cu efectuarea verificarii aeronavei ultrausoare nemotorizate in zbor, in conformitate cu prevederile prezentei reglementari.

Nota: Fisele A si B sunt documente cu caracter de ghid si nu exclud efectuarea de catre inspectori si a altor verificari, daca acestia constata ca sunt necesare.

### **ANEXA 3** **la RACR-CCO AUN**

Nr. de inregistrare la  
Autoritatea de certificare  
.....

APROB  
(conducatorul autoritatii de certificare)

De acord, rog aprobatii  
Sef birou

PROCES VERBAL nr. .... din .....

(numarul si data inregistrarii in registrul de procese-verbale)

De eliberare/prelungire valabilitate/certificat de identificare/anexa la  
certificatul de identificare, pentru aeronava ultrausoara nemotorizata (AUN):

tip/model ....., nr. de serie .....,  
an de constructie ....., clasa ....., insemnele de identificare  
YR - .....,  
constructorul aeronavei .....,  
proprietarul aeronavei .....

Data ..... si locul ..... incheierii  
procesului-verbal (data la care au fost finalizate de catre inspectori  
verificarile in scopul incheierii procesului-verbal)

Verificarea aeronavei s-a facut conform reglementarilor specifice in vigoare,  
ca urmare a cererii nr. .... din .....  
Observatii (ale inspectorilor): .....

Deoarece aeronava indeplineste cerintele de navigabilitate aplicabile in  
vigoare, noi subsemnatii, inspectori de navigabilitate, propunem  
eliberarea/prelungirea valabilitatii/certificatului de identificare/anexei la  
certificatul de identificare, anexat/anexate, conform procesului-verbal si a  
fisei cu rezultatul verificarilor, care este anexa si parte integranta a  
acestuia, de la ..... pana la .....,  
cu conditia ca aeronava AUN sa fie exploatata in conformitate cu instructiunile  
constructorului si cu reglementarile specifice in vigoare.

Categoriile de zboruri pentru care aeronava va fi autorizata sunt  
urmatoarele: .....

Inspector (i) ..... Proprietar (i) .....  
 (nume si semnatura) Constructor (i) .....  
 (nume si semnatura)

Nota privind prezentul proces-verbal, inclusiv anexa: Data la care semneaza fiecare inspector este cea la care acesta a finalizat verificarile. Proprietarul si, dupa caz, constructorul vor semna pentru luare la cunostinta asupra datelor inscrise in procesul-verbal si vor mentiona, cu scris de mana, data semnarii. Procesul-verbal va fi completat, de mana, de catre un singur inspector. Procesul-verbal va fi intocmit si va fi introdus in dosarul aeronavei sau, dupa caz, va constitui document asociat aeronavei, prin grija inspectorilor, avand inscrise datele si semnaturile necesare, in caz contrar neputandu-se elibera documentele pentru care acesta a fost completat. Conducatorul autoritatii de certificare si seful biroului pot efectua, pe procesul-verbal, inscrisuri de mana privitoare la aeronava. In cazul intalnirii, in cadrul procesului-verbal, a simbolului "/", se va lasa nebarat cazul care corespunde aeronavei verificate si pentru care acesta va fi intocmit.

### FISA CU REZULTATUL VERIFICARILOR

Anexa la procesul-verbal nr. .... din .....

1. VERIFICAREA DOCUMENTELOR ..... corespunzator/necorespunzator  
 efectuata in perioada/data de .....  
 - dosarul tehnic al aeronavei (dupa caz) ..... DA/NU  
 - documente asociate aeronavei ..... DA/NU

2. VERIFICAREA LA SOL ..... corespunzatoare/necorespunzatoare  
 efectuata in perioada/data de ....., la (locul) .....  
 2.1. Verificarea conformarii aeronavei cu definitia tipului/modelului  
 prevazuta in dosarul tehnic al acesteia (dupa caz) ..... DA/NU

2.2. Verificarea tehnica aeronava (vizual si prin punere in functiune, dupa caz)

2.2.1 Verificare aripa/rotor/anelopa

- stare tehnica voalura/invelis ..... DA/NU  
 - stare tehnica structura de rezistenta primara ..... DA/NU  
 - stare tehnica comenzi de control ale aeronavei ..... DA/NU

2.2.2. Verificare fuselaj/triciclu/ham/seleta

- stare tehnica structura de rezistenta primara ..... DA/NU  
 - stare tehnica comenzi de control ale aeronavei ..... DA/NU  
 - stare tehnica tren de aterizare (dupa caz) ..... DA/NU

2.2.3. Verificare ampenaje (dupa caz) ..... DA/NU

2.2.4. Verificare sisteme, instalatii, echipamente, instrumente si aparate  
 de bord (dupa caz) ..... DA/NU

2.2.5. Verificare starea tehnica generala (tinand cont de aspectele tehnice  
 constatate ca fiind nefavorabile din punct de vedere al navigabilitatii  
 aeronavei) ..... DA/NU

- stare tehnica imbinari/sigurantari ..... DA/NU  
 - jocuri/deformari ..... DA/NU  
 - alte aspecte tehnice (se vor mentiona la punctul 4, dupa caz) ..... DA/NU

3. VERIFICAREA IN ZBOR ..... corespunzatoare/necorespunzatoare  
 Inspectorii de navigabilitate vor cere efectuarea, prin grija solicitantilor,  
 a unei verificari in zbor. Aceasta se poate efectua de catre solicitant, daca  
 acesta este atestat (licentiat) ca pilot pentru clasa respectiva de aeronave sau  
 de catre un pilot aflat pe lista celor abilitati pentru efectuarea de zboruri  
 tehnice in vederea omologarii planoarelor ultrasoare.

