

Anexa nr. 3 la OMTCT nr. 630 din 27 martie 2007

**MINISTERUL TRANSPORTURILOR,  
CONSTRUCȚIILOR ȘI TURISMULUI**

**Reglementări  
Aeronautice  
Civile  
Române**

**RACR - CCO ULM**

**Cerințele de certificare și operaționale pentru  
aeronavele ultraușoare motorizate**

**FORMĂ CONSOLIDATĂ CU OMTI NR. 544/03.05.2022  
ÎN VIGOARE DE LA 1 IANUARIE 2023**

PAGINĂ LĂSATĂ LIBER INTENȚIONAT

## 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 înmatriculare – 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 / înmatricularea lor și până la nivelul la care aceste acțiuni sunt necesare, prezenta reglementare acoperind toate aceste situații.
- (4) 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 înmatriculare;
- (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 înmatriculare, 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 înmatriculare* – Documentul emis / eliberat de autoritatea de certificare în legătură cu o aeronavă, care certifică faptul că aceasta a fost înmatriculată;
- (5) *Înmatricularea unei aeronave* - Inscricționarea pe corpul acesteia a însemnului de naționalitate și a mărcii de ordine, înregistrarea acesteia în registrul unic de înmatriculare a aeronavelor ultraușoare motorizate aflat la autoritatea de certificare și eliberarea certificatului de înmatriculare.
- (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, înmatriculării 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 căror 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 aeronava 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.
- (17) Suspendarea unui certificat de înmatriculare reprezintă încetarea temporară a efectelor juridice produse de certificatul respectiv.  
*(la 01-01-2023, Paragraful RACR-CCO ULM 1010 (b) din Capitolul 1 a fost completat de Punctul 9, Articolul I din ORDINUL nr. 554 din 25 mai 2022, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 544 din 03 iunie 2022)*
- (18) Revocarea unui certificat de înmatriculare reprezintă încetarea definitivă a efectelor juridice produse de certificatul respectiv.  
*(la 01-01-2023, Paragraful RACR-CCO ULM 1010 (b) din Capitolul 1 a fost completat de Punctul 9, Articolul I din ORDINUL nr. 554 din 25 mai 2022, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 544 din 03 iunie 2022)*

**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 înmatriculare. Condițiile de utilizare / operare a acesteia în baza acestui certificat se regăsesc în anexa la certificatul de înmatriculare, 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 înmatriculare, și o autorizație de zbor în termen de valabilitate. Condițiile de utilizare / operare a acesteia în baza certificatului de înmatriculare și a autorizației se regăsesc în această autorizație, în conformitate cu prevederile prezentei reglementări. În acest caz certificatul de înmatriculare 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 înmatriculare, 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 înmatriculare / anexei la certificatul de înmatriculare 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 înmatriculare / anexei la certificatul de înmatriculare, 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 constructor**

- (1) Calitatea de proprietar și / sau constructor trebuie să fie demonstrată de către solicitant prin înscrisuri legale.
- (2) În vederea omologării aeronavelor din import, kituri sau nu, calitatea de constructori ai 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 ÎNMATRICULARE ȘI A ANEXELOR LA ACESTEA**

### **RACR – CCO ULM 1060 Condiții preliminare**

- (1) O aeronavă ULM se înmatriculează 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 înmatriculării**

- (1) În scopul emiterii Ci, solicitanții trebuie să depună, direct sau prin împuternicit, următoarele documente:
  - (i) cerere-tip, conform modelului din anexa 1 la RACR-CCO ULM, semnată de proprietarul sau deținătorul aeronavei;

- (ii) actul de identitate și/sau dovada privind rezidența în România, în cazul în care proprietarul sau deținătorul este persoană fizică;
- (iii) certificatul de înregistrare și un certificat constatator complet pentru persoanele juridice române, respectiv documente echivalente emise de autoritățile competente, în cazul persoanelor juridice străine;
- (iv) dovada dreptului de proprietate sau de deținere, după caz. În cazul aeronavelor construite de solicitant se depune o declarație pe propria răspundere, în original, prin care se atestă dreptul de proprietate asupra aeronavei;
- (v) acordul scris al proprietarului pentru înmatriculare, în cazul în care înmatricularea aeronavei este solicitată de deținător;
- (vi) manualul de utilizare și întreținere, în copie;
- (vii) 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;
- (viii) schema de dispunere a însemnelor de înmatriculare;
- (ix) polița de asigurare pentru pagube produse terților și, după caz, a pasagerilor, în termen de valabilitate la data depunerii cererii, încheiată conform dispozițiilor legale în vigoare;
- (x) alte documente care dovedesc îndeplinirea condițiilor prevăzute la Paragraful RACR-CCO ULM 1060, după caz;
- (xi) dovada achitării tarifului pentru serviciul ce urmează a fi prestat.

- (2) În cazul în care nu este altfel menționat, documentele se depun în original, copie legalizată sau copie certificată conform cu originalul de către inspectorul desemnat de către autoritatea de certificare să efectueze verificarea aeronavei.
- (3) În cazul în care documentele sunt redactate într-o altă limbă decât limba română sau engleză, acestea sunt însoțite de o traducere autorizată.

**Notă:**

1. Pct. (ix) nu se aplică în cazul aeronavelor ultraușoare cu decolare de pe picioare.
2. Documentele menționate la pct. (vi)-(viii) vor fi autentificate individual de către solicitanți prin înscrierea unei mențiuni din care să reiasă că aparțin aeronavei respective (tip/model, serie, după caz).
3. În cazul aeronavelor neomologate, odată cu certificatul de înmatriculare 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 la RACR-CCO ULM, acesta se poate depune sub formă de proiect, urmând a fi definitivat de către solicitant conform cerințelor din prezenta reglementare.

*(la 01-01-2023, Paragraful RACR-CCO ULM 1065, Capitolul 2 a fost modificat de Punctul 10, Articolul I din ORDINUL nr. 554 din 25 mai 2022, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 544 din 03 iunie 2022)*

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

În vederea emiterii Ci, pentru aeronavele din import, sunt necesar 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) certificatul de radiere/neînregistrare emis de autoritatea competentă a statului exportator, cu excepția motoparapantelor/motoparașutelor;
- (ii) livret (copie) sau declarație a solicitantului (original) 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). Copia livretului va fi autentificată de către solicitant prin semnătura acestuia, menționarea datei și precizarea că aparține aeronavei respective.

*(la 01-01-2023, Paragraful RACR-CCO ULM 1070 din Capitolul 2 a fost modificat de Punctul 11, Articolul I din ORDINUL nr. 554 din 25 mai 2022, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 544 din 03 iunie 2022)*

### **RACR – CCO ULM 1075 Verificări în vederea emiterii certificatului de înmatriculare (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 înmatriculare, 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 înmatriculare.
- (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, 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 înmatriculare**

- (1) Conținutul certificatului de înmatriculare și al anexei la acesta este prevăzut în anexa nr. 5 la RACR-CCO ULM. Modelul certificatului de înmatriculare, care va respecta recomandările anexei nr. 7 la Convenția privind aviația civilă internațională, precum și modelul anexei la certificatul de înmatriculare se stabilesc de către autoritatea de certificare, prin decizie a directorului general.

*(la 01-01-2023, Alineatul (1) din Paragraful RACR-CCO ULM 1080, Capitolul 2 a fost modificat de Punctul 12, Articolul I din ORDINUL nr. 554 din 25 mai 2022, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 544 din 03 iunie 2022)*

- (2) Certificatul de înmatriculare 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 înmatriculare,

și un desen cu dimensiunile, culoarea și amplasarea însemnelor de înmatriculare (în cazul emiterii initiale a anexei Ci), care vor completa dosarul aeronavei.

Certificatul de înmatriculare se emite în dublu exemplar, unul se transmite solicitantului iar celălalt se păstrează în dosarul aeronavei aflat la autoritatea 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 verificări în vederea eliberării Ci reluându-se, vechea cerere își pierde valabilitatea.

- (3) Certificatul de înmatriculare este un document care nu atestă, în nici un fel, navigabilitatea aeronavei în cauză.

### **RACR – CCO ULM 1085 Anexa la certificatul de înmatriculare**

- (1) Înscrisura categoriilor de zboruri pe care aeronava este autorizată să le efectueze se face în anexa la certificatul de înmatriculare, conform prevederilor de la Capitolul 5.
- (2) Înscrisura opțiunilor de echipare, respectiv, flotoare, parașută balistică, schiuri, dispozitive de remorcaj 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 înmatriculare.
- (3) Anexa la certificatul de înmatriculare 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 înmatriculare 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 înmatriculare 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 inspectori 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 înmatriculare 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 înmatriculare 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 înmatriculare, 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, înscrisă cu însemnul de înmatriculare alocat prin certificatul de înmatriculare respectiv.

### **RACR – CCO ULM 1090 Alocarea însemnelor de înmatriculare**

- (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 înmatriculare.
- (3) Alocarea mărcilor se va face, de regulă, în ordine crescătoare, nepreferențial și în ordinea solicitărilor.
- (4) Însemnele de înmatriculare se aplică de către solicitanți pe corpul aeronavei, în conformitate cu prevederile anexei nr. 7 la Convenția de la Chicago. Prin excepție, motoparașutele și motoparapantele pot avea înscrisă însemnele de înmatriculare pe orice suprafață rigidă disponibilă.

*(la 01-01-2023, Alineatul (4) din Paragraful RACR-CCO ULM 1090, Capitolul 2 a fost modificat de Punctul 13, Articolul I din ORDINUL nr. 554 din 25 mai 2022, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 544 din 03 iunie 2022)*

- (5) Autoritatea de certificare poate rezerva, la cerere, însemnele de înmatriculare, 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 înmatriculare. Livretul se va obține (elibera) de la autoritatea de certificare împreună cu Ci în cazul înmatriculării 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 înmatriculare.

### **RACR – CCO ULM 1100 Valabilitatea certificatelor de înmatriculare**

- 1) Valabilitatea certificatului de înmatriculare 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 înmatriculare 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 înmatriculare, 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 înmatriculare 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 înmatriculare 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 înmatriculare a aeronavelor ultraușoare 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 înmatricularea 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 înmatriculare**

- (1) Valabilitatea anexelor la certificatele de înmatriculare 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 înmatriculare, 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 oricare altă formă. Aceste informații vor trebui să se regăsească și în dosarul aprobat al aeronavei.  
Informațiile respective nu vor trebui să fie în nici un 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 de navigabilitate emise de alte state pentru aeronavele înmatriculate în respectivele state pot fi recunoscute prin emiterea unui certificat de recunoaștere de către autoritatea de certificare din România. Documentul de navigabilitate nu este valabil pentru efectuarea zborurilor în spațiul aerian național decât însoțit de certificatul de recunoaștere.
- (2) Perioada de valabilitate a certificatului de recunoaștere nu poate fi mai mare de doi ani și nici nu poate depăși durata de valabilitate a documentului de navigabilitate recunoscut.
- (3) Procedura de recunoaștere a documentelor de navigabilitate se stabilește de către autoritatea de certificare și se publică pe pagina de internet proprie, în limba engleză.

*(la 01-01-2023, Paragraful RACR-CCO ULM 1115 din Capitolul 2 a fost modificat de Punctul 14, Articolul I din ORDINUL nr. 554 din 25 mai 2022, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 544 din 03 iunie 2022)*

### 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 că aparțin 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 transmise 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 demonstrație 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, atrage 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 echivalate sau, după caz, recunoscute.
- (5) Conținutul dosarului tehnic poate fi limitat doar la documentele de omologare emise de statele respective și la cele care, în statul respectiv, sunt obligatoriu a fi furnizate beneficiarului împreună cu aeronava. Aprobarea dosarului tehnic se face în baza acestor documente.  
Biroul poate solicita și alte documente dacă acesta consideră necesar.

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

- (1) Aeronavele care au efectuat activitate de zbor numai în baza unui certificat de înmatriculare 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.



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 echivalate, DOC poate fi înlocuită de documentul emis de către autoritatea statului exportator din care reiese că, la data exportului, aeronava îndeplinea cerințele pentru a fi admisă la zbor în conformitate cu legislația statului respectiv.
- (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) Autorizația de zbor va conține cel puțin următoarele rubrici:

- a) numărul de înregistrare la autoritatea de certificare;
- b) numărul autorizației de zbor;
- c) categoria și clasa aeronavei;
- d) însemnele de înmatriculare;
- e) numărul certificatului de înmatriculare;
- f) categoriile de zboruri pentru care este autorizată aeronava;
- g) opțiunile de echipare;
- h) numărul procesului-verbal în baza căruia a fost emisă anexa;
- i) data emiterii;
- j) data până la care este valabilă anexa;
- k) mențiuni;
- l) semnătura emitentului.

**Notă:**

Modelul autorizației de zbor se stabilește de autoritatea de certificare, prin decizie a directorului general.

*(la 01-01-2023, Alineatul (1) din Paragraful RACR-CCO ULM 1175, Capitolul 4 a fost modificat de Punctul 15, Articolul I din ORDINUL nr. 554 din 25 mai 2022, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 544 din 03 iunie 2022)*

- (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 înmatriculare, atunci când autoritatea de certificare constată, prin birou și / sau inspecții, că utilizatorii / operatorii aeronavei nu mai respectă condițiile din prezenta reglementare în baza căroră a fost emisă.
- (4) Înscrierea categoriilor de zboruri pe care aeronava este autorizată să le efectueze se face în autorizația de zbor, conform prevederilor de la Capitolul 5.
- (5) 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 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 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 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 a fost emis, 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 înmatriculare 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 nici un 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 a 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 nici un 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 forma 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 nici un 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**

Abrogat.

*(la 01-01-2023, Paragraful RACR-CCO ULM 1185 din Capitolul 4 a fost abrogat de Punctul 16, Articolul I din ORDINUL nr. 554 din 25 mai 2022, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 544 din 03 iunie 2022)*

## **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 ultraușoare motorizate.



## RACR – CCO ULM 1200 Aeronavele ULM neomologate

Aeronavele ULM neomologate pot fi operate/utilizate numai dacă posedă un certificat de înmatriculare, având înscrise în anexă categoriile de zboruri pentru care sunt autorizate. Aceste aeronave pot fi utilizate doar pentru efectuarea următoarelor categorii de zboruri:

1. zboruri particulare;
2. zboruri în interes propriu;
3. zboruri școală în vederea calificării pentru clasa respectivă de aeronave, dar numai în situația în care cel școlarizat este și proprietar al respectivei aeronave;
4. zboruri tehnice în vederea omologării, întocmirii manualului de utilizare și întreținere, de verificare (de casă), în condițiile în care aceste zboruri au fost autorizate prin înscrierea lor în anexa la certificatul de înmatriculare.

### Notă:

1. 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, având înălțimea caracterelor de minimum 1 cm și contrastând în culoare cu fondul.
2. Cu aeronavele ULM neomologate sunt interzise operațiunile aeriene comerciale de orice natură, în schimbul compensațiilor bănești sau în schimbul oricăror compensații.
3. Aeronavele neomologate vor putea fi utilizate/operate numai de către piloții calificați pentru clasa respectivă de aeronave.
4. Transportul unui pasager este permis cu aeronavele ULM neomologate doar dacă pilotul aeronavei are prevăzut în licență dreptul de zbor cu pasageri la bord. Prin pasager se înțelege oricare altă persoană aflată la bordul aeronavei, în afară de pilotul aeronavei, calificat corespunzător, și elevul pilot pentru clasa respectivă de aeronave.

*(la 01-01-2023, Paragraful RACR-CCO ULM 1205 din Capitolul 5 a fost modificat de Punctul 17, Articolul I din ORDINUL nr. 554 din 25 mai 2022, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 544 din 03 iunie 2022)*

## RACR – CCO ULM 1205 Aeronavele ULM omologate

Aeronavele ULM omologate pot fi operate/utilizate numai dacă posedă un certificat de înmatriculare și o autorizație de zbor, având înscrise în aceasta categoriile de zboruri pentru care sunt autorizate. Aceste aeronave pot fi utilizate doar pentru efectuarea următoarelor categorii de zboruri:

1. zboruri particulare;
2. zboruri în interes propriu;
3. zboruri școală;
4. zboruri tehnice în vederea prelungirii AZ sau în vederea întocmirii manualului de utilizare și întreținere;
5. zboruri aferente operațiunilor de lucru aerian.

*(la 01-01-2023, Paragraful RACR-CCO ULM 1205 din Capitolul 5 a fost modificat de Punctul 18, Articolul I din ORDINUL nr. 554 din 25 mai 2022, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 544 din 03 iunie 2022)*

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

Abrogat.

*(la 01-01-2023, Paragraful RACR-CCO ULM 1210 din Capitolul 5 a fost abrogat de Punctul 19, Articolul I din ORDINUL nr. 554 din 25 mai 2022, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 544 din 03 iunie 2022)*

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

Următoarele documente trebuie să se afle în permanență la bordul unei aeronave ultraușoare motorizate:

1. certificatul de înmatriculare;
2. pentru aeronavele înmatriculate în România: autorizația de zbor sau, după caz, anexa la Ci, conform prevederilor prezentei reglementări;
3. pentru aeronavele înmatriculate în alt stat: documentul de navigabilitate emis de autoritatea statului de înmatriculare și certificatul de recunoaștere a documentului de navigabilitate, emis de autoritatea de certificare din România;
4. manualul de utilizare și întreținere;
5. copia simplă a poliței de asigurare pentru pagube produse terților și, după caz, a pasagerilor, aflată în termen de valabilitate, încheiată conform dispozițiilor legale în vigoare.

### **Notă:**

1. 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.
2. Prevederile pct. 4 nu se aplică aeronavelor care au cabina de pilotaj deschisă;
3. Prevederile pct. 5 nu se aplică aeronavelor ultraușoare cu decolare de pe picioare.

*(la 01-01-2023, Paragraful RACR-CCO ULM 1215 din Capitolul 5 a fost modificat de Punctul 20, Articolul I din ORDINUL nr. 554 din 25 mai 2022, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 544 din 03 iunie 2022)*

## **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 înmatriculare 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 înmatriculare, 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.
- (4) Lucrările de întreținere la aeronavele ULM sunt asigurate de către proprietar/deținător și pot fi efectuate prin intermediul persoanelor care dețin licența de pilot de aeronave ultraușoare motorizate, posesorilor de licențe naționale de personal tehnic aeronautic, posesorilor de licențe PART 66, persoanelor autorizate de producătorii aeronavelor, echipamentelor sau subansamblelor.

(la 01-01-2023, Paragraful RACR-CCO ULM 1220 din Capitolul 5 a fost completat de Punctul 21, Articolul I din ORDINUL nr. 554 din 25 mai 2022, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 544 din 03 iunie 2022)

- (5) Pentru componentele majore ale aeronavei (grup motopropulsor, aripa unei motoparașute/motoparapante sau a unui motodeltaplan) se vor ține separat evidențe ale timpului de zbor/număr de aterizări (după caz) și ale lucrărilor de întreținere efectuate. Aceste înregistrări vor însoți în permanență componenta respectivă, chiar și în cazul înstrăinării acesteia.

(la 01-01-2023, Paragraful RACR-CCO ULM 1220 din Capitolul 5 a fost completat de Punctul 21, Articolul I din ORDINUL nr. 554 din 25 mai 2022, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 544 din 03 iunie 2022)

## Capitolul 6

## CESIUNEA

### RACR – CCO ULM 1225 Documente necesare

În cazul cesiunii unui ULM, înmatriculat 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 înmatriculare – original;
- (3) declarație a vânzătorului (vechiului proprietar), privind starea de navigabilitate a aeronavei - original, din care să reiasă dacă aeronava îndeplinește sau nu, în conformitate cu prevederile 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 înmatriculare 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 prevăzută 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 înmatriculare, 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 înmatriculată 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 - Norme tehnice aplicabile**

Normele tehnice aplicabile pentru toate clasele de aeronave ULM care se supun omologării se stabilesc de către autoritatea de certificare și se publică pe pagina de internet proprie.

## RACR-CCO ULM 1245 - Norme tehnice emise de alte state/autorități

Normele tehnice aplicabile pot fi norme proprii sau pot fi norme tehnice utilizate de alte state/autorități, folosite integral sau parțial.

## RACR-CCO ULM 1250 - Alte prevederi

- (1) Solicitanții pot propune spre acceptare autorității de certificare și alte norme tehnice în afara celor publicate.
- (2) Autoritatea de certificare publică, în termen de 30 de zile de la intrarea în vigoare a actului normativ, normele/cerințele tehnice aplicabile conform prevederilor paragrafelor RACR-CCO ULM 1240 și RACR-CCO ULM 1245.
- (3) Documentele de omologare emise de alte state/autorități se echivalează/se recunosc dacă se constată că au fost emise în baza unor norme tehnice stabilite ca fiind acceptabile de către autoritatea de certificare conform prevederilor prezentului capitol.

*(la 01-01-2023, Capitolul 7 a fost modificat de Punctul 22, Articolul I din ORDINUL nr. 554 din 25 mai 2022, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 544 din 03 iunie 2022)*

## Capitolul 8

## REGISTRE

### RACR – CCO ULM 1255 Evidența Ci, AZ și CO eliberate

- (1) Certificatele de înmatriculare eliberate/emise de către autoritatea de certificare se înscriu de către aceasta în Registrul unic de înmatriculare al aeronavelor civile din România.

*(la 01-01-2023, Alineatul (1) din Paragraful RACR-CCO ULM 1255, Capitolul 8 a fost modificat de Punctul 23, Articolul I din ORDINUL nr. 554 din 25 mai 2022, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 544 din 03 iunie 2022)*

- (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 înmatriculare / anexe la certificatele de înmatriculare / autorizații de zbor se ține în **registru de procese verbale de eliberare / prelungire valabilitate / certificate de înmatriculare / anexe la certificatele de înmatriculare / 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 înmatriculare se va emite, la cererea titularului, un certificat de radiere. Acesta va fi emis în două exemplare, unul pentru solicitant, iar celălalt va fi introdus, împreună cu cererea, în dosarul aeronavei radiate. Modelul certificatului de radiere se stabilește de autoritatea de certificare, prin decizie a directorului general.

*(la 01-01-2023, Alineatul (2) din Paragraful RACR-CCO ULM 1260, Capitolul 8 a fost modificat de Punctul 24, Articolul I din ORDINUL nr. 554 din 25 mai 2022, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 544 din 03 iunie 2022)*

- (3) Registrele se arhivează în conformitate cu reglementările în vigoare.
- (4) Pentru marca de înmatriculare alocată unei aeronave, numărul AZ se păstrează la prelungirea valabilității acesteia, dar se acordă altul în cazul schimbării titularilor (deținătorilor).  
Pentru aceeași marcă de înmatriculare 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 înmatriculare 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 05.05.2003, 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 atribuțiunile 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 atribuțiunile respective.
- (4) