

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.

**ANEXA Nr. 3**

## MINISTERUL TRANSPORTURILOR, CONSTRUCTIILOR SI TURISMULUI

REGLEMENTARI AERONAUTICE CIVILE ROMANE  
RACR-CCO ULMCerintele de certificare si operationale pentru  
aeronaivele ultrausoare motorizate

Editia 1/2007

**CAPITOLUL 1**  
Generalitati

## RACR-CCO ULM 1005 - Introducere

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

**(2)** Definitia aeronavelor ultrausoare motorizate se stabileste prin Ordin al Ministrului Transporturilor, Constructiilor si Turismului.

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

**(4)** In functie de nivelul cerintelor privind emiteria Ci si AZ, aeronaivele ULM pot fi restrictionate operational, conform prevederilor de la Capitolul 5.

## RACR-CCO ULM 1010 - Abrevieri si definitii

### RACR-CCO ULM 1010 (a) - Abrevieri

- (1)** ULM Aeronava ultrausoara motorizata;
- (2)** Ci Certificat de identificare;
- (3)** AZ Autorizatie de Zbor;
- (4)** CO Certificat de Omologare;
- (5)** DOC Declaratie de conformitate;
- (6)** PV Proces-verbal.

### RACR-CCO ULM 1010 (b) - Definitii

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

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

**(3)** Autorizatie de zbor - Documentul de navigabilitate emis/eliberat de autoritatea de certificare in legatura cu o aeronava de un tip/model omologat, care certifica faptul ca aceasta indeplineste cerintele minime de navigabilitate conform celor prevazute in prezenta reglementare.

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

**(5)** Identificarea unei aeronave - Inscriptiunea pe corpul acesteia a insemnului de nationalitate si a marcii de ordine, inregistrarea acesteia in registrul unic de identificare a aeronavelor ultrausoare motorizate aflat la autoritatea de certificare si eliberarea certificatului de identificare.

**(6)** 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/operare 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 desenele vor avea o lista distincta;
- (iii)** informatii despre dimensiuni, materiale si procese de constructie, necesare pentru definirea rezistentei structurale a aeronavei;
- (iv)** manualul de utilizare si intretinere;
- (v)** 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 calculului, 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;
- (vi)** o fisa de date;
- (vii)** alte documente (informatii) care demonstreaza conformarea aeronavei de tipul/modelul respectiv cu cerintele aplicabile din prezenta reglementare, inclusiv instructiuni de asamblare, date despre grupul motopropulsor (motor, elice etc.), 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.

**(7)** 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).

**(8)** Dosarul aeronavei - ansamblul de documente necesare, dupa caz, identificarii si/sau autorizarii, conform prevederilor prezentei reglementari. In urma eliberarii Ci si, dupa caz, anexei la Ci sau AZ dosarul aeronavei se considera aprobat.

**(9)** 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.

**(10)** 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.

**(11)** Omologarea unui tip/model de ULM - ansamblul de verificari, controale si/sau inspectii prin care se constata ca tipul/modelul respectiv de ULM se conformeaza cu cerintele din prezenta reglementare privind omologarea. Un tip/model de ULM, 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).

**(12)** 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, CO, si/sau AZ).

**(13)** 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 carei documente sunt recunoscute, in baza emiterii de catre autoritatea de certificare a unui certificat de recunoastere, sa fie utilizata/operata 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.

**(14)** 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.

**(15)** Aeronavele ULM primare sunt in general clase de aeronave care nu sunt construite in conformitate cu normele tehnice prevazute la Capitolul 7.

**(16)** Aeronavele ULM avansate sunt in general clasele de aeronave construite in conformitate cu normele tehnice prevazute la Capitolul 7.

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 ULM construit sau care va fi construit in conformitate cu cerintele aplicabile din prezenta reglementare.

**(3)** In cazul aeronavelor ULM 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 ULM 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, CO, si/sau AZ, dupa caz.

RACR-CCO ULM 1015 - Principii generale

**(1)** Pentru a fi admisa (utilizata/operata), o aeronava ultrausoara motorizata neomologata trebuie sa posede un certificat de identificare. Condițiile de utilizare/operare a acesteia in baza acestui certificat se regasesc in anexa la certificatul de identificare, in conformitate cu

prevederile prezentei reglementari.

**(2)** Pentru a fi admisa la zbor (utilizata/operata), o aeronava ultrausoara motorizata omologata poate sa posede, pe langa certificatul de identificare, si o autorizatie de zbor in termen de valabilitate. Conditiiile de utilizare/operare a acesteia in baza certificatului de identificare si a autorizatiei se regasesc in aceasta autorizatie, in conformitate cu prevederile prezentei reglementari. In acest caz, certificatul de identificare nu va fi insotit si de anexa precizata mai sus, intrucat conditiile de utilizare/operare a aeronavei respective se regasesc in autorizatia de zbor.

**(3)** Aeronavele ULM 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 ULM 1020 Aplicabilitate si aplicare

**(1)** Prezenta reglementare stabileste cerintele procedurale si tehnice aplicabile, necesare eliberarii autorizatiilor de zbor si a certificatelor de identificare, pentru aeronavele ULM, 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 ULM 1025 Solicitanti in vederea eliberarii Ci si/sau AZ

**(1)** Solicitarile in vederea eliberarii/prelungirii valabilitatii/certificatelor de identificare/anexei la certificatul de identificare si/sau autorizatiilor de zbor, precum si cele in vederea, dupa caz, recunoasterii sau echivalarii documentelor similare Ci si AZ, emise de alte state/autoritati, pentru aeronavele ULM, 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 si/sau AZ), odata cu eliberarea acestora, daca nu se specifica altfel in conformitate cu prevederile prezentei reglementari.

RACR-CCO ULM 1030 - Solicitanti in vederea eliberarii CO

**(1)** In cazul aeronavelor construite in Romania, solicitarile in vederea omologarii aeronavelor ULM (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 ULM 1035 - Depunerea cererilor si a altor documente

**(1)** Cererile in vederea eliberarii/prelungirii valabilitatii/Ci/anexei la Ci/AZ/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, efectuarii solicitarilor/depunerii cererilor, depunerii documentelor insotitoare acestora si a documentelor depuse ulterior cererilor.

**(3)** Documentele depuse la autoritatea de certificare prin imputerniciti/reprezentanti, conform celor specificate, vor fi depuse, inregistrate si luate in considerare la solutionarea cererilor, numai daca acestea sunt insotite 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 insotite de documente, precum si a documentelor depuse ulterior cererilor, solicitantii vor intocmi un opis al acestora, fie ca anexa la cerere, fie ca anexa a documentului prin care se inainteaza documentele depuse ulterior. Pe cereri, la rubrica "mentiuni", sau, dupa caz, pe documentele de inaintare precizate anterior, se specifica faptul ca acestea sunt insotite de opisul cu documentele depuse/inaintate.

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

Nota:

In situatii deosebite, documentele insotitoare pot fi depuse la autoritatea de certificare si in copie, daca, la propunerea biroului, acest fapt a fost aprobat de conducatorul autoritatii de certificare, cu conditia ca in perioada inregistrata de catre solicitant pe cerere (cu mentionarea datei inscrierii si sub semnatura acestuia, nu mai mare de 45 de zile de la data depunerii si acceptat de catre birou) sa fie inaintate si documentele originale. Documentele depuse in copie nu vor fi luate in considerare in vederea solutionarii cererilor daca pana la data stabilita nu au fost depuse originalele. Emiterea Ci, CO, anexei la Ci si/sau AZ, dupa caz, va fi facuta numai daca au fost depuse documentele originale.

RACR-CCO ULM 1040 - Responsabilitati

**(1)** Solicitantii, precum si titularii (detinatorii) Ci, CO si/sau AZ, dupa caz, poarta intreaga responsabilitate ce decurge din aceste calitati, in conformitate cu reglementarile in 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 ULM 1045 - Solutionarea cererilor

**(1)** Termenele de solutionare a cererilor sunt prevazute de lege, respectiv 30 de zile de la data inregistrarii acestora sau, in cazurile in care este necesara o cercetare mai amanuntita, 45 de zile, indiferent daca solutia este favorabila sau nu.

Solutionarea favorabila nu presupune eliberarea/prelungirea valabilitatii/Ci/anexei la Ci/CO/AZ, dupa caz, ci demararea activitatilor necesare acestui scop, in conformitate cu prevederile prezentei reglementari. Aceste documente se vor emite numai dupa ce solicitantii au indeplinit toate cerintele prevazute de prezenta reglementare si numai dupa finalizarea verificarilor necesare in conformitate cu aceasta reglementare.

Daca eliberarea/prelungirea valabilitatii documentelor de mai inainte nu se poate efectua in termenul legal, solicitantul va fi informat in scris, ca raspuns 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 neconforme cu prevederile prezentei reglementari atrage solutionarea nefavorabila a cererilor.

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

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

prin inscrieri legale.

**(2)** In vederea omologarii aeronavelor din import, kituri sau nu, calitatea de constructori a 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 ULM 1055 - Alte prevederi

In situatia prelungirii valabilitatii documentelor (Ci, anexa la Ci, CO si/sau AZ), 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 ULM 1060 - Conditii preliminare

**(1)** O aeronava ULM se identifica numai daca nu este inregistrata in alt stat; si

**(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/operata, in principal, in Romania.

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

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

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

**(ii)** un opis cu continutul dosarului aeronavei (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)** manualul de utilizare si intretinere - copie avand continutul conform celor precizate in Anexa 2;

**(v)** fotografii ale aeronavei si, dupa caz, ale sistemelor, echipamentelor, instalatiilor, instrumentelor si aparatelor de bord cu care este prevazuta si va fi utilizata/operata aeronava (echipamente radio, dispozitive de remorcaj, flotoare, schiuri etc.), facute cu acestea montate pe aeronava, astfel incat aeronava sa poata fi usor identificata si definita pe baza acestora.

**(2)** Documentele mentionate la RACR-CCO ULM 1065 (1) (ii), (iii), (iv) si (v) 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 etc.), inscrise, de mana, pe acestea.

**(3)** In cazul aeronavelor neomologate, odata cu certificatul de identificare se va emite si anexa initiala a acestuia.

**(4)** In cazul in care manualul de utilizare si intretinere nu exista sau nu are continutul conform celor precizate in Anexa 2, acesta se poate depune sub forma de proiect, urmand a fi definitivat de catre solicitant conform cerintelor din prezenta reglementare.

RACR-CCO ULM 1070 - Aeronavele din import

**(1)** In vederea emiterii Ci, pentru aeronavele din import, sunt necesare a fi depuse de catre solicitant, in plus fata de cele prevazute la RACR-CCO ULM 1065, urmatoarele documente care vor face parte din dosarul aeronavei, astfel:

**(i)** certificat de deregistrare/neinregistrare emis de autoritatea competenta a statului exportator (original), cu exceptia motoparapantelor/motoparasutelor;

**(ii)** livret - copie, dupa caz;

**(iii)** in cazul statelor in care livretul aeronavei nu este obligatoriu, solicitantul va depune o



declaratie notariala a vechiului proprietar (copie) privind starea tehnica (indeplineste sau nu cerintele de a fi admisa la zbor in statul respectiv) si a activitatii celulei, motorului si elicei (ore de functionare, numar de aterizari, dupa caz), declaratie ce va fi autentificata de catre solicitant similar celor prevazute la RACR-CCO ULM 1065 (2).

**(2)** In cazul statelor in care nu este obligatorie existenta unui manual de utilizare si intretinere sau continutul acestuia nu este conform cerintelor din Anexa 2, solicitantul va intocmi manualul respectiv, conform cerintelor din aceasta anexa.

RACR-CCO ULM 1075 - Verificari in vederea emiterii certificatului de identificare (si a anexei la acesta, in cazul aeronavelor neomologate)

**(1)** In urma cererilor depuse, un inspector desemnat de catre birou va verifica daca documentele sunt intocmite in conformitate cu cerintele din prezenta reglementare si daca copiile 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 3.

In urma efectuarii acestor verificari va completa procesul-verbal al carui model se afla in Anexa 4 si, daca rezultatul verificarilor este favorabil, va aloci insemnele de identificare, respectiv insemnul de nationalitate si marca de ordine (in cazul emiterii initiale a anexei Ci), 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, si, 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 prevazute in prezenta reglementare, necesare aditerii la zbor a acesteia.

RACR-CCO ULM 1080 - Certificatul de identificare

**(1)** Modelul certificatului de identificare (inclusiv anexa acestuia) se afla in Anexa 5.

**(2)** Certificatul de identificare va fi emis si eliberat/transmis solicitantului (impreuna cu anexa initiala, in cazul aeronavelor neomologate) numai dupa ce solicitantul depune la autoritatea de certificare, nu mai tarziu de 45 de zile de la data semnarii procesului-verbal, doua fotografii color, fata si lateral, astfel incat sa se observe insemnele de identificare, si un desen cu dimensiunile, culoarea si amplasarea insemnelor de identificare (in cazul emiterii initiale a anexei Ci), care vor completa dosarul aeronavei.

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

Fotografiile vor fi autentificate de catre solicitant similar celor prevazute la RACR-CCO ULM 1065 (2).

Daca in termenul prevazut mai sus nu depune fotografiile, solicitantul va 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 ULM 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 5.

**(2)** Inscrierea optiunilor de echipare, respectiv flotoare, parasuta balistica, schiuri, dispozitive de remorraj si instalatie pentru pulverizare de substante, cu care aeronava este autorizata si poate fi utilizata/operata, se face, de asemenea, in anexa la certificatul de identificare.

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

**(4)** 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".

(5) In cazul in care nu exista un manual de utilizare si intretinere, se va emite o anexa la certificatul de identificare care da dreptul aeronavei de a efectua numai zboruri tehnice in vederea intocmirii acestuia.

Zborurile se efectueaza, prin grija proprietarului aeronavei, de catre un pilot din lista cu inspectori aprobata de catre autoritatea de certificare conform RACR-CCO ULM 1270.

Consemnarea rezultatelor zborurilor tehnice se face in fisa C, utilizata in cazul omologarii ca anexa la procesul-verbal de omologare care, dupa intocmire, se introduce in dosarul aeronavei.

(6) 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.

(7) 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.

In situatia de mai sus se va completa si aproba procesul-verbal de verificare prevazut in Anexa 4, in vederea emiterii Ci si anexei acestuia, prevazute la acest articol (7), pentru prima aeronava din seria respectiva.

Pentru celelalte aeronave, avand numerele de serie precizate in Ci, se va completa si aproba individual procesul-verbal de verificare mentionat anterior, pentru ca aeronava sa poata efectua zborurile inscrise in anexa la Ci.

O singura aeronava (produs) din seria respectiva va putea desfasura, la un moment dat, categoria de zboruri precizata mai inainte, inscriptionata cu insemnul de identificare alocat prin certificatul de identificare respectiv.

RACR-CCO ULM 1090 - Alocarea insemnelor de identificare

(1) Marcile de ordine alocate aeronavelor ULM sunt cuprinse intre numerele 5000 si 8999.

(2) Marcile alocate anterior datei de intrare in vigoare a prezentei reglementari se mentin pana cand aeronavele in cauza vor fi radiate din registrul de identificare.

(3) Alocarea marilor se va face, de regula, in ordine crescatoare, nepreferential si in ordinea solicitarilor.

(4) Insemnele de identificare se aplica de catre solicitanti pe corpul aeronavei, in conformitate cu prevederile RACR-47.

(5) Autoritatea de certificare poate rezerva, la cerere, insemnele de identificare, aceasta rezervare fiind valabila sase luni calendaristice de la data inregistrarii cererii la autoritatea de certificare. In aceasta perioada, solicitantul rezervarii trebuie sa depuna cererea tip prevazuta la RACR-CCO ULM 1065 (1), pentru a beneficia de rezervarea respectiva.

RACR-CCO ULM 1095 - Livretul aeronavei

(1) Livretul aeronavei, al carui model se afla in Anexa 6, este un document obligatoriu in care se tine evidenta activitatii de zbor si a lucrarilor de intretinere si reparatii efectuate.

Livretul trebuie prezentat inspectorilor spre verificare, la cerere, neprezentarea acestuia conducand la neemiterea si neeliberarea certificatului de identificare.

Livretul se va obtine (elibera) de la autoritatea de certificare impreuna cu Ci in cazul identificarii initiale si face parte din dosarul aeronavei aflat la titularul Ci.

La epuizarea (completarea integrala a paginilor) livretului mentionat mai sus, autoritatea de certificare va elibera unul nou, pe baza unei cereri in acest sens.

(2) Titularul (detinatorul) livretului este acelasi cu cel al certificatului de identificare.

RACR-CCO ULM 1100 - 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, in

vederea efectuării zborurilor de casa;

(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/operatorii aeronavei nu mai respectă condițiile din prezenta reglementare în baza cărora a fost eliberat.

3) 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/AZ, nu a fost înaintată o nouă solicitare de prelungire a valabilității acestora, aeronava respectivă poate fi radiată din registrul unic de identificare a aeronavelor ULM, 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/AZ.

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

4) În cazul certificatelor de identificare vechi, emise pentru aeronavele ULM 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 sau, după caz, a anexei la Ci/AZ, aeronavele respective pot fi radiate din registrul unic de identificare a aeronavelor ultrausoare motorizate, cu notificarea prealabilă a titularului și conform aceleiași proceduri ca cea prezentată la RACR-CCO ULM 1100 (3), însemnele respective ale acestor aeronave putând fi realocate.

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

RACR-CCO ULM 1105 - 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, în vederea efectuării zborurilor de casa;

(iii) doi ani calendaristici, începând cu data emiterii, pentru celelalte categorii de aeronave.

(2) În vederea prelungirii valabilității anexei la certificatul de identificare, este necesară depunerea unei noi cereri și efectuarea de noi verificări ale documentelor componente ale dosarului aeronavei, precum și ale acesteia, în conformitate cu cerințele prezentei reglementări.

RACR-CCO ULM 1110 - Responsabilități

(1) Titularii Ci au obligația să informeze utilizatorii/operatorii aeronavelor respective asupra riscurilor și responsabilităților asumate.

Titularii Ci poartă întreaga responsabilitate, în conformitate cu legislația în vigoare, în cazul nefurnizării informațiilor precizate mai înainte ori a furnizării false sau incomplete a acestora, dacă în acest fel utilizatorii/operatorii nu au cunoscut riscurile și responsabilitățile pe care și le asumă.

Titularii vor pune la dispoziția utilizatorilor/operatorilor informațiile respective prin manualul de utilizare și întreținere sau sub orice altă formă. Aceste informații vor trebui să se regăsească și în dosarul aprobat al aeronavei.

Informațiile respective nu vor trebui să fie în niciun fel contrare prevederilor prezentei reglementări.

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

Aceste informații pot fi furnizate sub forma stabilită prin Ordinul Ministrului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului de aprobare a prezentei reglementări.

(2) Solicitanții au obligația să păstreze un exemplar al documentelor prevăzute la acest capitol, componente ale dosarului aeronavei, care va fi pus la dispoziția inspectorilor autorității

de certificare, atunci cand acestia solicita, in vederea punerii in aplicare a prevederilor prezentei reglementari.

**(3)** Lipsa dosarelor aeronavei 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 ULM 1115 - 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 2 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 ULM

RACR-CCO ULM 1120 - Documente depuse de solicitanti in vederea omologarii

**(1)** Pentru omologarea unui tip/model de ULM 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 se 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, de asemenea, ca urmare a solicitarilor din partea constructorului.

RACR-CCO ULM 1125 - 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 aceasta, inspectorii vor efectua verificarile la sol, conform recomandarilor prezentate in Anexa 3, si in zbor ale aeronavei, conform fisei C, anexa la procesul-verbal de omologare.

**(4)** In vederea intocmirii dosarului tehnic, continutul minim recomandat al manualului de utilizare si intretinere este prezentat in Anexa 2, iar cel al fisei de date este prezentat in Anexa 9.

**(5)** 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.

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

**(7)** 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.

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

**(9)** 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.

**(10)** In Anexa 7 se afla modelul procesului-verbal de omologare, iar in Anexa 8 modelul certificatului de omologare.

RACR-CCO ULM 1130 - Fisa de date

**(1)** Fisa de date (modelul in Anexa 9) 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 aceluiasi 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 din Capitolul 5.

**(3)** Inscrierea optiunilor de echipare, respectiv: flotoare, parasuta balistica, schiuri, dispozitive de remoraj si instalatie pentru pulverizare de substante, cu care aeronava este autorizata la zbor, se face in fisa de date.

RACR-CCO ULM 1135 - Demonstrarea conformarii cu normele tehnice

**(1)** Solicitantul trebuie sa demonstreze conformarea tipului/modelului de ULM pentru care solicita omologarea cu normele tehnice aplicabile precizate la Capitolul 7.

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 efectuării probelor, pe documentele care constituie raportul de probe statice efectuate conform programului.

**(3)** Inspectorii confirma rezultatele probelor in zbor sub semnatura proprie, cu mentionarea numelor acestora si a datei/perioadei efectuării 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 (probele in zbor) se efectueaza numai de catre inspectori din cadrul listei aprobate de catre autoritatea de certificare conform RACR-CCO ULM 1270, 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 ULM 1140 - Valabilitatea certificatului de omologare

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

**(2)** Certificatul de omologare eliberat este valabil pentru orice produs ULM 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 aeronavele ULM care au fost supuse verificarilor in conformitate cu prevederile prezentei reglementari.

RACR-CCO ULM 1145 - Responsabilitati

**(1)** In vederea omologarii unui tip/model de ULM, 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 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 omologarii are obligatia sa pastreze un exemplar al dosarului tehnic, care se pune la dispozitia inspectorilor autoritatii de certificare, atunci cand acestia il solicita, in vederea punerii in aplicare a prevederilor prezentei reglementari.

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

RACR-CCO ULM 1150 - Documentele emise de alte state/autoritati

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

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

**(3)** Perioada de valabilitate a documentelor echivalente sau, dupa caz, a documentelor de recunoastere nu poate fi mai mare decat perioada de valabilitate acordata documentelor emise de catre statul/autoritatea respectiva.

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

**(5)** Continutul dosarului tehnic poate fi limitat doar la documentele de omologare emise de statele respective si la cele care, in statul respectiv, sunt obligatoriu a fi furnizate beneficiarului impreuna cu aeronava. Aprobarea dosarului tehnic se face in baza acestor documente.

Biroul poate solicita si alte documente daca acesta considera necesar.

RACR-CCO ULM 1155 - Alte prevederi

**(1)** Aeronavele care au efectuat activitate de zbor numai in baza unui certificat de identificare si a anexei la acesta pot fi omologate daca pentru activitatea respectiva exista o evidenta corespunzatoare, care poate sta la baza verificarilor necesare pe parcursul omologarii.

**(2)** Documentele din dosarul tehnic aprobat al unei aeronave ULM de un tip/model omologat

pot fi luate in considerare la omologarea unui alt tip/model de aeronava, daca exista acordul scris, in acest sens, al titularului (detinatorului) CO. Acest acord va face parte din dosarul tehnic.

**(3)** Pentru aeronavele construite in baza unui model/tip omologat, dar avand modificari fata de acesta, este necesara completarea de catre constructor a dosarului tehnic corespunzator modificarilor efectuate si aprobarea acestora de catre autoritatea de certificare, prin birou, in urma cererilor depuse in acest sens.

In cazul in care aceste modificari sunt de natura a determina modificarea informatiilor cuprinse in fisa de date, se emite o noua fisa de date (o noua editie). Intrucat fisa de date face parte din CO, o noua editie a acesteia se considera ca fiind o modificare a CO.

**(4)** Aeronavele construite se pot omologa in conformitate cu prevederile din prezenta reglementare.

**(5)** Un CO se va putea emite, in conformitate cu prevederile prezentei reglementari, numai daca a fost realizat practic, de catre solicitant, cel putin un produs de tipul/modelul de aeronava pentru care se solicita acest certificat.

**(6)** In cazul aeronavelor din import, ale caror documente urmeaza sa fie echivalate sau recunoscute, este necesar ca, dupa caz, constructorul sau proprietarul sa fie realizatorul practic, respectiv sa fie proprietarul a cel putin unei aeronave de tipul/modelul respectiv.

**(7)** In vederea prelungirii valabilitatii CO, in cazul incetarii valabilitatii ca urmare a suspendarii, sunt necesare depunerea unei noi cereri si efectuarea de noi verificari ale documentelor componente ale dosarului tehnic, precum si ale aeronavei, in conformitate cu cerintele prevazute in prezenta reglementare.

## **CAPITOLUL 4**

### Emiterea autorizatiilor de zbor

#### RACR-CCO ULM 1160 - Eligibilitate

Toate aeronavele ULM omologate sunt eligibile pentru a li se elibera o autorizatie de zbor, care sa insoteasca certificatul de identificare in vederea utilizarii/operarii aeronavei.

RACR-CCO ULM 1165 - Documente depuse de solicitanti in vederea emiterii autorizatiei de zbor

Documentele componente ale dosarului aeronavei necesar a fi depuse de catre solicitanti in vederea emiterii initiale a unei autorizatii de zbor sunt urmatoarele:

**(1)** cerere tip (modelul din Anexa 1) - original;

**(2)** pentru aeronavele ULM construite in Romania, copii, autentificate de catre constructor, ale certificatului de omologare si ale fisei de date (anexa a CO) sau, in cazul celor din import, copii ale documentelor echivalente;

**(3)** declaratia de conformitate (cu dosarul tehnic aprobat) emisa de constructor, in original, conform modelului din Anexa 10, pentru cele construite in Romania, sau, pentru cele din import, un document echivalent;

**(4)** in cazul aeronavelor din import, documente relevante emise in statul exportator din care sa reiasa daca, la data exportului, aeronava indeplinea sau nu cerintele pentru a fi admisa la zbor in conformitate cu legislatia statului respectiv (original sau copie autentificata), cum ar fi: certificate de navigabilitate, certificate de identificare, certificate de navigabilitate de export, rapoarte de inspectie la sol si/sau in zbor etc.

Nota:

**(1)** Declaratia de conformitate (DOC) nu este valabila decat daca este vizata de catre autoritatea de certificare, la propunerea biroului si in urma confirmarii pe verso de catre un inspector, a faptului ca aeronava a fost construita sub supravegherea acestuia.

Viza atesta faptul ca produsul, pentru care aceasta a fost emisa, a fost realizat sub supravegherea autoritatii de certificare, in cazul celor construite in Romania.

**(2)** In cazul aeronavelor din import, ale caror documente de omologare au fost echivalate, DOC poate fi inlocuita de documentul emis de catre autoritatea statului exportator din care

reiese ca, la data exportului, aeronava indeplinea cerintele pentru a fi admisa la zbor in conformitate cu legislatia statului respectiv.

**(3)** Documentele depuse de catre solicitant vor fi autentificate individual, de catre acesta, prin semnatura sa, mentionarea datei inregistrarii/depunerii la autoritatea de certificare si precizarea ca apartin aeronavei respective (tip/model, serie, dupa caz, constructor, an de constructie).

**RACR-CCO ULM 1170 - Verificari efectuate in vederea emiterii AZ**

**(1)** In urma depunerii cererilor si a aprobarii acestora, inspectorii incep procesul de verificari in conformitate cu prevederile prezentei reglementari.

**(2)** Verificarea documentelor depuse de catre solicitanti, precum si a aeronavei la sol si in zbor, in vederea emiterii autorizatiei de zbor, va fi efectuata de catre inspectorii din cadrul listei aprobate de catre autoritatea de certificare conform RACR-CCO ULM 1270, desemnati de catre birou, la cererea expresa formulata de detinatori (Anexa 1), in conformitate cu prevederile prezentei reglementari.

**(3)** Un inspector, desemnat de catre birou, va verifica daca documentele depuse sunt intocmite in conformitate cu cerintele din prezenta reglementare, daca asigura conformarea la aceasta reglementare si daca sunt conforme cu originalele (dupa caz).

**(4)** In urma rezultatelor favorabile ale verificarii documentelor, inspectorul va verifica vizual aeronava, din punct de vedere al integritatii constructive a acesteia, putand utiliza, ca ghid, elementele prezentate in Anexa 3.

**(5)** Daca rezultatul verificarilor la sol este favorabil, un inspector va efectua verificarea in zbor a datelor inscise in manualul de utilizare si intretinere.

**(6)** In urma efectuarii acestor verificari inspectorul va completa procesul-verbal al carui model se afla in Anexa 4 si, daca rezultatul verificarilor este favorabil, va propune emiterea/eliberarea autorizatiei de zbor.

Daca rezultatul verificarilor este nefavorabil se va consemna in procesul-verbal.

**RACR-CCO ULM 1175 - Autorizatia de zbor**

**(1)** Modelul autorizatiei de zbor se afla in Anexa 11.

**(2)** Autorizatia de zbor se emite in dublu exemplar, unul va fi transmis solicitantului, iar celalalt se pastreaza in dosarul aeronavei.

**(3)** Valabilitatea autorizatiei de zbor este de doi ani calendaristici de la data emiterii, ea putand fi revocata sau suspendata, impreuna cu certificatul de identificare, atunci cand autoritatea de certificare constata, prin birou si/sau inspectorii, ca utilizatorii/operatorii aeronavei nu mai respecta conditiile din prezenta reglementare in baza carora a fost emisa.

**(4)** Inscrierea categoriilor de zboruri pe care aeronava este autorizata sa le efectueze se face in autorizatia de zbor, conform prevederilor de la Capitolul 5.

**(5)** Inscrierea optiunilor de echipare, respectiv flotoare, parasuta balistica, schiuri, dispozitive de remoraj si instalatie pentru pulverizare de substante, cu care aeronava este autorizata la zbor, se face in autorizatia de zbor.

**(6)** Autorizatia de zbor este documentul care certifica navigabilitatea aeronavei, constatata conform prezentei reglementari.

**(7)** In vederea prelungirii valabilitatii autorizatiei de zbor sunt necesare depunerea unei noi cereri si efectuarea de noi verificari ale documentelor componente ale dosarului aeronavei, precum si ale acesteia, in conformitate cu cerintele de la acest capitol.

**(8)** Verificarile in zbor necesare emiterii AZ, pentru emiterea initiala sau, in cazul in care valabilitatea acesteia a expirat, se fac numai daca au fost emise, in prealabil, un Ci si, respectiv, o anexa in scopul efectuarii zborurilor tehnice in vederea eliberarii/prelungirii valabilitatii AZ.

Scopul verificarilor nu este de a garanta siguranta in zbor a aeronavei, ci de a constata respectarea cerintelor aplicabile necesare admiterii la zbor a acesteia.

**Nota:**

In cazul in care o aeronava ULM de un tip/model omologat nu mai indeplineste cerintele de navigabilitate necesare eliberarii sau prelungirii valabilitatii autorizatiei de zbor, aceasta poate fi utilizata/operata numai in baza certificatului de identificare si a anexei corespunzatoare, in conformitate cu prevederile prezentei reglementari.



### RACR-CCO ULM 1180 - Responsabilitati

(1) Scopul emiterii/eliberarii unei autorizatii de zbor este acela de a constata navigabilitatea aeronavei, insa aceasta prevedere nu poate, in niciun fel, sa degreveze persoanele fizice angajate in zborurile cu aeronave ULM de intreaga responsabilitate si asumarea tuturor riscurilor (legate de constructia, intretinerea si operarea/utilizarea acestor categorii de aeronave).

(2) Prevederile de la RACR-CCO ULM 1180 (1) de mai sus nu absolve de responsabilitati pe constructorii aeronavelor, care au obligatia sa informeze utilizatorii/operatorii aeronavelor construite de ei asupra riscurilor si responsabilitatilor asumate.

Constructorul poarta intreaga responsabilitate, in conformitate cu legislatia in vigoare, in cazul nefurnizarii informatiilor 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.

Constructorii pun la dispozitia utilizatorilor/operatorilor informatiile respective prin manualul de utilizare si intretinere sau sub oricare alta forma convenita.

Aceste informatii vor trebui sa se regaseasca si in dosarul tehnic aprobat. 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 constructori, 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.

(3) Constructorul aeronavei poarta intreaga responsabilitate privind exactitatea datelor incluse in DOC, insa aceasta prevedere nu poate in niciun fel sa degreveze persoanele fizice angajate in zborurile cu aeronavele ULM de intreaga responsabilitate si asumarea tuturor riscurilor legate de constructia, intretinerea si zborul cu aeronave din aceasta categorie.

(4) Constructorul va furniza beneficiarului un exemplar (copie) al manualului de utilizare si intretinere (identic cu cel din dosarul tehnic aprobat), autentificat si identificat de catre constructor. Acest exemplar va fi prezentat, de catre solicitant, cu ocazia verificarilor documentelor efectuate de catre inspectori in conformitate cu prevederile prezentei reglementari.

(5) In cazul in care autoritatea de certificare constata date inexacte legate de declaratia de conformitate sau refuzul constructorului de a pune la dispozitia cumparatorului documentele necesare, poate revoca certificatul de omologare.

(6) In cazul aeronavelor din import, asumarea responsabilitatilor prevazute mai sus pentru constructor revine titularului CO.

(7) Sarcinile legate de efectuarea zborurilor tehnice necesare verificarilor in zbor, efectuate in vederea emiterii AZ, revin solicitantului, care va propune biroului, impreuna cu cererea, spre acceptare si inspectorul, din cadrul listei aprobate de autoritatea de certificare conform RACR CCO ULM 1270, care va efectua aceste zboruri.

(8) Solicitantii au obligatia sa pastreze un exemplar al documentelor mentionate in acest capitol, componente ale dosarului aeronavei, care va fi pus la dispozitia inspectorilor autoritatii de certificare atunci cand acestia solicita.

(9) Lipsa dosarelor tehnice si a dosarelor aeronavelor, aflate la solicitanti, sau refuzul acestora de a le pune la dispozitia inspectorilor duce, dupa caz, la neemiterea, suspendarea sau retragerea AZ.

(10) Solicitantul va furniza inspectorilor, in maniera solicitata de acestia, datele necesare efectuării verificarilor, de asemenea, va asigura conditiile de efectuare a acestor verificari, in partile care il privesc.

### RACR-CCO ULM 1185 - Documentele emise de alte state/autoritati

(1) Documentele emise de alte state/autoritati pot fi echivalente, la cerere, cu autorizatia de zbor (prin emiteria unei AZ), 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.

(3) Valabilitatea documentelor echivalate sau, dupa caz, recunoscute nu poate fi mai mare de doi ani si nici mai mare decat valabilitatea inregistrata in acestea de catre statul/autoritatea emitenta.

(4) Categoriile de zboruri pentru care se autorizeaza 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 de prezenta reglementare, dar nu mai mult decat cele stabilite de statul/autoritatea emitenta a documentelor echivalate sau, dupa caz, recunoscute.

RACR-CCO ULM 1190 - Modificari efectuate unei aeronave

Modificarile efectuate unei aeronave, pentru care constructorul a emis initial o DOC, care altereaza configuratia si caracteristicile acesteia, se fac numai cu acordul constructorului si/sau al autoritatii de certificare.

## CAPITOLUL 5

### Cerinte privitoare la operarea/utilizarea aeronavelor ULM

RACR-CCO ULM 1195 - Reguli de zbor

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

RACR-CCO ULM 1200 - Aeronavele ULM neomologate

Aeronavele ULM neomologate pot fi operate/utilizate numai daca posedata un certificat de identificare, avand inregistrate in anexa, dupa caz, categoriile de zboruri pentru care sunt autorizate. Acestea pot efectua urmatoarele categorii de zboruri:

(1) zboruri in interes propriu;

(2) zboruri particulare;

(3) zboruri tehnice in vederea omologarii;

(4) zboruri tehnice in vederea intocmirii manualului de utilizare si intretinere (daca acesta nu exista sau nu are continutul prevazut in Anexa 2);

(5) prin exceptie de la cele prevazute mai sus, o aeronava ULM neomologata poate fi utilizata/operata pentru zboruri scoala in vederea calificarii pentru clasa respectiva de aeronave, dar numai in situatia in care cel scolarizat este si proprietar al acestei aeronave.

Nota:

(1) Aeronavele neomologate vor putea fi utilizate/operate 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 aeronave, 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/operatori.

RACR-CCO ULM 1205 - Aeronavele ULM omologate

Aeronavele ULM omologate pot fi operate/utilizate numai daca posedata un certificat de identificare si o autorizatie de zbor (daca nu este specificat altfel in cuprinsul prezentei reglementari), avand inregistrate in aceasta, dupa caz, categoriile de zboruri pentru care sunt autorizate. Acestea pot efectua urmatoarele categorii de zboruri:

(1) zboruri in interes propriu;

(2) zboruri particulare;

(3) zboruri scoala (initiere, pregatire, instruire si perfectionare);

(4) zboruri tehnice in vederea eliberarii/prelungirii valabilitatii AZ (pentru emiterea initiala sau in cazul in care valabilitatea acesteia este expirata);

- (5) zboruri tehnice de verificare (de casa);
- (6) lansare de parasutisti;
- (7) remorcaj de banderola sau planoare ultrausoare si largarea acestora;
- (8) lansare de incarcaturi (cum ar fi fluturasi publicitari, mingi de fotbal, parasutari de bunuri nepericuloase);
- (9) filmare/fotografiere aeriana;
- (10) orice alte categorii de zboruri pentru care operatorul detine autorizatiile si/sau certificatele specifice, conform reglementarilor aeronautice si legislatiei aplicabile respectivelor zboruri sau operatiuni aeriene civile.

Aceste categorii de zboruri pot fi:

- (i) supraveghere aeriana;
- (ii) pulverizare de substante.

Nota:

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.

**RACR-CCO ULM 1210 - Aeronavele ULM care poseda documente emise de alte state/autoritati**

Operarea/utilizarea aeronavelor ULM care poseda 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, precum si optiunile de echipare cu care acestea vor fi autorizate.

**RACR-CCO ULM 1215 - Documente obligatorii a se afla asupra operatorilor/utilizatorilor unei aeronave ULM**

- (1) certificatul de identificare;
- (2) autorizatia de zbor sau, dupa caz, anexa la Ci, conform prevederilor prezentei reglementari;
- (3) manualul de utilizare si intretinere.

Nota:

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

**RACR-CCO ULM 1220 - Alte prevederi**

(1) Pentru efectuarea zborurilor prevazute la RACR-CCO ULM 1200 (3) si (4) si la RACR-CCO ULM 1205 (5), de la prezentul capitol, 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, respectiv autorizatie de zbor, va avea inscise toate categoriile de zboruri pentru care poate fi utilizata/operata aeronava, conform celor prevazute in prezentul capitol.

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

(3) Utilizarea/operarea aeronavelor ULM fara Ci, anexa la Ci si/sau AZ, in termen de valabilitate, dupa caz, se sanctioneaza, de catre organele abilitate, conform prevederilor legale in vigoare privind aeronavele civile.

## CAPITOLUL 6

### Cesiunea

**RACR-CCO ULM 1225 - Documente necesare**

In cazul cesiunii unui ULM, identificat in Romania, noul proprietar trebuie sa dispuna de urmatoarele documente transmise de proprietarul anterior, in cazul in care doreste utilizarea/operarea 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;
- (3) 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 si numar de ore pentru motor si elice);
- (4) dosarul aeronavei, inclusiv manualul de utilizare si intretinere si livretul (exemplarul aflat la vechiul proprietar, inclusiv cele epuizate).

#### RACR-CCO ULM 1230 - 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/operata, pana la emiterea unui nou certificat de identificare si, dupa caz, a unei noi anexe sau autorizatii de zbor, conform prevederilor prezentei reglementari, avand inscise pe acestea noile date care decurg ca urmare a schimbarii proprietarului.

(2) Dupa efectuarea informarii prevazute la RACR-CCO ULM 1230 (1), precum si in momentul in care documentul prevazut la RACR-CCO ULM 1225 (1) a fost intocmit, vechiul Ci si, dupa caz, vechea anexa sau AZ isi pierd valabilitatea.

(3) In cazul neinformarii autoritatii de certificare la termenul prevazut la RACR-CCO ULM 1230 (1), responsabilitatile ce revin vechiului proprietar, legate de utilizarea/operarea aeronavei respective, se mentin pana la efectuarea acesteia.

#### RACR-CCO ULM 1235 - Acordarea noului proprietar a dreptului de a utiliza/opera aeronava

(1) In vederea utilizarii/operarii aeronavei, noul proprietar va solicita eliberarea unui nou certificat de identificare, respectiv a unei noi autorizatii de zbor, 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 RACR-CCO ULM 1225 (1), (2) si (3) (documentul de la (1) in copie).

(2) Inspectorii desemnati de catre birou vor verifica documentele de la RACR-CCO ULM 1225 (1), (2), (3) si (4), atat pe cele care vor ramane in dosarul aeronavei aflat la autoritatea de certificare, cat si in cel aflat la noul proprietar, dupa care se vor efectua, din nou, verificarile necesare in vederea eliberarii de noi documente (Ci si/sau anexe la Ci/AZ) 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 ULM 1225 (1) si originalele de la RACR-CCO ULM 1225 (2) si (3) se introduc in dosarul aeronavei aflat la autoritatea de certificare, iar copii ale acestora in dosarul tehnic aflat la noul proprietar. Documentul de la RACR-CCO ULM 1225 (1) va fi pastrat in dosarul aeronavei aflat la noul proprietar.

#### Nota:

In cazul in care o aeronava a fost deja identificata de catre autoritatea de certificare, noul proprietar nu va mai trebui sa depuna documentele care exista in dosarul aeronavei, in afara de cazul in care apar modificari ale aeronavei care impun completarea cu noi documente.

## CAPITOLUL 7

### Normele/cerintele tehnice aplicabile

#### RACR-CCO ULM 1240 - Avioane ultrasoare

Normele tehnice aplicabile pentru avioanele ULM care se supun omologarii sunt cele prevazute in "Design standards for ultra-light aeroplanes" (DS 10141) emise de Transport Canada.

#### RACR-CCO ULM 1245 - Avioane, motodeltaplane, motoparapante/motoparasute, autogire

ultrausoare, elicoptere ultrausoare, dirijabile ultrausoare

Normele tehnice aplicabile pentru aceste clase de ULM sunt cele rezultate din "Instruciunile de aplicare ale Hotararii 23.09.1998 pentru aeronavele ultrausoare motorizate" - Franta, cu modificarile si completarile ulterioare.

RACR-CCO ULM 1250 - Alte norme

(1) Este permisa utilizarea altor cerinte tehnice, propuse autoritatii de certificare/birou de catre solicitant, numai daca solicitantul omologarii demonstreaza ca acestea sunt echivalente cu cele prevazute in normele de la RACR-CCO ULM 1240 si RACR-CCO ULM 1245.

(2) Normele tehnice BCAR-S - Anglia si BFU - Germania sunt acceptate de catre autoritatea de certificare ca fiind echivalente.

Nota:

Copii ale normelor DS 10141, precum si ale instructiunilor de aplicare ale Hotararii 23.09.1998 pentru aeronavele ultrausoare motorizate pot fi solicitate, de catre cei interesati, la autoritatea de certificare/birou. Normele originale actualizate (netraduse) prevaleaza fata de cele traduse in limba romana in ceea ce priveste informatiile furnizate de catre acestea.

## CAPITOLUL 8

### Registre

RACR-CCO ULM 1255 - Evidenta Ci, AZ si CO eliberate

(1) Evidenta Ci eliberate/emise si a insemnelor de identificare alocate de catre autoritatea de certificare se tine in registrul unic de identificare a aeronavelor ultrausoare motorizate, avand paginile si continutul conform modelului prezentat in Anexa 12.

(2) Evidenta AZ eliberate/emise se tine in registrul de eliberare a autorizatiilor de zbor, avand paginile si continutul conform modelului prezentat in Anexa 13.

(3) Evidenta proceselor-verbale de eliberare/prelungire valabilitate/certificate de identificare/anexe la certificatele de identificare/autorizatii de zbor se tine in registrul de procese-verbale de eliberare/prelungire valabilitate/certificate de identificare/anexe la certificatele de identificare/autorizatii de zbor, avand paginile si continutul conform modelului prezentat in Anexa 14.

(4) Evidenta CO eliberate/emise se tine in registrul de eliberare certificate de omologare pentru aeronavele ultrausoare motorizate, avand paginile si continutul conform modelului prezentat in Anexa 15.

Nota:

1) Lista aeronavelor ULM omologate poate fi solicitata de catre cei interesati la autoritatea de certificare/birou.

2) Registrele se pot intocmi pe sectiuni corespunzatoare claselor de aeronave ultrausoare motorizate, respectiv avioane, motodeltaplane, motoparapante/motoparasute, elicoptere, autogire si dirijabile.

RACR-CCO ULM 1260 - 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) Pentru o aeronava ultrausoara motorizata care urmeaza a fi radiata din registrul unic de identificare se va emite, la cererea titularului, un certificat de deregistrare, conform modelului aflat in Anexa 16. Acesta va fi emis in doua exemplare, unul pentru solicitant, iar celalalt va fi introdus, impreuna cu cererea, in dosarul aeronavei radiate.

Certificate similare (de neinregistrare) se emit si in cazul aeronavelor care nu au fost identificate dar este necesara, la cerere, emiterea unor astfel de certificate.

(3) Registrele se arhiveaza in conformitate cu reglementarile in vigoare.

(4) Pentru marca de identificare alocata unei aeronave, numarul AZ se pastreaza la prelungirea valabilitatii acesteia, dar se acorda altul in cazul schimbarii titularilor (detinatorilor).

Pentru aceeasi marca de identificare alocata unei aeronave se acorda un alt numar al Ci, in cazul schimbarii titularilor (detinatorilor).



## CAPITOLUL 9

### Dispozitii finale

RACR-CCO ULM 1265 - 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 autorizatiilor de zbor si a certificatelor de identificare pentru aeronavele ultrausoare motorizate, NPT-ULM, editia 1/februarie 2003, aprobate de catre Regia Autonoma "Autoritatea Aeronautica Civila Romana" prin Decizia D.G. AACR nr. D 396 din 5.05.2003, isi mentin valabilitatea, avand in vedere cerintele in baza carora au fost efectuate acele activitati de omologare, care sunt echivalente cu cele impuse de prezenta reglementare.

**(2)** Aeronavele aflate in curs de omologare in baza NPT-ULM, editia 1/februarie 2003, vor continua procesul de omologare respectiv prin conformarea la cerintele prezentei reglementari, luand in considerare cerintele echivalente indeplinite specificate mai sus.

**(3)** Aeronavele ultrausoare motorizate identificate in baza NPT-ULM, editia 1/februarie 2003 si aflate in evidentele respective la data intrarii in vigoare a prezentului ordin pot fi operate/utilizate pe toata durata de serviciu a acestora si dupa aceasta data ca aeronave ultrausoare motorizate. Categoriile de zboruri pentru care aceste aeronave sunt autorizate se mentin cu conditia satisfacerii cerintelor in baza carora au fost acordate sau echivalente.

RACR-CCO ULM 1270 - 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 atributiile prevazute in prezenta reglementare vor trebui sa-si dea acordul scris pe baza unei declaratii tip, conform modelului din Anexa 17.

**(3)** Aceste persoane pot fi sau nu angajati ai autoritatii de certificare si vor fi selectate, in urma sustinerii unui examen teoretic in fata unei comisii desemnate de autoritatea de certificare, din randul persoanelor calificate ca instructori de zbor pe aeronave ULM, cu activitate in domeniul constructiei de aeronave ULM, 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 atributiile respective.

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

**(5)** In 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 ULM 1275 - Limba utilizata

**(1)** Documentele care constituie dosarul tehnic si/sau dosarul aeronavei vor fi in limba romana, iar pentru aeronavele din import, traduse prin grija solicitantilor in limba romana si insotite de cele in limba straina respectiva.

**(2)** Prin exceptie de la prevederile RACR-CCO ULM 1275 (1), pentru aeronavele din import documentele pot fi in limba engleza.

**(3)** In situatia in care documentele constituente 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, AZ, CO, precum si certificatele de deregistrare/neinregistrare vor fi emise de catre autoritatea de certificare, in romana si engleza.

RACR-CCO ULM 1280 Eliberarea de duplicate in cazul pierderii, furtului sau distrugerii Ci (inclusiv a anexei la acesta), CO si AZ

**(1)** In cazul furtului, pierderii sau distrugerii Ci, CO si AZ 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 ULM 1225 (2), dovada acestui anunt fiind inaintata la autoritatea de certificare/birou impreuna cu cererea in acest sens (modelul din Anexa 1 in cazul Ci, CO si AZ).

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

RACR-CCO ULM 1285 - Pastrarea dosarelor tehnice si ale 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, AZ, dupa caz).

**(2)** Lipsa dosarelor sau refuzul titularilor de a le pune la dispozitia inspectorilor cu ocazia verificarilor efectuate poate atrage neemiterea, suspendarea sau retragerea Ci, CO si/sau AZ, 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, AZ) 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 ULM 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 ULM 1290 - 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/certificatele de identificare/anexelor la Ci/autorizatiilor de zbor.

Documentul privind aceasta planificare va fi facut public.

**(2)** Eventualele observatii, constatate cu ocazia verificarilor efectuate, se inscriu de catre inspectorii in fisa de observatii al carei model se afla in Anexa 18, 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 inregistrari gresite, se pot face corecturi prin inregistrari 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 efectuării.

**(5)** Documentele depuse de catre solicitanti la autoritatea de certificare in copie vor fi autentificate, pentru conformare cu originalul, similar RACR-CCO ULM 1065 (2).

**(6)** Valabilitatea Ci, anexei la Ci si/sau a AZ incepe de la data semnarii de catre inspectorul care semneaza procesul-verbal, prevazut in Anexa 4, de eliberare/prelungire a valabilitatii Ci, anexei la Ci sau AZ (dupa caz).

Aeronava va putea fi utilizata/operata cu acordul si sub responsabilitatea inspectorului de mai sus, pana la eliberarea, dupa caz, a Ci, anexei la Ci si/sau AZ, cu conditia ca in termen de 10 zile lucratoare acesta sa efectueze demersurile necesare, in partile care il privesc, necesare eliberării documentelor respective (dupa caz, Ci, anexa la Ci si/sau AZ).

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

(7) Certificatul de identificare, autorizatia de zbor, precum si certificatele de omologare pot fi suspendate sau retrase in cazul in care autoritatea de certificare constata, prin intermediul inspectorilor, 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 in dosarul tehnic sau, dupa caz, in dosarul aeronavei, cu precizarea datei eliberarii/transmiterii. In cazul in care exista mai multi titulari ai acestor documente este suficient ca unul dintre acestia sa efectueze inscrierile de mai inainte.

(9) Tipizatele prevazute in prezenta reglementare care se vor elibera titularilor vor fi realizate pe hartie/carton de culoare alba, cu exceptia copertii livretului care va fi de culoare albastra.

Ci, anexa la Ci, precum si AZ se emit de catre autoritatea de certificare sub forma de carnet de dimensiunile 120 x 85 mm.

Livretul se realizeaza sub forma de carnet de format A5.

(10) Ci, CO si/sau AZ nu constituie dovada detinerii legale sau proprietatii asupra aeronavei in nicio actiune juridica in care detinerea sau proprietatea (inclusiv privind dreptul de autor) este 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, anexei la Ci sau AZ, pentru aeronavele 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.

In situatia statelor in care livretul si/sau manualul de utilizare si intretinere nu sunt obligatorii, documente in acest sens.

Documente relevante pot fi de genul:

- (i) copii ale documentelor normative specifice;
- (ii) adeverinte emise de autoritatile competente sau de catre constructori;
- (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) Inspectorii biroului vor asigura interpretarea corespunzatoare a acestei reglementari, acolo unde prevederile nu au fost facute suficient de clare.

(14) Anexele 1-18 fac parte din prezenta reglementare.

## **ANEXA 1** **la RACR-CCO ULM**

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/autorizatiei de zbor)  
pentru aeronava ultrausoara motorizata (ULM): tip/model ....., nr. de serie, .....,  
an de constructie ....., clasa .....,  
(se va mentiona, dupa caz, avion, motodeltaplan,  
motoparapanta/motoparasuta, elicopter, autogir, dirijabil),  
insemnele de identificare YR .....,



(numai pentru cele care sunt deja identificate)

echipamente optionale .....

.....

(se vor mentiona, dupa caz, echipamentele cu care este dotata aeronava si cu care se solicita prin prezenta cerere autorizarea acesteia, respectiv flotoare, schiuri, parasuta, dispozitiv de remoraj, instalatie pentru pulverizare de substante)

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: .....

.....

Pe verso prezentei cereri se afla opisul cu documentele anexate.

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 ULM**

## CONTINUTUL MINIMAL RECOMANDAT AL MANUALULUI DE UTILIZARE SI INTRETINERE

### I - MANUALUL DE UTILIZARE

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

In cazul constructiilor in serie acesta va fi furnizat de catre constructor impreuna cu fiecare aeronava.

**I.2 . Manualul trebuie sa furnizeze, sub o forma clara si precisa, usor de folosit de catre utilizatori, orice remarca utila asupra conditiilor de utilizare a aeronavei.**

El poate sa nu includa furnizarea unor valori fixe, cu precadere in ceea ce priveste performantele, maniabilitatea si stabilitatea, in conditiile stabilirii procedurilor care sa furnizeze pilotului elementele de apreciere a conditiilor de utilizare, care sa nu determine depasirea domeniului de zbor specificat.

**I.3 . Conditii de utilizare si limitele de utilizare asociate specificate nu pot iesi din cadrul conditiilor de zbor demonstrate sau depasi limitele de utilizare asociate.**

**I.4 . Pentru motodeltaplane si motoparapante/motoparasute conditiile de utilizare si limitele asociate specificate pot fi caracteristice unei aripi si/sau unui triciclu dat, fara precizarea restrictiva a unui tip de aripa si/sau tip de triciclu, sub rezerva ca constructorul defineste fie tipurile de aripi si/sau tricicluri acceptate, fie caracteristicile impuse unui alt tip de aripa si/sau tip de triciclu ce va fi folosit (limitari de masa, caracteristici ale punctului de acrosare, motorizare etc.) si sub rezerva ca indicatiile prezentului manual sunt adaptate pentru aceste tipuri sau caracteristici.**

**I.5 . In toate cazurile, manualul va prezenta paragrafele urmatoare:**

#### **A. - GENERALITATI**

**A.1 . Descrierea aeronavei**

**A.2 . Motor, elice/elice, rotor, arzator (dupa caz)**

**A.3 . Un desen in trei vederi, avand cotele de gabarit principale**

**A.4 . Suprafata portanta (volum anvelopa, dupa caz).**

#### **B. - LIMITARI**

**B.1 . Mase**

**B.1 .1.** Masa maxima la decolare, considerata ca masa cea mai ridicata la care a fost efectuat programul de probe la sol si in zbor. Masa maxima la decolare trebuie sa fie stabilita de asa maniera incat sa fie superioara masei aeronavei de referinta avand:

- fiecare loc ocupat;
- plinul de carburanti (cantitatea minima de carburant impusa este pentru o jumatate de ora de zbor la regimul maxim continuu al motorului).

**B.1 .2.** Masa maxima gol, considerata ca masa totala incluzand structura, grupul motopropulsor, echipamentele impuse de normele tehnice si cele prevazute de constructor (inclusiv sisteme, instalatii, instrumente si aparate de bord), balastul fix, lichidele de racire, lichidele hidraulice si carburantul rezidual, lubrifiantii, lestul fix si eventualele echipamente optionale sau speciale (de exemplu cele necesare pentru fotografiere/filmare aeriana). Ea va fi determinata de ansamblul componentelor aeronavei definite de documentele precizate mai jos:

- un desen in trei vederi al aeronavei;
- lista de sisteme, echipamente, instalatii, instrumente si aparate de bord si un descriptiv al acestora.

Ansamblul acestor componente, care constituie aeronava de referinta, este cel considerat ca angajand, in mod direct, siguranta zborurilor.

Masa maxima gol = Masa maxima la decolare - Sarcina utila

Sarcina utila = Masa ocupantilor + Masa carburantului + Masa bagajelor

**B.1 .3.** Masa minima admisa in zbor.

**B.2 . Viteze**

**B.2 .1.** Viteza maxima admisa

Aceasta viteza trebuie sa fie inferioara a 0,9 din viteza maxima demonstrata.

**B.2 .2.** Viteze de angajare

**B.2 .3.** Viteza minima la care mai poate fi mentinut zborul in palier (orizontal).

**B.2 .4.** Viteza de manevra

**B.2 .5.** Viteze maxime admise cu flapsurile scoase (dupa caz)

**B.3 .** Factori de sarcina limita (de manevra demonstrati)

**B.4 .** Limite de mase si centraje

Daca este necesar, va fi indicata in plus comportarea aeronavei, in domeniul de zbor specificat, in functie de mase si centraje.

Nota: Pentru motodeltaplane si motoparapante notiunea de centraj va fi rezumata la caracteristicile punctului de acrosare.

**B.5 .** Evolutii permise

**B.6 .** Grup motopropulsor, tip

**B.7 .** Puterea maxima

**B.8 .** Regim maxim

**B.9 .** Viteza de rotatie maxima a elicei/elicelor si tipul/tipurile (dupa caz)

**B.1 0.** Tip reductor si raportul de transmisie

**B.1 1.** Viteza de rotatie maxima a rotorului (pentru elicoptere si autogire)

**B.1 2.** Nivel de zgomot (se va determina numai daca, prin masuratori sau comparatie, rezulta un nivel de zgomot comparabil sau superior aeronavelor din categoria usoara utilizate in Romania):

- nivelul zgomotului masurat:  $L_m$ ;
- nivelul zgomotului de referinta:  $L_r$ ;
- inaltimea de trecere:  $H$ .

Formula folosita de utilizatori va fi:

$$L_h = L_m - 22 \log H/H$$

(zgomotul percept la sol cand aeronava zboara la inaltimea  $H$ ).

Daca nivelul de zgomot este superior aeronavelor mentionate mai sus, va fi specificata inaltimea minima de survol in fazele de aterizare si decolare astfel incat nivelul de zgomot, percept la sol, sa fie comparabil sau inferior celui produs de aeronavele cu care se face

comparatia.

### **C. - PROCEDURI DE URGENTA**

- C.1** . Pana de motor
- C.2** . Repornire motor in zbor
- C.3** . Fum si foc la aeronava
- C.4** . Zbor planat (cu motorul oprit)
- C.5** . Aterizare de urgenta
- C.6** . Alte urgente

### **D. - PROCEDURI NORMALE**

- D.1** . Control inainte de zbor
- D.2** . Pornire
- D.3** . Decolare
- D.4** . Croaziera
- D.5** . Aterizare
- D.6** . Dupa aterizare si oprire motor

### **E. - PERFORMANTE LA MASA MAXIMA LA DECOLARE**

- E.1** . Decolare (fara vant, la temperatura data)
- E.2** . Viteza recomandata
- E.3** . Lungimea de rulare la decolare
- E.4** . Distanța de decolare pentru a depasi inaltimea de 15 m
- E.5** . Limite de vant lateral demonstrate la decolare
- E.6** . Zbor in urcare
- E.7** . Cea mai buna viteza ascensionala (la viteza data)
- E.8** . Viteza ascensionala la cea mai buna panta de urcare (la viteza data)
- E.9** . Aterizare (fara vant la temperatura data)
- E.10** . Viteza recomandata
- E.11** . Lungime de rulare la aterizare
- E.12** . Distanța de aterizare de la inaltimea de 15 m
- E.13** . Limite de vant lateral demonstrate la decolare
- E.14** . Finete maxima cu motorul oprit si viteza asociata.

### **F. - MASE SI CENTRAJE, ECHIPAMENTE**

- F.1** . Masa gol (de referinta)
- F.2** . Centrajul gol (de referinta)
- F.3** . Configuratia aeronavei pentru determinarea masei gol (de referinta)
- F.4** . Lista echipamentelor adaptabile

Masa si centrajul gol - vor fi furnizate toate elementele care sa permita fiecarui utilizator sa calculeze, cu exactitate, masa gol si centrajul gol pentru aeronava. Pentru acest scop, se vor indica masa tuturor echipamentelor adaptabile si bratul fortei asociate.

**F.5** . Masa si centrajul - vor fi furnizate toate elementele care sa permita fiecarui utilizator sa calculeze masa si centrajul aeronavei, tinand cont de masa gol, masa ocupantilor, masa carburantului si a bagajelor.

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

### **G. - MONTARE SI REGLAJE**

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

**G.2** . Lista reglajelor accesibile utilizatorului si consecintele asupra caracteristicilor de zbor

## H. - ACTIVITATI SPECIFICE

**H.1** . Aceasta sectiune va fi inclusa in cazul autorizarii aeronavei pentru efectuarea activitatilor specifice prevazute la Capitolul 5 din prezenta reglementare.

Sunt considerate activitati specifice urmatoarele categorii de zboruri:

- lansare de parasutisti;
- remorcaj de banderola sau planoare ultrausoare si largarea acestora;
- lansare de incarcaturi (cum ar fi fluturasi publicitari, mingi de fotbal, parasutari nepericuloase de bunuri);
- supraveghere aeriana;
- filmare/fotografiere aeriana;
- pulverizare de substante.

**H.2** . Repercusiunea montarii echipamentelor optionale adaptabile pentru activitati specifice asupra procedurilor si limitarilor indicate in manualul de utilizare si conditiile de utilizare asociate.

**H.3** . Proceduri si limitari de utilizare asociate pentru activitatile specifice.

## I. - ALTE UTILIZARI

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

**I.2** . Repercusiunea montarii optionale a parasutei, flotoarelor si schiurilor asupra procedurilor si limitarilor indicate in manualul de utilizare.

## II. - MANUALUL DE INTRETINERE

Daca este posibil, manualul va trata, separat, urmatoarele parti ale ULM-ului:

A - Invelisul/voalura/anvelopa

B - Structura

C - Grupul motopropulsor, inclusiv elicea/elicele (dupa caz)

D - Sisteme, instalatii, echipamente, instrumente si aparate de bord

Intretinerea unui ULM depinde, in principal, de conditiile de utilizare (mediu, categoriile de zboruri efectuate) si de pastrare/stocare.

Manualul trebuie sa defineasca o intretinere in conditii medii si sa previna utilizatorul de a tine cont de factorii care pot afecta nefavorabil aeronava.

Manualul de intretinere trebuie sa prevada:

- diverse sfaturi generale legate de intretinerea ULM-ului;
- lucrari de intretinere periodice simple. Se recomanda ca aceste lucrari sa fie grupate la un interval de 25 de ore de zbor sau de trei luni de utilizare (care se atinge primul);
- lucrari de intretinere importante ce necesita un control aprofundat (de exemplu controale anuale). Este recomandata, de asemenea, efectuarea unei verificari dupa primele zece ore de utilizare, pentru controale si reglaje;
- verificarile necesare dupa destocare/pastrare, de exemplu atunci cand ULM-ul nu este utilizat in timpul iernii.

Nota:

O prezentare simpla, sub forma de tabel, cu tipul controlului efectuat va permite proprietarului sa inscrie in acesta data efectuarii controlului si semnatura. Continutul fiecarui control poate fi regrupat intr-un capitol separat. Fise complementare vor permite mentionarea eventualelor probleme aparute, solutiile adoptate si piesele schimbate.

- criteriile de apreciere (care nu necesita mijloace costisitoare), tolerantele acceptabile si cele care impun imperativ schimbarea pieselor;

- desene sau schite pentru a arata montarea/demontarea diverselor piese normal demontabile; Aceste desene, daca este posibil, trebuie sa mentioneze referinta piesei (cod, reper etc.) si cantitatea.

Aceleasi criterii sunt valabile si pentru elice/rotor (dupa caz).

Conceperea aeronavei trebuie sa permita un control al structurii fara demontare (de exemplu capace de vizitare). O zona de control a panzei trebuie sa permita o evaluare periodica a rezistentei acesteia.

- se va stabili modul in care se va face nivelarea si modul in care aceasta va fi verificata periodic.

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

## **RECOMANDARI PRIVIND EFECTUAREA VERIFICARILOR DOCUMENTELOR ASOCIATE AERONAVELOR ULTRAUSOARE MOTORIZATE, 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 analiza 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 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 manualul de utilizare si intretinere si se stabileste daca acesta contine cel putin sectiunile din continutul minim recomandat prevazut in Anexa 2;

**h)** Se analizeaza fisa de date si se stabileste daca aceasta contine cel putin elementele din modelul prezentat in Anexa 9;

**i)** 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;

**j)** In cazul existentei si a altor documente, altele decat cele de mai inainte, care demonstreaza conformarea tipului/modelului de aeronava cu cerintele aplicabile din prezenta reglementare, se va 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.);

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

**l)** Pentru aeronavele ultrasoare motorizate 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.-2.6. si 2.8-2.11. 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 fisa C de verificare pentru fiecare aeronava in parte.

Nota: In vederea autorizarii aeronavei cu echipamente optionale, conform prevederilor prezentei reglementari, este necesara intocmirea corespunzatoare a documentatiei aferente privind aceste echipamente.

## **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/anelopa (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 vor verifica, suplimentar, absenta fisurilor, niturilor slabite, precum si integritatea si rigiditatea imbinarilor.

**3)** Se verifica prinderea voalurii 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 voalurii 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 voalurii/invelisului nu trebuie sa creeze tensiuni obiective 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/triciclu/gondola

- 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

**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/rotor anticuplu

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 braccajelor suprafetelor mobile cu cele precizate de constructor.

#### **2.2.4.** Verificare grup motopropulsor/arzator

**1)** Se verifica suportul de prindere al motorului pe structura, prinderea acestuia, integritatea acestuia, lipsa deformatiilor, a fisurilor;

**2)** Se verifica prinderea motorului pe suport: integritatea elementelor de legatura si a sigurantarii lor, a amortizoarelor de soc, a sistemului de evacuare si fixarea acestuia; Se verifica integritatea conductelor de racire si a conductelor de alimentare cu combustibil si a existentei unei distante de siguranta intre acestea din urma si sistemul de evacuare, precum si fata de celelalte elemente ale blocului motor;

**3)** Se verifica integritatea elicei. Aceasta nu trebuie sa prezinte deformari, fisuri, desprinderi importante de material etc.;

Se verifica modul de prindere a elicei pe butuc si a sigurantarii acesteia;

Se verifica, ca in timpul rotirii, sa nu existe riscul de a intra in contact cu parti componente ale aeronavei;

**4)** Se verifica buna functionare a sistemului de comanda al motorului si integritatea acestuia.

**5)** Se verifica integritatea cablurilor electrice, distanta acestora fata de partile grupului motopropulsor care pot sa le deterioreze;

**6)** Se verifica grupul motopropulsor, prin punere in functiune, in ceea ce priveste usurinta pornirii, parametrii, reprima, vibratiile, comportarea sistemelor, instalatiilor, echipamentelor, instrumentelor si aparatelor de bord, modul de oprire etc.;

**7)** Se verifica, dupa oprire, daca functionarea motorului a afectat aeronava, din punct de vedere al integritatii acesteia.

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

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

**2.2.6.** Verificare echipamente optionale (daca sunt montate pe aeronava)

Verificarea echipamentelor optionale se va face din punct de vedere al configuratiei ansamblelor, subansamblelor si reperelor acestora, al montarii acestora pe aeronava in configuratia corespunzatoare documentatiei, din punct de vedere dimensional, al integritatii, al starii tehnice a structurii de rezistenta primare, al starii tehnice a comenzilor, similar celor prezentate mai inainte.

**2.2.7.** 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 2.2.6 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/deformari;
- alte aspecte ale starii tehnice.

### **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 voalului.

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

**1)** Se verifica daca suruburile/buloanele au dimensiunile mentionate in documentatia tehnica. Se verifica, vizual, daca acestea prezinta tesituri, deformari 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.

#### **3.2. 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.

#### **3.3. Nituri**

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

**2)** Se verifica sa nu existe defecte de nituire;

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



### 3.4. Sigurantari

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

### 3.5. 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 celulei, zonele de atasare si sigurantarile. Nu se admit nituri slabite sau bolturi deformate. 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 motorizate. In cazul in care se constata ca rezultatul verificarilor la sol este favorabil se va continua cu efectuarea verificarii aeronavei ultrausoare 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 4** **la RACR-CCO ULM**

Nr. de inregistrare la  
autoritatea de certificare  
.....

APROB  
(conducatorul autoritatii de certificare)

De acord, rog aprobati  
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/autorizatie de zbor, pentru aeronava ultrausoara motorizata (ULM):  
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 inspector (i) verificarile in scopul incheierii  
procesului-verbal).

Verificarea aeronavei s-a facut conform reglementarilor specifice in vigoare, ca urmare a  
cererii nr. .... din .....

Deoarece aeronava indeplineste cerintele de navigabilitate aplicabile in vigoare, noi,  
subsemnatii (inspector (i)), propunem eliberarea/prelungirea valabilitatii/certificatului de  
identificare/anexei la certificatul de identificare/autorizatiei de zbor, 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 ULM sa fie exploatarea in conformitate cu instructiunile  
constructorului, manualul de utilizare si intretinere si cu reglementarile specifice in  
vigoare.

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

.....  
.....

Observatii (ale inspectorilor): .....

Inspector(i) .....

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

.....

..... 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 luarea 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, 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  
 - dosarul aeronavei ..... DA/NU  
 - livretul/evidenta activitatii de zbor a 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 acesteia ..... DA/NU

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

2.2.1. Verificare aripa/rotor/anvelopa ..... DA/NU  
 - stare tehnica voalura/invelis ..... DA/NU  
 - stare tehnica structura de rezistenta primara ..... DA/NU  
 - stare tehnica comenzi de control a aeronavei ..... DA/NU

2.2.2. Verificare fuselaj/triciclu/gondola ..... DA/NU  
 - stare tehnica structura de rezistenta primara ..... DA/NU  
 - stare tehnica comenzi de control a aeronavei ..... DA/NU  
 - stare tehnica tren de aterizare ..... DA/NU

2.2.3. Verificare ampenaje/rotor anticuplu ..... DA/NU

2.2.4. Verificare grup motopropulsor/arzator ..... DA/NU

2.2.5. Verificare sisteme, instalatii, echipamente, instrumente si aparate de bord ... DA/NU

2.2.6. Verificare echipamente optionale (daca sunt montate pe aeronava) ..... DA/NU  
 .....  
 (se vor mentiona echipamentele cu care aeronava va fi autorizata, daca acestea corespund)

2.2.7. Verificare stare 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 5, dupa caz) ..... DA/NU

3. VERIFICAREA IN ZBOR ..... corespunzatoare/necorespunzatoare  
 (se completeaza numai in cazul eliberarii/prelungirii valabilitatii autorizatiei de zbor)  
 efectuata in perioada/data de ....., la (locul) .....  
 - decolarea ..... DA/NU  
 - urcarea, zborul orizontal, coborarea, virajele, evolutiile admise, vitezele limita ..... DA/NU  
 - aterizarea ..... DA/NU

4. VERIFICAREA DUPA ZBOR ..... corespunzatoare/necorespunzatoare,  
 durata zborurilor de control ....., activitatea de zbor a aeronavei ..... ore DPS

5. 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) .....  
 (nume si semnatura) ..... Proprietar(i) .....  
 ..... Constructor(i) .....  
 ..... (nume si semnatura)

**ANEXA Nr. 5  
 la RACR-CCO ULM**

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/	15. Adresa titularului (detinatorului):   Address of the holder:   Adresa proprietarului:   Address of the owner:	
-----			
16. Se certifica prin prezentul document ca aeronava mai   sus mentionata a fost inregistrata in Registrul Unic   de Identificare a Aeronavelor Ultrausoare Motorizate   din Romania, in conformitate cu reglementarile romane   in vigoare.			
-----			
11. Insemnele de identificare:   Identification marks:     It is hereby certified that the above described   aircraft has been registered within the Unique Romanian   Powered Ultralight Aircraft Register, in accordance   with the Romanian regulations in force.			
-----			
12. Constructorul aeronavei   Manufacturer of the aircraft:     Tipul aeronavei   Manufacturer's designation:		Data emiterii:   Date of issue:	Emis de   Issued by:
-----			
13. Numarul de serie al aeronavei:   Aircraft Serial Number:		Valabil pana la:   Valid until:	Semnatura:   Signature:
Anul constructiei:   Year of manufacture:		Conform:   According to:	





## ANEXA Nr. 7 la RACR-CCO ULM

Nr. de inregistrare la  
autoritatea de certificare  
.....

APROB  
(conducatorul autoritatii de certificare)

De acord, rog aprobatii  
Sef birou

### PROCES-VERBAL DE OMOLOGARE

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

Noi, membrii comisiei de omologare a aeronavelor ultrausoare motorizate, am efectuat  
verificarile tehnice in conformitate cu RACR-CCO ULM, 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 de normele procedurale si tehnice  
aplicabile, privind navigabilitatea si declara ca aeronava ultrausoara motorizata de  
tipul/modelul ....., clasa ..... poate fi  
utilizata conform instructiunilor constructorului, manualului de utilizare si intretinere 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(i) .....
	Constructor(i) .....
(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 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 A

de verificare a documentatiei

Anexa la procesul-verbal de omologare

1. Pentru aeronava ultrausoara motorizata (ULM): 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 18, 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. Manualul de utilizare si intretinere .....	DA/NU
2.8. Program/raport de calcul aerodinamic/performante de zbor .....	DA/NU
2.9. Program/raport de calcul de rezistenta .....	DA/NU
2.10. Program/raport de probe statice .....	DA/NU
2.11. Program/raport de incercare in zbor .....	DA/NU
2.12. Fisa de date .....	DA/NU
2.13. Lista modificarilor documentatiei aeronavei si documentele de modificare (dupa caz) .....	DA/NU
2.14. Certificat/declaratie de calitate a constructiei sau a componentelor aeronavei .....	DA/NU
2.15. 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 2.10 are caracter facultativ in momentul verificarii documentatiei asociate a aeronavei, dar satisfacerea sa permite considerarea unora dintre elementele documentatiei asociate ca fiind satisfacute. Punctul 2.11 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 satisfacator 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 probelor statice vor prevala asupra punctelor corespondente din documentatia tehnica asociata aeronavei.

3.3. In baza probelor in zbor efectuate, partea de documentatie aferenta se va considera rezolvata satisfacator si se va consemna prezenta programului si a raportului de probe in zbor sau a actului care autentifica existenta acestora, la punctul 4. In toate cazurile rezultatele probelor in zbor vor prevala asupra punctelor corespondente din documentatia tehnica asociata aeronavei.

3.4. Daca aeronava a fost construita in baza unui proiect certificat sau acceptat/ca replica a unei aeronave omologate/acceptate, punctele 2.1, 2.2., 2.3, 2.5, 2.8, 2.9 se considera echivalente si se va consemna numai aeronava in baza careia aceasta a fost construita, la rubrica observatii.

4. Observatii .....

5. Concluzia comisiei in urma verificarii documentatiei  
 Documentatia tehnica asociata aeronavei este/nu este corespunzatoare ..... DA/NU  
 Inspector(i)  
 (nume si semnatura) Proprietar(i) .....  
 ..... 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 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, inscrisuri 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 B  
 de verificare la sol

Anexa la procesul-verbal de omologare

1. Pentru aeronava ultrausoara motorizata (ULM): tip/model ....., nr. de serie ....., an de constructie ....., clasa ....., insemnele de identificare YR - ....., constructorul aeronavei ....., proprietarul aeronavei ....., Perioada/data ..... si locul .....

Nota: Prezenta fisa constituie un document de verificare finala la sol si poate fi insotita de fise cu observatii, model Anexa 18, privind verificarile efectuate pe parcursul omologarii.

2. Verificarea conformarii aeronavei cu definitia tipului/modelului acesteia - aeronava corespunde definitiei tipului/modelului prevazute in dosarul tehnic ..... DA/NU  
 3. Verificare tehnica aeronava (vizual si prin punere in functiune, dupa caz) ..... corespunzatoare/necorespunzatoare

3.1 Verificare aripa/rotor/anvelopa  
 - stare tehnica voalura/invelis ..... DA/NU  
 - stare tehnica structura de rezistenta primara ..... DA/NU  
 - stare tehnica comenzi de control al aeronavei ..... DA/NU  
 3.2. Verificare fuselaj/triciclu/gondola  
 - stare tehnica structura de rezistenta primara ..... DA/NU  
 - stare tehnica comenzi de control al aeronavei ..... DA/NU  
 - stare tehnica tren aterizare ..... DA/NU  
 3.3. Verificare ampenaje/rotor anticuclu ..... DA/NU  
 3.4. Verificare grup motopropulsor/arzator ..... DA/NU  
 3.5. Verificare sisteme, instalatii, echipamente, instrumente si aparate de bord ..... DA/NU  
 3.6. Verificare echipamente optionale (daca sunt montate pe aeronava) ..... DA/NU

(se vor mentiona echipamentele cu care aeronava va fi autorizata, daca acestea corespund)  
 3.7. 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

4. Observatii .....

5. Concluzia in urma verificarii in zbor  
 Aeronava se admite/nu se admite la zbor ..... DA/NU  
 Inspector(i)  
 (nume si semnatura) Proprietar(i) .....  
 ..... 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 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 inscrisuri 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 - avioane ultrausoare  
 Anexa la procesul-verbal de omologare

1. Pentru aeronava ultrausoara motorizata (ULM): tip/model ....., nr. de

serie ....., an de constructie ....., clasa .....,  
 insemnele de identificare YR - .....,  
 constructorul aeronavei .....,  
 proprietarul 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. 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

Nota: De la punctul 5 la 22 referinta: DS 10141 E - Canada, numerotare relativa la Capitol B din acestea.

## 4. Demonstrare a conformitatii

Fiecare din cerintele urmatoare va fi satisfacuta 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. Limite de repartitie a incarcaturii

(a) Valorile urmatoare vor fi determinate cu ajutorul documentelor justificative complete fise de cantarire si centraj anexate, calcule etc.):

(1) Masa maxima gol = ..... Kg  
 Masa maxima la decolare = ..... Kg  
 Masa minima admisa in zbor = ..... Kg  
 (2) Centrajul gol = ..... % CMA  
 Centrajul maxim admisibil fata = ..... % CMA  
 Centrajul maxim admisibil spate = ..... % CMA

Nota: Se va considera masa ocupantului tip = 70 Kg

si densitatea benzinei = 0,72 Kg/l

(b) Se permite utilizarea de lest fix si/sau amovibil, daca acesta este instalat convenabil si marcat.

Masa lestului = ..... Kg

Nota: Fisele de cantarire si centraj utilizate pentru intocmirea fisei C vor avea mentionate pe ele numele ocupantilor, semnatura acestora si data intocmirii.

## 6. Limite ale vitezei de rotatie si ale pasului elicei/elicelor

Viteza de rotatie si pasul elicei/elicelor nu vor depasi valorile sigure stabilite de constructor, in conditii normale (in timpul decolarii la regim maxim si 110% din regimul maxim continuu cu gazul redus, la Vne)

Turatia la decolare = ..... % N max.

Turatia la VNE = ..... % N max. cont.

## 7. 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)

## 8. Viteze de angajare

(a) Vitezele de angajare din zbor orizontal vor fi determinate prin incercari in zbor cu o deceleratie de maxim 1,6 km/h/s (motorul oprit sau gazul complet redus), la masa maxima si la centrul cel mai defavorabil.

(1) VS0: (flaps, tren in pozitie de aterizare) va fi mai mica de 72 km/h (65 km/h pentru aeronavele ULM avansate)  
 VS0 = ..... km/h IAS VS0 = ..... km/h CAS

(2) VS1: (flapsuri, tren escamotate) va fi mai mica de 96 km/h  
 VS1 = ..... km/h IAS VS1 = ..... km/h CAS

(b) Aripile trebuie sa poata fi mentinute la orizontala si directia de zbor conservata pana la VS0 sau pana la viteza la care mansa ajunge la cap de cursa.

(c) Se determina altitudinea pierduta pana la revenirea in zbor orizontal la 1,2 VS1.

## 9. Decolare

In cursul decolarii la masa maxima, la putere maxima si la nivelul mării (echivalent), vor fi determinate urmatoarele valori:

(a) Lungimea de rulare la decolare

Lto = ..... m

(b) Distanța de decolare pentru a depasi H = 15 m

Dto = ..... m

Nota: Configuratia aeronavei si cu precadere a flapsurilor va fi precizata.

Pozitie tren ..... escamotat/scos

Pozitie flapsuri ..... grade

(c) Limita vantului pana la care aeronava poate fi pilotata la decolare fara a necesita o indemanare excesiva din partea pilotului:

CT = ..... m/s (componenta transversala a vantului)

CL = ..... m/s (componenta longitudinala a vantului)

## 10. Zbor in urcare cu toate motoarele in functiune

In cursul zborului in urcare la putere maxima:

(a) Cea mai buna viteza ascensionala (VY) va depasi 93 m/min (1,5 m/s); si,

VY = ..... m/s la VX = ..... km/h

(b) Cea mai buna panta de urcare (la VX) va depasi 1/12.

Panta maxima = ..... la VX = ..... km/h si VY = ..... m/s

## 11. Aterizare

In cursul aterizarii efectuate cu gazul complet redus si flapsurile in pozitia de aterizare, vor fi determinate valorile urmatoare:

(a) Distanța de aterizare de la H = 15 m cu viteza 1,3 VS0; si

Dto = ..... m

(b) Lungimea de rulare la aterizare, cu franare moderata (daca aparatul dispune de frane).

Lto = ..... m

(c) Cu motorul oprit si flapsurile inchise:

Panta minima (finetea maxima) = ..... la VX = ..... km/h si VY = ..... m/s

(d) Limita vantului pana la care aeronava poate fi pilotata la aterizare (cu gazul complet redus) fara a necesita o indemanare excesiva din partea pilotului:

VT = ..... m/s (componenta transversala a vantului)

VL = ..... m/s (componenta longitudinala a vantului)

12. Aterizare intrerupta  
Daca aterizarea este intrerupta la 1,3 VSO si flapsurile in pozitie de aterizare, panta de urcare la putere maxima va depasi 1/30.  
VY = ..... m/s panta = .....
13. Controlabilitate si manevrabilitate  
(a) Aeronava trebuie sa poata fi pilotata (controlata) si manevrata sigur in timpul decolarii, zborului in urcare, zborului orizontal (croaziera), zborului in picaaj, apropierii si aterizarii (cu sau fara motor, flapsurile inchise sau scoase), cu ajutorul comenzilor primare dispuse normal pentru tipul/modelul de aeronava respectiv.  
Se poate pilota aeronava in timpul:  
Decolarii ..... DA/NU  
Zborului in urcare ..... DA/NU  
Zborului orizontal ..... DA/NU  
Zborului in picaaj ..... DA/NU  
Zborului de apropiere ..... DA/NU  
Aterizarii ..... DA/NU  
(b) Tranzitia cursiva intre regimurile de zbor trebuie sa fie posibila fara sa necesite o indemanare si un efort excesiv din partea pilotului. Valorile maxime masurate sunt date mai jos:  
Efort in daN pe mansa si palonier                      Tangaj                      Ruliu                      Giratie  
(1) Efort momentan:  
- admis pe mansa ..... 26,7 ..... 13,3  
- masurat pe mansa .....  
- admis pe volan (pe ax) ..... 26,7 ..... 13,3  
- masurat pe volan .....  
- admis palonier ..... 59,2  
- masurat palonier .....  
(2) Efort prelungit - admis ..... 4,4 ..... 2,2 ..... 8,9  
Efort prelungit - masurat .....  
(c) Trebuie sa fie posibil sa se compenseze aparatul, cel putin pentru zborul orizontal, la o masa si un centrage mediu.  
Masa medie ..... kg Centrage mediu ..... % CMA  
Viteza/plaja de compensare de la ..... km/h pana la ..... km/h
14. Control longitudinal  
Comanda de tangaj trebuie sa permita:  
(a) Cresterea vitezei de la 1,1 VS1 la 1,5 VS1 si de la 1,1. VSO la VF in mai putin de 3 secunde cu motor redus sau la putere maxima.  
Se poate accelera in plaja 1,1 - 1,5 VS1 sub 3 secunde ..... DA/NU  
Se poate accelera in plaja 1,1 VSO - VF sub 3 secunde ..... DA/NU  
(b) Controlul aparatului la inchiderea/scoaterea flapsurilor, in toata gama admisa de viteze. Aparatul este controlabil la inchiderea/scoaterea flapsurilor in toata gama admisa de viteze ..... DA/NU  
(c) Cresterea regulata a eforturilor pe mansa odata cu factorul de sarcina.  
Efortul la mansa creste in mod regulat odata cu factorul de sarcina ..... DA/NU
15. Control de ruliu si giratie  
(a) Schimbarea inclinarii, de la 30 grade pe o parte la 30 grade pe partea opusa, va dura sub 4 secunde la 1,3 VSO (cu flapsurile scoase si gazul complet redus) si la 1,2 VS1 (cu flapsurile inchise si gazul complet redus si la putere maxima).  
Se poate schimba inclinarea de la 30 grade stanga la 30 grade dreapta si invers, la 1,3 VSO, cu flapsurile scoase si gazul complet redus, sub 4 secunde ..... DA/NU  
Se poate schimba inclinarea de la 30 grade stanga la 30 grade dreapta si invers, la 1,2 VS1, cu flapsurile inchise si gazul complet redus, sub 4 secunde ..... DA/NU  
Se poate schimba inclinarea de la 30 grade stanga la 30 grade dreapta si invers, la 1,2 VS1, cu flapsurile inchise si la putere maxima, sub 4 secunde ..... DA/NU  
(b) Intrarea si iesirea rapida in/din ruliu si giratie nu trebuie sa conduca la caracteristici de zbor necontrolabile.  
Reactia aparatului la comanda rapida de ruliu si de giratie este in limite normale ... DA/NU  
(c) Eforturile pe comenzile de ruliu si giratie nu trebuie sa se inverseze la cresterea unghiurilor de bracaaj.  
Exista inversare a comenzii de ruliu sau giratie ..... DA/NU
16. Stabilitate statica longitudinala  
Stabilitatea statica longitudinala trebuie sa fie pozitiva de la 1,2 VS1 la VNE la combinatiile de centrage si puteri cele mai defavorabile.  
Stabilitatea longitudinala este pozitiva in conditiile precizate ..... DA/NU
17. Stabilitate statica transversala si pe directie  
a) Testele de stabilitate statica transversala si pe directie si performantele de decolare si de urcare trebuie sa fie realizate pentru a se asigura ca aeronava se conformeaza cerintelor din normele tehnice aplicabile.  
b) Stabilitatea statica transversala si pe directie este considerata acceptabila daca stabilitatea spirala este neutra in intervalul de viteze precizat la sectiunea 17 de mai inainte.  
Stabilitatea spirala este neutra ..... DA/NU
18. Stabilitate dinamica  
Orice oscilatie cu perioada scurta trebuie sa fie rapid amortizata, avand comenzile libere sau fixe.  
Amortizarea oscilatiilor cu perioada scurta este rapida cu comenzi libere sau fixe ... DA/NU
19. Angajare din zbor orizontal  
Trebuie sa fie posibil sa se impiedice miscari de ruliu sau giratie cu amplitudine mai mare de 15 grade prin utilizare normala a comenzilor.  
Se pot impiedica miscari de ruliu si giratie mai mari de 15 grade prin comenzi normale ..... DA/NU
20. Zbor in viraj si angajari din viraj  
Se vor efectua si angajari cu motor. Aeronava fiind in viraj corect cu 30 grade inclinare, se strange virajul pana la angajare. Dupa angajare aeronava trebuie sa poata fi redresata fara ca miscarea de ruliu sa depaseasca 60 grade. Aceste angajari trebuie executate cu motor, flapsurile scoase si inchise. Iesirea din manevra nu trebuie sa cauzeze nici pierdere excesiva de altitudine, nici tendinta de vrie, nici sa faca necesara cresterea vitezei pentru a reveni. Aeronava poate fi redresata fara ca miscarea de ruliu sa depaseasca 60 grade ..... DA/NU  
Exista tendinta de vrie ..... DA/NU  
Exista pierdere excesiva de altitudine ..... DA/NU  
Este necesara cresterea vitezei ..... DA/NU
21. Stabilitate pe directie si control in rulaaj  
(a) Punerea pe directie: Actionarea normala a comenzilor va determina rotirea pe directia dorita. In cazul aeronavelor echipate cu directie, apasarea pedalei dreapta a palonierului trebuie sa determine un viraj catre dreapta si invers.  
Actiunea comenzii este normala ..... DA/NU  
(b) Manevrarea la sol nu trebuie sa necesite o indemanare deosebita.  
Aeronava nu trebuie sa prezinte tendinta necontrolabila de rotire la vant lateral 90 grade pana la viteza vantului aleasa de solicitant.  
Aeronava este deplin controlabila, la sol, la viteza aleasa a vantului ..... DA/NU
22. Factor de sarcina limita maxim demonstrat in zbor n + ..... =; n - = .....  
23. Viteza de manevra demonstrata in zbor VA = ..... km/h  
24. Vitezele maxime admise cu flapsurile scoase (VF), demonstrate in zbor (dupa caz)  
25. Comportare a aeronavei, pana la viteza maxima demonstrata in zbor, la care nu exista vibratii si fluturare necorespunzatoare (corespunzatoare/necorespunzatoare)  
Viteza poate fi crescuta de la VS = km/h la VD = km/h ..... DA/NU



26. Stare aeronava dupa zbor (corespunzatoare/necorespunzatoare) ..... DA/NU  
 27. Observatii  
 28. Concluzia in urma verificarii in zbor  
 Aeronava se admite/nu se admite la zbor ..... DA/NU  
 Inspector(i)  
 (nume si semnatura) Proprietar(i) .....  
 .....  
 ..... 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 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 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 va fi intocmita.

FISA C nr. - (conform punctului 4 de mai jos)

de verificare in zbor - motodeltaplane, motoparapante/motoparasute si autogire  
 Anexa la procesul-verbal de omologare

1. Pentru aeronava ultrausoara motorizata (ULM): tip/model ....., nr. de serie ....., an de constructie ....., clasa ....., insemnele de identificare YR - ....., constructorul aeronavei ....., proprietarul aeronavei ....., Perioada/data ..... si locul .....

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

Nota: De la punctul 4. la 6. referinta: DS 10141 E - Canada, numerotare relativa la Capitol B din acestea, de la 7. la 9. referinta Instructiuni de aplicare a Arrete/23.09.1998 pentru aeronave ultrausoare motorizate - Franta.

4. Demonstrare a conformitatii

Fiecare din cerintele urmatoare vor fi satisfacuate la combinatiile de mase si centraje cele mai defavorabile (pentru fiecare caz intocmindu-se cate o fisa C, care va fi numerotata 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. Limite de repartitie a incarcaturii

(a) Valorile urmatoare vor fi determinate cu ajutorul documentelor justificative complete (fise de cantarire si centraj anexate, calcule etc.):

- (1) Masa maxima gol = ..... kg  
 Masa maxima la decolare = ..... kg  
 Masa minima admisa in zbor = ..... kg

(2) Centrajul (pozitie punct de acrosare) % CMA/mm fata de partea cea mai din fata a bordului de atac  
 Centrajul maxim admisibil fata = ..... % CMA/ ..... mm  
 Centrajul maxim admisibil spate = ..... % CMA/ ..... mm

Nota: Se va considera masa ocupantului tip = 70 kg  
 si densitatea benzinei = 0.72 kg/l

(b) Se permite utilizarea de lest fix si/sau amovibil daca acesta este instalat convenabil si marcat.

Masa lestului = ..... kg

Nota: Fisele de cantarire si centraj utilizate pentru intocmirea fisei C vor avea mentionate pe ele numele ocupantilor, semnatura acestora si data intocmirii.

6. Limite ale vitezei de rotatie si ale pasului elicei/elicelor

Viteza de rotatie si pasul elicei/elicelor nu vor depasi valorile sigure stabilite de constructor, in conditii normale (in timpul decolarii la regim maxim si 110% din regimul maxim continuu cu gazul redus, la Vne)

Turatia la decolare = ..... % N max.  
 Turatia la VNE = ..... % N max. cont.

7. 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:

Viteza de angajare (din zbor orizontal cu motorul oprit sau gazul complet redus)

VS = ..... km/h;

Viteza minima la care zborul orizontal mai poate fi mentinut V = ..... km/h;

Lungimea de rulare la decolare este de ..... m, mai mica de 300 m ..... DA/NU

Distanța de decolare pentru a depasi H = 15 m este de ..... m

Lungimea de rulare la aterizare, cu franare moderata (daca aeronava dispune de frane), este de ..... m, mai mica de 300 m ..... DA/NU

Distanța de aterizare de la H = 15 m este de ..... m

Cea mai buna viteza ascensionala va depasi 1,5 m/s;

VY = ..... m/s la VX = ..... km/h

Viteza ascensionala la panta maxima de urcare;

VY = m/s la VX = ..... km/h

Panta maxima de urcare; va depasi 1/12 ..... DA/NU

Panta maxima = .....

Panta minima (finetea maxima cu motorul oprit) = .....

la VX = ..... km/h si VY = ..... m/s

Viteza de manevra VA = ..... km/h  
 Viteza maxima admisa VNE = 0,9 VD = ..... km/h  
 8. Maniabilitate si stabilitate  
 In gama de mase si centrare cele mai defavorabile, pentru domeniul de zbor demonstrat, in urmatoarele situatii:  
 8.1. Decolare, apropiere si aterizare (inclusiv rulajul)  
 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 maxim ..... VL = ..... m/s (componenta longitudinala a vantului) si VT = ..... m/s (componenta transversala a vantului) ..... DA/NU  
 La aterizare (cu gazul redus sau nu) comportarea aeronavei este corespunzatoare la viteze ale vantului de maxim VL = ..... m/s si VT = ..... m/s ..... DA/NU  
 8.2. Zbor in urcare  
 Se poate pilota aeronava in urcare fara a necesita o indemanare si efort deosebite din partea pilotului ..... DA/NU  
 8.3. Zbor orizontal  
 Se poate pilota aeronava in zbor orizontal fara a necesita o indemanare si efort deosebite din partea pilotului ..... DA/NU  
 Aeronava poate fi zburata, fara actionarea comenzii (trapezului), la o viteza constanta, in aer calm, cel putin 5 secunde ..... DA/NU  
 Viteza la care se efectueaza zborul V = km/h este de cca 1,3 VS = km/h  
 Dupa actionarea comenzii intr-un sens sau in celalalt si lasarea libera a acesteia, aeronava revine la zborul orizontal stabilizat ..... DA/NU  
 8.4. Picaj  
 Cresterea sau scaderea constanta a vitezei de zbor, peste sau sub viteza normala de zbor (fara efort pe comanda), corespunde cresterii, in modul, a fortei necesare de actionare a comenzii ..... DA/NU  
 La zborul in picaj accentuat, aeronava prezinta tendinta ferma de autorecorespunzatoare ..... DA/NU  
 Viteza revine la viteza normala de zbor cand efortul pe comanda este redus progresiv la orice viteza, sub si peste viteza normala de zbor ..... DA/NU  
 In cazul zborului la viteza 2 VS = Km/h, daca comanda este lasata libera, aeronava revine la zborul normal fara picaj, oscilatii excesive sau caracteristici de angajare nedorite ..... DA/NU  
 Se poate pilota aeronava in picaj orizontal fara a necesita o indemanare si efort deosebite din partea pilotului ..... DA/NU  
 8.5. Viraj  
 Aeronava poate executa fara dificultate sau manevre ample viraje de 360s in fiecare sens ..... DA/NU  
 Aeronava poate executa fara dificultate sau manevre ample succesiuni de cate doua viraje de 90° in sensuri opuse ..... DA/NU  
 Timpul de schimbare al virajului este de T = ..... s  
 Aeronava poate executa fara dificultate viraje stabilizate, pe ambele parti, la o viteza de 1,2 ori viteza minima la care zborul orizontal mai poate fi mentinut, cel putin 5 s ..... DA/NU  
 Se poate pilota aeronava in picaj orizontal fara a necesita o indemanare si efort deosebite din partea pilotului ..... DA/NU  
 8.6. Caracteristici de angajare  
 Daca viteza este redusa constant (din zbor orizontal, din viraje) pana la viteza de angajare, in momentul angajarii apar caracteristici de zbor necontrolabile/violente de cadere/rasturnare sau tendinte de vrie ..... DA/NU  
 In cazul zborurilor la incidente mari, dupa angajare, in cazul intrarii in vrie se poate reveni la zborul normal dupa maxim 1,5 ture de vrie prin utilizarea normala a comenzii ..... DA/NU  
 Se poate reveni la zborul normal fara a necesita o indemanare si efort deosebite din partea pilotului ..... DA/NU  
 Se determina altitudinea pierduta pana la revenirea la viteza normala de zbor. Aceasta nu trebuie sa fie excesiva.  
 9. Comportare a aeronavei, pana la viteza maxima demonstrata in zbor, la care nu exista vibratii si fluturare necorespunzatoare (corespunzatoare/necorespunzatoare)  
 Viteza poate fi crescuta de la VS = ..... km/h la VD = ..... km/h ..... DA/NU  
 10. Factor de sarcina limita maxim demonstrat in zbor n + = ..... ; n - = .....  
 11. Viteza de manevra demonstrata in zbor VA = ..... km/h  
 12. Stare aeronava dupa zbor (corespunzatoare/necorespunzatoare) ..... DA/NU  
 13. Observatii .....  
 14. Concluzia in urma verificarii in zbor  
 Aeronava se admite/nu se admite la zbor ..... DA/NU  
 Inspector(i)  
 (nume si semnatura) Proprietar(i) .....  
 ..... 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 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, 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 va fi intocmita.

FISA C nr. (conform punctului 5 de mai jos)  
 de verificare in zbor - elicoptere  
 Anexa la procesul-verbal de omologare

1. Pentru aeronava ultrausoara motorizata (ULM): 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. 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

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

Nota: De la punctul 4. la 6. referinta: DS 10141 E - Canada, numerotare relativa la Capitol B din acestea, de la 7. la 9. referinta Instructiuni de aplicare a Arrete/23.09.1998 pentru aeronave ultrausoare motorizate - Franta.

4. Demonstrare a conformitatii

Fiecare din cerintele urmatoare vor fi satisfacute la combinatiile de mase si centraje cele mai defavorabile (pentru fiecare caz intocmindu-se cate o fisa C, care va fi numerotata 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. Limite de repartitie a incarcaturii

(a) Valorile urmatoare vor fi determinate cu ajutorul documentelor justificative complete (fise de cantarire si centraj anexate, calcule etc.):

- (1) Masa maxima gol = ..... kg
- Masa maxima la decolare = ..... kg
- Masa minima admisa in zbor = ..... kg
- (2) Centrajul gol = .....
- Centrajul maxim admisibil fata = .....
- Centrajul maxim admisibil spate = .....

Nota: Se va considera masa ocupantului tip = 70 kg si densitatea benzinei = 0.72 kg/l

(b) Se permite utilizarea de lest fix si/sau amovibil daca acesta este instalat convenabil si marcat.

Masa lestatului = ..... kg

Nota: Fisele de cantarire si centraj utilizate pentru intocmirea fisei C vor avea mentionate pe ele numele ocupantilor, semnatura acestora si data intocmirii.

6. Limite ale vitezei de rotatie si ale pasului rotoarelor

Viteza de rotatie si pasul rotoarelor nu vor depasi valorile sigure stabilite de constructor, in conditii normale (in timpul decolarii la regim maxim si 110% din regimul maxim continuu cu gazul redus, la Vne)

Pentru fiecare rotor: .....  
 Turatia la decolare = ..... % N max.  
 Turatia la VNE = ..... % N max. cont.

7. 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:

Cea mai buna viteza ascensionala va depasi 93 m/min (1,55 m/s);  
 VY = ..... m/s  
 Viteza de manevra VA = ..... km/h  
 Viteza maxima admisa VNE = 0,9 VD = ..... km/h

8. Maniabilitate si stabilitate

In gama de mase si centraje cele mai defavorabile, pentru domeniul de zbor demonstrat, in urmatoarele situatii:

8.1. 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 maxim ..... m/s ..... DA/NU  
 La aterizare (cu gazul redus sau nu) comportarea aeronavei este corespunzatoare la viteze ale vantului de maxim ..... m/s ..... DA/NU

8.2. Zbor in urcare

Se poate pilota aeronava in urcare fara a necesita o indemanare si efort deosebite din partea pilotului ..... DA/NU

8.3. Zbor orizontal

Se poate pilota aeronava in zbor orizontal fara a necesita o indemanare si efort deosebite din partea pilotului ..... DA/NU  
 Viteza la care se efectueaza zborul V = km/h este de cca 1,3 VS = km/h

8.4. Picaj

Cresterea sau scaderea constanta a vitezei de zbor, peste sau sub viteza normala de zbor (fara efort pe comanda), corespunde cresterii, in modul, a fortei necesare de actionare a comenzii ..... DA/NU  
 La zborul in picaj accentuat, aeronava prezinta tendinta ferma de autoreddresare ..... DA/NU

Viteza revine la viteza normala de zbor cand efortul pe comanda este redus progresiv la orice viteza, sub si peste viteza normala de zbor ..... DA/NU  
 In cazul zborului la viteza 2 VS = km/h, daca comanda este lasata libera, aeronava revine la zborul normal fara picaj, oscilatii excesive sau caracteristici de angajare nedorite ..... DA/NU

Se poate pilota aeronava in picaj orizontal fara a necesita o indemanare si efort deosebite din partea pilotului ..... DA/NU

8.5. Viraj

Aeronava poate executa fara dificultate sau manevre ample viraje de 360° in fiecare sens ..... DA/NU  
 Aeronava poate executa fara dificultate sau manevre ample succesiuni de cate doua viraje de 90° in sensuri opuse ..... DA/NU

Timpul de schimbare al virajului este de T = ..... s

8.6. Caracteristici de autorotatie

Se poate reveni la zborul normal fara a necesita o indemanare si efort deosebite din partea pilotului ..... DA/NU  
 Se determina altitudinea pierduta pana la revenirea la viteza normala de zbor. Aceasta nu trebuie sa fie excesiva.

9. Comportare a aeronavei, pana la viteza maxima demonstrata in zbor, la care nu exista vibratii si fluturare necorespunzatoare (corespunzatoare/necorespunzatoare)

Viteza poate fi crescuta de la VS = ..... km/h la VD = km/h ..... DA/NU

10. Factor de sarcina limita maxim demonstrat in zbor n + = .....; n - = .....

11. Stare aeronava dupa zbor (corespunzatoare/necorespunzatoare) ..... DA/NU

12. Observatii .....

.....

.....

.....

.....

13. Concluzia in urma verificarii in zbor  
 Aeronava se admite/nu se admite la zbor ..... DA/NU  
 Inspector(i)  
 (nume si semnatura) ..... Proprietar(i) .....  
 ..... 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 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, 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 va fi intocmita.

FISA C nr. (conform punctului 5 de mai jos)  
 de verificare in zbor - dirijabile ultrausoare  
 Anexa la procesul-verbal de omologare

1. Pentru aeronava ultrausoara motorizata (ULM): tip/model ....., nr. de serie ....., an de constructie ....., clasa ....., insemnele de identificare YR - ....., constructorul aeronavei ....., proprietarul aeronavei ....., Perioada/data ..... si locul .....

efectuării zborurilor de verificare.

2. Conditii de verificare in zbor

Se vor nota, in dreptul fiecărei 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 fiecărei 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

Nota: De la punctul 4. la 6. referinta: DS 10141 E - Canada, numerotare relativa la Capitol B din acestea, de la 7. la 8. referinta Instructiuni de aplicare a Arrete/23.09.1998 pentru aeronave ultrausoare motorizate - Franta.

4. Demonstrare a conformitatii

Fiecare din 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  
 Nota: Se va considera masa ocupantului tip = 70 kg  
 si densitatea benzinei = 0.72 kg/l

(b) Se permite utilizarea de lest fix si/sau amovibil daca acesta este instalat convenabil si marcat.

Masa lestului = ..... kg

Nota: Fisele de cantarire utilizate pentru intocmirea fisei C vor avea mentionate pe ele numele ocupantilor, semnatura acestora si data intocmirii.

6. Limite ale vitezei de rotatie si ale pasului elicei/elicelor

Viteza de rotatie si pasul elicei/elicelor nu vor depasi valorile sigure stabilite de constructor, in conditii normale  
 Turatia la VNE = ..... rot./min.

7. 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  
 Viteza de manevra VA = ..... km/h  
 Viteza maxima admisa VNE = 0,9 VD = ..... km/h

8. Maniabilitate si stabilitate

In gama de mase si temperaturi cele mai defavorabile, pentru domeniul de zbor demonstrat, in urmatoarele situatii:

8.1. 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 maxim ..... m/s ..... DA/NU

La aterizare comportarea aeronavei este corespunzatoare la viteze ale vantului de maxim ..... m/s ..... DA/NU

8.2. Zbor in urcare

Se poate pilota aeronava in urcare fara a necesita o indemanare si efort deosebite din partea pilotului ..... DA/NU

8.3. Zbor orizontal

Se poate pilota aeronava in zbor orizontal fara a necesita o indemanare si efort deosebite

din partea pilotului ..... DA/NU  
 Aeronava poate fi zburata, fara actionarea comenzii, la o viteza constanta,  
 in aer calm, cel putin 5 secunde ..... DA/NU  
 Viteza la care se efectueaza zborul V = ..... km/h  
 8.4. Viraj  
 Aeronava poate executa fara dificultate sau manevre ample viraje de 360° in fiecare  
 sens ..... DA/NU  
 Aeronava poate executa fara dificultate sau manevre ample succesiuni de cate doua viraje  
 de 90° in sensuri opuse ..... DA/NU  
 Timpul de schimbare al virajului este de T = ..... s  
 9. Viteza de manevra demonstrata in zbor VA = ..... km/h  
 10. Stare aeronava dupa zbor (corespunzatoare/necorespunzatoare) ..... DA/NU  
 11. Observatii .....  
 .....  
 .....  
 .....  
 .....  
 .....  
 12. Concluzia in urma verificarii in zbor  
 Aeronava se admite/nu se admite la zbor ..... DA/NU  
 Inspector(i)  
 (nume si semnatura) Proprietar(i) .....  
 .....  
 ..... 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 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, inscrierile 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 8**  
**la RACR-CCO ULM**

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 ULM 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 ULM and the romanian regulations in force, the present  
 Certificate is issued for the product described below.

2. Tipul produsului:  
 Type designation:  
 Categoria/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 ultrausoare, 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: Emis de: Semnatura:  
 Date of issue: Issued by: Signature:

Conform:  
 According to:

**ANEXA 9**  
**la RACR-CCO ULM**

(stampila autoritatii de  
 certificare si semnatura)

FISA DE DATE

Nr.: Editia nr.: din data de:

---

1. DATE GENERALE  
 1.1. Tipul/modelul .....  
 1.2. Clasa aeronavei .....  
 1.3. Constructor .....  
 Adresa .....  
 1.4. Cerinte aplicabile .....

-----	
2. DATE TEHNICE SI LIMITARI DE UTILIZARE	
2.1. Date de constructie	
Felul constructiei/scurta descriere constructiva .....	
Trenul de aterizare .....	
Asezarea grupului motopropulsor .....	
Locuri .....	
2.2. Dimensiuni	
Anvergura .....	
Lungime .....	
Inaltime .....	
Suprafata aripilor/rotor/volumul anvelopei .....	
2.3. Comenzi (date despre suprafete, unghiuri de bracaaj, etc.)	
2.4. Viteze	
Viteza maxima admisa (VNE) .....	
Viteza de manevra (VA) .....	
Viteza de angajare (VSO) .....	
Viteza maxima orizontala (VMAX) .....	
Viteza de croaziera (VC) .....	
Viteza maxima cu flapsurile scoase (VF):	
2.5. Viteze maxime ale vantului	
Componenta longitudinala (VL) .....	
Componenta transversala (VT) .....	
2.6. Mase	
Masa maxima la decolare .....	
Masa maxima gol .....	
2.7. Factori de sarcina	
Limita pozitiv .....	
Limita negativ .....	
2.8. Limite de centraj	
2.9. Grupuri motopropulsoare si elice permise	
Grup motopropulsor	Elice
1	
2	
2.10. Date constructive ale grupului motopropulsor si elicei aferente	
2.10.a - 1 ... Grup motopropulsor	
Constructor .....	
Tip/model .....	
Racire .....	
Putere maxima .....	
la turatia - RPM .....	
Putere maxima continua.....	
la turatia - RPM.....	
2.10.b - 1 ... Elice	
Constructor .....	
Tip/model .....	
Nr. de pale/material .....	
Diametrul maxim .....	
Pas .....	
Turatia elicei la sol	
cu motorul in plin .....	
Posibilitatea de inlocuire .....	
2.10.c - 1 ... Reductor	
Model constructiv .....	
Raport de transmisie .....	
2.10.d - 1 ... Nivel de zgomot (dupa caz):	
2.11. Combustibil utilizat	
Tipuri de combustibil .....	
Volumul rezervorului .....	
2.11. Echipamente (instrumente si aparate de bord)	
Impuse de normele tehnice aplicabile: .....	
Altele: .....	
-----	
3. OPTIUNILE DE ECHIPARE CU CARE AERONAVA ESTE AUTORIZATA SI POATE FI UTILIZATA	
-----	
4. INSTRUCIUNI DE UTILIZARE - COMPLETARI - LIMITARI - DOCUMENTE APROBATE	
(manuale, rapoarte de probe si desene, aprobate, instructiuni ale constructorului,	
categoriile de zboruri pentru care aeronava este autorizata si poate fi utilizata)	
-----	
5. OBSERVATII	

## ANEXA 10 la RACR-CCO ULM

Viza  
autoritatii de certificare

DECLARATIE DE CONFORMITATE

Pentru aeronava ultrausoara motorizata:

Tipul/modelul: .....

Numarul de serie: .....

Anul de constructie: .....

Constructorul aeronavei:

Numele: .....

Adresa: .....

.....

Declar prin prezenta ca aeronava ultrausoara motorizata, prezentata mai sus, este construita in conformitate cu dosarul tehnic aprobat de catre autoritatea de certificare (definitia de tip) si cu .....

(se mentioneaza cerintele/normele tehnice aplicabile)

si indeplineste, in conformitate cu reglementarile in vigoare, cerintele de navigabilitate pentru a fi utilizata.

Inteleg si sunt de acord ca, prin semnarea prezentei declaratii, sunt responsabil de cele declarate si de exactitatea datelor furnizate de mine in legatura cu aceasta aeronava.

Semnatura constructorului

Data semnarii:

Stampila (dupa caz)

Nota: Prezenta declaratie se intocmeste cu scris de mana. In cazul in care sunt mai multi constructori se va inscrie, de catre unul dintre acestia, la rubrica "constructorul aeronavei", mentiunea "conform tabelului anexat", dupa care isi va inscrie numele, va semna (si, dupa caz,

va aplica stampila) si va inscrie data la rubricile respective din prezenta declaratie.  
 Tabelul, avand numele, semnatura (si, dupa caz stampila) si data semnarii va fi completat, de  
 mana, de catre aceeasi persoana de mai inainte si va avea specificat pe acesta "anexa la  
 declaratia de conformitate pentru aeronava ultrausoara tipul/modelul .....,  
 numar de serie ....., an de constructie .....".

Prezenta declaratie este valabila numai daca este vizata de catre autoritatea de  
 certificare.

**ANEXA 11**  
**la RACR-CCO ULM**

Data emiterii:  Date of issue:		Emisa de:  Issued by:	
Conform:  According to:		Semnatura:  Signature:	
Mentiuni: Aeronava poate fi utilizata in baza  prezentei autorizatii numai daca  aceasta (autorizatia) este insotita de  Certificatul de identificare  Nr. _____, emis in data de: _____		ROMANIA Ministerul Transporturilor, Constructiilor si Turismului Ministry of Transport, Constructions and Tourism	
Remarks		AUTORIZATIE DE ZBOR FLIGHT AUTHORIZATION	
		Nr.	
Nr. de inregistrare la  autoritatea de  certificare:  Registration No:	Categororia/Clasa aeronavei:  Category/Class of the aircraft  Aeronava ultrausoara  motorizata/	Categoriile de zboruri pentru care aeronava este autorizata  si poate fi utilizata:  Flight categories for which the aircraft is authorised  and may be used:	
1. Insemnele de identificare:  Identification marks:			
2. Constructorul aeronavei  Manufacturer of the aircraft:			
Tipul aeronavei  Manufacturer's designation:		Optiuni de echipare cu care aeronava este autorizata si  poate fi utilizata:	
3. Numarul de serie al aeronavei:  Aircraft Serial Number:		Optional equipment with which the aircraft is  authorized and may be used:	
Anul constructiei:  Year of manufacture:			
4. Categoria aeronavei:  Category of the aircraft:			
5. Aceasta autorizatie de zbor a fost eliberata in  conformitate cu reglementarile romane in vigoare;  aeronava este considerata apta pentru zbor cand este  intretinuta si exploatata in conformitate cu  reglementarile de mai sus si cu limitarile de operare  specifice.			
This flight authorization has been issued pursuant to  the Romanian Airworthiness regulation in force, the  above mentioned aircraft is considered airworthy when  maintained and operated in accordance with foregoing  and the pertinent operating limitations		Data finalizarii verificarilor:  Check date:	Rezultatul  verificarilor:  Check result:
		Autorizatia este valabila pana la:  The authorization is valid until:	

**ANEXA 12**  
**la RACR-CCO ULM**

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

**1. Coperta si pagina 1**

**REGISTRUL UNIC DE IDENTIFICARE  
 A  
 AERONAVELOR ULTRAUSOARE MOTORIZATE  
 (centrat in pagina)**

**2. Pagina 2**

Nota privind registrul:

Informatii privind valabilitatea certificatului de identificare, a anexei la certificatul de











**la RACR-CCO ULM**

ROMANIA  
Ministerul Transporturilor, Constructiilor si Turismului  
Ministry of Transport, Constructions and Tourism

CERTIFICAT de RADIERE  
CERTIFICATE of CANCELATION

Prin prezentul certificam ca aeronava descrisa mai jos a fost radiata din registrul unic de identificare a aeronavelor ultrausoare motorizate.

The following aircraft has been cancelled from the Romanian Ultralight Aircraft register.

Insemnul de nationalitate si marca de ordine:

Nationality and identification marks:

Categoria/clasa aeronavei:

Category/class of aircraft:

Constructor:

Manufacturer:

Numar de serie:

Manufacturing number:

Valabil incepand cu data:

Effective:

Din registrele autoritatii de certificare referitoare la aceasta aeronava reiese ca nu apar inregistrate date neadevarate in legatura cu aceasta aeronava.

Records of the certifying authority (romanian delegated ultralight aircraft authority) do not show unreleased recorded lien against this aircraft.

Data emiterii:	Eliberat de:
Date of issue:	Issued by:
Conform:	
According to:	Semnatura:
	Signature:

**ANEXA 17**  
**la RACR CCO - ULM**

### DECLARATIE

Subsemnatul (a) ....., nascut (a) la data de .....  
in localitatea ....., domiciliat (a) in .....,  
posesor (posesoare) 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 ULM, aprobate de catre MTCT 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 reglementarea de mai sus (RACR-CCO ULM), 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 18**  
**la RACR-CCO ULM**

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)

**Anexă la cererea nr: .....**  
**(se va mentiona numarul cererii depuse de solicitanti in vederea, dupa caz, eliberarii/prelungirii valabilitatii certificatului de identificare, certificatului de omologare, autorizatiei de zbor)**

Pentru aeronava ultrausoara motorizata (ULM): 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)  
(nume data si semnatura)

.....  
.....

Proprietar(i) .....  
Constructor(i) .....

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/constructorul, dupa caz, vor semna pentru luarea 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/dosarul 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.