

**MINISTERUL TRANSPORTURILOR, CONSTRUCȚIILOR ȘI TURISMULUI****REGLEMENTĂRI AERONAUTICE CIVILE ROMÂNE  
RACR-CCO ULM****Cerințele de certificare și operaționale pentru aeronavele ultraușoare motorizate**

## CAPITOLUL 1

## Generalități

**RACR-CCO ULM 1005      Introducere**

(1) Având în vedere diversitatea de cerințe, diferite în lume, privind admiterea la zbor a aeronavelor ultraușoare motorizate (ULM) și că majoritatea aeronavelor ULM din România sunt din import, prezenta reglementare își propune să acopere din punct de vedere al certificării (al emiterii certificatelor de identificare — Ci și, după caz, a autorizațiilor de zbor — AZ) și al operării/utilizării toate categoriile de aeronavele ULM, de diferite clase și tipuri/modele.

(2) Definiția aeronavelor ultraușoare motorizate se stabilește prin Ordin al Ministrului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului.

(3) În acest moment gama cerințelor de admitere la zbor a aeronavelor ULM pleacă de la nivelul la care nu este necesară certificarea/autorizarea din punct de vedere al navigabilității acestor aeronave și nici înmatricularea/identificarea lor și până la nivelul la care aceste acțiuni sunt necesare, prezenta reglementare acoperind toate aceste situații.

(4) În funcție de nivelul cerințelor privind emiterea Ci și AZ, aeronavele ULM pot fi restricționate operațional, conform prevederilor de la Capitolul 5.

**RACR-CCO ULM 1010      Abrevieri și definiții****RACR-CCO ULM 1010      (a) Abrevieri**

(1)	ULM	Aeronavă ultraușoară motorizată;
(2)	Ci	Certificat de identificare;
(3)	AZ	Autorizație de Zbor;
(4)	CO	Certificat de Omologare;
(5)	DOC	Declarație de conformitate;
(6)	PV	Proces-verbal.

**RACR-CCO ULM 1010      (b) Definiții**

(1) *Cerințe procedurale* — Cerințele prevăzute în prezenta reglementare referitoare la modul de tratare a solicitărilor privind eliberarea certificatelor de identificare, omologarea și eliberarea autorizațiilor de zbor, pentru aeronavele ultraușoare motorizate.

(2) *Norme tehnice* — Cerințele prevăzute în prezenta reglementare referitoare la condițiile pe care o aeronavă ultraușoară motorizată trebuie să le îndeplinească din punct de vedere al navigabilității.

(3) *Autorizație de zbor* — Documentul de navigabilitate emis/eliberat de autoritatea de certificare în legătură cu o aeronavă de un tip/model omologat, care certifică faptul că aceasta îndeplinește cerințele minime de navigabilitate conform celor prevăzute în prezenta reglementare.

(4) *Certificat de identificare* — Documentul emis/eliberat de autoritatea de certificare în legătură cu o aeronavă, care certifică faptul că aceasta a fost identificată.

(5) *Identificarea unei aeronave* — Inscricționarea pe corpul acesteia a însemnului de naționalitate și a mărcii de ordine, înregistrarea acesteia în registrul unic de identificare a aeronavelor ultraușoare motorizate aflat la autoritatea de certificare și eliberarea certificatului de identificare.

(6) *Dosar tehnic* — Ansamblul de documente asociate unei aeronave, construită în serie sau nu, construită în România sau importată, care, dacă nu este specificat altfel în cuprinsul prezentei reglementări, cuprinde următoarele documente:

- (i) un opis cu conținutul acestui dosar;
- (ii) un desen de ansamblu al aeronavei în trei vederi, desenele de ansamblu și desenele părților cu pondere hotărâtoare în siguranța în utilizare/operare a aeronavei, precum și specificațiile, necesare pentru definirea configurației aeronavei și a caracteristicilor de proiectare, care demonstrează conformarea cu cerințele aplicabile din prezenta reglementare. În cadrul opisului desenele vor avea o listă distinctă;
- (iii) informații despre dimensiuni, materiale și procese de construcție, necesare pentru definirea rezistenței structurale a aeronavei;
- (iv) manualul de utilizare și întreținere;
- (v) un raport privind modul de conformare a aeronavei cu normele tehnice aplicabile și, după caz, conform cerințelor din prezenta reglementare, un program privind modul de efectuare a calculelor, un raport de calcul, un program de probe statice, un raport de probe statice, un program de probe în zbor, un raport de probe în zbor;
- (vi) o fișă de date;
- (vii) alte documente (informații) care demonstrează conformarea aeronavei de tipul/modelul respectiv cu cerințele aplicabile din prezenta reglementare, inclusiv instrucțiuni de asamblare, date despre grupul motopropulsor (motor, elice etc.), despre sisteme, instalații, echipamente, instrumente și aparate de bord fotografii, precum și despre modul de asigurare a calității în procesul de construcție etc.

**Notă:**

Informațiile cuprinse în dosarul tehnic *definesc tipul/modelul* aeronavei respective.

(7) *Dosarul tehnic aprobat* — dosarul tehnic definit mai sus se consideră aprobat în urma completării și semnării procesului-verbal de omologare și a emiterii de către autoritatea de certificare a certificatului de omologare (CO), aceste documente devenind astfel părți componente ale dosarului tehnic (aprobat).

(8) *Dosarul aeronavei* — ansamblul de documente necesare, după caz, identificării și/sau autorizării, conform prevederilor prezentei reglementări. În urma eliberării Ci și, după caz, anexei la Ci sau AZ *dosarul aeronavei se consideră aprobat*.

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

(10) *Aeronave unicate* — sunt acele tipuri/modele de aeronave care nu sunt construite în serie, indiferent de numărul de bucăți de același tip/model construite, inclusiv aeronavele construite din kit.

(11) *Omologarea unui tip/model de ULM* — ansamblul de verificări, controale și/sau inspecții prin care se constată că tipul/modelul respectiv de ULM se conformează cu cerințele din prezenta reglementare privind omologarea. Un tip/model de ULM, construit în serie sau nu (unicat), din import sau nu, se consideră a fi omologat numai dacă pentru acesta a fost emis/eliberat un certificat de omologare (CO).

(12) *Echivalarea documentelor emise de alte state/autorități* — ansamblul de verificări, controale și/sau inspecții prin care se constată că documentele respective au fost eliberate în baza unor cerințe situate cel puțin la nivelul cerințelor impuse de prezenta reglementare, efectuate în vederea eliberării de către autoritatea de certificare a documentelor echivalente (Ci, CO, și/sau AZ).

(13) *Recunoașterea documentelor emise de alte state/autorități* — ansamblul de verificări, controale și/sau inspecții prin care se constată că documentele respective au fost eliberate în baza unor cerințe situate cel puțin la nivelul cerințelor impuse de prezenta reglementare, efectuate în vederea acordării dreptului ca aeronava ale cărei documente sunt recunoscute, în baza emiterii de către autoritatea de certificare a unui certificat de recunoaștere, să fie utilizată/operată în condițiile permise de prezenta reglementare. Valabilitatea certificatului de recunoaștere nu poate fi mai mare decât cea care se acordă unui document românesc de aceeași natură.

(14) *Kit* — o aeronavă de un tip/model proiectată și construită parțial și a cărei construcție este finalizată de către alte persoane decât constructorii kitului pe baza instrucțiunilor furnizate împreună cu aceasta.

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

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

**Notă:**

(1) În cazul aeronavelor construite din kit, în sensul prezentei reglementări, se consideră constructori, atât constructorii kitului, cât și persoanele care assemblează aceste kituri, altele decât constructorii kitului.

(2) În cuprinsul prezentei reglementări, noțiunea de „aeronavă“ se referă la orice produs ULM construit sau care va fi construit în conformitate cu cerințele aplicabile din prezenta reglementare.

(3) În cazul aeronavelor ULM neomologate, noțiunea de tip/model poate fi folosită doar cu scopul de a individualiza aeronava (prin alocarea, de către solicitanți/constructori, a unui nume). Același lucru este valabil inclusiv în cazul aeronavelor ULM neomologate construite în baza unui tip/model omologat.

(4) În cuprinsul prezentei reglementări noțiunea de „verificare“ va fi considerată ca ansamblul de verificări, controale și/sau inspecții efectuate în vederea eliberării Ci, CO, și/sau AZ, după caz.

**RACR-CCO ULM 1015                      Principii generale**

(1) Pentru a fi admisă (utilizată/operată), o aeronavă ultrașoară motorizată neomologată trebuie să posede un certificat de identificare. Condițiile de utilizare/operare a acesteia în baza acestui certificat se regăsesc în anexa la certificatul de identificare, în conformitate cu prevederile prezentei reglementări.

(2) Pentru a fi admisă la zbor (utilizată/operată), o aeronavă ultrașoară motorizată omologată poate să posede, pe lângă certificatul de identificare, și o autorizație de zbor în termen de valabilitate. Condițiile de utilizare/operare a acesteia în baza certificatului de identificare și a autorizației se regăsesc în această autorizație, în conformitate cu prevederile prezentei reglementări. În acest caz, certificatul de identificare nu va fi însoțit și de anexa precizată mai sus, întrucât condițiile de utilizare/operare a aeronavei respective se regăsesc în autorizația de zbor.

(3) Aeronavele ULM primare pot fi omologate dacă solicitantul omologării demonstrează că, din punct de vedere al navigabilității, cerințele în baza cărora se solicită a fi omologate se situează cel puțin la nivelul celor prevăzute în prezenta reglementare.

#### **RACR-CCO ULM 1020           Aplicabilitate și aplicare**

(1) Prezenta reglementare stabilește cerințele procedurale și tehnice aplicabile, necesare eliberării autorizațiilor de zbor și a certificatelor de identificare, pentru aeronavele ULM, construite în serie sau nu, construite în România sau importate, precum și cerințele privitoare la operarea/utilizarea acestor categorii de aeronave.

(2) Aplicarea prezentei reglementări se face de către autoritatea de certificare, prin compartimentul de specialitate.

(3) În cuprinsul prezentei reglementări compartimentul de specialitate prin care se aplică această reglementare va fi denumit în continuare *birou*.

#### **RACR-CCO ULM 1025           Solicitanți în vederea eliberării Ci și/sau AZ**

(1) Solicitățile în vederea eliberării/prelungirii valabilității/certificatelor de identificare/anexei la certificatul de identificare și/sau autorizațiilor de zbor, precum și cele în vederea, după caz, recunoașterii sau echivalării documentelor similare Ci și AZ, emise de alte state/autorități, pentru aeronavele ULM, pot fi făcute numai de către proprietarii acestor aeronave, persoane fizice și/sau juridice, direct sau prin împuterniciții/reprezentanții legali ai acestora, pe baza cererilor tip al căror model se află în **Anexa 1**.

(2) Proprietarii aeronavelor vor fi și titularii (deținătorii) legali ai acestor documente (Ci și/sau AZ), odată cu eliberarea acestora, dacă nu se specifică altfel în conformitate cu prevederile prezentei reglementări.

#### **RACR-CCO ULM 1030           Solicitanți în vederea eliberării CO**

(1) În cazul aeronavelor construite în România, solicitările în vederea omologării aeronavelor ULM (eliberării CO), respectiv în vederea eliberării/prelungirii valabilității certificatului de omologare și, prin excepție de la cele prevăzute mai sus, pentru eliberarea/prelungirea valabilității certificatului de identificare/anexei la certificatul de identificare, necesare efectuării zborurilor tehnice în vederea omologării, pot fi făcute numai de către constructorii acestor aeronave, persoane fizice și/sau juridice, direct sau prin împuterniciții/reprezentanții legali ai acestora.

(2) În cazul aeronavelor din import, solicitările de omologare, precum și cele în vederea, după caz, recunoașterii sau echivalării documentelor similare CO, emise de alte state/autorități, pot fi făcute numai de către constructorii și/sau de către proprietarii acestor aeronave, direct sau prin împuterniciții/reprezentanții legali ai acestora.

(3) În cazurile de mai sus, constructorii și/sau proprietarii aeronavelor respective vor fi și titularii (deținătorii) legali ai acestor documente (Ci și/sau CO), odată cu eliberarea acestora și, implicit, a dosarelor tehnice aprobate, dacă nu se specifică altfel în conformitate cu prevederile prezentei reglementări.

(4) Modelul cererii de omologare este cel prevăzut în **Anexa 1**.

#### **RACR-CCO ULM 1035           Depunerea cererilor și a altor documente**

(1) Cererile în vederea eliberării/prelungirii valabilității/Ci/anexei la Ci/AZ/CO se depun de către solicitanți, direct sau prin împuterniciții/reprezentanții legali ai acestora, la registratura autorității de certificare, în original.

Cererile vor fi însoțite de toate documentele necesare în conformitate cu cele precizate în prezenta reglementare.

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

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

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

(4) În cazul depunerii cererilor însoțite de documente, precum și a documentelor depuse ulterior cererilor, solicitanții vor întocmi un opis al acestora, fie ca anexă la cerere, fie ca anexă a documentului prin care se înaintează documentele depuse ulterior. Pe cereri, la rubrica „mențiuni”, sau, după caz, pe documentele de înaintare precizate anterior, se specifică faptul că acestea sunt însoțite de opisul cu documentele depuse/înaintate.

(5) În cazul în care pe cereri, la rubrica „mențiuni”, sau pe documentul de înaintare este suficient spațiu pentru precizarea documentelor depuse/înaintate, opisul poate fi înscris pe acestea, după caz.

**Notă:**

În situații deosebite, documentele însoțitoare pot fi depuse la autoritatea de certificare și în copie, dacă, la propunerea biroului, acest fapt a fost aprobat de conducătorul autorității de certificare, cu condiția ca în perioada înscrisă de către solicitant pe cerere (cu menționarea datei înscrierii și sub semnătura acestuia, nu mai mare de 45 de zile de la data depunerii și acceptat de către birou) să fie înaintate și documentele originale. Documentele depuse în copie nu vor fi luate în considerare în vederea soluționării cererilor dacă până la data stabilită nu au fost depuse originalele. Emiterea Ci, CO, anexei la Ci și/sau AZ, după caz, va fi făcută numai dacă au fost depuse documentele originale.

**RACR-CCO ULM 1040                      Responsabilități**

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

(2) În situația în care o aeronavă are mai mulți proprietari și/sau constructori, după caz, responsabilitățile ce decurg din prezenta reglementare revin corespunzător tuturor acestora, conform legislației în vigoare.

**RACR-CCO ULM 1045                      Soluționarea cererilor**

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

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

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

(2) În vederea soluționării cererilor, solicitanții asigură și demonstrează îndeplinirea tuturor cerințelor aplicabile impuse în conformitate cu prezenta reglementare și ca urmare a solicitărilor adresate prin cererile respective, în părțile care îi privesc.

(3) Depunerea de documente neconforme cu prevederile prezentei reglementări atrage soluționarea nefavorabilă a cererilor.

**RACR-CCO ULM 1050                      Recunoașterea calităților de proprietar și/sau de constructor**

(1) Calitatea de proprietar și/sau de constructor trebuie să fie demonstrată de către solicitant prin înscrisuri legale.

(2) În vederea omologării aeronavelor din import, kituri sau nu, calitatea de constructor a acestora este recunoscută de autoritatea de certificare dacă solicitanții depun împreună cu cererea și un document cu confirmarea autorității competente a statului exportator privind calitatea de constructor, sub o formă acceptată de către birou.

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

**RACR-CCO ULM 1055                      Alte prevederi**

În situația prelungirii valabilității documentelor (Ci, anexa la Ci, CO și/sau AZ), precum și în situația oricăror modificări în conținutul acestora, în conformitate cu prevederile prezentei reglementări, se vor emite noi documente pe formularele tipizate respective, vechile tipizate pierzându-și valabilitatea.

**CAPITOLUL 2**

**Emiterea certificatelor de identificare și a anexelor la acestea**

**RACR-CCO ULM 1060                      Condiții preliminare**

(1) O aeronavă ULM se identifică numai dacă nu este înregistrată în alt stat; și

(2) Aparține unei persoane fizice sau juridice române ori unui cetățean străin cu domiciliul sau reședința în România sau unei persoane juridice străine, constituită în mod legal, care desfășoară activități economice în conformitate cu legislația română, iar aeronava civilă respectivă își are baza și este utilizată/operată, în principal, în România.

**RACR-CCO ULM 1065 Documente depuse de solicitanți în vederea identificării**

(1) Pentru emiterea Ci, solicitanții trebuie să depună la registratura autorității de certificare următoarele documente componente ale dosarului aeronavei:

- (i) cerere tip (original), conform modelului din **Anexa 1**, însoțită, după caz, de copii ale documentelor care dovedesc îndeplinirea condițiilor prevăzute la RACR-CCO ULM 1060;
- (ii) un opis cu conținutul dosarului aeronavei (denumire document, număr de pagini);
- (iii) copie (traducere legalizată pentru cele din import) după actul/actele de proprietate/declarație de proprietate (original), după caz;
- (iv) manualul de utilizare și întreținere — copie având conținutul conform celor precizate în **Anexa 2**;
- (v) fotografiile ale aeronavei și, după caz, ale sistemelor, echipamentelor, instalațiilor, instrumentelor și aparatelor de bord cu care este prevăzută și va fi utilizată/operată aeronava (echipamente radio, dispozitive de remorcaj, flotoare, schiuri etc.), făcute cu acestea montate pe aeronavă, astfel încât aeronava să poată fi ușor identificată și definită pe baza acestora.

(2) Documentele menționate la RACR-CCO ULM 1065 (1) (ii), (iii), (iv) și (v) se vor depune împreună cu cererea și vor fi autentificate individual, de către solicitanți, prin semnătura acestora, menționarea datei și precizarea că aparțin aeronavei respective (tip/model, serie, după caz, data depunerii și înregistrării la autoritatea de certificare etc.), înscrise, de mână, pe acestea.

(3) În cazul aeronavelor neomologate, odată cu certificatul de identificare se va emite și anexa inițială a acestuia.

(4) În cazul în care manualul de utilizare și întreținere nu există sau nu are conținutul conform celor precizate în **Anexa 2**, acesta se poate depune sub formă de proiect, urmând a fi definitivat de către solicitant conform cerințelor din prezenta reglementare.

**RACR-CCO ULM 1070 Aeronavele din import**

(1) În vederea emiterii Ci, pentru aeronavele din import, sunt necesare a fi depuse de către solicitant, în plus față de cele prevăzute la RACR-CCO ULM 1065, următoarele documente care vor face parte din dosarul aeronavei, astfel:

- (i) certificat de deregistrare/neînregistrare emis de autoritatea competentă a statului exportator (original), cu excepția motoparapantelor/motoparașutelor;
- (ii) livret — copie, după caz;
- (iii) în cazul statelor în care livretul aeronavei nu este obligatoriu, solicitantul va depune o declarație notarială a vechiului proprietar (copie) privind starea tehnică (îndeplinește sau nu cerințele de a fi admisă la zbor în statul respectiv) și a activității celulei, motorului și elicei (ore de funcționare, număr de aterizări, după caz), declarație ce va fi autentificată de către solicitant similar celor prevăzute la RACR-CCO ULM 1065 (2).

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

**RACR-CCO ULM 1075 Verificări în vederea emiterii certificatului de identificare (și a anexei la acesta, în cazul aeronavelor neomologate)**

(1) În urma cererilor depuse, un inspector desemnat de către birou va verifica dacă documentele sunt întocmite în conformitate cu cerințele din prezenta reglementare și dacă copiile sunt conforme cu originalele.

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

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

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

(4) Scopul acestor verificări nu este de a garanta siguranța în zbor a aeronavei, ci de a constata respectarea cerințelor aplicabile prevăzute în prezenta reglementare, necesare admiterii la zbor a acesteia.

**RACR-CCO ULM 1080 Certificatul de identificare**

(1) Modelul certificatului de identificare (inclusiv anexa acestuia) se află în **Anexa 5**.

(2) Certificatul de identificare va fi emis și eliberat/transmis solicitantului (împreună cu anexa inițială, în cazul aeronavelor neomologate) numai după ce solicitantul depune la autoritatea de

certificare, nu mai târziu de 45 de zile de la data semnării procesului-verbal, două fotografii color, față și lateral, astfel încât să se observe însemnele de identificare, și un desen cu dimensiunile, culoarea și amplasarea însemnelor de identificare (în cazul emiterii inițiale a anexei Ci), care vor completa dosarul aeronavei.

Certificatul de identificare se emite în dublu exemplar, unul se transmite solicitantului, iar celălalt se păstrează în dosarul aeronavei aflat la autoritatea de certificare.

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

Dacă în termenul prevăzut mai sus nu depune fotografiile, solicitantul va depune o nouă cerere, procesul de verificare în vederea eliberării Ci reluându-se, vechea cerere își pierde valabilitatea.

(3) Certificatul de identificare este un document care nu atestă în niciun fel navigabilitatea aeronavei în cauză.

#### **RACR-CCO ULM 1085 Anexa la certificatul de identificare**

(1) Înscrisura categoriilor de zboruri pe care aeronava este autorizată să le efectueze se face în anexa la certificatul de identificare, conform prevederilor de la Capitolul 5.

(2) Înscrisura opțiunilor de echipare, respectiv flotoare, parașută balistică, schiuri, dispozitive de remoraj și instalație pentru pulverizare de substanțe, cu care aeronava este autorizată și poate fi utilizată/operată, se face, de asemenea, în anexa la certificatul de identificare.

(3) Anexa la certificatul de identificare este documentul care certifică navigabilitatea aeronavei, constatată conform cerințelor prezentei reglementări.

(4) În situația aeronavelor neomologate, inclusiv cele aflate în curs de omologare, anexa la certificatul de identificare va avea înscrisă la rubrica „Mențiuni” precizarea „Această aeronavă este neomologată”.

(5) În cazul în care nu există un manual de utilizare și întreținere, se va emite o anexă la certificatul de identificare care dă dreptul aeronavei de a efectua numai zboruri tehnice în vederea întocmirii acestuia.

Zborurile se efectuează, prin grija proprietarului aeronavei, de către un pilot din lista cu inspecții aprobată de către autoritatea de certificare conform RACR-CCO ULM 1270.

Consemnarea rezultatelor zborurilor tehnice se face în **fișa C**, utilizată în cazul omologării ca anexă la procesul-verbal de omologare care, după întocmire, se introduce în dosarul aeronavei.

(6) În cazul aeronavelor aflate în proces de omologare, acestea pot efectua activitate de zbor numai pe baza certificatului de identificare și a unei anexe la acesta care acordă dreptul aeronavei de a efectua zboruri tehnice în vederea omologării.

(7) Pentru aeronavele de un tip/model omologat, construite în serie, în vederea efectuării de către constructor a zborurilor tehnice de verificare a produsului respectiv (zboruri de casă), se poate emite un singur certificat de identificare și anexa la acesta, valabil pentru o serie de aeronave, conform prevederilor prezentei reglementări. În acest caz, la rubrica „nr. de serie” din cerere și din certificatul de identificare, se vor preciza numerele de serie de la care și până la care se solicită eliberarea Ci și, respectiv, va fi acordat de către autoritatea de certificare, ca fiind valabil, certificatul respectiv.

În situația de mai sus se va completa și aproba procesul-verbal de verificare prevăzut în **Anexa 4**, în vederea emiterii Ci și anexei acestuia, prevăzute la acest articol (7), pentru prima aeronavă din seria respectivă.

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

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

#### **RACR-CCO ULM 1090 Alocarea însemnelor de identificare**

(1) Mărcile de ordine alocate aeronavelor ULM sunt cuprinse între numerele 5000 și 8999.

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

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

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

(5) Autoritatea de certificare poate rezerva, la cerere, însemnele de identificare, această rezervare fiind valabilă șase luni calendaristice de la data înregistrării cererii la autoritatea de certificare. În această perioadă, solicitantul rezervării trebuie să depună cererea tip prevăzută la RACR-CCO ULM 1065 (1), pentru a beneficia de rezervarea respectivă.

**RACR-CCO ULM 1095 Livretul aeronavei**

(1) Livretul aeronavei, al cărui model se află în **Anexa 6**, este un document obligatoriu în care se ține evidența activității de zbor și a lucrărilor de întreținere și reparații efectuate.

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

Livretul se va obține (elibera) de la autoritatea de certificare împreună cu Ci în cazul identificării inițiale și face parte din dosarul aeronavei aflat la titularul Ci.

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

(2) Titularul (deținătorul) livretului este același 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, în vederea efectuării zborurilor de casă;
- (iii) nelimitată, începând cu data emiterii, pentru celelalte categorii de aeronave.

2) Certificatul de identificare poate fi revocat sau suspendat atunci când autoritatea de certificare constată, prin birou și/sau inspectorii, că 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 ultrașoare 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 casă;
- (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 când aceștia solicită, în vederea punerii în aplicare a prevederilor prezentei reglementări.

(3) Lipsa dosarelor aeronavei aflate la solicitanți sau refuzul acestora de a le pune la dispoziția inspectorilor în vederea punerii în aplicare a prevederilor prezentei reglementări poate duce, după caz, la neemiterea, suspendarea sau retragerea Ci.

#### **RACR-CCO ULM 1115 Documentele emise de alte state/autorități**

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

(2) Documentele emise de alte state/autorități pot fi, de asemenea, recunoscute în vederea utilizării/operării aeronavei.

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

(4) Categoriile de zboruri pentru care va fi autorizată aeronava ale cărei documente se echivalează sau, după caz, se recunosc, precum și opțiunile de echipare cu care aceasta va fi autorizată pot fi cel mult cele prevăzute în prezenta reglementare, dar nu altele decât cele stabilite de către emitentul documentelor echivalate sau, după caz, recunoscute.

### **CAPITOLUL 3**

#### **Omologarea unui tip/model de ULM**

##### **RACR-CCO ULM 1120 Documente depuse de solicitanți în vederea omologării**

(1) Pentru omologarea unui tip/model de ULM este necesar ca solicitanții să depună la registratura autorității de certificare, direct sau prin împuterniciții/reprezentanții legali, o cerere în acest sens, conform modelului din **Anexa 1**, și, ca anexă la cerere, dosarul tehnic al aeronavei pentru care se solicită omologarea, de unde vor fi direcționate către birou.

(2) Documentele componente ale dosarului tehnic, incluzând cererea, vor fi identificate și autentificate ca fiind cele întocmite și depuse de către solicitant și ca aparținând aeronavei pentru care se solicită omologarea, prin înscrierea de către acesta, pe fiecare pagină, sub semnătură, a datei depunerii/înregistrării la autoritatea de certificare și a precizării tipului/modelului, seriei (după caz) aeronavei respective.

(3) Dosarul tehnic începe cu opisul ce privește conținutul acestuia, cuprinzând denumirea documentului și numărul de pagini.

(4) Până la emiterea certificatului de omologare dosarul tehnic are caracter de proiect. Pe parcursul procesului de omologare acesta poate fi completat și/sau modificat în funcție de rezultatele probelor și verificărilor efectuate, după caz, de către inspectorii desemnați, de asemenea, ca urmare a solicitărilor din partea constructorului.

##### **RACR-CCO ULM 1125 Verificări efectuate în vederea omologării**

(1) Aceste verificări au ca scop constatarea conformării aeronavei cu cerințele prevăzute în prezenta reglementare.

(2) Cererea și dosarul tehnic sunt verificate de către inspectorii desemnați de către birou.

(3) Dacă dosarul tehnic este întocmit corespunzător cerințelor din prezenta reglementare și asigură demonstrarea îndeplinirii cerințelor prevăzute în aceasta, inspectorii vor efectua verificările la sol, conform recomandărilor prezentate în **Anexa 3**, și în zbor ale aeronavei, conform **fișei C**, anexă la procesul-verbal de omologare.

(4) În vederea întocmirii dosarului tehnic, conținutul minim recomandat al manualului de utilizare și întreținere este prezentat în **Anexa 2**, iar cel al **fișei de date** este prezentat în **Anexa 9**.

(5) Dacă rezultatele verificărilor la sol și în zbor ale aeronavei sunt corespunzătoare cerințelor din prezenta reglementare se aprobă dosarul tehnic prin completarea și semnarea/emiterea procesului-verbal de omologare și a certificatului de omologare (incluzând fișa de date), acestea devenind astfel componente ale dosarului tehnic.

(6) Consemnarea rezultatelor verificărilor se face în **fișele A, B, C**, anexe ale procesului-verbal de omologare.

(7) Pe parcursul omologării, petenții vor solicita autorității de certificare verificarea aeronavei din punct de vedere al conformității cu desenele, atunci când, în procesul de construcție, urmează să fie acoperite porțiunile care astfel nu ar mai putea fi verificate ulterior, pe baza cererii al cărei

model se află în **Anexa 1**, având menționat pe scurt la rubrica „mențiuni“ motivul pentru care se solicită inspecția.

Imposibilitatea efectuării verificării atrage după sine neemiterea certificatului de omologare.

Inspectorii pot efectua și alte verificări pe care le consideră necesare în vederea omologării.

(8) Inspectorii pot solicita constructorului pe parcursul omologării și alte documente care stau la baza întocmirii dosarului tehnic.

(9) Procesul-verbal de omologare și certificatul de omologare se emit în dublu exemplar, câte un exemplar din fiecare fiind transmis solicitantului, iar celelalte exemplare sunt păstrate în dosarul tehnic aflat la autoritatea de certificare.

(10) În **Anexa 7** se află modelul procesului-verbal de omologare, iar în **Anexa 8** modelul certificatului de omologare.

#### **RACR-CCO ULM 1130 Fișa de date**

(1) Fișa de date (modelul în **Anexa 9**) poate să conțină și valori variabile, cuprinse între anumite limite, în funcție de elementele care determină această variație.

Numărul fișei de date va fi același cu cel al CO, putând avea mai multe ediții, în funcție de modificările apărute.

Ediția nouă va fi aprobată, prin semnătura și ștampila autorității de certificare, în urma întocmirii și aprobării unui nou proces-verbal de omologare.

Data ediției este aceea de înregistrare și aprobare a procesului-verbal de omologare respectiv.

Un model nou al aceluiași tip de aeronavă necesită o ediție nouă a fișei, acest fapt constituind modificarea CO (prin fișa de date).

(2) Înscrierea categoriilor de zboruri pe care aeronava este autorizată să le efectueze se face în fișa de date, conform prevederilor din Capitolul 5.

(3) Înscrierea opțiunilor de echipare, respectiv: flotoare, parașută balistică, schiuri, dispozitive de remorcaj și instalație pentru pulverizare de substanțe, cu care aeronava este autorizată la zbor, se face în fișa de date.

#### **RACR-CCO ULM 1135 Demonstrarea conformării cu normele tehnice**

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

Aceasta se face fie prin calcule sigure urmate de probe în zbor, fie prin probe statice urmate de probe în zbor, fie direct prin probe în zbor sau printr-o combinație corespunzătoare a acestora. Această demonstrare se va regăsi documentată în dosarul tehnic.

#### **Notă:**

Prin calcul sigur se înțelege acel model de calcul care a fost verificat prin probe statice și/sau în zbor, pe un tip/model de aeronavă similară cu cea de tipul/modelul supus omologării, din punct de vedere al efectului sarcinilor aerodinamice asupra caracteristicilor și performanțelor de zbor, precum și asupra caracteristicilor de rezistență structurală.

(2) Probele statice se efectuează prin grija solicitanților, numai în prezența inspectorilor desemnați de către birou, într-o manieră propusă de către solicitanți, printr-un document program de probe statice acceptat de către birou.

Acceptarea programului de probe statice se face direct pe documentul respectiv sub semnătura inspectorului desemnat, cu menționarea numelui acestuia și a datei acceptării.

Inspectorii confirmă rezultatele probelor sub semnătură proprie, cu menționarea numelor și a datei/perioadei efectuării probelor, pe documentele care constituie raportul de probe statice efectuate conform programului.

(3) Inspectorii confirmă rezultatele probelor în zbor sub semnătura proprie, cu menționarea numelor acestora și a datei/perioadei efectuării probelor, pe documentele care constituie raportul de probe în zbor efectuate conform programului de probe în zbor (în cazul în care acesta este altul decât **fișa C**).

(4) Zborurile tehnice (probele în zbor) se efectuează numai de către inspectori din cadrul listei aprobate de către autoritatea de certificare conform RACR-CCO ULM 1270, numai determinările efectuate de către aceștia sunt luate în considerare în vederea omologării.

(5) Solicitarea prezenței inspectorilor se va face pe baza cererii (al cărei model se află în **Anexa 1**) având solicitarea respectivă precizată la rubrica „mențiuni“.

#### **RACR-CCO ULM 1140 Valabilitatea certificatului de omologare**

(1) Certificatul de omologare are perioada de valabilitate nelimitată, dar poate fi suspendat sau retras atunci când autoritatea de certificare constată, prin birou și/sau inspectori, că nu mai sunt îndeplinite condițiile din prezenta reglementare în baza cărora a fost emis.

(2) Certificatul de omologare eliberat este valabil pentru orice produs ULM construit sub supravegherea autorității de certificare în conformitate cu dosarul tehnic aprobat al aeronavei respective.

În sensul prezentei reglementări, noțiunea de supraveghere se referă la aeronavele ULM care au fost supuse verificărilor în conformitate cu prevederile prezentei reglementări.

#### **RACR-CCO ULM 1145 Responsabilități**

(1) În vederea omologării unui tip/model de ULM, solicitantul trebuie să asigure și să demonstreze îndeplinirea cerințelor procedurale și tehnice din prezenta reglementare.

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

(3) Probele în zbor se efectuează prin grija solicitantului, într-o manieră propusă de către acesta, pe baza programului de probe în zbor acceptat de către birou.

(4) În vederea aprobării dosarului tehnic, respectiv a emiterii certificatului de omologare, solicitantul omologării va furniza biroului, în maniera solicitată de acesta, toate datele necesare efectuării verificărilor în acest sens și va asigura toate condițiile de efectuare a acestor verificări.

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

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

#### **RACR-CCO ULM 1150 Documentele emise de alte state/autorități**

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

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

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

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

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

Biroul poate solicita și alte documente dacă acesta consideră necesar.

#### **RACR-CCO ULM 1155 Alte prevederi**

(1) Aeronavele care au efectuat activitate de zbor numai în baza unui certificat de identificare și a anexei la acesta pot fi omologate dacă pentru activitatea respectivă există o evidență corespunzătoare, care poate sta la baza verificărilor necesare pe parcursul omologării.

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

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

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

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

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

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

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

## CAPITOLUL 4

**Emiterea autorizațiilor de zbor****RACR-CCO ULM 1160 Eligibilitate**

Toate aeronavele ULM omologate sunt eligibile pentru a li se elibera o autorizație de zbor, care să însoțească certificatul de identificare în vederea utilizării/operării aeronavei.

**RACR-CCO ULM 1165 Documente depuse de solicitanți în vederea emiterii autorizației de zbor**

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

- (1) cerere tip (modelul din **Anexa 1**) — original;
- (2) pentru aeronavele ULM construite în România, copii, autentificate de către constructor, ale certificatului de omologare și ale fișei de date (anexă a CO) sau, în cazul celor din import, copii ale documentelor echivalente;
- (3) declarația de conformitate (cu dosarul tehnic aprobat) emisă de constructor, în original, conform modelului din **Anexa 10**, pentru cele construite în România, sau, pentru cele din import, un document echivalent;
- (4) în cazul aeronavelor din import, documente relevante emise în statul exportator din care să reiasă dacă, la data exportului, aeronava îndeplinea sau nu cerințele pentru a fi admisă la zbor în conformitate cu legislația statului respectiv (original sau copie autentificată), cum ar fi: certificate de navigabilitate, certificate de identificare, certificate de navigabilitate de export, rapoarte de inspecție la sol și/sau în zbor etc.

**Notă:**

(1) Declarația de conformitate (DOC) nu este valabilă decât dacă este vizată de către autoritatea de certificare, la propunerea biroului și în urma confirmării pe verso de către un inspector, a faptului că aeronava a fost construită sub supravegherea acestuia.

Viza atestă faptul că produsul, pentru care aceasta a fost emisă, a fost realizat sub supravegherea autorității de certificare, în cazul celor construite în România.

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

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

**RACR-CCO ULM 1170 Verificări efectuate în vederea emiterii AZ**

(1) În urma depunerii cererilor și a aprobării acestora, inspectorii încep procesul de verificări în conformitate cu prevederile prezentei reglementări.

(2) Verificarea documentelor depuse de către solicitanți, precum și a aeronavei la sol și în zbor, în vederea emiterii autorizației de zbor, va fi efectuată de către inspectorii din cadrul listei aprobate de către autoritatea de certificare conform RACR-CCO ULM 1270, desemnați de către birou, la cererea expresă formulată de deținători (**Anexa 1**), în conformitate cu prevederile prezentei reglementări.

(3) Un inspector, desemnat de către birou, va verifica dacă documentele depuse sunt întocmite în conformitate cu cerințele din prezenta reglementare, dacă asigură conformarea la această reglementare și dacă sunt conforme cu originalele (după caz).

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

(5) Dacă rezultatul verificărilor la sol este favorabil, un inspector va efectua verificarea în zbor a datelor înscrise în manualul de utilizare și întreținere.

(6) În urma efectuării acestor verificări inspectorul va completa procesul-verbal al cărui model se află în **Anexa 4** și, dacă rezultatul verificărilor este favorabil, va propune emiterea/eliberarea autorizației de zbor.

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

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

(1) Modelul autorizației de zbor se află în **Anexa 11**.

(2) Autorizația de zbor se emite în dublu exemplar, unul va fi transmis solicitantului, iar celălalt se păstrează în dosarul aeronavei.

(3) Valabilitatea autorizației de zbor este de doi ani calendaristici de la data emiterii, ea putând fi revocată sau suspendată, împreună cu certificatul de identificare, atunci când autoritatea

de certificare constată, prin birou și/sau inspectorii, că utilizatorii/operatorii aeronavei nu mai respectă condițiile din prezenta reglementare în baza cărora a fost emisă.

(4) Înscriserea categoriilor de zboruri pe care aeronava este autorizată să le efectueze se face în autorizația de zbor, conform prevederilor de la Capitolul 5.

(5) Înscriserea opțiunilor de echipare, respectiv flotoare, parașută balistică, schiuri, dispozitive de remorcaj și instalație pentru pulverizare de substanțe, cu care aeronava este autorizată la zbor, se face în autorizația de zbor.

(6) Autorizația de zbor este documentul care certifică navigabilitatea aeronavei, constatată conform prezentei reglementări.

(7) În vederea prelungirii valabilității autorizației de zbor sunt necesare depunerea unei noi cereri și efectuarea de noi verificări ale documentelor componente ale dosarului aeronavei, precum și ale acesteia, în conformitate cu cerințele de la acest capitol.

(8) Verificările în zbor necesare emiterii AZ, pentru emiterea inițială sau, în cazul în care valabilitatea acesteia a expirat, se fac numai dacă au fost emise, în prealabil, un Ci și, respectiv, o anexă în scopul efectuării zborurilor tehnice în vederea eliberării/prelungirii valabilității AZ.

Scopul verificărilor nu este de a garanta siguranța în zbor a aeronavei, ci de a constata respectarea cerințelor aplicabile necesare admiterii la zbor a acesteia.

#### **Notă:**

În cazul în care o aeronavă ULM de un tip/model omologat nu mai îndeplinește cerințele de navigabilitate necesare eliberării sau prelungirii valabilității autorizației de zbor, aceasta poate fi utilizată/operată numai în baza certificatului de identificare și a anexei corespunzătoare, în conformitate cu prevederile prezentei reglementări.

#### **RACR-CCO ULM 1180 Responsabilități**

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

(2) Prevederile de la RACR-CCO ULM 1180 (1) de mai sus nu absolvă de responsabilități pe constructorii aeronavelor, care au obligația să informeze utilizatorii/operatorii aeronavelor construite de ei asupra riscurilor și responsabilităților asumate.

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

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

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

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

Aceste informații pot fi furnizate sub formă stabilită prin ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului de aprobare a prezentei reglementări.

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

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

(5) În cazul în care autoritatea de certificare constată date inexacte legate de declarația de conformitate sau refuzul constructorului de a pune la dispoziția cumpărătorului documentele necesare, poate revoca certificatul de omologare.

(6) În cazul aeronavelor din import, asumarea responsabilităților prevăzute mai sus pentru constructor revine titularului CO.

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

(8) Solicitanții au obligația să păstreze un exemplar al documentelor menționate în acest capitol, componente ale dosarului aeronavei, care va fi pus la dispoziția inspectorilor autorității de certificare atunci când aceștia solicită.

(9) Lipsa dosarelor tehnice și a dosarelor aeronavelor, aflate la solicitanți, sau refuzul acestora de a le pune la dispoziția inspectorilor duce, după caz, la neemiterea, suspendarea sau retragerea AZ.

(10) Solicitantul va furniza inspectorilor, în maniera solicitată de aceștia, datele necesare efectuării verificărilor, de asemenea, va asigura condițiile de efectuare a acestor verificări, în părțile care îl privesc.

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

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

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

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

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

#### **RACR-CCO ULM 1190 Modificări efectuate unei aeronave**

Modificările efectuate unei aeronave, pentru care constructorul a emis inițial o DOC, care alterează configurația și caracteristicile acesteia, se fac numai cu acordul constructorului și/sau al autorității de certificare.

### **CAPITOLUL 5**

#### **Cerințe privitoare la operarea/utilizarea aeronavelor ULM**

##### **RACR-CCO ULM 1195 Reguli de zbor**

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

##### **RACR-CCO ULM 1200 Aeronavele ULM neomologate**

Aeronavele ULM neomologate pot fi operate/utilizate numai dacă posedă un certificat de identificare, având înscrise în anexă, după caz, categoriile de zboruri pentru care sunt autorizate. Acestea pot efectua următoarele categorii de zboruri:

(1) zboruri în interes propriu;

(2) zboruri particulare;

(3) zboruri tehnice în vederea omologării;

(4) zboruri tehnice în vederea întocmirii manualului de utilizare și întreținere (dacă acesta nu există sau nu are conținutul prevăzut în **Anexa 2**);

(5) prin excepție de la cele prevăzute mai sus, o aeronavă ULM neomologată poate fi utilizată/operată pentru zboruri școală în vederea calificării pentru clasa respectivă de aeronave, dar numai în situația în care cel școlarizat este și proprietar al acestei aeronave.

##### **Notă:**

(1) Aeronavele neomologate vor putea fi utilizate/operate numai de către piloții calificați pentru clasa respectivă de aeronave.

(2) Transportul de pasageri este interzis.

(3) Oricare altă persoană, aflată la bordul aeronavei, în afară de pilotul calificat și elevul pilot pentru clasa respectivă de aeronave, este considerată, în sensul prezentei reglementări, pasager și atunci se aplică Nota (2).

(4) Aeronava neomologată va purta o inscripție cu mențiunea „Această aeronavă este neomologată“, care va fi plasată la loc vizibil astfel încât să poată fi citită de către utilizatori/operatori.

##### **RACR-CCO ULM 1205 Aeronavele ULM omologate**

Aeronavele ULM omologate pot fi operate/utilizate numai dacă posedă un certificat de identificare și o autorizație de zbor (dacă nu este specificat altfel în cuprinsul prezentei reglementări), având înscrise în aceasta, după caz, categoriile de zboruri pentru care sunt autorizate. Acestea pot efectua următoarele categorii de zboruri:

(1) zboruri în interes propriu;

(2) zboruri particulare;

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

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

(5) zboruri tehnice de verificare (de casă);

- (6) lansare de parașutiști;
- (7) remorcaj de banderolă sau planoare ultraușoare și largarea acestora;
- (8) lansare de încărcături (cum ar fi fluturași publicitari, mingi de fotbal, parașutări de bunuri nepericuloase);
- (9) filmare/fotografiere aeriană;
- (10) orice alte categorii de zboruri pentru care operatorul deține autorizațiile și/sau certificatele specifice, conform reglementărilor aeronautice și legislației aplicabile respectivelor zboruri sau operațiuni aeriene civile.

Aceste categorii de zboruri pot fi:

- (i) supraveghere aeriană;
- (ii) pulverizare de substanțe.

**Notă:**

În cadrul categoriilor de zboruri precizate la punctele de mai sus, zborul cu o altă persoană la bord, alta decât un pilot calificat pe clasa respectivă de aeronave sau un elev pilot, este permis cu aeronavele prevăzute cu două locuri.

**RACR-CCO ULM 1210 Aeronavele ULM care posedă documente emise de alte state/autorități**

Operarea/utilizarea aeronavelor ULM care posedă documente emise de alte state/autorități, sub supravegherea, controlul și inspecția, din punct de vedere operațional, ale autorității de certificare, se face numai dacă documentele respective sunt recunoscute de către autoritatea de certificare, având înscrise în certificatele de recunoaștere categoriile de zboruri pentru care vor fi autorizate aeronavele, precum și opțiunile 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) autorizația de zbor sau, după caz, anexa la Ci, conform prevederilor prezentei reglementări;
- (3) manualul de utilizare și întreținere.

**Notă:**

În cazul în care aceste documente nu se află asupra utilizatorilor/operatorilor aeronava nu va putea fi utilizată/operată până la remedierea situației. În caz contrar, autoritatea de certificare poate să suspende sau să retragă Ci și AZ la propunerea biroului și/sau a inspectorilor.

**RACR-CCO ULM 1220 Alte prevederi**

(1) Pentru efectuarea zborurilor prevăzute la RACR-CCO ULM 1200 (3) și (4) și 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 prevăzute în prezenta reglementare.

Pentru toate celelalte categorii de zboruri, aceeași anexă a certificatului de identificare, respectiv autorizație de zbor, va avea înscrise toate categoriile de zboruri pentru care poate fi utilizată/operată aeronava, conform celor prevăzute în prezentul capitol.

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

(3) Utilizarea/operarea aeronavelor ULM fără Ci, anexa la Ci și/sau AZ, în termen de valabilitate, după caz, se sancționează, de către organele abilitate, conform prevederilor legale în vigoare privind aeronavele civile.

**CAPITOLUL 6**

**Cesiunea**

**RACR-CCO ULM 1225 Documente necesare**

În cazul cesiunii unui ULM, identificat în România, noul proprietar trebuie să dispună de următoarele documente transmise de proprietarul anterior, în cazul în care dorește utilizarea/operarea aeronavei în conformitate cu prevederile prezentei reglementări, astfel:

- (1) actul prin care a fost transferată asupra acestuia proprietatea aeronavei — original;
- (2) certificatul de identificare — original;
- (3) declarație a vânzătorului (vechiului proprietar) privind starea de navigabilitate a aeronavei — original, din care să reiasă dacă aeronava îndeplinește sau nu, în conformitate cu prevederile prezentei reglementări, cerințele în vederea admiterii la zbor, de asemenea, privind activitatea de zbor (în număr de decolări și ore pentru celulă și număr de ore pentru motor și elice);

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

#### **RACR-CCO ULM 1230 Responsabilități**

(1) Proprietarul anterior va informa autoritatea de certificare asupra cesiunii, printr-o scrisoare recomandată, cu confirmare de primire, în termen de 15 zile calendaristice de la data încheierii actului prin care a fost transferată proprietatea, în vederea încetării temporare a dreptului aeronavei de a fi utilizată/operată, până la emiterea unui nou certificat de identificare și, după caz, a unei noi anexe sau autorizații de zbor, conform prevederilor prezentei reglementări, având înscrise pe acestea noile date care decurg ca urmare a schimbării proprietarului.

(2) După efectuarea informării prevăzute la RACR-CCO ULM 1230 (1), precum și în momentul în care documentul prevăzut la RACR-CCO ULM 1225 (1) a fost întocmit, vechiul Ci și, după caz, vechea anexă sau AZ își pierd valabilitatea.

(3) În cazul neinformării autorității de certificare la termenul prevăzut la RACR-CCO ULM 1230 (1), responsabilitățile ce revin vechiului proprietar, legate de utilizarea/operarea aeronavei respective, se mențin până la efectuarea acesteia.

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

(1) În vederea utilizării/operării aeronavei, noul proprietar va solicita eliberarea unui nou certificat de identificare, respectiv a unei noi autorizații de zbor, prin depunerea la registratura autorității de certificare a unei noi cereri în acest sens, conform prevederilor prezentei reglementări.

Cererile vor fi însoțite de documentele de la RACR-CCO ULM 1225 (1), (2) și (3) (documentul de la (1) în copie).

(2) Inspectorii desemnați de către birou vor verifica documentele de la RACR-CCO ULM 1225 (1), (2), (3) și (4), atât pe cele care vor rămâne în dosarul aeronavei aflat la autoritatea de certificare, cât și în cel aflat la noul proprietar, după care se vor efectua, din nou, verificările necesare în vederea eliberării de noi documente (Ci și/sau anexe la Ci/AZ) având ca titular pe noul proprietar, în conformitate cu cele solicitate și cu prevederile prezentei reglementări.

(3) O copie a documentului de la RACR-CCO ULM 1225 (1) și originalele de la RACR-CCO ULM 1225 (2) și (3) se introduc în dosarul aeronavei aflat la autoritatea de certificare, iar copii ale acestora în dosarul tehnic aflat la noul proprietar. Documentul de la RACR-CCO ULM 1225 (1) va fi păstrat în dosarul aeronavei aflat la noul proprietar.

#### **Notă:**

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

## CAPITOLUL 7

### **Normele/cerințele tehnice aplicabile**

#### **RACR-CCO ULM 1240 Avioane ultraușoare**

Normele tehnice aplicabile pentru avioanele ULM care se supun omologării sunt cele prevăzute în „**Design standards for ultra-light aeroplanes**“ (DS 10141) emise de Transport Canada.

#### **RACR-CCO ULM 1245 Avioane, motodeltaplane, motoparapante/motoparașute, autogire ultraușoare, elicoptere ultraușoare, dirijabile ultraușoare**

Normele tehnice aplicabile pentru aceste clase de ULM sunt cele rezultate din „**Instrucțiunile de aplicare ale Hotărârii 23.09.1998** pentru aeronavele ultraușoare motorizate“ — Franța, cu modificările și completările ulterioare.

#### **RACR-CCO ULM 1250 Alte norme**

(1) Este permisă utilizarea altor cerințe tehnice, propuse autorității de certificare/birou de către solicitant, numai dacă solicitantul omologării demonstrează că acestea sunt echivalente cu cele prevăzute în normele de la RACR-CCO ULM 1240 și RACR-CCO ULM 1245.

(2) Normele tehnice **BCAR — S — Anglia** și **BFU — Germania** sunt acceptate de către autoritatea de certificare ca fiind echivalente.

#### **Notă:**

Copii ale normelor DS 10141, precum și ale instrucțiunilor de aplicare ale Hotărârii 23.09.1998 pentru aeronavele ultraușoare motorizate pot fi solicitate, de către cei interesați, la autoritatea de certificare/birou. Normele originale actualizate (netraduse) prevalează față de cele traduse în limba română în ceea ce privește informațiile furnizate de către acestea.



## CAPITOLUL 8

## Registre

**RACR-CCO ULM 1255 Evidența Ci, AZ și CO eliberate**

(1) Evidența Ci eliberate/emise și a însemnelor de identificare alocate de către autoritatea de certificare se ține în **registru unic de identificare a aeronavelor ultraușoare motorizate**, având paginile și conținutul conform modelului prezentat în **Anexa 12**.

(2) Evidența AZ eliberate/emise se ține în **registru de eliberare a autorizațiilor de zbor**, având paginile și conținutul conform modelului prezentat în **Anexa 13**.

(3) Evidența proceselor-verbale de eliberare/prelungire valabilitate/certificate de identificare/anexe la certificatele de identificare/autorizații de zbor se ține în **registru de procese-verbale de eliberare/prelungire valabilitate/certificate de identificare/anexe la certificatele de identificare/autorizații de zbor**, având paginile și conținutul conform modelului prezentat în **Anexa 14**.

(4) Evidența CO eliberate/emise se ține în **registru de eliberare certificate de omologare** pentru aeronavele ultraușoare motorizate, având paginile și conținutul conform modelului prezentat în **Anexa 15**.

**Notă:**

1) Lista aeronavelor ULM omologate poate fi solicitată de către cei interesați la autoritatea de certificare/birou.

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

**RACR-CCO ULM 1260 Alte prevederi**

(1) Registrele se completează de către birou, după ce documentele au fost finalizate (după caz, aprobate și/sau emise) și se păstrează de către birou.

(2) Pentru o aeronavă ultraușoară motorizată care urmează a fi radiată din registrul unic de identificare se va emite, la cererea titularului, un certificat de deregistrare, conform modelului aflat în **Anexa 16**. Acesta va fi emis în două exemplare, unul pentru solicitant, iar celălalt va fi introdus, împreună cu cererea, în dosarul aeronavei radiate.

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

(3) Registrele se arhivează în conformitate cu reglementările în vigoare.

(4) Pentru marca de identificare alocată unei aeronave, numărul AZ se păstrează la prelungirea valabilității acesteia, dar se acordă altul în cazul schimbării titularilor (deținătorilor).

Pentru aceeași marcă de identificare alocată unei aeronave se acordă un alt număr al Ci, în cazul schimbării titularilor (deținătorilor).

## CAPITOLUL 9

## Dispoziții finale

**RACR-CCO ULM 1265 Activități efectuate și documente emise înainte de intrarea în vigoare a prezentei reglementări**

(1) Activitățile de omologare efectuate în baza normelor procedurale și tehnice de emiteră a autorizațiilor de zbor și a certificatelor de identificare pentru aeronavele ultraușoare motorizate, NPT-ULM, ediția 1/februarie 2003, aprobate de către Regia Autonomă „Autoritatea Aeronautică Civilă Română” prin Decizia D.G. AACR nr. D 396 din 5.05.2003, își mențin valabilitatea, având în vedere cerințele în baza cărora au fost efectuate acele activități de omologare, care sunt echivalente cu cele impuse de prezenta reglementare.

(2) Aeronavele aflate în curs de omologare în baza NPT-ULM, ediția 1/februarie 2003, vor continua procesul de omologare respectiv prin conformarea la cerințele prezentei reglementări, luând în considerare cerințele echivalente îndeplinite specificate mai sus.

(3) Aeronavele ultraușoare motorizate identificate în baza NPT-ULM, ediția 1/februarie 2003 și aflate în evidențele respective la data intrării în vigoare a prezentului ordin pot fi operate/utilizate pe toată durata de serviciu a acestora și după această dată ca aeronave ultraușoare motorizate. Categoriile de zboruri pentru care aceste aeronave sunt autorizate se mențin cu condiția satisfacerii cerințelor în baza cărora au fost acordate sau echivalente.

**RACR-CCO ULM 1270 Inspectorii**

(1) Lista inspectorilor care vor efectua verificări în conformitate cu prevederile prezentei reglementări va fi propusă de birou și înaintată spre aprobare conducătorului autorității de certificare.

(2) Pentru ca inspectorii din cadrul listelor să-și poată exercita atribuțiile prevăzute în prezenta reglementare vor trebui să-și dea acordul scris pe baza unei declarații tip, conform modelului din **Anexa 17**.

(3) Aceste persoane pot fi sau nu angajați ai autorității de certificare și vor fi selectate, în urma susținerii unui examen teoretic în fața unei comisii desemnate de autoritatea de certificare, din rândul persoanelor calificate ca instructori de zbor pe aeronave ULM, cu activitate în domeniul construcției de aeronave ULM, în funcție de experiența și pregătirea teoretică și practică a acestora, precum și de alte elemente cum ar fi rigoarea în respectarea reglementărilor și disponibilitatea de a îndeplini atribuțiile respective.

(4) Verificările necesare, după caz, omologării, identificării și autorizării unei aeronave vor fi efectuate, de regulă, de un singur inspector.

(5) În funcție de gradul de complexitate al verificărilor și al volumului de muncă aferent acestora, se pot desemna, de către birou, mai mulți inspectorii în scopul aplicării prevederilor prezentei reglementări.

(6) Constatările înscrise, de către inspectorii menționați, în procesele-verbale, prevăzute în prezenta reglementare și care privesc o aeronavă ca produs fizic verificat în conformitate cu prevederile prezentei reglementări, sunt valabile doar la data semnării acestora.

**RACR-CCO ULM 1275 Limba utilizată**

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

(2) Prin excepție de la prevederile RACR-CCO ULM 1275 (1), pentru aeronavele din import documentele pot fi în limba engleză.

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

(4) Ci, anexa la Ci, AZ, CO, precum și certificatele de deregistrare/neînregistrare vor fi emise de către autoritatea de certificare, în română și engleză.

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

(1) În cazul furtului, pierderii sau distrugerii Ci, CO și AZ aflate în termen de valabilitate, titularii vor anunța acest fapt într-o publicație de largă circulație, în vederea emiterii de duplicate sau ca Ci să nu fie necesar în cazul cesiunii conform RACR-CCO ULM 1225 (2), dovada acestui anunț fiind înaintată la autoritatea de certificare/birou împreună cu cererea în acest sens (modelul din **Anexa 1** în cazul Ci, CO și 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 (împreună cu cererea) pentru distrugere.

**RACR-CCO ULM 1285 Păstrarea dosarelor tehnice și ale aeronavelor**

(1) Un exemplar al dosarului tehnic și/sau, după caz, al dosarului aeronavei va fi păstrat de către titularii documentelor care au fost eliberate în baza acestor dosare (Ci, CO, AZ, după caz).

(2) Lipsa dosarelor sau refuzul titularilor de a le pune la dispoziția inspectorilor cu ocazia verificărilor efectuate poate atrage neemiterea, suspendarea sau retragerea Ci, CO și/sau AZ, după caz, la propunerea biroului sau a inspectorilor respectivi.

(3) Dosarele tehnice și/sau dosarele aeronavei se păstrează, în cadrul biroului, cel puțin atâta timp cât documentele emise în baza acestora (Ci, CO, AZ) sunt în termene de valabilitate și, în cazul în care aceste documente nu mai sunt valabile, cel puțin până la termenul legal la care acestea pot fi arhivate.

(4) Dosarele tehnice și dosarele aeronavelor, inclusiv dosarele întocmite pentru aeronavele ULM înainte de intrarea în vigoare a prezentei reglementări, vor fi arhivate în conformitate cu reglementările în vigoare.

(5) Dosarele tehnice și dosarele aeronavelor pot conține și alte documente, care au legătură cu aeronava, față de cele prevăzute în prezenta reglementare.

**RACR-CCO ULM 1290 Alte prevederi**

(1) În situațiile în care nu este posibil altfel, autoritatea de certificare poate stabili o planificare anuală, cuprinzând locul și perioada în care se vor efectua verificări necesare eliberării/prelungirii valabilității/certificatelor de identificare/anexelor la Ci/autorizațiilor de zbor.

Documentul privind această planificare va fi făcut public.

(2) Eventualele observații, constatate cu ocazia verificărilor efectuate, se înscriu de către inspectorii în **fișa de observații** al cărei model se află în **Anexa 18**, în fiecare situație ce decurge ca urmare a verificărilor respective, ca urmare a soluției date la cerere, inclusiv atunci când rubricile din fișele A, B, C destinate acestui scop nu sunt suficiente.

Conducătorul autorității de certificare și biroul pot utiliza fișe cu observații inclusiv atunci când pe cereri nu există spațiu suficient.

(3) În situația în care au fost efectuate înscrisuri greșite, se pot face corecturi prin înscrisuri de mână, cu menționarea numelui celui care a efectuat corectura, a semnăturii acestuia și a datei efectuării corecturii.

(4) Solicitanții pot utiliza partea verso a cererii pentru precizări suplimentare, cu înscrierea numelui și a semnăturii persoanei care le-a efectuat și a datei efectuării.

(5) Documentele depuse de către solicitanți la autoritatea de certificare în copie vor fi autentificate, pentru conformare cu originalul, similar RACR-CCO ULM 1065 (2).

(6) Valabilitatea Ci, anexei la Ci și/sau a AZ începe de la data semnării de către inspectorul care semnează procesul-verbal, prevăzut în **Anexa 4**, de eliberare/prelungire a valabilității Ci, anexei la Ci sau AZ (după caz).

Aeronava va putea fi utilizată/operată cu acordul și sub responsabilitatea inspectorului de mai sus, până la eliberarea, după caz, a Ci, anexei la Ci și/sau AZ, cu condiția ca în termen de 10 zile lucrătoare acesta să efectueze demersurile necesare, în părțile care îl privesc, necesare eliberării documentelor respective (după caz, Ci, anexa la Ci și/sau AZ).

Inspectorul își va da acordul direct pe procesul-verbal, eventual la rubrica „mențiuni”, pentru ca aeronava să fie utilizată/operată maximum 10 zile lucrătoare.

(7) Certificatul de identificare, autorizația de zbor, precum și certificatele de omologare pot fi suspendate sau retrase în cazul în care autoritatea de certificare constată, prin intermediul inspectorilor, că aeronava pentru care acestea au fost eliberate nu mai îndeplinește cerințele prevăzute în prezenta reglementare.

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

(9) Tipizatele prevăzute în prezenta reglementare care se vor elibera titularilor vor fi realizate pe hârtie/carton de culoare albă, cu excepția copertii livretului care va fi de culoare albastră.

Ci, anexa la Ci, precum și AZ se emit de către autoritatea de certificare sub formă de carnet de dimensiunile 120 x 85 mm.

Livretul se realizează sub formă de carnet de format A5.

(10) Ci, CO și/sau AZ nu constituie dovada deținerii legale sau proprietății asupra aeronavei în nicio acțiune juridică în care deținerea sau proprietatea (inclusiv privind dreptul de autor) este în litigiu.

(11) Solicitanții au obligația de a furniza documente relevante emise în statele exportatoare și care sunt necesare soluționării favorabile a cererilor depuse în vederea, după caz, eliberării Ci, anexei la Ci sau AZ, pentru aeronavele din import, echivalării sau recunoașterii documentelor emise de alte state/autorități.

În sensul prezentei reglementări, noțiunea de „documente relevante” se referă, după caz, la documente referitoare la aeronavele respective din care să reiasă care sunt cerințele din statele exportatoare necesare admiterii la zbor, categoriile de zboruri pentru care aeronavele sunt autorizate, limitele de operare sau restricțiile impuse.

În situația statelor în care livretul și/sau manualul de utilizare și întreținere nu sunt obligatorii, documente în acest sens.

Documente relevante pot fi de genul:

- (i) copii ale documentelor normative specifice;
- (ii) adevăruri emise de autoritățile competente sau de către constructori;
- (iii) declarații notariale ale vânzătorului;
- (iv) documente de certificare/omologare/identificare sau similare;
- (v) alte documente acceptate de către birou.

(12) Neconformarea solicitanților la prevederile prezentei reglementări atrage corespunzător soluționarea nefavorabilă a solicitărilor acestora.

(13) Inspectorii biroului vor asigura interpretarea corespunzătoare a acestei reglementări, acolo unde prevederile nu au fost făcute suficient de clare.

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

ANEXA 1 la RACR-CCO ULM

Nr. de înregistrare  
la autoritatea de certificare  
.....

**A P R O B***(conducătorul autorității de certificare)*

Subsemnatul(a), ....., născut(ă) la data de .....,  
în localitatea ....., domiciliat(ă) în ....., str. ....  
nr. ...., bl....., sc. ...., et. ...., ap. ...., județ/sector ....., cod poștal .....,  
telefon/fax ....., posesor (posezoare) al (a) actului de identitate (*tip, serie,  
număr*) ....., eliberat de ....., la data de ....., în calitate de .....

*(se va menționa, după caz, calitatea de proprietar sau de constructor al aeronavei descrise mai jos ori de împuternicit/  
reprezentant al acestora)*

de cetățenie ....., rog a dispune efectuarea verificărilor la sol și în zbor în vederea

*(se va menționa, după caz, eliberării/prelungirii valabilității/certificatului de identificare/anexei la certificatul de  
identificare/certificatului de omologare/autorizației de zbor)*

pentru aeronava ultraușoară motorizată (ULM): **tip/model** ....., **nr. de serie**, .....  
**an de construcție** ....., **clasa** .....

*(se va menționa, după caz, avion, motodeltaplan, motoparapantă/motoparașută, elicopter, autogir, dirijabil),*

**însemnele de identificare YR** ....., echipamente opționale .....  
*(numai pentru cele care sunt deja identificate)*

*(se vor menționa, după caz, echipamentele cu care este dotată aeronava și cu care se solicită prin prezenta cerere autorizarea  
acesteia, respectiv flotoare, schiuri, parașută, dispozitiv de remoraj, instalație pentru pulverizare de substanțe)*

**constructorul aeronavei** .....

**proprietarul aeronavei** .....

Aeronava va fi prezentată în perioada.....

la .....

*(locul)*

Declar că îmi asum toată responsabilitatea, în conformitate cu legislația română în vigoare,  
asupra: exactității datelor înscrise în prezenta cerere și a celor din documentația depusă în baza  
acesteia, păstrării conformității aeronavei cu dosarul aprobat al acesteia, precum și pentru  
menținerea stării de navigabilitate a aeronavei respective. În cazul modificării situației aeronavei  
mă oblig să informez imediat autoritatea de certificare.

Mențiuni: .....

Pe verso prezentei cereri se află opisul cu documentele anexate.

Semnătura .....

Data .....

**Notă:**

Prezenta cerere va fi completată de către solicitant cu scris de mână și este adresată  
autorității de certificare.

ANEXA 2 la RACR-CCO ULM

**CONȚINUTUL MINIMAL RECOMANDAT  
AL MANUĂLULUI DE UTILIZARE ȘI ÎNTREȚINERE**

**I – MANUALUL DE UTILIZARE**

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

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

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

El poate să nu includă furnizarea unor valori fixe, cu precădere în ceea ce privește  
performanțele, maniabilitatea și stabilitatea, în condițiile stabilirii procedurilor care să furnizeze

pilotului elementele de apreciere a condițiilor de utilizare, care să nu determine depășirea domeniului de zbor specificat.

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

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

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

## A. — GENERALITĂȚI

**A.1.** Descrierea aeronavei

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

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

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

## B. — LIMITĂRI

### B.1. Mase

**B.1.1.** Masa maximă la decolare, considerată ca masa cea mai ridicată la care a fost efectuat programul de probe la sol și în zbor. Masa maximă la decolare trebuie să fie stabilită de așa manieră încât să fie superioară masei aeronavei de referință având:

— fiecare loc ocupat;

— plinul de carburanți (cantitatea minimă de carburant impusă este pentru o jumătate de oră de zbor la regimul maxim continuu al motorului).

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

— un desen în trei vederi al aeronavei;

— lista de sisteme, echipamente, instalații, instrumente și aparate de bord și un descriptiv al acestora.

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

Masa maximă gol = Masa maximă la decolare — Sarcina utilă

Sarcina utilă = Masa ocupanților + Masa carburantului + Masa bagajelor

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

### B.2. Viteze

**B.2.1.** Viteza maximă admisă

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

**B.2.2.** Viteze de angajare

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

**B.2.4.** Viteza de manevră

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

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

### B.4. Limite de mase și centraje

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

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

### B.5. Evoluții permise

### B.6. Grup motopropulsor, tip

**B.7.** Puterea maximă

**B.8.** Regim maxim

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

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

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

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

— nivelul zgomotului măsurat: Lm;

— nivelul zgomotului de referință: Lr;

— înălțimea de trecere : H.

Formula folosită de utilizatori va fi :

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

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

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

### C. — PROCEDURI DE URGENȚĂ

- C.1. Pană de motor**
- C.2. Repornire motor în zbor**
- C.3. Fum și foc la aeronavă**
- C.4. Zbor planat** (cu motorul oprit)
- C.5. Aterizare de urgență**
- C.6. Alte urgențe**

### D. PROCEDURI NORMALE

- D.1. Control înainte de zbor**
- D.2. Pornire**
- D.3. Decolare**
- D.4. Croazieră**
- D.5. Aterizare**
- D.6. După aterizare și oprire motor**

### E — PERFORMANȚE LA MASA MAXIMĂ LA DECOLARE

- E.1. Decolare** (fără vânt, la temperatura dată)
- E.2. Viteza recomandată**
- E.3. Lungimea de rulare la decolare**
- E.4. Distanța de decolare** pentru a depăși înălțimea de 15 m
- E.5. Limite de vânt lateral** demonstrate la decolare
- E.6. Zbor în urcare**
- E.7. Cea mai bună viteză ascensională** (la viteza dată)
- E.8. Viteza ascensională** la cea mai bună pantă de urcare (la viteza dată)
- E.9. Aterizare** (fară vânt la temperatura dată)
- E.10. Viteza recomandată**
- E.11. Lungime de rulare la aterizare**
- E.12. Distanța de aterizare** de la înălțimea de 15 m
- E.13. Limite de vânt lateral** demonstrate la decolare
- E.14. Finețe maximă** cu motorul oprit și viteza asociată.

### F. MASE ȘI CENTRAJE, ECHIPAMENTE

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

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

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

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

### G. MONTARE ȘI REGLAJE

- G.1. Consemne de montare și demontare**
- G.2. Lista reglajelor accesibile utilizatorului și consecințele asupra caracteristicilor de zbor**

### H. — ACTIVITĂȚI SPECIFICE

**H.1.** Această secțiune va fi inclusă în cazul autorizării aeronavei pentru efectuarea activităților specifice prevăzute la Capitolul 5 din prezenta reglementare.

Sunt considerate activități specifice următoarele categorii de zboruri:

- lansare de parașutiști;
- remorcaj de banderolă sau planoare ultraușoare și largarea acestora;

- lansare de încărcături (cum ar fi fluturași publicitari, mingi de fotbal, parașutări nepericuloase de bunuri);
- supraveghere aeriană;
- filmare/fotografiere aeriană;
- pulverizare de substanțe.

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

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

## I. — ALTE UTILIZĂRI

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

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

## II. — MANUALUL DE ÎNTREȚINERE

Dacă este posibil, manualul va trata, separat, următoarele părți ale ULM-ului:

**A — Învelișul/voalura/anelopa**

**B — Structura**

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

**D — Sisteme, instalații, echipamente, instrumente și aparate de bord**

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

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

Manualul de întreținere trebuie să prevadă:

- diverse sfaturi generale legate de întreținerea ULM-ului;
- lucrări de întreținere periodice simple. Se recomandă ca aceste lucrări să fie grupate la un interval de 25 de ore de zbor sau de trei luni de utilizare (care se atinge primul);
- lucrări de întreținere importante ce necesită un control aprofundat (de exemplu controale anuale). Este recomandată, de asemenea, efectuarea unei verificări după primele zece ore de utilizare, pentru controale și reglaje;
- verificările necesare după destocare/păstrare, de exemplu atunci când ULM-ul nu este utilizat în timpul iernii.

### Notă:

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

- criteriile de apreciere (care nu necesită mijloace costisitoare), toleranțele acceptabile și cele care impun imperativ schimbarea pieselor;
- desene sau schițe pentru a arăta montarea/demontarea diverselor piese normal demontabile; Aceste desene, dacă este posibil, trebuie să menționeze referința piesei (cod, reper etc.) și cantitatea.

Aceleași criterii sunt valabile și pentru elice/rotor (după caz).

Conceperea aeronavei trebuie să permită un control al structurii fără demontare (de exemplu capace de vizitare). O zonă de control a pânzei trebuie să permită o evaluare periodică a rezistenței acesteia.

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

*ANEXA 3 la RACR-CCO ULM*

## RECOMANDĂRI PRIVIND EFECTUAREA VERIFICĂRILOR DOCUMENTELOR ASOCIATE AERONAVELOR ULTRAUȘOARE MOTORIZATE, PRECUM ȘI ALE ACESTORA LA SOL, ÎN VEDEREA OMOLOGĂRII

### 1. VERIFICAREA DOCUMENTELOR AERONAVEI

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

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

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

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

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

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

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

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

**h)** Se analizează fișa de date și se stabilește dacă aceasta conține cel puțin elementele din modelul prezentat în **Anexa 9**;

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

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

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

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

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

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

Verificările la sol și în zbor se vor efectua aeronavelor desemnate de către solicitant în acest sens, respectiv aeronavelor desemnate ca prototip.

În cazul efectuării verificărilor în zbor pe aeronave diferite, dar de același tip/model, se vor completa fișa C de verificare pentru fiecare aeronavă în parte.

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

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

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

Se identifică aeronava pe baza documentației conținute în dosarul tehnic al acesteia, prin verificarea corespondenței și a configurației reperelor (prin sondaj).

Pe baza desenelor din dosarul tehnic se face o verificare, cât mai amănunțit posibil, a aeronavei din punct de vedere dimensional și al configurației acesteia/ansamblor/subansamblor/reperelor.

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

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

#### **2.2.1. Verificare aripă/rotor/anelopă (după caz)**

— **stare tehnică voalură/inveliș (după caz)**



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

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

3) Se verifică prinderea voalului sau învelișului pe structură:

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

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

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

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

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

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

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

— **stare tehnică structură de rezistență primară**

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

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

— **stare tehnică comenzi de control ale aeronavei**

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

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

**2.2.2. Verificare fuselaj/triciclu/gondolă**

— **stare tehnică structură de rezistență primară**

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

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

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

— **stare tehnică tren de aterizare**

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

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

**2.2.3. Verificare ampenaje/rotor anticuplu**

Se verifică integritatea structurală a suprafețelor fixe, lipsa deformărilor, jocurilor, fisurilor, a jocurilor pentru părțile fixe, sau a jocurilor exagerate pentru cele mobile. Se verifică geometria și rigiditatea îmbinării pe fuselaj. În funcție de soluția constructivă, se verifică: integritatea structurală

a suprafețelor fixe, ferurile de prindere ale tijelor de comandă, lipsa jocului excesiv în cuplajul tijelor de comandă, lipsa jocului excesiv în cuplajul de atașare la ferurile fuselajului (după caz), lipsa gripajelor, integritatea structurală și lipsa jocului la ferurile fuselajului (după caz). În cazul îmbinărilor nituite, se va verifica să nu existe nituri mișcate sau slăbite. Va fi, de asemenea, verificată corespondența bracajelor suprafețelor mobile cu cele precizate de constructor.

#### 2.2.4. Verificare grup motopropulsor/arzător

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

2) Se verifică prinderea motorului pe suport: integritatea elementelor de legătură și a siguranțării lor, a amortizoarelor de șoc, a sistemului de evacuare și fixarea acestuia;

Se verifică integritatea conductelor de răcire și a conductelor de alimentare cu combustibil și a existenței unei distanțe de siguranță între acestea din urmă și sistemul de evacuare, precum și față de celelalte elemente ale blocului motor;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- stare tehnică îmbinări/siguranțării;
- jocuri/deformări;
- alte aspecte ale stării tehnice.

### 3. ALTE RECOMANDĂRI

#### 3.1. Nervurile

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

#### 3.2. Șuruburi/buloane

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

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

#### 3.2. Piulițe

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

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

- 3) Se verifică ca piulițele să fie montate pe toată lungimea filetului;
- 4) În cazul piulițelor autoblocante, se verifică ca șurubul să depășească cu cel puțin un pas și jumătate capătul filetului;
- 5) Se verifică să nu se fi folosit piulițe autoblocante în cazul șuruburilor care prezintă mișcări de rotație în exploatare.

### 3.3. Nituri

- 1) Se verifică compatibilitatea materialului nitului cu cel al pieselor de asamblat;
- 2) Se verifică să nu existe defecte de nituire;
- 3) Se verifică cu atenție dacă există nituri mișcate.

### 3.4. Siguranțări

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

### 3.5. Hobanaje

- 1) Se verifică identitatea cablurilor cu cele indicate în documentația tehnică;
- 2) Se verifică integritatea protecției cablurilor împotriva agenților corozivi, în zonele unde acestea sunt expuse acțiunii acestora;
- 3) Se alunecă cu mâna pe cabluri, cu mare atenție pe cele inferioare, pentru a se putea detecta cel mai mic indiciu de uzură sau toroane deteriorate;
- 4) Se verifică să nu existe cabluri care să aibă frecare sau să treacă peste alte piese, să nu existe cabluri cu tensionare excesivă sau insuficientă;
- 5) Se verifică dacă modul de sertizare a cablurilor este corespunzător normelor recunoscute, cablurile inferioare trebuie să prezinte sertizarea cu două manșoane confecționate din cupru sau alt material cu rezistență superioară;
- 6) Dacă pe cabluri există tendori, se verifică modul de asigurare împotriva dereglărilor;
- 7) Se verifică compatibilitatea coselor cu materialul și lungimea cablului utilizat și dacă acestea prezintă ovalizări. Se verifică dopurile sau scribeții destinați a împiedica deformarea coselor;
- 8) Se verifică eclisele sau piesele de capăt ale cablurilor, acestea nu trebuie să prezinte deformații, striviri sau concentratori de eforturi care ar putea duce la cedarea lor datorită uzurii;
- 9) Pentru hobanajul rigid, se verifică integritatea acestuia, atașarea la restul celulei, zonele de atașare și siguranțările. Nu se admit nituri slăbite sau bolțuri deformate. Suplimentar, se verifică și ferurile de prindere adiacente.

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

#### Notă:

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

*ANEXA 4 la RACR-CCO ULM*

Nr. de înregistrare la  
autoritatea de certificare  
.....

### **A P R O B**

*(conducătorul autorității de certificare)*

**De acord, rog aprobați**  
Șef birou

**PROCES-VERBAL** nr. .... din .....

*(numărul și data înregistrării în registrul  
de procese-verbale)*

De eliberare/prelungire valabilitate/certificat de identificare/anexă la certificatul de identificare/autorizație de zbor, pentru aeronava ultraușoară motorizată (ULM):

tip/model ....., nr. de serie ....., an de construcție .....,  
 clasa ....., însemnele de identificare YR — ....., constructorul  
 aeronavei .....,  
 proprietarul aeronavei .....

Data ..... și locul ..... încheierii procesului-verbal (data la care au fost finalizate de către inspector (i) verificările în scopul încheierii procesului-verbal).

Verificarea aeronavei s-a făcut conform reglementărilor specifice în vigoare, ca urmare a cererii nr. .... din .....

Deoarece aeronava îndeplinește cerințele de navigabilitate aplicabile în vigoare, noi, subsemnații (inspector (i)), propunem **eliberarea/prelungirea valabilității/certificatului de identificare/anexei la certificatul de identificare/autorizației de zbor**, anexat/anexate, conform procesului-verbal și a fișei cu rezultatul verificărilor, care este anexă și parte integrantă a acestuia, **de la** ..... **până la** ....., cu condiția ca aeronava ULM să fie exploatată în conformitate cu instrucțiunile constructorului, manualul de utilizare și întreținere și cu reglementările specifice în vigoare.

Categoriile de zboruri pentru care aeronava va fi autorizată sunt următoarele:

.....  
 .....

Observații (ale inspectorilor): .....

.....

Inspector (i)

(nume și semnătură)

.....

.....

Proprietar (i) .....

.....

Constructor (i) .....

(nume și semnătură)

**Notă privind prezentul proces-verbal, inclusiv anexa:** Data la care semnează fiecare inspector este cea la care acesta a finalizat verificările. Proprietarul și, după caz, constructorul vor semna pentru luare la cunoștință asupra datelor înscrise în procesul-verbal și vor menționa, cu scris de mână, data semnării. Procesul-verbal va fi completat, de mână, de către un singur inspector. Procesul-verbal va fi întocmit și va fi introdus în dosarul aeronavei, prin grija inspectorilor, având înscrise datele și semnăturile necesare, în caz contrar neputându-se elibera documentele pentru care acesta a fost completat. Conducătorul autorității de certificare și șeful biroului pot efectua, pe procesul-verbal, înscrisuri de mână privitoare la aeronavă. În cazul întâlnirii, în cadrul procesului-verbal, a simbolului „/” se va lăsa nebarat cazul care corespunde aeronavei verificate și pentru care acesta va fi întocmit.

## FIȘA CU REZULTATUL VERIFICĂRILOR

Anexă la procesul-verbal nr. .... din .....

**1. VERIFICAREA DOCUMENTELOR** ..... corespunzător/necorespunzător  
 efectuată în perioada/data de .....

— dosarul tehnic al aeronavei (după caz)..... DA/NU

— dosarul aeronavei ..... DA/NU

— livretul/evidența activității de zbor a aeronavei ..... DA/NU

**2. VERIFICAREA LA SOL** ..... (corespunzătoare/necorespunzătoare)

efectuată în perioada/data de ....., la (locul) .....

**2.1. Verificarea conformării aeronavei cu definiția tipului/modelului prevăzută în dosarul acesteia** ..... DA/NU

**2.2. Verificare tehnică aeronavă (vizual și prin punere în funcțiune, după caz)**

**2.2.1. Verificare aripă/rotor/anelopă**

— stare tehnică voalură/înveliș..... DA/NU

— stare tehnică structură de rezistență primară..... DA/NU

— stare tehnică comenzi de control a aeronavei..... DA/NU

**2.2.2. Verificare fuselaj/triciclu/gondolă**

— stare tehnică structură de rezistență primară..... DA/NU

— stare tehnică comenzi de control a aeronavei..... DA/NU

— stare tehnică tren de aterizare ..... DA/NU

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

**2.2.4. Verificare grup motopropulsor/arzător** ..... DA/NU

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

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

.....

(se vor menționa echipamentele cu care aeronava va fi autorizată, dacă acestea corespund)

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

— stare tehnică îmbinări/siguranțări ..... DA/NU

— jocuri/deformări ..... DA/NU

— alte aspecte tehnice (*se vor menționa la punctul 5, după caz*) ..... DA/NU

**3. VERIFICAREA ÎN ZBOR** ..... corespunzătoare/necorespunzătoare

(*se completează numai în cazul  
eliberării/prelungirii valabilității  
autorizației de zbor*)

efectuată în perioada/data de ....., la (*locul*) .....

— decolarea ..... DA/NU

— urcarea, zborul orizontal, coborârea, virajele, evoluțiile admise, vitezele limită..... DA/NU

— aterizarea..... DA/NU

**4. VERIFICAREA DUPĂ ZBOR** ..... corespunzătoare/necorespunzătoare,

durata zborurilor de control ....., activitatea de zbor a aeronavei ..... ore DPS

**5. CONCLUZII** (*privind rezultatul verificărilor*) ..... corespunzător/necorespunzător

(*se vor menționa aspectele stării tehnice, precum și ale comportării în zbor, constatate ca fiind nefavorabile din punct de vedere al navigabilității aeronavei*)

Inspector(i)

(*nume și semnătură*)

.....

.....

Proprietar(i) .....

.....

Constructor(i) .....

(*nume și semnătură*)

*Anexa 5 la RACR-CCO ULM*

## ROMÂNIA

Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului  
Ministry of Transport, Constructions and Tourism

### CERTIFICAT DE IDENTIFICARE

CERTIFICATE OF IDENTIFICATION

Nr.

Nr. de înregistrare la autoritatea de certificare: <i>Registration No:</i>	Categoria / Clasa aeronavei: <i>Category / Class of the aircraft</i>  Aeronavă ultralușoară motorizată /	5. Adresa titularului (deținătorului): <i>Address of the holder:</i>  Adresa proprietarului: <i>Address of the owner:</i>	
1. Însemnele de identificare: <i>Identification marks:</i>		6. Se certifică prin prezentul document că aeronava mai sus menționată a fost înregistrată în Registrul Unic de Identificare a Aeronavelor Ultralușoare Motorizate din România, în conformitate cu reglementările române în vigoare.  <i>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.</i>	
2. Constructorul aeronavei: <i>Manufacturer of the aircraft:</i>  Tipul aeronavei: <i>Manufacturer's designation:</i>		Data emiterii: <i>Date of issue:</i>	Emis de: <i>Issued by:</i>
3. Numărul de serie al aeronavei: <i>Aircraft Serial Number:</i>  Anul construcției: <i>Year of manufacture:</i>		Valabil până la: <i>Valid until:</i>	Semnătura: <i>Signature:</i>
4. Numele și naționalitatea titularului (deținătorului): <i>Name and nationality of the holder:</i>  Numele și naționalitatea proprietarului: <i>Name and nationality of the owner:</i>		Conform: <i>According to:</i>	Mențiuni: Aeronava poate fi utilizată în baza prezentului certificat numai dacă este însoțit de anexa acestuia sau de autorizația de zbor a aeronavei, aflate în termen de valabilitate  <i>Remarks:</i>

Nr. de înregistrare la autoritatea de certificare: <i>Registration No:</i>	Anexa la Certificatul de identificare nr.: <i>Annex to the Certificate of identification No:</i>  Emis în data de: <i>Issued at:</i>
Categoriile de zboruri pentru care aeronava este autorizată și poate fi utilizată. <i>Flight categories for which the aircraft is authorised and may be used:</i>	
Mențiuni: Această aeronavă este neomologată  <i>Remarks:</i>	
Data finalizării verificărilor: <i>Check date:</i>	Rezultatul verificărilor: <i>Check result:</i>
Anexa este valabilă până la: <i>This annex is valid until:</i>	Semnătura: <i>Signature:</i>
Data emiterii: <i>Date of issue:</i>	Emis de: <i>Issued by:</i>
Conform: <i>According to:</i>	Semnătura: <i>Signature:</i>

**Anexa 6 la RACR – CCO ULM*****LIVRET*****AERONAVĂ ULTRAȘOARĂ MOTORIZATĂ**

*(autoritatea de certificare)*

L.S.

Data eliberării livretului

1. Clasa aeronavei \_\_\_\_\_,

2. Tipul / modelul \_\_\_\_\_,

3. Nr. de serie \_\_\_\_\_,

4. Anul de construcție \_\_\_\_\_,

5. Însemnele de identificare YR - \_\_\_\_\_,

6. Titular (deținător): \_\_\_\_\_,

Adresa: localitatea \_\_\_\_\_,

str. \_\_\_\_\_, nr. \_\_\_\_\_, bl. \_\_\_\_\_,

sc. \_\_\_\_\_, et. \_\_\_\_\_, ap. \_\_\_\_\_, jud./sect. \_\_\_\_\_,

telefon / fax: \_\_\_\_\_.

7. Observații:

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_





### INSTRUCȚIUNI DE COMPLETARE

1. Livretul aeronavei se întocmește într-un singur exemplar.  
Pe toată durata utilizării aeronavei el este parte integrantă a acesteia și se transmite obligatoriu la schimbarea titularului (deținătorului).
2. Livretul se păstrează și va fi completat de către titular (deținător), cu excepția paginilor 1 și 2, care vor fi completate de către autoritatea de certificare – biroul (compartimentul) de specialitate.
3. La rubrica “Observații”, autoritatea de certificare – biroul (compartimentul) de specialitate, poate efectua înscrisuri de mână cum ar fi: schimbarea titularului (deținătorului) sau a adresei acestuia, a mărcii de identificare, etc. Aceste înscrisuri vor fi însoțite de numele și semnătura persoanei care le-a efectuat și de data efectuării.
4. În capitolul 1 se fac înscrisuri de mână la sfârșitul fiecărei zile de zbor, consemnând, după caz, activitatea reportată din livretul anterior, care va fi păstrat de titular (deținător) sau activitatea de pe pagina anterioară, numărul total de decolări, timpul total de zbor, timpul total de zbor de la punerea în serviciu a aeronavei (DPS).
5. În capitolul 2 se vor consemna denumirea lucrărilor de întreținere, executate, prevăzute în manualul de utilizare și întreținere și alte operații de întreținere și reparații importante efectuate suplimentar.
6. La epuizarea prezentului livret (completarea integrală), titularul (deținătorul) va solicita autorității de certificare, eliberarea unuia nou.
7. Prezentul livret conține 50 de pagini.
8. În caz de pierdere a livretului, găsitorul este rugat să-l depună pe adresa titularului.









Nr. de înregistrare la  
autoritatea de certificare  
.....

**A P R O B**  
(conducătorul autorității de certificare)

**De acord, rog aprobați**  
Șef birou

### PROCES-VERBAL DE OMOLOGARE

Încheiat astăzi ..... cu ocazia finalizării verificărilor efectuate de comisia  
(data la care  
au fost finalizate verificările)  
de omologare a aeronavei ultraușoare motorizate de tipul/modelul ....., clasa .....  
Noi, membrii comisiei de omologare a aeronavelor ultraușoare motorizate, am efectuat  
verificările tehnice în conformitate cu RACR-CCO ULM, aprobate de către MTCT conform ....

.....  
În baza verificărilor efectuate în perioada ....., ale căror rezultate sunt  
consemnate în fișele A—C, anexe la prezentul proces-verbal, comisia a constatat că sunt  
îndeplinite cerințele specifice, prevăzute de normele procedurale și tehnice aplicabile, privind  
navigabilitatea și declară că aeronava ultraușoară motorizată de tipul/modelul .....,  
clasa ..... poate fi utilizată conform instrucțiunilor constructorului, manualului de  
utilizare și întreținere și în condițiile prevăzute de reglementările în vigoare, propunând, totodată,  
eliberarea/modificarea CERTIFICATULUI DE OMOLOGARE și aprobarea fișei de date, ediția .....,  
care este parte componentă a acestui certificat.

COMISIA DE OMOLOGARE  
(constituită din inspectorii care au semnat fișele A, B și C)

.....  
.....  
.....  
.....  
(nume și semnătură)

Proprietar(i) .....  
.....  
Constructor(i) .....  
(nume și semnătură)

**Notă privind prezentul proces-verbal:** Data la care semnează fiecare inspector este cea la care acesta a finalizat verificările. Proprietarul și, după caz, constructorul vor semna pentru luare la cunoștință asupra datelor înscrise în procesul-verbal și vor menționa, cu scris de mână, data semnării. Procesul-verbal va fi completat, de mână, de către un singur inspector. Procesul-verbal va fi întocmit și va fi introdus în dosarul aeronavei, prin grija inspectorilor, având înscrise datele și semnăturile necesare, în caz contrar neputându-se elibera documentele pentru care acesta a fost completat. Conducătorul autorității de certificare și șeful biroului pot efectua, pe procesul-verbal, înscrise de mână privitoare la aeronavă. În cazul întâinerii, în cadrul procesului-verbal, a simbolului „/” se va lăsa nebarat cazul care corespunde aeronavei verificate și pentru care acesta va fi întocmit.

### FIȘA A de verificare a documentației

#### Anexă la procesul-verbal de omologare

1. Pentru aeronava ultraușoară motorizată (ULM): tip/model .....,  
nr. de serie ....., an de construcție ....., clasa .....,  
însențele de identificare YR - .....,  
constructorul aeronavei .....,  
proprietarul aeronavei .....

Perioada/data ..... și locul .....  
.....  
efectuării verificărilor.





**5. Concluzia comisiei în urma verificării documentației**Documentația tehnică asociată aeronavei **este/nu este** corespunzătoare.....DA/NU

Inspector(i)

(nume și semnătură)

.....  
.....

Proprietar(i) .....

Constructor(i) .....

(nume și semnătură)

**Notă privind prezenta fișă, inclusiv documentele anexate:** Data la care semnează fiecare inspector este cea la care acesta a finalizat verificările și va fi înscrisă odată cu semnătura. Proprietarul și, după caz, constructorul vor semna pentru luare la cunoștință asupra datelor înscrise în fișă și vor menționa, cu scris de mână, data semnării. Fișa va fi completată, de mână, de către inspectorii semnatari ai acesteia. Fișa va fi întocmită și va fi introdusă în dosarul tehnic al aeronavei, prin grija inspectorilor, având înscrise datele și semnăturile necesare, în caz contrar neputându-se elibera documentele pentru care aceasta a fost completată. Conducătorul autorității de certificare și șeful biroului pot efectua, pe fișă, înscrisuri de mână privitoare la aeronavă. În cazul întâlnirii, în cadrul fișei, a simbolului „/” se va lăsa nebarat cazul care corespunde aeronavei verificate și pentru care aceasta va fi întocmită.

**FIȘA B**  
**de verificare la sol**

**Anexă la procesul-verbal de omologare**

1. Pentru aeronava ultrașoară motorizată (ULM): **tip/model** ....., **nr. de serie** ....., **an de construcție** ....., **clasa** ....., **însenbele de identificare YR -** ....., **constructorul aeronavei** ....., **proprietarul aeronavei** .....

Perioada/data ..... și locul .....  
.....  
efectuării verificărilor.

**Notă:** Prezenta fișă constituie un document de verificare finală la sol și poate fi însoțită de fișe cu observații, model **Anexa 18**, privind verificările efectuate pe parcursul omologării.

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

— aeronava corespunde definiției tipului/modelului prevăzute în dosarul tehnic ..... DA/NU

**3. Verificare tehnică aeronavă (vizual și prin punere în funcțiune, după caz)**

..... corespunzătoare/necorespunzătoare

**3.1 Verificare aripă/rotor/anelopă**

— stare tehnică voalură/înveliș..... DA/NU

— stare tehnică structură de rezistență primară..... DA/NU

— stare tehnică comenzi de control al aeronavei ..... DA/NU

**3.2. Verificare fuselaj/triciclu/gondolă**

— stare tehnică structură de rezistență primară..... DA/NU

— stare tehnică comenzi de control al aeronavei ..... DA/NU

— stare tehnică tren aterizare ..... DA/NU

**3.3. Verificare ampenaje/rotor anticuplu** ..... DA/NU**3.4. Verificare grup motopropulsor/arzător** ..... DA/NU**3.5. Verificare sisteme, instalații, echipamente, instrumente și aparate de bord** .... DA/NU**3.6. Verificare echipamente opționale (dacă sunt montate pe aeronavă)** ..... DA/NU

.....

(se vor menționa echipamentele cu care aeronava va fi autorizată, dacă acestea corespund)

**3.7. Verificare starea tehnică generală (ținând cont de aspectele tehnice constatate ca fiind nefavorabile din punct de vedere al navigabilității aeronavei)** ..... DA/NU

— stare tehnică îmbinări/siguranțări ..... DA/NU

— jocuri/deformări ..... DA/NU

— alte aspecte tehnice (se vor menționa la punctul 4, după caz) ..... DA/NU

**4. Observații** .....

.....  
 .....  
 .....

**5. Concluzia în urma verificării în zbor**Aeronava **se admite/nu se admite la zbor** ..... DA/NU

Inspector(i)

(nume și semnătură)

.....  
 .....

Proprietar(i) .....

Constructor(i) .....

(nume și semnătură)

**Notă privind prezenta fișă, inclusiv documentele anexate:** Data la care semnează fiecare inspector este cea la care acesta a finalizat verificările și va fi înscrisă odată cu semnătura. Proprietarul și, după caz, constructorul vor semna pentru luare la cunoștință asupra datelor înscrise în fișă și vor menționa, cu scris de mână, data semnării. Fișa va fi completată, de mână, de către inspectorii semnatori ai acesteia. Fișa va fi întocmită și va fi introdusă în dosarul tehnic al aeronavei, prin grija inspectorilor, având înscrise datele și semnăturile necesare, în caz contrar neputându-se elibera documentele pentru care aceasta a fost completată. Conducătorul autorității de certificare și șeful biroului pot efectua pe fișă înscrisuri de mână privitoare la aeronavă. În cazul întâlnirii, în cadrul fișei, a simbolului „/” se va lăsa nebarat cazul care corespunde aeronavei verificate și pentru care aceasta va fi întocmită.

**FIȘA C nr. .... (conform punctului 5 de mai jos)  
 de verificare în zbor — avioane ultraușoare  
 Anexă la procesul-verbal de omologare**

1. Pentru aeronava ultraușoară motorizată (ULM): tip/model ....., nr. de serie ....., an de construcție ....., clasa ....., însemnele de identificare YR - ....., constructorul aeronavei ....., proprietarul aeronavei .....

Perioada/data ..... și locul .....  
 .....  
 efectuării zborurilor de verificare.

**2. Condiții de verificare în zbor**

Se vor nota în dreptul fiecărei secțiuni din prezenta fișă condițiile în care au fost efectuate verificările respective și data finalizării acestora. Aceste condiții sunt:

QFE (mb), QNH (mb), temperatura exterioară aeronavei, la nivelul pistei (grade Celsius).

Efectuarea fiecărei verificări poate fi justificată prin fișe de verificare în zbor amănunțite (conform modelului stabilit de constructor) care vor fi anexate și devin parte integrantă la prezenta fișă, atunci când utilizarea sa nu este suficientă pentru determinarea și înscrierea în aceasta, în mod corect, a elementelor la care aceasta face referire. Prezenta fișă C devine, astfel, raportul de probe în zbor în care se vor înscrie valorile medii determinate.

În situația în care utilizarea prezentei fișe este suficientă pentru efectuarea verificărilor necesare omologării aceasta constituie și programul de probe în zbor, precum și raportul de probe în zbor.

**3. Echipament de bord utilizat**

aparatură	tipul	domeniul de măsură
— vitezometru .....	.....	..... km/h
— altimetru .....	.....	..... m
— variometru .....	.....	..... km/h
— accelerometru .....	.....	+ ..... - ..... g

**Notă:** De la punctul 5 la 22 referința: DS 10141 E — Canada, numerotare relativă la Capitol B din acestea.

#### 4. Demonstrare a conformității

Fiecare din cerințele următoare va fi satisfăcută la combinațiile de mase și centraje cele mai defavorabile (pentru fiecare caz întocmindu-se câte o fișă C, care vor fi numerotate începând cu cifra 1, la rubrica „nr. ....” de la începutul acestora) și, în afara unei mențiuni contrare, la o viteză cuprinsă între viteza de angajare (VS) și viteza maximă admisă (VNE). Pe fișele nou-întocmite, începând cu punctul 3., se vor nota numai elementele care diferă față de fișa nr. 1. În cazul în care se va schimba și aeronava, fișele A , B și C vor fi refăcute integral.

#### 5. Limite de repartitie a încărcăturii

(a) Valorile următoare vor fi determinate cu ajutorul documentelor justificative complete (fișe de cântărire și centraj anexate, calcule etc.):

- (1) Masa maximă gol = ..... Kg  
 Masa maximă la decolare = ..... Kg  
 Masa minimă admisă în zbor = ..... Kg
- (2) Centrajul gol = ..... % CMA  
 Centrajul maxim admisibil față = ..... % CMA  
 Centrajul maxim admisibil spate = ..... % CMA

**Notă:** Se va considera masa ocupantului tip = 70 Kg  
 și densitatea benzinei = 0,72 Kg/l

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

Masa leștului = ..... Kg

**Notă:** Fișele de cântărire și centraj utilizate pentru întocmirea fișei C vor avea menționate pe ele numele ocupanților, semnătura acestora și data întocmirii.

#### 6. Limite ale vitezei de rotație și ale pasului elicei/elicelor

Viteza de rotație și pasul elicei/elicelor nu vor depăși valorile sigure stabilite de constructor, în condiții normale (în timpul decolării la regim maxim și 110% din regimul maxim continuu cu gazul redus, la Vne)

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

#### 7. Performanțe, generalități

Performanțele cerute sunt valabile în atmosfera ICAO și în aer calm. Vitezele vor fi date sub formă de viteză indicată (IAS) și de viteză corectată (CAS)

#### 8. Viteze de angajare

(a) Vitezele de angajare din zbor orizontal vor fi determinate prin încercări în zbor cu o decelerație de maxim 1,6 km/h/s (motorul oprit sau gazul complet redus), la masa maximă și la centrajul cel mai defavorabil.

(1) VS0: (flaps, tren în poziție de aterizare) va fi mai mică de 72 km/h (65 km/h pentru aeronavele ULM avansate)

Vso = .....km/h IAS VS0 = ..... km/h CAS

(2) VS1: (flapsuri, tren escamotate) va fi mai mică de 96 km/h

VS1 = .....km/h IAS VS1 = ..... km/h CAS

(b) Aripile trebuie să poată fi menținute la orizontală și direcția de zbor conservată până la VS0 sau până la viteza la care manșa ajunge la cap de cursă.

(c) Se determină altitudinea pierdută până la revenirea în zbor orizontal la 1,2 VS1.

#### 9. Decolare

În cursul decolării la masa maximă, la putere maximă și la nivelul mării (echivalent), vor fi determinate următoarele valori :

(a) Lungimea de rulare la decolare

Lto = ..... m

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

Dto = .....m

**Notă:** Configurația aeronavei și cu precădere a flapsurilor va fi precizată.

Poziție tren ..... escamotat/scos

Poziție flapsuri ..... grade

(c) Limita vântului până la care aeronava poate fi pilotată la decolare fără a necesita o îndemănare excesivă din partea pilotului:

CT = ..... m/s (componenta transversală a vântului)

CL = ..... m/s (componenta longitudinală a vântului)

**10. Zbor în urcare cu toate motoarele în funcțiune**

În cursul zborului în urcare la putere maximă:

(a) Cea mai bună viteză ascensională (VY) va depăși 93 m/min (1,5 m/s); și,

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

(b) Cea mai bună pantă de urcare (la VX) va depăși 1/12.

Panta maximă = ..... la VX = ..... km/h și VY = ..... m/s

**11. Aterizare**

În cursul aterizării efectuate cu gazul complet redus și flapsurile în poziția de aterizare, vor fi determinate valorile următoare:

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

Dto = ..... m

(b) Lungimea de rulare la aterizare, cu frânare moderată (dacă aparatul dispune de frâne).

Lto = ..... m

(c) Cu motorul oprit și flapsurile închise:

Panta minimă (finețea maximă) = ..... la VX = ..... km/h și VY = ..... m/s

(d) Limita vântului până la care aeronava poate fi pilotată la aterizare (cu gazul complet redus) fără a necesita o îndemânare excesivă din partea pilotului:

VT = ..... m/s (componenta transversală a vântului)

VL = ..... m/s (componenta longitudinală a vântului)

**12. Aterizare întreruptă**

Dacă aterizarea este întreruptă la 1,3 VSO și flapsurile în poziție de aterizare, panta de urcare la putere maximă va depăși 1/30.

VY = ..... m/s                      pantă = .....

**13. Controlabilitate și manevrabilitate**

(a) Aeronava trebuie să poată fi pilotată (controlată) și manevrată sigur în timpul decolării, zborului în urcare, zborului orizontal (croazieră), zborului în picaj, apropierii și aterizării (cu sau fără motor, flapsurile închise sau scoase), cu ajutorul comenzilor primare dispuse normal pentru tipul/modelul de aeronavă respectiv.

Se poate pilota aeronava în timpul:

Decolării ..... DA/NU

Zborului în urcare ..... DA/NU

Zborului orizontal ..... DA/NU

Zborului în picaj ..... DA/NU

Zborului de apropiere ..... DA/NU

Aterizării ..... DA/NU

(b) Tranziția cursivă între regimurile de zbor trebuie să fie posibilă fără să necesite o îndemânare și un efort excesiv din partea pilotului. Valorile maxime măsurate sunt date mai jos:

Efort în daN pe manșă și palonier                      Tangaj                      Ruliu                      Girație

(1) Efort momentan:

— admis pe manșă ..... 26,7 ..... 13,3

— măsurat pe manșă ..... \_\_\_\_\_

— admis pe volan (pe ax) ..... 26,7 ..... 13,3

— măsurat pe volan ..... \_\_\_\_\_

— admis palonier ..... 59,2

— măsurat palonier ..... \_\_\_\_\_

(2) Efort prelungit — admis ..... 4,4 ..... 2,2 ..... 8,9

Efort prelungit — măsurat ..... \_\_\_\_\_

(c) Trebuie să fie posibil să se compenseze aparatul, cel puțin pentru zborul orizontal, la o masă și un centraj mediu.

Masă medie ..... kg                      Centrajul mediu .....% CMA

Viteza/plaja de compensare de la ..... km/h până la ..... km/h

**14. Control longitudinal**

Comanda de tangaj trebuie să permită:

(a) Creșterea vitezei de la 1,1 VS1 la 1,5 VS1 și de la 1,1. VSO la VF în mai puțin de 3 secunde cu motor redus sau la putere maximă.

Se poate accelera în plaja 1,1 — 1,5 VS1 sub 3 secunde ..... DA/NU

Se poate accelera în plaja 1,1 VSO — VF sub 3 secunde..... DA/NU

(b) Controlul aparatului la închiderea/scoaterea flapsurilor, în toată gama admisă de viteze. Aparatul este controlabil la închiderea/scoaterea flapsurilor în toată gama admisă de viteze .....

DA/NU

(c) Creșterea regulată a eforturilor pe manșă odată cu factorul de sarcină.

Efortul la manșă crește în mod regulat odată cu factorul de sarcină..... DA/NU

**15. Control de rulu și girație**

(a) Schimbarea înclinării, de la 30 grade pe o parte la 30 grade pe partea opusă, va dura sub 4 secunde la 1,3 VSO (cu flapsurile scoase și gazul complet redus) și la 1,2 VS1 (cu flapsurile închise și gazul complet redus și la putere maximă).

Se poate schimba înclinarea de la 30 grade stânga la 30 grade dreapta și invers, la 1,3 VSO, cu flapsurile scoase și gazul complet redus, sub 4 secunde ..... DA/NU

Se poate schimba înclinarea de la 30 grade stânga la 30 grade dreapta și invers, la 1,2 VS1, cu flapsurile închise și gazul complet redus, sub 4 secunde .....

DA/NU

(b) Intrarea și ieșirea rapidă în/din rulu și girație nu trebuie să conducă la caracteristici de zbor necontrolabile.

Reacția aparatului la comanda rapidă de rulu și de girație este în limite normale .... DA/NU

(c) Eforturile pe comenzile de rulu și girație nu trebuie să se inverseze la creșterea unghiurilor de brațaj.

Există inversare a comenzii de rulu sau girație..... DA/NU

**16. Stabilitate statică longitudinală**

Stabilitatea statică longitudinală trebuie să fie pozitivă de la 1,2 VS1 la VNE la combinațiile de centraje și puteri cele mai defavorabile.

Stabilitatea longitudinală este pozitivă în condițiile precizate ..... DA/NU

**17. Stabilitate statică transversală și pe direcție**

a) Testele de stabilitate statică transversală și pe direcție și performanțele de decolare și de urcare trebuie să fie realizate pentru a se asigura că aeronava se conformează cerințelor din normele tehnice aplicabile.

b) Stabilitatea statică transversală și pe direcție este considerată acceptabilă dacă stabilitatea spirală este neutră în intervalul de viteze precizat la secțiunea 17 de mai înainte.

Stabilitatea spirală este neutră ..... DA/NU

**18. Stabilitate dinamică**

Orice oscilație cu perioadă scurtă trebuie să fie rapid amortizată, având comenzile libere sau fixe.

Amortizarea oscilațiilor cu perioadă scurtă este rapidă cu comenzi libere sau fixe .... DA/NU

**19. Angajare din zbor orizontal**

Trebuie să fie posibil să se împiedice mișcări de rulu sau girație cu amplitudine mai mare de 15 grade prin utilizare normală a comenzilor.

Se pot împiedica mișcări de rulu și girație mai mari de 15 grade prin comenzi normale .....

DA/NU

**20. Zbor în viraj și angajări din viraj**

Se vor efectua și angajări cu motor. Aeronava fiind în viraj corect cu 30 grade înclinare, se strânge virajul până la angajare. După angajare aeronava trebuie să poată fi redresată fără ca mișcarea de rulu să depășească 60 grade. Aceste angajări trebuie executate cu motor, flapsurile scoase și închise. Ieșirea din manevră nu trebuie să cauzeze nici pierdere excesivă de altitudine, nici tendință de vrie, nici să facă necesară creșterea vitezei pentru a reveni.

Aeronava poate fi redresată fără ca mișcarea de rulu să depășească 60 grade ..... DA/NU

Există tendință de vrie . ..... DA/NU

Există pierdere excesivă de altitudine ..... DA/NU

Este necesară creșterea vitezei ..... DA/NU

**21. Stabilitate pe direcție și control în rulaj**

(a) Punerea pe direcție : Acționarea normală a comenzilor va determina rotirea pe direcția dorită. În cazul aeronavelor echipate cu direcție, apăsarea pedalei dreapta a palonierului trebuie să determine un viraj către dreapta și invers.

Acțiunea comenzii este normală ..... DA/NU

(b) Manevrarea la sol nu trebuie să necesite o îndemânare deosebită.

Aeronava nu trebuie să prezinte tendința necontrolabilă de rotire la vânt lateral 90 grade până la viteza vântului aleasă de solicitant.

Aeronava este deplin controlabilă, la sol, la viteza aleasă a vântului ..... DA/NU

**22. Factor de sarcină limită maxim demonstrat în zbor**  $n + \text{_____} = ; n - = \text{_____}$

**23. Viteza de manevră demonstrată în zbor**  $VA = \text{_____}$  km/h

**24. Vitezele maxime admise cu flapsurile scoase (VF), demonstrate în zbor** (după caz)

**25. Comportare a aeronavei, până la viteza maximă demonstrată în zbor, la care nu există vibrații și fluturare necorespunzătoare** (corespunzătoare/necorespunzătoare)

Viteza poate fi crescută de la  $VS = \text{km/h}$  la  $VD = \text{km/h}$ .....DA/NU

**26. Stare aeronavă după zbor** (corespunzătoare/necorespunzătoare)..... DA/NU

**27. Observații****28. Concluzia în urma verificării în zbor**

Aeronava **se admite/nu se admite la zbor** ..... DA/NU

Inspector(i)

(nume și semnătură)

.....  
.....

Proprietar(i) .....

Constructor(i) .....

(nume și semnătură)

**Notă privind prezenta fișă, inclusiv documentele anexate:** Data la care semnează fiecare inspector este cea la care acesta a finalizat verificările și va fi înscrisă odată cu semnătura. Proprietarul și, după caz, constructorul vor semna pentru luare la cunoștință asupra datelor înscrise în fișă și vor menționa, cu scris de mână, data semnării. Fișa va fi completată, de mână, de către inspectorii semnatari ai acesteia. Fișa va fi întocmită și va fi introdusă în dosarul tehnic al aeronavei, prin grija inspectorilor, având înscrise datele și semnăturile necesare, în caz contrar neputându-se elibera documentele pentru care aceasta a fost completată. Conducătorul autorității de certificare și șeful biroului pot efectua pe fișă înscrisuri de mână privitoare la aeronavă. În cazul întâlnirii, în cadrul fișei, a simbolului „/” se va lăsa nebarat cazul care corespunde aeronavei verificate și pentru care aceasta va fi întocmită.

**FIȘA C nr. — (conform punctului 4 de mai jos)  
de verificare în zbor — motodeltaplane, motoparapante/motoparașute și autogire  
Anexă la procesul-verbal de omologare**

1. Pentru aeronava ultraușoară motorizată (ULM): **tip/model** ....., **nr. de serie** ....., **an de construcție** ....., **clasa** .....,  
**însențele de identificare YR -** .....,  
**constructorul aeronavei** .....,  
**proprietarul aeronavei** .....

Perioada/data ..... și locul .....  
.....  
efectuării zborurilor de verificare

## 2. Condiții de verificare în zbor

Se vor nota, în dreptul fiecărei secțiuni din prezenta fișă, condițiile în care au fost efectuate verificările respective și data finalizării acestora. Aceste condiții sunt:

QFE (mb), QNH (mb), temperatura exterioară aeronavei, la nivelul pistei (grade Celsius).

Efectuarea fiecărei verificări poate fi justificată prin fișe de verificare în zbor amănunțite (conform modelului stabilit de constructor) care vor fi anexate și devin parte integrantă la prezenta fișă, atunci când utilizarea sa nu este suficientă pentru determinarea și înscrierea în aceasta în mod corect a elementelor la care aceasta face referire. Prezenta fișă C devine astfel raportul de probe în zbor în care se vor înscrie valorile medii determinate.

În situația în care utilizarea prezentei fișe este suficientă pentru efectuarea verificărilor necesare omologării aceasta constituie și programul de probe în zbor precum și raportul de probe în zbor.

## 3. Echipament de bord utilizat

aparatul	tipul	domeniul de măsură
— vitezometru .....		..... km/h
— altimetru .....		..... m
— variometru .....		..... km/h
— accelerometru .....		+ ..... - ..... g

**Notă:** De la punctul 4. la 6. referința: **DS 10141 E — Canada**, numerotare relativă la **Capitol B** din acestea, de la 7. la 9. referința **Instrucțiuni de aplicare a Arrete/23.09.1998 pentru aeronave ultraușoare motorizate — Franța**.

## 4. Demonstrare a conformității

Fiecare din cerințele următoare vor fi satisfăcute la combinațiile de mase și centraje cele mai defavorabile (pentru fiecare caz întocmindu-se câte o fișă C, care va fi numerotată începând cu cifra 1, la rubrica „nr. ....” de la începutul acestora) și, în afara unei mențiuni contrare, la o viteză cuprinsă între viteza de angajare (VS) și viteza maximă admisă (VNE). Pe fișele nou-întocmite, începând cu punctul 3., se vor nota numai elementele care diferă față de fișa nr. 1. În cazul în care se va schimba și aeronava, fișele A , B și C vor fi refăcute integral.

## 5. Limite de repartiție a încărcăturii

(a) Valorile următoare vor fi determinate cu ajutorul documentelor justificative complete (fișe de cântărire și centraj anexate, calcule etc.):

- (1) Masa maximă gol = ..... kg  
 Masa maximă la decolare = ..... kg  
 Masa minimă admisă în zbor = ..... kg

(2) Centrajul (poziție punct de acroșare) % CMA/mm față de partea cea mai din față a bordului de atac

- Centrajul maxim admisibil față = ..... % CMA/ ..... mm  
 Centrajul maxim admisibil spate = .....% CMA/ ..... mm

**Notă:** Se va considera masa ocupantului tip = 70 kg  
 și densitatea benzinei = 0.72 kg/l

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

Masa lestului = ..... kg

**Notă:** Fișele de cântărire și centraj utilizate pentru întocmirea fișei C vor avea menționate pe ele numele ocupanților, semnătura acestora și data întocmirii.

## 6. Limite ale vitezei de rotație și ale pasului elicei/elicelor

Viteza de rotație și pasul elicei/elicelor nu vor depăși valorile sigure stabilite de constructor, în condiții normale (în timpul decolării la regim maxim și 110 % din regimul maxim continuu cu gazul redus, la Vne)

- Turația la decolare = ..... % N max.  
 Turația la VNE = .....% N max. cont.

## 7. Performanțe, generalități

Performanțele cerute sunt valabile în atmosfera ICAO și în aer calm. Vitezele vor fi date sub forma de viteză indicată (IAS) și de viteză corectată (CAS).

Este necesară demonstrarea/determinarea performanțelor la masa maximă de decolare specificată în manualul utilizatorului, astfel:

Viteza de angajare (din zbor orizontal cu motorul oprit sau gazul complet redus)  
 VS = ..... km/h;  
 Viteza minimă la care zborul orizontal mai poate fi menținut  $V = \dots\dots\dots$  km/h;  
 Lungimea de rulare la decolare este de ..... m, mai mică de 300 m ..... DA/NU  
 Distanța de decolare pentru a depăși  $H=15$  m este de ..... m  
 Lungimea de rulare la aterizare, cu frânare moderată (dacă aeronava dispune de frâne),  
 este de ..... m, mai mică de 300 m ..... DA/NU  
 Distanța de aterizare de la  $H=15$  m este de .....m  
 Cea mai bună viteză ascensională va depăși 1,5 m/s;  
 VY = ..... m/s la VX = ..... km/h  
 Viteza ascensională la panta maximă de urcare;  
 VY = m/s la VX = ..... km/h  
 Panta maximă de urcare; va depăși 1/12 ..... DA/NU  
 Panta maximă = .....  
 Panta minimă (finețea maximă cu motorul oprit) = .....  
 la VX = ..... km/h și VY = ..... m/s  
 Viteza de manevră VA = ..... km/h  
 Viteza maximă admisă VNE = 0,9 VD = ..... km/h

## 8. Maniabilitate și stabilitate

În gama de mase și centraje cele mai defavorabile, pentru domeniul de zbor demonstrat, în următoarele situații:

### 8.1. Decolare, apropiere și aterizare (inclusiv rulajul)

Se poate pilota aeronava la decolare și aterizare fără a necesita o îndemânare și efort deosebite din partea pilotului ..... DA/NU

La decolare comportarea aeronavei este corespunzătoare la viteze ale vântului de maxim VL = ..... m/s (componenta longitudinală a vântului) și VT = ..... m/s (componenta transversală a vântului) ..... DA/NU

La aterizare (cu gazul redus sau nu) comportarea aeronavei este corespunzătoare la viteze ale vântului de maxim VL = ..... m/s și VT = ..... m/s ..... DA/NU

### 8.2. Zbor în urcare

Se poate pilota aeronava în urcare fără a necesita o îndemânare și efort deosebite din partea pilotului ..... DA/NU

### 8.3. Zbor orizontal

Se poate pilota aeronava în zbor orizontal fără a necesita o îndemânare și efort deosebite din partea pilotului ..... DA/NU

Aeronava poate fi zburată, fără acționarea comenzii (trapezului), la o viteză constantă, în aer calm, cel puțin 5 secunde ..... DA/NU

Viteza la care se efectuează zborul  $V = \dots\dots\dots$  km/h este de cca 1,3 VS = km/h

După acționarea comenzii într-un sens sau în celălalt și lăsarea liberă a acesteia, aeronava revine la zborul orizontal stabilizat ..... DA/NU

### 8.4. Picaj

Creșterea sau scăderea constantă a vitezei de zbor, peste sau sub viteza normală de zbor (fără efort pe comandă), corespunde creșterii, în modul, a forței necesare de acționare a comenzii ..... DA/NU

La zborul în picaj accentuat, aeronava prezintă tendința fermă de autoredresare DA/NU

Viteza revine la viteza normală de zbor când efortul pe comandă este redus progresiv la orice viteză, sub și peste viteza normală de zbor ..... DA/NU

În cazul zborului la viteza 2 VS = Km/h, dacă comanda este lăsată liberă, aeronava revine la zborul normal fără picaj, oscilații excesive sau caracteristici de angajare nedorite .... DA/NU

Se poate pilota aeronava în picaj orizontal fără a necesita o îndemânare și efort deosebite din partea pilotului ..... DA/NU





inspectorilor, având înscrise datele și semnăturile necesare, în caz contrar neputându-se elibera documentele pentru care aceasta a fost completată. Conducătorul autorității de certificare și șeful biroului pot efectua, pe fișă, înscrisuri de mână privitoare la aeronavă. În cazul întâlnirii, în cadrul fișei, a simbolului „/” se va lăsa nebarat cazul care corespunde aeronavei verificate și pentru care aceasta va fi întocmită.

**FIȘA C** nr. (conform punctului 5 de mai jos)  
de verificare în zbor — elicoptere  
**Anexă** la procesul-verbal de omologare

1. Pentru aeronava ultrașoară motorizată (ULM): **tip/model** ....., **nr. de serie** ....., **an de construcție** ....., **clasa** ....., **însenbele de identificare YR -** ....., **constructorul aeronavei** ....., **proprietarul aeronavei** .....

Perioada/data ..... și locul .....

.....  
efectuării zborurilor de verificare.

**2. Condiții de verificare în zbor**

Se vor nota, în dreptul fiecărei secțiuni din prezenta fișă, condițiile în care au fost efectuate verificările respective și data finalizării acestora. Acestea sunt:

QFE (mb), QNH (mb), temperatura exterioară aeronavei, la nivelul pistei (grade Celsius).

Efectuarea fiecărei verificări poate fi justificată prin fișe de verificare în zbor amănunțite (conform modelului stabilit de constructor) care vor fi anexate și devin parte integrantă la prezenta fișă, atunci când utilizarea sa nu este suficientă pentru determinarea și înscrierea în aceasta în mod corect a elementelor la care aceasta face referire. Prezenta fișă C devine astfel raportul de probe în zbor în care se vor înscrie valorile medii determinate.

În situația în care utilizarea prezentei fișe este suficientă pentru efectuarea verificărilor necesare omologării, aceasta constituie și programul de probe în zbor precum și raportul de probe în zbor.

**3. Echipament de bord utilizat**

aparatul	tipul	domeniul de măsură
— vitezometru .....		..... km/h
— altimetru .....		..... m
— variometru .....		..... km/h
— accelerometru .....		+ ..... - ..... g

**Notă:** De la punctul 4. la 6. referința: **DS 10141 E — Canada**, numerotare relativă la **Capitol B** din acestea, de la .7. la 9. referința **Instrucțiunile de aplicare a Arrete/23.09.1998 pentru aeronave ultrașoare motorizate — Franța**.

**4. Demonstrare a conformității**

Fiecare din cerințele următoare vor fi satisfăcute la combinațiile de mase și centraje cele mai defavorabile (pentru fiecare caz întocmindu-se câte o fișă C, care va fi numerotată începând cu cifra 1, la rubrica „nr. ....” de la începutul acestora) și, în afara unei mențiuni contrare, la o viteză cuprinsă între viteza de angajare (VS) și viteza maximă admisă (VNE). Pe fișele nou-întocmite, începând cu punctul **3.**, se vor nota numai elementele care diferă față de fișa nr. 1. În cazul în care se va schimba și aeronava fișele A , B și C vor fi refăcute integral.

**5. Limite de repartitie a încărcăturii**

(a) Valorile următoare vor fi determinate cu ajutorul documentelor justificative complete (fișe de cântărire și centraj anexate, calcule etc.):

- (1) Masa maximă gol = ..... kg  
Masa maximă la decolare = ..... kg  
Masa minimă admisă în zbor = ..... kg
- (2) Centrajul gol = .....  
Centrajul maxim admisibil față = .....  
Centrajul maxim admisibil spate = .....

**Notă:** Se va considera masa ocupantului tip = 70 kg  
și densitatea benzinei = 0.72 kg/l

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

Masa leștului = ..... kg

**Notă:** Fișele de cântărire și centraj utilizate pentru întocmirea fișei C vor avea menționate pe ele numele ocupanților, semnătura acestora și data întocmirii.

## 6. Limite ale vitezei de rotație și ale pasului rotoarelor

Viteza de rotație și pasul rotoarelor nu vor depăși valorile sigure stabilite de constructor, în condiții normale (în timpul decolării la regim maxim și 110 % din regimul maxim continuu cu gazul redus, la  $V_{ne}$ )

Pentru fiecare rotor:.....

Turația la decolare = ..... % N max.

Turația la  $V_{NE}$  = .....% N max. cont.

## 7. Performanțe, Generalități

Performanțele cerute sunt valabile în atmosfera ICAO și în aer calm. Vitezele vor fi date sub formă de viteză indicată (IAS) și de viteză corectată (CAS)

Este necesară demonstrarea/determinarea performanțelor la masa maximă de decolare specificată în manualul utilizatorului, astfel:

Cea mai bună viteză ascensională va depăși 93 m/min (1,55 m/s);

$V_Y$  = ..... m/s

Viteza de manevră  $V_A$  = ..... km/h

Viteza maximă admisă  $V_{NE}$  = 0,9  $V_D$  = ..... km/h

## 8. Maniabilitate și stabilitate

În gama de mase și centraje cele mai defavorabile, pentru domeniul de zbor demonstrat, în următoarele situații:

### 8.1. Decolare, apropiere și aterizare

Se poate pilota aeronava la decolare și aterizare fără a necesita o îndemânare și efort deosebite din partea pilotului ..... DA/NU

La decolare comportarea aeronavei este corespunzătoare la viteze ale vântului de maxim ..... m/s ..... DA/NU

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

### 8.2. Zbor în urcare

Se poate pilota aeronava în urcare fără a necesita o îndemânare și efort deosebite din partea pilotului ..... DA/NU

### 8.3. Zbor orizontal

Se poate pilota aeronava în zbor orizontal fără a necesita o îndemânare și efort deosebite din partea pilotului ..... DA/NU

Viteza la care se efectuează zborul  $V$  = km/h este de cca 1,3  $V_S$  = km/h

### 8.4. Picaș

Creșterea sau scăderea constantă a vitezei de zbor, peste sau sub viteza normală de zbor (fără efort pe comandă), corespunde creșterii, în modul, a forței necesare de acționare a comenzii ..... DA/NU

La zborul în picaș accentuat, aeronava prezintă tendința fermă de autoredresare ..... DA/NU

Viteza revine la viteza normală de zbor când efortul pe comandă este redus progresiv la orice viteză, sub și peste viteza normală de zbor ..... DA/NU

În cazul zborului la viteza 2  $V_S$  = km/h, dacă comanda este lăsată liberă, aeronava revine la zborul normal fără picaș, oscilații excesive sau caracteristici de angajare nedorite

..... DA/NU

Se poate pilota aeronava în picaj orizontal fără a necesita o îndemânare și efort deosebite din partea pilotului..... DA/NU

### 8.5. Viraj

Aeronava poate executa fără dificultate sau manevre ample viraje de 360° în fiecare sens DA/NU

Aeronava poate executa fără dificultate sau manevre ample succesiuni de câte doua viraje de 90° în sensuri opuse ..... DA/NU

Timpul de schimbare al virajului este de  $T = \dots\dots\dots$  s

### 8.6. Caracteristici de autorotație

Se poate reveni la zborul normal fără a necesita o îndemânare și efort deosebite din partea pilotului ..... DA/NU

Se determină altitudinea pierdută până la revenirea la viteza normală de zbor. Aceasta nu trebuie sa fie excesivă.

**9. Comportare a aeronavei, până la viteza maximă demonstrată în zbor, la care nu există vibrații și fluturare necorespunzătoare** (corespunzătoare/necorespunzătoare)

Viteza poate fi crescută de la  $VS = \dots\dots\dots$  km/h la  $VD = \dots\dots\dots$  km/h .....DA/NU

**10. Factor de sarcină limită maxim demonstrat în zbor**  $n + = \dots\dots\dots$ ;  $n - = \dots\dots\dots$

**11. Stare aeronavă după zbor** (corespunzătoare/necorespunzătoare)..... DA/NU

**12. Observații** .....

.....  
 .....  
 .....  
 .....  
 .....  
 .....

### 13. Concluzia în urma verificării în zbor

Aeronava **se admite/nu se admite la zbor**.....DA/NU

Inspector(i)

(nume și semnătură)

.....  
 .....

Proprietar(i) .....

.....

Constructor(i) .....

(nume și semnătură)

**Notă privind prezenta fișă, inclusiv documentele anexate:** Data la care semnează fiecare inspector este cea la care acesta a finalizat verificările și va fi înscrisă odată cu semnătura. Proprietarul și, după caz, constructorul vor semna pentru luare la cunoștință asupra datelor înscrise în fișă și vor menționa, cu scris de mână, data semnării. Fișa va fi completată, de mână, de către inspectorii semnatari ai acesteia. Fișa va fi întocmită și va fi introdusă în dosarul tehnic al aeronavei, prin grija inspectorilor, având înscrise datele și semnăturile necesare, în caz contrar neputându-se elibera documentele pentru care aceasta a fost completată. Conducătorul autorității de certificare și șeful biroului pot efectua, pe fișă, înscrisuri de mână privitoare la aeronavă. În cazul întâlnirii, în cadrul fișei, a simbolului „/” se va lăsa nebarat cazul care corespunde aeronavei verificate și pentru care aceasta va fi întocmită.

**FIȘA C** nr.(conform punctului 5 de mai jos)  
 de verificare în zbor — dirijabile ultraușoare  
**Anexă** la procesul-verbal de omologare

1. Pentru aeronava ultraușoară motorizată (ULM): **tip/model** ....., **nr. de serie** ....., **an de construcție** ....., **clasa** .....,  
**însemnele de identificare YR -** .....,  
**constructorul aeronavei** .....,  
**proprietarul aeronavei** .....

Perioada/data ..... și locul .....  
 .....  
 efectuării zborurilor de verificare.

## 2. Condiții de verificare în zbor

Se vor nota, în dreptul fiecărei secțiuni din prezenta fișă, condițiile în care au fost efectuate verificările respective și data finalizării acestora. Acestea sunt:

QFE (mb), QNH (mb), temperatura exterioară aeronavei, la nivelul pistei (grade Celsius).

Efectuarea fiecărei verificări poate fi justificată prin fișe de verificare în zbor amănunțite (conform modelului stabilit de constructor) care vor fi anexate și devin parte integrantă la prezenta fișă, atunci când utilizarea sa nu este suficientă pentru determinarea și înscrierea în aceasta în mod corect a elementelor la care aceasta face referire. Prezenta fișă C devine astfel raportul de probe în zbor în care se vor înscrie valorile medii determinate.

În situația în care utilizarea prezentei fișe este suficientă pentru efectuarea verificărilor necesare omologării aceasta constituie și programul de probe în zbor precum și raportul de probe în zbor.

## 3. Echipament de bord utilizat

aparatură	tipul	domeniul de măsură
— vitezometru .....		..... km/h
— altimetru .....		..... m
— variometru .....		..... m/s
— termometru .....		..... °C

**Notă:** De la punctul 4. la 6. referința: **DS 10141 E — Canada**, numerotare relativă la **Capitol B** din acestea, de la .7. la 8. referința **Instrucțiunile de aplicare a Arrete/23.09.1998 pentru aeronave ultrașoare motorizate — Franța**.

## 4. Demonstrare a conformității

Fiecare din cerințele următoare vor fi satisfăcute la combinațiile de mase și temperaturi cele mai defavorabile (pentru fiecare caz întocmindu-se câte o fișă C, care vor fi numerotate începând cu cifra 1, la rubrica „nr.” de la începutul acestora. Pe fișele nou-întocmite, începând cu punctul 3., se vor nota numai elementele care diferă față de fișa nr. 1. În cazul în care se va schimba și aeronava fișele A, B și C vor fi refăcute integral.

## 5. Limite de încărcare

(a) Valorile următoare vor fi determinate cu ajutorul documentelor justificative complete (fișe de cântărire anexate, calcule etc.):

Masa maximă gol = ..... kg  
 Masa maximă la decolare = ..... kg  
 Masa maximă admisă în zbor = ..... kg  
 Sarcina specifică = ..... kg/mc

**Notă:** Se va considera masa ocupantului tip = 70 kg  
 și densitatea benzinei = 0.72 kg/l

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

Masa leștului = ..... kg

**Notă:** Fișele de cântărire utilizate pentru întocmirea fișei C vor avea menționate pe ele numele ocupanților, semnătura acestora și data întocmirii.

## 6. Limite ale vitezei de rotație și ale pasului elicei/elicelor

Viteza de rotație și pasul elicei/elicelor nu vor depăși valorile sigure stabilite de constructor, în condiții normale

Turația la VNE = ..... rot./min.

## 7. Performanțe, generalități

Performanțele cerute sunt valabile în atmosfera ICAO și în aer calm. Vitezele vor fi date sub formă de viteză indicată (IAS) și de viteză corectată (CAS).

Este necesară demonstrarea/determinarea performanțelor la masa maximă de decolare specificată în manualul utilizatorului, astfel:

Temperatura de desprindere de sol = ..... °C

Temperatura de zbor orizontal = ..... °C

Timpul necesar pentru câștig de înălțime de 100 m plecând de la zbor orizontal = ..... s

Viteza maximă de imersiune = ..... m/s

Pierderea de înălțime până la atingerea vitezei maxime de imersiune = ..... m

Timpul necesar pentru redresarea până la zbor orizontal de la viteza maximă de  
 imersiune = ..... s  
 Pierdere de înălțime până la redresarea de la viteza maximă de imersiune = ..... m  
 Viteza de manevră VA = ..... km/h  
 Viteza maximă admisă VNE = 0,9 VD = ..... km/h

### 8. Maniabilitate și stabilitate

În gama de mase și temperaturi cele mai defavorabile, pentru domeniul de zbor demonstrat, în următoarele situații:

#### 8.1. Decolare, apropiere și aterizare

Se poate pilota aeronava la decolare și aterizare fără a necesita o îndemânare și efort deosebite din partea pilotului ..... DA/NU

La decolare comportarea aeronavei este corespunzătoare la viteze ale vântului de maxim ..... m/s ..... DA/NU

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

#### 8.2. Zbor în urcare

Se poate pilota aeronava în urcare fără a necesita o îndemânare și efort deosebite din partea pilotului ..... DA/NU

#### 8.3. Zbor orizontal

Se poate pilota aeronava în zbor orizontal fără a necesita o îndemânare și efort deosebite din partea pilotului ..... DA/NU

Aeronava poate fi zburată, fără acționarea comenzii, la o viteză constantă, în aer calm, cel puțin 5 secunde ..... DA/NU

Viteza la care se efectuează zborul V = ..... km/h

#### 8.4. Viraj

Aeronava poate executa fără dificultate sau manevre ample viraje de 360° în fiecare sens ..... DA/NU

Aeronava poate executa fără dificultate sau manevre ample succesiuni de câte două viraje de 90° în sensuri opuse ..... DA/NU

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

9. Viteza de manevră demonstrată în zbor VA = ..... km/h

10. Stare aeronavă după zbor (corespunzătoare/necorespunzătoare) ..... DA/NU

11. Observații .....

.....

.....

.....

.....

.....

### 12. Concluzia în urma verificării în zbor

Aeronava se admite/nu se admite la zbor ..... DA/NU

Inspector(i)

(nume și semnătură)

.....

.....

Proprietar(i) .....

.....

Constructor(i) .....

(nume și semnătură)

**Notă privind prezenta fișă, inclusiv documentele anexate:** Data la care semnează fiecare inspector este cea la care acesta a finalizat verificările și va fi înscrisă odată cu semnătura. Proprietarul și, după caz, constructorul vor semna pentru luare la cunoștință asupra datelor înscrise în fișă și vor menționa, cu scris de mână, data semnării. Fișa va fi completată, de mână, de către inspectorii semnatori ai acesteia. Fișa va fi întocmită și va fi introdusă în dosarul tehnic al aeronavei, prin grija inspectorilor, având înscrise datele și semnăturile necesare, în caz contrar neputându-se elibera documentele pentru care aceasta a fost completată. Conducătorul autorității de certificare și șeful biroului pot efectua, pe fișă, înscrisuri de mână privitoare la aeronavă. În cazul întâlnirii, în cadrul fișei, a simbolului „/” se va lăsa nebarat cazul care corespunde aeronavei verificate și pentru care aceasta va fi întocmită.

**ROMANIA**  
**Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului**  
*Ministry of Transport, Constructions and Tourism*

**CERTIFICAT DE OMOLOGARE**  
**TYPE ACCEPTANCE CERTIFICATE**

Nr.:

1. **La cererea**.....  
.....(se înscriu numele și adresa titularului),  
**în conformitate cu RACR – CCO ULM și cu**  
**reglementările române în 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. **Fișa de date nr..... este parte componentă a**  
**Certificatului de omologare.**

*Data sheet nr..... is part of the Type Acceptance Certificate.*

4. **Acest Certificat poate fi revocat de autoritatea de certificare în**  
**conformitate cu reglementările privind omologarea aeronavelor**  
**ultraușoare, în vigoare în România.**

*The present Certificate may be revoked by the certifying authority according*  
*to the Romanian ultralight certification regulations in force.*

**Data eliberării:**

*Date of issue:*

**Emis de:**

*Issued by:*

**Semnătura:**

*Signature:*

**Conform:**

*According to:*

*Anexa 9 la RACR-CCO ULM***(ștampila autorității de  
certificare și semnătura)****FIȘA DE DATE**

Nr.:

Ediția nr.:

din data de:

**1. DATE GENERALE**

1.1. Tipul/modelul .....

1.2. Clasa aeronavei .....

1.3. Constructor .....

Adresa .....

1.4. Cerințe aplicabile...:

**2. DATE TEHNICE ȘI LIMITĂRI DE UTILIZARE****2.1. Date de construcție**

Felul construcției/scurtă descriere constructivă.....

Trenul de aterizare .....

Așezarea grupului motopropulsor .....

Locuri .....

**2.2. Dimensiuni**

Anvergură .....

Lungime .....

Înălțime .....

Suprafața aripii/rotor/volumul anvelopei .....

**2.3. Comenzi (date despre suprafețe, unghiuri de bracăj, etc.)****2.4. Viteze**

Viteza maximă admisă (VNE) .....

Viteza de manevră (VA) .....

Viteza de angajare (VSO) .....

Viteza maximă orizontală (VMAX).....

Viteza de croazieră (VC) .....

Viteza maximă cu flapsurile scoase (VF):

**2.5. Viteze maxime ale vântului**

Componenta longitudinală (VL).....

Componenta transversală (VT) .....

**2.6. Mase**

Masa maximă la decolare .....

Masa maximă gol .....

**2.7. Factori de sarcină**

Limită pozitiv .....

Limită negativ .....



2.8. Limite de centraj2.9. Grupuri motopropulsoare și elice permiseGrup motopropulsorElice1  
22.10. Date constructive ale grupului motopropulsor și elicei aferente2.10.a — 1 ..... Grup motopropulsorConstructor .....:  
Tip/model .....:  
Răcire .....:Putere maximă .....:  
la turația — RPM .....:  
Putere maximă continuă.....:  
la turația — RPM.....:2.10.b — 1.....EliceConstructor .....:  
Tip/model .....:  
Nr. de pale/material .....:  
Diametrul maxim .....:  
Pas.....:  
Turația elicei la sol  
cu motorul în plin.....:  
Posibilitatea de înlocuire .....2.10.c — 1 ... ReductorModel constructiv .....:  
Raport de transmisie .....2.10.d — 1... Nivel de zgomot (după caz):2.11. Combustibil utilizat*Tipuri de combustibil* .....:  
Volumul rezervorului .....2.11. Echipamente (instrumente și aparate de bord)Impuse de normele tehnice aplicabile: .....  
Altele: .....**3. OPȚIUNILE DE ECHIPARE CU CARE AERONAVA ESTE AUTORIZATĂ ȘI POATE FI UTILIZATĂ****4. INSTRUCȚIUNI DE UTILIZARE — COMPLETĂRI — LIMITĂRI — DOCUMENTE APROBATE**

(manuale, rapoarte de probe și desene, aprobate, instrucțiuni ale constructorului, categoriile de zboruri pentru care aeronava este autorizată și poate fi utilizată)

**5. OBSERVAȚII**

**Viza  
autorității de certificare**

### DECLARAȚIE DE CONFORMITATE

**Pentru aeronava ultraușoară motorizată:**

Tipul/modelul: .....  
Numărul de serie: .....  
Anul de construcție: .....

**Constructorul aeronavei:**

Numele: .....  
Adresa: .....  
.....

Declar prin prezenta că aeronava ultraușoară motorizată, prezentată mai sus, este construită în conformitate cu dosarul tehnic aprobat de către autoritatea de certificare (*definiția de tip*) și cu

.....  
*(se menționează cerințele/normele tehnice aplicabile)*

și îndeplinește, în conformitate cu reglementările în vigoare, cerințele de navigabilitate pentru a fi utilizată.

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

Semnătura constructorului  
Ștampila (*după caz*)

Data semnării:

**Notă:** Prezenta declarație se întocmește cu scris de mână. În cazul în care sunt mai mulți constructori se va înscrie, de către unul dintre aceștia, la rubrica „constructorul aeronavei”, mențiunea „conform tabelului anexat”, după care își va înscrie numele, va semna (și, după caz, va aplica ștampila) și va înscrie data la rubricile respective din prezenta declarație. Tabelul, având numele, semnătura (și, după caz ștampila) și data semnării va fi completat, de mână, de către aceeași persoană de mai înainte și va avea specificat pe acesta „anexă la declarația de conformitate pentru aeronava ultraușoară tipul/modelul ....., număr de serie ....., an de construcție .....”.

*Prezenta declarație este valabilă numai dacă este vizată de către autoritatea de certificare.*

Data emiterii: <i>Date of issue:</i>	Emisă de: <i>Issued by:</i>	<b>ROMÂNIA</b> Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului <i>Ministry of Transport, Constructions and Tourism</i>
Conform: <i>According to:</i>	Semnătura: <i>Signature:</i>	
Mențiuni: Aeronava poate fi utilizată în baza prezentei autorizații numai dacă aceasta (autorizația) este însoțită de Certificatul de identificare Nr. _____, emis în data de: _____ <i>Remarks</i>		<b>AUTORIZAȚIE DE ZBOR</b> <i>FLIGHT AUTHORIZATION</i>
		Nr.

Nr. de înregistrare la autoritatea de certificare: <i>Registration No:</i>	Categoria / Clasa aeronavei: <i>Category / Class of the aircraft</i> Aeronavă ultraușoară motorizată /	Categorii de zboruri pentru care aeronava este autorizată și poate fi utilizată: <i>Flight categories for which the aircraft is authorized and may be used:</i>
1. Însemnele de identificare: <i>Identification marks:</i>		Opțiuni de echipare cu care aeronava este autorizată și poate fi utilizată: <i>Optional equipment with which the aircraft is authorized and may be used:</i>
2. Constructorul aeronavei: <i>Manufacturer of the aircraft:</i>  Tipul aeronavei: <i>Manufacturer's designation:</i>		
3. Numărul de serie al aeronavei: <i>Aircraft Serial Number:</i>  Anul construcției: <i>Year of manufacture:</i>		
4. Categoria aeronavei: <i>Category of the aircraft:</i>		
5. Această autorizație de zbor a fost eliberată în conformitate cu reglementările române în vigoare; aeronava este considerată aptă pentru zbor când este întreținută și exploatată în conformitate cu reglementările de mai sus și cu limitările de operare specifice. <i>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</i>		Data finalizării verificărilor: <i>Check date:</i>
		Rezultatul verificărilor: <i>Check result:</i>
		Autorizația este valabilă până la: <i>The authorization is valid until:</i>

**PREZENTARE MODEL ȘI CONȚINUT REGISTRU UNIC DE IDENTIFICARE  
A AERONAVELOR ULTRAUȘOARE MOTORIZATE**

**1. Coperta și pagina 1**

REGISTRUL UNIC DE IDENTIFICARE  
A  
AERONAVELOR ULTRAUȘOARE MOTORIZATE  
(centrat în pagină)

**2. Pagina 2**

**Notă privind registrul:**

Informații privind valabilitatea certificatului de identificare, a anexei la certificatul de identificare, precum și a autorizației de zbor, în cazul aeronavelor care posedă certificat de omologare, se află în registrul de procese verbale de eliberare/prelungire valabilitate/certificate de identificare/anexe la certificatele de identificare/autorizații de zbor.

La rubrica observații:

— în cazul radierii unei aeronave și, după caz, al realocării însemnelor acesteia se va menționa „radiată” și, după caz „realocată”, cu precizarea nr. crt. din registrul la care se află realocate (însemnele de identificare), de asemenea, se va bara restul conținutului rândului;

— în cazul constatării unor greșeli de înregistrare care nu mai pot fi remediate prin înscrisuri de mână, pe rândul pe care acestea au fost făcute se va menționa „greșit”, cu culoare roșie, cu precizarea nr. poz. din registrul sub care se vor face, din nou, înregistrările respective. De asemenea, se va bara restul conținutului rândului, numărul Ci, înscris pe acesta, rămânând același și rubrica „nr. poz și clasa” completându-se cu datele inițiale;

— în cazul schimbării unor date cum ar fi: titularul (deținătorul) Ci se va menționa „schimbat date”, cu precizarea nr. poz. din registrul sub care se vor face noile înregistrări. De asemenea, se va bara restul conținutului rândului, numărul Ci, înscris pe acesta, rămânând același și rubrica „nr. poz și clasa” completându-se cu datele inițiale;

— se pot înscrie și alte observații decât cele de mai înainte, cum ar fi, după caz: mențiunea „mai mulți titulari (deținători)”, „însoțită de fișa cu observații”, caz în care fișa respectivă se va introduce în registrul după foaia din registrul care conține mențiunea respectivă, „retras”, în cazul retragerii Ci, situație în care mărcile de identificare se pot realoca, iar pentru aeronava respectivă este necesară eliberarea unui nou Ci, cu alt număr și cu alte mărci de identificare (dacă va exista o nouă solicitare în acest sens), precum și înscrierea datei remedierii greșelilor precizate mai sus și a semnăturii persoanei care le-a efectuat (în cazul în care nu există spațiu suficient în locul în care acestea au fost remediate) etc.

Numărul Ci, înscris pe acesta, va fi, dacă nu se precizează altfel, același cu numărul poziției la care se află înregistrate date legate de acesta.

În cazul unor rubrici care nu se pot completa, de exemplu, în cazul aeronavelor care nu au serie de construcție, se va bara orizontal rubrica respectivă.

Înscrisurile de la rubrica observații vor fi însoțite de numele și semnătura celui care le-a efectuat, precum și de data efectuării acestora.

(centrat în pagină)

Nr. poz. și clasa	Însemnele de identificare	Nr. și data emiterii Ci, conform PV nr.	Titular (deținător) certificat de identificare (Ci)	Tipul/modelul aeronavei	Serie și an construcție	Înregistrat de (nume) la data de	Observații

**Notă:** La rubrica „Nr. poziție și clasa”, după înscrierea poziției, după caz, se va specifica prescurtat clasa aeronavei ULM, astfel: A = avion ultraușor, M = motodeltaplan, MP = motoparapantă/motoparașută, E = elicopter ultraușor, G = girocopter ultraușor, D = dirijabil ultraușor.

**PREZENTARE MODEL ȘI CONȚINUT  
REGISTRU DE ELIBERARE A AUTORIZAȚIILOR DE ZBOR  
PENTRU AERONAVELE ULTRAUȘOARE MOTORIZATE**

**1. Coperta și pagina 1**

REGISTRUL DE ELIBERARE A AUTORIZAȚIILOR DE ZBOR  
PENTRU AERONAVELE ULTRAUȘOARE MOTORIZATE  
(centrat în pagină)

**2. Pagina 2**

**Notă privind registrul:**

Informații privind valabilitatea autorizației de zbor se află în registrul de procese verbale de eliberare/prelungire valabilitate certificate de identificare/anexe la certificatele de identificare/autorizații de zbor.

La rubrica observații:

— în cazul radierii unei aeronave și, după caz, al realocării însemnelor acesteia, se va menționa „radiată” și, după caz „realocate”, (însemnele de identificare), de asemenea, se va bara restul conținutului rândului;

— în cazul constatării unor greșeli de înregistrare care nu mai pot fi remediate, prin înregistrări de mână, pe rândul pe care acestea au fost făcute se va menționa „greșit”, cu culoare roșie, cu precizarea nr. poz. din registru sub care se vor face, din nou, înregistrările respective. De asemenea, se va bara restul conținutului rândului, numărul AZ, înscris pe aceasta, rămânând același și rubrica „nr. poz și clasa” completându-se cu datele inițiale;

— în cazul schimbării unor date cum ar fi: titularul (deținătorul) AZ se va menționa „schimbat date” cu precizarea nr. poz. din registru sub care se vor face noile înregistrări. De asemenea, se va bara restul conținutului rândului, numărul AZ, înscris pe aceasta, rămânând același și rubrica „nr. poz și clasa” completându-se cu datele inițiale;

— se pot înscrie și alte observații decât cele de mai înainte, cum ar fi, după caz: mențiunea „mai mulți titulari (deținători)”, „însoțită de fișa cu observații”, caz în care fișa respectivă se va introduce în registru după foaia din registru care conține mențiunea respectivă, „retrasă” în cazul retragerii AZ, pentru aeronava respectivă fiind necesară eliberarea unei noi AZ (dacă va exista o nouă solicitare în acest sens), precum și înscrierea datei remedierii greșelilor precizate mai sus și a semnăturii celui care le-a remediat (în cazul în care nu există spațiu suficient în locul în care acestea au fost remediate) etc.

Numărul AZ, înscris pe aceasta, va fi, dacă nu se precizează altfel, același cu numărul poziției la care se află înregistrate date legate de aceasta.

În cazul unor rubrici care nu se pot completa, de exemplu, în cazul aeronavelor care nu au serie de construcție, se va bara orizontal rubrica respectivă.

Înscrisurile de la rubrica observații vor fi însoțite de numele și semnătura celui care le-a efectuat, precum și de data efectuării acestora.

(centrat în pagină)

Nr. poz. și clasa	Însemnele de identificare	Nr. și data emiterii Az, conform PV nr.	Titular (deținător) autorizație de zbor (AZ)	Tipul/modelul aeronavei	Serie și an construcție	Înregistrat de (nume) la data de	Observații

**Notă:** La rubrica „Nr. poziție și clasa”, după înscrierea poziției, după caz, se va specifica prescurtat clasa aeronavei ULM, astfel: A = avion ultraușor, M = motodeltaplan, MP = motoparapantă/motoparașută, E = elicopter ultraușor, G = girocopter ultraușor, D = dirijabil ultraușor.

**PREZENTARE MODEL ȘI CONȚINUT  
REGISTRU DE PROCESE VERBALE DE ELIBERARE/PRELUNGIRE  
VALABILITATE/CERTIFICATE DE IDENTIFICARE/ANEXE LA CERTIFICATELE DE  
IDENTIFICARE/AUTORIZAȚII DE ZBOR PENTRU  
AERONAVELE ULTRAUȘOARE MOTORIZATE**

**2. Coperta și pagina 1**

REGISTRUL DE PROCESE VERBALE DE ELIBERARE/PRELUNGIRE  
VALABILITATE/CERTIFICATE DE IDENTIFICARE/ANEXE LA CERTIFICATELE  
DE IDENTIFICARE/AUTORIZAȚII DE ZBOR PENTRU  
AERONAVELE ULTRAUȘOARE MOTORIZATE

*(centrat în pagină)*

**2. Pagina 2**

**Notă privind registrul:**

La rubrica observații:

— în cazul constatării unor greșeli de înregistrare care nu mai pot fi remediate prin înscrisuri de mână, pe rândul pe care acestea au fost făcute se va menționa „greșit”, cu culoare roșie, cu precizarea nr. poz. din registru sub care se vor face, din nou, înregistrările respective. De asemenea, se va bara restul conținutului rândului, numărul PV, înscris pe acesta, rămânând același și rubrica „Nr. P.V. și clasa” completându-se cu datele inițiale;

— în cazul în care rezultatul verificărilor efectuate în baza procesului-verbal sunt necorespunzătoare se va preciza acest fapt („necorespunzător”) la această rubrică;

— se pot înscrie și alte observații decât cele de mai înainte, cum ar fi: înscrierea datei remedierii greșelilor precizate mai sus și a semnăturii persoanei care le-a remediat (în cazul în care nu există spațiu suficient în locul în care acestea au fost remediate) etc.

Numărul PV, înscris pe acesta, va fi, dacă nu se precizează altfel, același cu numărul precizat în registru la rubrica „Nr. P.V. și clasa”.

În cazul unor rubrici care nu se pot completa, de exemplu, în cazul aeronavelor care nu au serie de construcție și/sau, în cazul celor care nu posedă AZ, de asemenea, în cazul în care nu sunt alocate mărcile de identificare, se vor bara orizontal rubricile respective.

Înscrisurile de la rubrica observații vor fi însoțite de numele și semnătura celui care le-a efectuat, precum și de data efectuării acestora.

*(centrat în pagină)*

Nr. P.V. și clasa	Însemnele de identificare	Tipul/modelul aeronavei	Serie și an construcție	Ci/anexa la Ci valabile de la: până la:	AZ valabilă de la: până la:	Înregistrat de (nume) la data de	Observații

**Notă:** La rubrica „Nr. P.V. și clasa”, după înscrierea nr. proces-verbal, după caz, se va specifica prescurtat clasa aeronavei ULM, astfel: A = avion ultraușor, M = motodeltaplan, MP = motoparapantă/motoparașută, E = elicopter ultraușor, G = girocopter ultraușor, D = dirijabil ultraușor.

**PREZENTARE MODEL ȘI CONȚINUT  
REGISTRUL DE ELIBERARE CERTIFICATE  
DE OMOLOGARE (CO)  
PENTRU AERONAVELE ULTRAUȘOARE MOTORIZATE**

**3. Coperta și pagina 1**

REGISTRUL DE ELIBERARE CERTIFICATE DE OMOLOGARE (CO)  
PENTRU  
AERONAVELE ULTRAUȘOARE MOTORIZATE  
*(centrat în pagină)*

**2. Pagina 2**

**Notă privind registrul:**

La rubrica observații:

— în cazul constatării unor greșeli de înregistrare care nu mai pot fi remediate, prin înscrisuri de mână, pe rândul pe care acestea au fost făcute se va menționa „greșit“, cu culoare roșie, cu precizarea nr. poz. din registru sub care se vor face, din nou, înregistrările respective. De asemenea, se va bara restul conținutului rândului, numărul PV, înscris pe acesta, rămânând același și rubrica „Nr. CO și clasa“ completându-se cu datele inițiale;

— se pot înscrie și alte observații decât cele de mai înainte, cum ar fi: înscrierea datei remedierii greșelilor precizate mai sus și a semnăturii persoanei care le-a remediat (în cazul în care nu există spațiu suficient în locul în care acestea au fost remediate) etc.

Înscrisurile de la rubrica observații vor fi însoțite de numele și semnătura celui care le-a efectuat, precum și de data efectuării acestora.

*(centrat în pagină)*

Nr. PV și clasa	Tipul/modelul aeronavei	Nr. PV CO și data emiterii	Titular (deținător) CO	Înregistrat de (nume) la data de	Observații

**Notă:** La rubrica „Nr. CO și clasa“, după înscrierea nr. CO, după caz, se va specifica prescurtat clasa aeronavei ULM, astfel:

A = avion ultraușor, M = motodeltaplan, P = motoparapantă, E = elicopter ultraușor, G = girocopter ultraușor, D = dirijabil ultraușor.

**ROMÂNIA**  
**Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului**  
*Ministry of Transport, Constructions and Tourism*

**CERTIFICAT de RADIERE  
CERTIFICATE of CANCELTION**

Prin prezentul certificăm că aeronava descrisă mai jos a fost radiată din registrul unic de identificare a aeronavelor ultraușoare motorizate.

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

Însemnul de naționalitate și marca de ordine:

**Nationality and identification marks:**

Categoria/clasa aeronavei:

*Category/class of aircraft:*

Constructor:  
*Manufacturer:*

Număr de serie:  
*Manufacturing number:*

Valabil începând cu data:  
*Effective:*

Din registrele autorității de certificare referitoare la această aeronavă reiese că nu apar înregistrate date neadevărate în legătură cu această aeronavă.

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

Data emiterii:  
*Date of issue:*

Eliberat de:  
*Issued by:*

Conform:  
*According to:*

Semnătura:  
*Signature:*

ANEXA 17 la RACR CCO — ULM

### **DECLARAȚIE**

Subsemnatul (a) ....., născut (ă) la data de .....  
 în localitatea ....., domiciliat (ă) în .....,  
 posesor (posesoare) al (a) actului de identitate ....., eliberat de  
 (tip, serie, număr)  
 ....., la data de ....., având ca  
 pregătire/calificare: .....,  
 declar prin prezenta că sunt de acord, prin libera mea voință, să îndeplinesc atribuțiunile de  
 inspector în conformitate cu RACR-CCO ULM, aprobate de către MTCT conform .....,  
 asupra cărora am luat cunoștință și mi le-am însușit, precum și în conformitate cu celelalte  
 reglementări în vigoare.

Declar, de asemenea, că îmi asum întreaga responsabilitate ce decurge din îndeplinirea  
 atribuțiunilor prevăzute în reglementarea de mai sus (RACR-CCO ULM), în conformitate cu  
 reglementările în vigoare.

Dată în fața noastră,  
 reprezentanți ai autorității de certificare/martori:  
 (numele și semnătura)

.....  
 .....

Astăzi .....

Semnătura  
 .....

**Notă:** Declarația se va completa, de către semnatar, cu scris de mână.



**FIȘA de observații nr. ....**

(se va trece numărul de fișe, față/verso, întocmite, cu observațiile găsite de inspectori la verificările efectuate cu ocazia eliberării/prelungirii valabilității documentelor de mai jos la care prezenta fișă va fi anexată)

**Anexă la cererea nr:** .....  
 (se va menționa numărul cererii depuse de solicitanți în vederea, după caz, eliberării/prelungirii valabilității certificatului de identificare, certificatului de omologare, autorizației de zbor)

Pentru aeronava ultrașoară motorizată (ULM): **tip/model** .....,  
**nr. de serie** ....., **an de construcție** ....., **clasa** .....,  
**însemnele de identificare YR -** ....., **constructorul aeronavei** .....,  
**proprietarul aeronavei** .....,  
 Perioada/data ..... și locul .....  
 efectuării observațiilor.

Inspector (i)  
 (nume data și semnătura)  
 .....  
 .....  
 Proprietar (i) .....  
 Constructor (i) .....

*Notă privind prezenta fișă, inclusiv a documentelor anexate: Data la care semnează fiecare inspector este cea la care acesta a finalizat verificările și va fi înscrisă odată cu semnătura. Proprietarul și constructorul, după caz, vor semna pentru luarea la cunoștință asupra datelor înscrise în fișă și vor menționa cu scris de mână data semnării. Fișa va fi completată, de mână, de către inspectorii semnatori ai acesteia. Fișa va fi întocmită și va fi introdusă în dosarul tehnic al aeronavei/dosarul aeronavei, prin grija inspectorilor, având înscrise datele și semnăturile necesare, în caz contrar neputându-se elibera documentele pentru care aceasta a fost completată. Conducătorul autorității de certificare și șeful biroului pot efectua pe fișe înscrisuri de mână privitoare la aeronavă. În cazul întâlnirii, în cadrul fișei, a simbolului „/” se va lăsa nebarat cazul care corespunde aeronavei verificate și pentru care această fișă va fi întocmită.*

ANEXA Nr. 4~~MINISTERUL TRANSPORTURILOR, CONSTRUCȚIILOR ȘI TURISMULUI~~~~Reglementări Aeronautice Civile Române~~~~RACR-LPAN AUN~~~~LICENȚIEREA PERSONALULUI AERONAUTIC CIVIL NAVIGANT  
AERONAVE ULTRAȘOARE NEMOTORIZATE~~~~Ediția 1/2007~~~~CAPITOLUL 1~~~~Definiții și abrevieri~~~~RACR-LPAN AUN.1005 Definiții~~~~Atunci când următorii termeni sunt folosiți în prezenta reglementare, ei au următorul înțeles:~~

<del>Aprobat corespunzător</del>	<del>— aprobat de autoritatea de certificare</del>
<del>Revalidare</del>	<del>— procedeu administrativ, efectuat în interiorul perioadei de valabilitate a unei calificări sau autorizații, prin care se permite deținătorului de a continua exercitarea privilegiilor calificării sau autorizației respective, pentru o perioadă specificată, în urma îndeplinirii cerințelor din prezenta reglementare</del>
<del>Reînnoire</del>	<del>— procedeu administrativ, efectuat după ce o calificare sau autorizație a expirat, prin care se reînnoiesc privilegiile calificării sau autorizației respective, pentru o perioadă specificată, în urma îndeplinirii cerințelor din prezenta reglementare</del>
<del>SAFE PRO</del>	<del>— standarde internaționale recomandate de siguranță și instruire pentru deltaplan, stabilite de Federația Aeronautică Internațională</del>
<del>PARA PRO</del>	<del>— standarde internaționale recomandate de siguranță și instruire pentru parapantă, stabilite de Federația Aeronautică Internațională</del>