- mase: masa maxima gol .... kg, masa pilotului .... kg, masa totala .... kg  
 - gama maselor admise pentru piloti ..... kg  
 - comportarea in zbor a aeronavei ..... DA/NU  
 - viteza minima de zbor ..... km/h

4. CONCLUZII (privind rezultatul verificarilor) .....  
 corespunzator/necorespunzator  
 .....  
 .....

(se vor mentiona aspectele starii tehnice, precum si ale comportarii in zbor,  
constatate ca fiind nefavorabile din punct de vedere  
al navigabilitatii aeronavei)

Inspector (i) ..... Proprietar (i) .....  
(nume si semnatura) Constructor (i) .....  
(nume si semnatura)

**ANEXA 4**  
**la RACR-CCO AUN**

ROMANIA Ministerul Transporturilor, Constructiilor si Turismului Ministry of Transport, Constructions and Tourism	
CERTIFICAT DE IDENTIFICARE CERTIFICATE OF IDENTIFICATION	
Nr. _____	
Nr. de inregistrare la  autoritatea de  certificare:  Registration No:	Categoria/Clasa aeronavei:  Category/Class of the aircraft  Aeronava ultrausoara  motorizata/
11. Insemnele de identificare:  Identification marks:	5. Adresa titularului (detinatorului):  Address of the holder:  Adresa proprietarului:  Address of the owner:
12. Constructorul aeronavei  Manufacturer of the aircraft:  Tipul aeronavei  Manufacturer's designation:	6. Se certifica prin prezentul document ca aeronava mai  sus mentionata a fost inregistrata in Registrul Unic  de Identificare a Aeronavelor Ultrausoare  Nemotorizate din Romania, in conformitate cu  reglementarile romane in vigoare.  It is hereby certified that the above described  aircraft has been registered within the Unique  Romanian Unpowered Ultralight Aircraft Register, in  accordance with the Romanian regulations in force.
13. Numarul de serie al aeronavei:  Aircraft Serial Number:  Anul constructiei:  Year of manufacture:	Data emiterii:  Date of issue:  Valabil pana la:  Valid until:
14. Numele si nationalitatea titularului (detinatorului):  Name and nationality of the holder:  Numele si nationalitatea proprietarului:  Name and nationality of the owner:	Emis de  Issued by: Semnatura:  Signature: Conform:  According to: Mentiuni: Aeronava poate fi utilizata in baza prezentului  certificat numai daca este insotit de anexa  acestua aflata in termen de valabilitate  Remarks:
Nr. de inregistrare la  autoritatea de certificare:  Registration No:	Anexa la Certificatul  de identificare nr.:  Annex to the Certificate  of Identification No:  Emis in data de:  Issued at:
Categoriile de zboruri pentru care aeronava este autorizata  si poate fi utilizata:  Flight categories for which the aircraft is authorised  and may be used:	
Mentiuni: Aceasta aeronava este neomologata  Remarks:	
Data finalizarii verificarilor:  Check date:	Rezultatul verificarilor:  Check result:
Anexa este valabila pana la:  This annex is valid until:	Semnatura:  Signature:
Data emiterii:  Date of issue:	Emis de:  Issued by:
Conform:  According to:	Semnatura:  Signature:

**ANEXA 5**  
**la RACR-CCO AUN**

Nr. de inregistrare la  
Autoritatea de certificare

.....

APROB  
(conducatorul autoritatii de certificare)

De acord, rog aprobati  
Sef birou

PROCES-VERBAL DE OMOLOGARE

Incheiat astazi ..... cu ocazia finalizarii  
(data la care au fost finalizate verificarile)  
verificarilor efectuate de comisia de omologare a aeronavei ultrausoare nemotorizate de  
tipul/modelul ....., clasa .....

Noi, membrii comisiei de omologare a aeronavelor ultrausoare nemotorizate, am efectuat  
verificarile tehnice in conformitate cu RACR-CCO AUN, aprobate de catre MTCT, conform .....

In baza verificarilor efectuate in perioada .....,  
ale caror rezultate sunt consemnate in fisele A - C, anexe la prezentul proces-verbal, comisia a  
constatat ca sunt indeplinite cerintele specifice, prevazute in prezenta reglementare, privind  
navigabilitatea si declara ca aeronava ultrausoara nemotorizata de tipul/modelul .....,  
clasa ....., poate fi utilizata conform instructiunilor  
constructorului si in conditiile prevazute de reglementarile in vigoare, propunand, totodata,  
eliberarea/modificarea CERTIFICATULUI DE OMOLOGARE si aprobarea fisei de date, editia .....,  
care este parte componenta a acestui certificat.

COMISIA DE OMOLOGARE  
(constituita din inspectorii care au semnat fisele A, B si C)

.....	Proprietar .....
.....	.....
.....	Constructor: .....
.....	.....
.....	(nume si semnatura)

(nume si semnatura)

Nota privind prezentul proces-verbal: Data la care semneaza fiecare inspector este cea la care acesta a finalizat verificarile. Proprietarul si, dupa caz, constructorul vor semna pentru luare la cunostinta asupra datelor inscrise in procesul-verbal si vor mentiona, cu scris de mana, data semnarii. Procesul-verbal va fi completat, de mana, de catre un singur inspector. Procesul-verbal va fi intocmit si va fi introdus in dosarul tehnic, prin grija inspectorilor, avand inscrise datele si certificare si semnaturile necesare, in caz contrar neputandu-se elibera documentele pentru care acesta a fost completat. Conducatorul autoritatii de certificare si seful biroului pot efectua, pe procesul-verbal, inscrisuri de mana privitoare la aeronava. In cazul intalnirii, in cadrul procesului-verbal, a simbolului "/", se va lasa nebarat cazul care corespunde aeronavei verificate si pentru care acesta va fi intocmit.

## FISA A de verificare a documentatiei

### **Anexă la procesul-verbal de omologare**

1. Pentru aeronava ultrausoara nemotorizata (AUN): tip/model ..... nr. de serie .....,  
an de constructie ....., clasa ....., insemnele de identificare YR - .....,  
constructorul aeronavei ....., proprietarul aeronavei .....

Perioada/data ..... si locul ..... efectuarii  
verificarilor.

Nota: Prezenta fisa constituie un document de verificare finala la sol si poate fi insotita  
de fise cu observatii, model Anexa 11, privind verificarile efectuate pe parcursul omologarii.

2. Verificare documentatie de proiectare, constructie, utilizare si intretinere .....

..... corespunzatoare/necorespunzatoare

2.1. Desene de ansamblu .....	DA/NU
2.2. Desene de ansamblu si desene ale partilor cu pondere hotaratoare in siguranta in utilizare a aeronavei .....	DA/NU
2.3. Specificatii .....	DA/NU
2.4. Informatii despre materialele utilizate .....	DA/NU
2.5. Informatii despre procese .....	DA/NU
2.6. Raportul de conformare cu normele tehnice aplicabile .....	DA/NU
2.7. Program/raport de calcul aerodinamic/performante de zbor .....	DA/NU
2.8. Program/raport de calcul de rezistenta .....	DA/NU
2.9. Program/raport de probe statice .....	DA/NU
2.10. Program/raport de incercare in zbor .....	DA/NU
2.11. Fisa de date .....	DA/NU
2.12. Lista modificarilor documentatiei aeronavei si documentele de modificare (dupa caz) .....	DA/NU
2.13. Certificat/declaratie de calitate a constructiei sau a componentelor aeronavei .....	DA/NU
2.14. Alte documente (daca exista se vor mentiona la punctul 4.) .....	DA/NU

Nota: In toate cazurile este obligatorie prezenta desenelor de ansamblu, care sa asigure o  
identificare sigura a aeronavei.

3. Precizari asupra admiterii de catre comisie a aeronavei la controlul tehnic la sol si in  
zbor:

3.1. Punctul 2.9. are caracter facultativ in momentul verificarii documentatiei asociate a  
aeronavei, dar satisfacerea sa permite considerarea unora dintre elementele documentatiei  
asociate ca fiind satisfacute. Punctul 2.10 are caracter facultativ in momentul executarii  
verificarii, dar satisfacerea sa constituie un element ajutator important.

3.2. In baza probelor statice efectuate, partea de documentatie aferenta se va considera  
rezolvata satisfactor si se va consemna prezenta programului si a raportului de probe statice  
sau a actului care autentifica existenta acestora, la punctul 4. In toate cazurile rezultatele



1. Pentru planorul ultrasor nemotorizata (PUU): tip/model .....  
 nr. de serie ....., an de constructie .....  
 clasa ....., insemnele de identificare YR - .....  
 constructorul aeronavei ....., proprietarul aeronavei .....  
 Perioada/data ..... si locul ..... efectuarii zborurilor  
 de verificare.

2. Conditii de verificare in zbor  
 Se vor nota in dreptul fiecarei sectiuni din prezenta fisa conditiile in care au fost  
 efectuate verificarile respective si data finalizarii acestora. Aceste conditii sunt:  
 QFE (mb), QNH (mb), temperatura exterioara aeronavei, la nivelul pistei (grade Celsius).  
 Efectuarea fiecarei verificari poate fi justificata prin fise de verificare in zbor  
 amanuntite, (conform modelului stabilit de constructor) care vor fi anexate si devin parte  
 integranta la prezenta fisa, atunci cand utilizarea sa nu este suficienta pentru determinarea  
 si inscrierea in aceasta, in mod corect, a elementelor la care aceasta face referire. Prezenta  
 fisa C devine astfel raportul de probe in zbor in care se vor inscrie valorile medii  
 determinate.

In situatia in care utilizarea prezentei fise este suficienta pentru efectuarea  
 verificarilor necesare omologarii, aceasta constituie si programul de probe in zbor, precum si  
 raportul de probe in zbor.

3. Echipament de bord utilizat

aparatur	tipul	domeniul de masura
- vitezometru	.....	..... km/h
- altimetru	.....	..... m
- variometru	.....	..... km/h
- accelerometru	.....	..... g

4. Demonstrare a conformitatii  
 Fiecare dintre cerintele urmatoare vor fi satisfacute la combinatiile de mase si centraje  
 cele mai defavorabile (pentru fiecare caz intocmindu-se cate o fisa C, care vor fi numerotate  
 incepand cu cifra 1, la rubrica "nr." de la inceputul acestora) si, in afara unei mentiuni  
 contrare, la o viteza cuprinsa intre viteza de angajare (VS) si viteza maxima admisa (VNE).  
 Pe fisele nou-intocmite, incepand cu punctul 3, se vor nota numai elementele care difera fata  
 de fisa nr. 1. In cazul in care se va schimba si aeronava, fisele A, B si C vor fi refacute  
 integral.

5. Masa si centrulajul utilizat in probe

- masa maxima gol	-	..... kg
- masa echipamentului	-	..... kg
- masa aparatului gol echipat	-	..... kg
- masa maxima in zbor	- M =	..... kg
- masa minima in zbor	- m =	..... kg
- pozitie punct acrosare	-	..... mm
- punct acrosare marcat de constructor	-	..... DA/NU

6. Date asupra echipajului  
 a. Pilot ..... masa echipat ..... kg  
 b. Pilot ..... masa echipat ..... kg

7. Controlul efectuat aeronavei inaintea zborului tehnic

Nr. crt.	Data si locul	Numele proprietarului PUU si al pilotului care efectueaza zbor tehnic	Concluzii
1.			apt/inapt
2.			apt/inapt
3.			apt/inapt
4.			apt/inapt

8. Decolarea si aterizarea  
 Se pot efectua decolari si aterizari, in conditii normale si cu vant, fara a  
 necesita o indemanare deosebita pilotului ..... DA/NU  
 - comportarea aeronavei este corespunzatoare la viteze ale vantului de  
 minimum 9 km/h ..... DA/NU  
 - comportarea aeronavei este corespunzatoare la viteze ale vantului de  
 maximum ..... km/h, recomandate ca limitari de constructor ..... DA/NU

9. Domeniul de viteze  
 Aeronava avand masa minima admisa in zbor m = ..... kg poate fi  
 accelerata constant de la viteza V = ..... km/h (corespunzatoare vitezei  
 minime de infundare) la o viteza nu mai mica de ..... km/h ..... DA/NU  
 Aeronava avand masa maxima admisa la decolare M = ..... kg poate fi  
 decelerata constant pana in apropierea vitezei limita sau a vitezei minime  
 de control ..... DA/NU

10. Stabilitate de picaaj, compensare si comanda  
 Aeronava poate fi zburata, fara actionarea comenzilor, la o viteza constanta  
 in aer calm cel putin 8 secunde ..... DA/NU  
 Viteza la care se efectueaza zborul V = ..... km/h este de  
 cca 1,3 Vs ..... = ... km/h DA/NU  
 Cresterea sau scaderea constanta a vitezei de zbor, peste sau sub viteza  
 normala de planare fara efort pe comenzi, corespunde cresterii in modul  
 a fortei necesare de actionare a acestora ..... DA/NU  
 Viteza revine la viteza normala de planare (fara efort pe comenzi) cand  
 efortul pe comenzi este redus progresiv, la orice viteza, sub si peste viteza  
 normala de planare ..... DA/NU  
 In cazul zborului la viteza 2Vs = ..... km/h, daca comenzile sunt lasate libere,  
 aeronava revine la zborul normal, fara picaaj excesiv, oscilatii excesive sau  
 caracteristici de angajare nedorite ..... DA/NU

11. Caracteristici de viraj  
 Aeronava poate executa viraje de 360 de grade in fiecare sens ..... DA/NU  
 Aeronava poate executa succesiuni de cate doua viraje de 90 de grade in  
 sensuri opuse ..... DA/NU

12. Caracteristici de angajare  
 Aeronava poate zbura rectiliniu si orizontal la viteza V = ..... km/h  
 (corespunzator vitezei minime de infundare), cu pilotul avand masa minima  
 admisa m = ..... kg ..... DA/NU  
 Daca viteza este redusa constant, pana la cea de angajare, in momentul  
 angajarii apar caracteristici violente de cadere sau tendinte de vrie ..... DA/NU  
 In cazul zborurilor la incidente mari, dupa angajare si in cazul intrarii  
 in vrie pentru aeronavele la care aceasta este permisa, se poate reveni la  
 zborul normal, dupa maximum 1,5 ture de vrie, in cazul intrarii in vrie, prin  
 utilizarea normala a comenzilor ..... DA/NU

13. Caracteristici la viteze mari  
 Cu aeronava la masa maxima admisa la decolare M = ... kg, viteza poate fi  
 crescuta la V = 2,5 Vs (Vs = ... km/h) ..... DA/NU

14. Polara vitezelor

10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	V (Km/h)
0	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+

1 +-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+  
 2 +-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+  
 3 +-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+  
 4 +-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+  
 5 +-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+  
 6 +-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+  
 7 +-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+  
 w(m/s)  
 15. Stare aeronava dupa zbor (corespunzatoare/necorespunzatoare) ..... DA/NU  
 16. Observatii .....  
 .....  
 .....  
 .....  
 .....  
 .....  
 .....  
 17. Concluzia in urma verificarii in zbor ..... DA/NU  
 Aeronava se admite/nu se admite la zbor ..... DA/NU  
 Inspector(i) ..... Proprietar(i) .....  
 (nume si semnatura) .....  
 ..... Constructor(i) .....  
 .....  
 (nume si semnatura) ..... (nume si semnatura) .....

Nota privind prezenta fisa, inclusiv a documentelor anexate: Data la care semneaza fiecare inspector este cea la care acesta a finalizat verificarile si va fi inscrisa odata cu semnatura. Proprietarul si, dupa caz, constructorul vor semna pentru luare la cunostinta asupra datelor inscrise in fisa si vor mentiona, cu scris de mana, data semnarii. Fisa va fi completata, de mana, de catre inspectorii semnatori ai acesteia. Fisa va fi intocmita si va fi introdusa in dosarul tehnic al aeronavei, prin grija inspectorilor, avand inscrise datele si semnaturile necesare, in caz contrar neputandu-se elibera documentele pentru care aceasta a fost completata. Conducatorul autoritatii de certificare si seful biroului pot efectua pe fisa inscristi de mana privitoare la aeronava. In cazul intalnirii, in cadrul fisei, a simbolului "/", se va lasa nebarat cazul care corespunde aeronavei verificate si pentru care aceasta va fi intocmita.

FISA C nr. .... (conform punctului 5 de mai jos)  
 de verificare in zbor - baloane ultrasoare

### **Anexă la procesul-verbal de omologare**

1. Pentru balonul ultrasor (BU): tip/model .....  
 nr. de serie ..... an de constructie .....  
 clasa ....., insemnele de identificare YR - ..... constructorul aeronavei .....  
 Perioada/data ..... si locul ..... efectuării  
 zborurilor de verificare.  
 2. Conditii de verificare in zbor  
 Se vor nota, in dreptul fiecarei sectiuni din prezenta fisa, conditiile in care au fost  
 efectuate verificarile respective si data finalizarii acestora. Acestea sunt:  
 QFE (mb), QNH (mb), temperatura exterioara aeronavei, la nivelul pistei (grade Celsius).  
 Efectuarea fiecarei verificari poate fi justificata prin fise de verificare in zbor  
 amanuntite (conform modelului stabilit de constructor), care vor fi anexate si devin parte  
 integranta la prezenta fisa, atunci cand utilizarea sa nu este suficienta pentru determinarea  
 si inscrierea in aceasta in mod corect a elementelor la care aceasta face referire. Prezenta  
 fisa C devine astfel raportul de probe in zbor in care se vor inscrie valorile medii  
 determinate.  
 In situatia in care utilizarea prezentei fise este suficienta pentru efectuarea  
 verificarilor necesare omologarii, aceasta constituie si programul de probe in zbor, precum si  
 raportul de probe in zbor.  
 3. Echipament de bord utilizat  
 aparatul ..... tipul ..... domeniul de masura .....  
 - altimetru ..... m  
 - variometru ..... m/s  
 4. Demonstrare a conformitatii  
 Fiecare dintre cerintele urmatoare vor fi satisfacute la combinatiile de mase si temperaturi  
 cele mai defavorabile (pentru fiecare caz intocmindu-se cate o fisa C, care vor fi numerotate  
 incepand cu cifra 1, la rubrica "nr. ...." de la inceputul acestora. Pe fisele nou-intocmite,  
 incepand cu punctul 3, se vor nota numai elementele care difera fata de fisa nr. 1. In cazul in  
 care se va schimba si aeronava, fisele A, B si C vor fi refacute integral.  
 5. Limite de incarcare  
 (a) Valorile urmatoare vor fi determinate cu ajutorul documentelor justificative complete  
 (fise de cantarire anexate, calcule etc.):  
 Masa maxima gol = ..... kg  
 Masa maxima la decolare = ..... kg  
 Masa maxima admisa in zbor = ..... kg  
 Sarcina specifica = ..... kg/mc  
 (b) Se permite utilizarea de lest fix si/sau amovibil daca acesta este instalat convenabil  
 si marcat.  
 Masa lestartului = ..... kg.  
 Nota: Fisele de cantarire utilizate pentru intocmirea fisei C vor avea mentionate pe ele  
 numele ocupantilor, semnatura acestora si data intocmirii.  
 6. Performante, generalitati  
 Performantele cerute sunt valabile in atmosfera ICAO si in aer calm. Vitezele vor fi date  
 sub forma de viteza indicata (IAS) si de viteza corectata (CAS).  
 Este necesara demonstrarea/determinarea performantelor la masa maxima de decolare  
 specificata in manualul utilizatorului, astfel:  
 Temperatura de desprindere de sol = ..... °C

Temperatura de zbor orizontal = ..... °C  
Timpul necesar pentru castig de inaltime de 100 m plecand de la zbor orizontal = ..... s  
Viteza maxima de imersiune = ..... m/s  
Pierderea de inaltime pana la atingerea vitezei maxime de imersiune = ..... m  
Timpul necesar pentru redresarea pana la zbor orizontal de la viteza maxima de imersiune = ..... s  
Pierderea de inaltime pana la redresarea de la viteza maxima de imersiune = ..... m  
7. Maniabilitate si stabilitate  
In gama de mase si temperaturi cele mai defavorabile, pentru domeniul de zbor demonstrat, in urmatoarele situatii:  
7.1. Decolare, apropiere si aterizare  
Se poate pilota aeronava la decolare si aterizare fara a necesita o indemanare si efort deosebite din partea pilotului ..... DA/NU  
La decolare comportarea aeronavei este corespunzatoare la viteze ale vantului de maximum .....m/s ..... DA/NU  
La aterizare comportarea aeronavei este corespunzatoare la viteze ale vantului de maximum .....m/s ..... DA/NU  
7.2. Zbor in urcare  
Se poate pilota aeronava in urcare fara a necesita o indemanare si un efort deosebite din partea pilotului ..... DA/NU  
7.3. Zbor orizontal  
Se poate pilota aeronava in zbor orizontal fara a necesita o indemanare si un efort deosebite din partea pilotului ..... DA/NU  
8. Stare aeronava dupa zbor (corespunzatoare/necorespunzatoare) ..... DA/NU  
9. Observatii .....  
.....  
.....  
10. Concluzia in urma verificarii in zbor  
Aeronava se admite/nu se admite la zbor ..... DA/NU  
Inspector(i) ..... Proprietar(i) .....  
(nume si semnatura) .....  
..... Constructor(i) .....  
..... (nume si semnatura)

Nota privind prezenta fisa, inclusiv documentele anexate: Data la care semneaza fiecare inspector este cea la care acesta a finalizat verificarile si va fi inregistrata odata cu semnatura. Proprietarul si, dupa caz, constructorul vor semna pentru luare la cunostinta asupra datelor inregistrate in fisa si vor mentiona, cu scris de mana, data semnarii. Fisa va fi completata, de mana, de catre inspectorii semnatori ai acesteia. Fisa va fi intocmita si va fi introdusa in dosarul tehnic al aeronavei, prin grija inspectorilor, avand inregistrate datele si semnaturile necesare, in caz contrar neputandu-se elibera documentele pentru care aceasta a fost completata. Conducatorul autoritatii de certificare si seful biroului pot efectua, pe fisa, inregistrari de mana privitoare la aeronava. In cazul intalnirii, in cadrul fisei, a simbolului "/" se va lasa nebarat cazul care corespunde aeronavei verificate si pentru care aceasta va fi intocmita.

**ANEXA 6**  
**la RACR-CCO AUN**

ROMANIA Ministerul Transporturilor, Constructiilor si Turismului Ministry of Transport, Constructions and Tourism		
CERTIFICAT DE OMOLOGARE TYPE ACCEPTANCE CERTIFICATE Nr.:		
1. La cererea ..... ..... (se inscriu numele si adresa titularului), in conformitate cu RACR - CCO AUN si cu reglementarile romane in vigoare, s-a emis prezentul Certificat de omologare pentru produsul descris mai jos. On application of ..... and in accordance with RACR - CCO AUN and the Romanian regulations in force, the present Certificate is issued for the product described below.		
2. Tipul produsului: Type designation: Categorica/clasa produsului: Category/class of product: Constructorul: Manufacturer:		
3. Fisa de date nr. .... este parte componenta a Certificatului de omologare. Data sheet nr. .... is part of the Type Acceptance Certificate.		
4. Acest Certificat poate fi revocat de autoritatea de certificare in conformitate cu reglementarile privind omologarea aeronavelor ultraluce, in vigoare in Romania. The present Certificate may be revoked by the Certifying Authority according to the Romanian ultralight certification regulations in force.		
Data eliberarii: Date of issue:	Emis de: Issued by:	Semnatura: Signature:
Conform: According to:		



**ANEXA 7**  
**la RACR-CCO AUN**

**PREZENTARE MODEL SI CONTINUT REGISTRU UNIC DE IDENTIFICARE  
A AERONAVELOR ULTRAUSOARE NEMOTORIZATE**

**1. Coperta si pagina 1**

**REGISTRU UNIC DE IDENTIFICARE  
A AERONAVELOR ULTRAUSOARE NEMOTORIZATE  
(centrat in pagina)**

**2. Pagina 2**

Nota privind registrul:

Informatii privind valabilitatea anexei la certificatul de identificare, precum si a anexei la acesta, se afla in registrul de procese-verbale de eliberare/prelungire valabilitate/certificate de identificare/anexe la certificatele de identificare.

La rubrica observatii:

- in cazul radierii unei aeronave si, dupa caz, al realocarii marcilor acesteia se va mentiona "radiata" si, dupa caz "realocata", cu precizarea nr. crt. din registru la care se afla realocata (marca de identificare); de asemenea, se va bara restul continutului randului;

- in cazul constatarii unor greseli de inregistrare care nu mai pot fi remediate prin inscrieri de mana, pe randul pe care acestea au fost facute se va mentiona "gresit", cu culoare rosie, cu precizarea nr. poz. din registru sub care se vor face, din nou, inregistrarile respective. De asemenea, se va bara restul continutului randului, numarul Ci, in scris pe acesta, ramanand acelasi si rubrica "nr. poz si clasa" completandu-se cu datele initiale;

- in cazul schimbarii unor date cum ar fi titularul (detinatorul) Ci, se va mentiona "schimbat date", cu precizarea nr. poz. din registru sub care se vor face noile inregistrari. De asemenea, se va bara restul continutului randului, numarul Ci, in scris pe acesta, ramanand acelasi si rubrica "nr. poz si clasa" completandu-se cu datele initiale;

- se pot inscrie si alte observatii decat cele de mai inainte, cum ar fi, dupa caz: mentiunea "mai multi titulari (detinatori)", "insotita de fisa cu observatii", caz in care fisa respectiva se va introduce in registru dupa foaia din registru care contine mentiunea respectiva, "retras", in cazul retragerii Ci, situatie in care marcile de identificare se pot realoca, iar pentru aeronava respectiva este necesara eliberarea unui nou Ci, cu alt numar si cu alte marci de identificare (daca va exista o noua solicitare in acest sens), precum si inscrierea datei remedierii greselilor precizate mai sus si a semnaturii persoanei care le-a efectuat (in cazul in care nu exista spatiu suficient in locul in care acestea au fost remediate) etc.

Numarul Ci, in scris pe acesta, va fi, daca nu se precizeaza altfel, acelasi cu numarul pozitiei la care se afla inregistrate date legate de acesta.

In cazul unor rubrici care nu se pot completa, de exemplu in cazul aeronavelor care nu au serie de constructie, se va bara orizontal rubrica respectiva.

Inscrierile de la rubrica observatii vor fi insotite de numele si semnatura celui care le-a efectuat, precum si de data efectuarii acestora.

(centrat in pagina)

Nr. poz. si clasa	Marca de identificare	Nr. si data emiterii Ci conform PV nr.	Titular (detinator) certificat de identificare (Ci)	Tipul/modelul aeronavei	Serie si an de constructie	Inregistrat de (nume) la data de	Observatii
-------------------	-----------------------	--	---	-------------------------	----------------------------	----------------------------------	------------

Nota: La rubrica "Nr. pozitie si clasa", dupa inscrierea pozitiei, dupa caz, se va specifica prescurtat clasa aeronavei AUN, astfel: PU = planor ultrasor, BU = balon ultrasor, G = giroplanor.

## **ANEXA 8** **la RACR-CCO AUN**

### PREZENTARE MODEL SI CONTINUT REGISTRU DE PROCESE-VERBALE DE ELIBERARE/PRELUNGIRE VALABILITATE CERTIFICATE DE IDENTIFICARE/ANEXE LA CERTIFICATELE DE IDENTIFICARE PENTRU AERONAVELE ULTRAUSOARE NEMOTORIZATE

#### 2. Coperta si pagina 1

#### REGISTRUL DE PROCESE-VERBALE DE ELIBERARE/PRELUNGIRE VALABILITATE CERTIFICATE DE IDENTIFICARE/ANEXE LA CERTIFICATELE DE IDENTIFICARE PENTRU AERONAVELE ULTRAUSOARE NEMOTORIZATE (centrat in pagina)

#### 2. Pagina 2

Nota privind registrul:

La rubrica observatii:

- in cazul constatarii unor greseli de inregistrare care nu mai pot fi remediate prin inscrisuri de mana, pe randul pe care acestea au fost facute se va mentiona "gresit", cu culoare rosie, cu precizarea nr. poz. din registru sub care se vor face, din nou, inregistrarile respective. De asemenea, se va bara restul continutului randului, numarul PV, in scris pe acesta, ramanand acelasi si rubrica "Nr. PV si clasa" completandu-se cu datele initiale;

- in cazul in care rezultatul verificarilor efectuate in baza procesului-verbal sunt necorespunzatoare se va preciza acest fapt ("necorespunzator") la aceasta rubrica;

- se pot inscrie si alte observatii decat cele de mai inainte, cum ar fi: inscrierea datei remedierii greselilor precizate mai sus si a semnaturii persoanei care le-a remediat (in cazul in care nu exista spatiu suficient in locul in care acestea au fost remediate) etc.

Numarul PV in scris pe acesta va fi, daca nu se precizeaza altfel, acelasi cu numarul precizat in registru la rubrica "Nr. PV si clasa".

In cazul unor rubrici care nu se pot completa, de exemplu in cazul aeronavelor care nu au serie de constructie si, de asemenea, in cazul in care nu sunt alocate marcile de identificare, se vor bara orizontal rubricile respective.

Inscrierile de la rubrica "Observatii" vor fi insotite de numele si semnatura celui care le-a efectuat, precum si de data efectuarii acestora.

(centrat in pagina)

Nr. PV si clasa	Marca de identificare	Tipul/modelul aeronavei	Serie si an constructie	Ci valabil de la: pana la:	Anexa la CI de la: pana la:	CI valabila de la: pana la:	Inregistrat de (nume) la data de	Observatii
--------------------	--------------------------	----------------------------	----------------------------	----------------------------------	-----------------------------------	-----------------------------------	--	------------

Nota: La rubrica "Nr. pozitie si clasa", dupa inscrierea pozitiei, dupa caz, se va specifica prescurtat clasa aeronavei AUN, astfel: PU = planor ultrasor, BU = balon ultrasor, G = giroplanor.

## **ANEXA 9**

**la RACR-CCO AUN**

**PREZENTARE MODEL SI CONTINUT  
REGISTRU DE ELIBERARE CERTIFICATE DE OMOLOGARE (CO)  
PENTRU AERONAVELE ULTRAUSOARE NEMOTORIZATE**

**3. Coperta si pagina 1**

**REGISTRUL DE ELIBERARE CERTIFICATE DE OMOLOGARE (CO)  
PENTRU AERONAVELE ULTRAUSOARE NEMOTORIZATE  
(centrat in pagina)**

**2. Pagina 2**

Nota privind registrul:

La rubrica observatii:

- in cazul constatarii unor greseli de inregistrare care nu mai pot fi remediate, prin inscrieri de mana, pe randul pe care acestea au fost facute se va mentiona "gresit", cu culoare rosie, cu precizarea nr. poz. din registru sub care se vor face, din nou, inregistrarile respective. De asemenea, se va bara restul continutului randului, numarul PV in scris pe acesta ramanand acelasi si rubrica "Nr. CO si clasa" completandu-se cu datele initiale;

- se pot inscrie si alte observatii decat cele de mai inainte, cum ar fi: inscrierea datei remedierii greselilor precizate mai sus si a semnaturii persoanei care le-a remediat (in cazul in care nu exista spatiu suficient in locul in care acestea au fost remediate) etc.

Inscrisurile de la rubrica observatii vor fi insotite de numele si semnatura celui care le-a efectuat, precum si de data efectuarii acestora.

(centrat in pagina)

Nr. CO si clasa	Tipul/modelul aeronavei	Nr. PV CO si data emiterii	Titular (detinator) CO	Inregistrat de (nume) la data de	Observatii
--------------------	----------------------------	-------------------------------	---------------------------	--	------------

Nota: La rubrica "Nr. pozitie si clasa", dupa inscrierea pozitiei, dupa caz, se va specifica prescurtat clasa aeronavei AUN, astfel:

PU = planor ultrasor, BU = balon ultrasor, G = giroplanor.

**ANEXA 10  
la RACR-CCO AUN****DECLARATIE**

Subsemnatul (a) ....., nascut (a) la data de .....,  
in localitatea ....., domiciliat (a) in .....,  
posesor (posezoare) al(a) actului de identitate (tip, serie, numar) .....,  
eliberat de ..... la data de .....,  
avand ca pregatire/calificare: .....,  
declar prin prezenta ca sunt de acord, prin libera mea vointa, sa indeplinesc atributiunile de  
inspector in conformitate cu RACR-CCO AUN, aprobate de catre MITCT conform .....,  
asupra carora am luat cunostinta si mi le-am insusit, precum si in conformitate cu celelalte  
reglementari in vigoare.

Declar, de asemenea, ca imi asum intreaga responsabilitate ce decurge din indeplinirea  
atributiunilor prevazute in normele de mai sus (RACR-CCO AUN), in conformitate cu  
reglementarile in vigoare.

Data in fata noastra,  
reprezentanti ai autoritatii de certificare/martori:  
(numele si semnatura)

.....  
 .....  
 Astazi .....  
 Semnatura .....  
 .....

Nota: Declaratia se va completa de catre semnatar cu scris de mana.

**ANEXA 11**  
**la RACR-CCO AUN**

FISA de observatii nr. ....  
 (se va trece numarul de fise, fata/verso, intocmite, cu observatiile  
 gasite de inspectori la verificarile efectuate cu ocazia  
 eliberarii/prelungirii valabilitatii documentelor de mai jos  
 la care prezenta fisa va fi anexata)  
 Anexa la cererea nr. ....:  
 (se va mentiona numarul cererii depuse de solicitanti in vederea,  
 dupa caz, eliberarii/prelungirii valabilitatii/certificatului de  
 identificare/anexei la certificatul de  
 identificare/certificatului de omologare)

Pentru aeronave ultrausoara (AUN): tip/model .....  
 nr. de serie ....., an de constructie .....,  
 clasa ....., insemnele de identificare YR - .....,  
 constructorul aeronavei ....., proprietarul aeronavei .....  
 Perioada/data ..... si locul .....  
 ..... efectuarii observatiilor  
 Inspector(i) Inspector(i) .....  
 (numele, data si semnatura) (numele, data si semnatura)  
 .....  
 .....  
 .....  
 Inspector(i) .....  
 (numele, data si semnatura) .....  
 .....  
 .....  
 .....  
 Inspector(i) .....  
 (numele, data si semnatura) .....  
 .....  
 .....  
 Proprietar(i) .....  
 .....  
 Constructor(i) .....  
 Inspector(i) .....  
 (numele, data si semnatura) .....  
 .....  
 .....  
 Proprietar(i) .....  
 .....  
 Constructor(i) .....

Nota privind prezenta fisa, inclusiv documentele anexate: Data la care semneaza fiecare inspector este cea la care acesta a finalizat verificarile si va fi inscrisa odata cu semnatura. Proprietarul si/constructorul, dupa caz, vor semna pentru luare la cunostinta asupra datelor inscrise in fisa si vor mentiona cu scris de mana data semnarii. Fisa va fi completata de mana de catre inspectorii semnatori ai acesteia. Fisa va fi intocmita si va fi introdusa in dosarul tehnic al aeronavei, sau, dupa caz, va constitui document asociat aeronavei, prin grija inspectorilor, avand inscrise datele si semnaturile necesare, in caz contrar neputandu-se elibera documentele pentru care aceasta a fost completata. Conducatorul autoritatii de certificare si seful biroului pot efectua pe fise inscrieri de mana privitoare la aeronava. In cazul intalnirii, in cadrul fisei, a simbolului "/" se va lasa nebarat cazul care corespunde aeronavei verificate si pentru care aceasta fisa va fi intocmita.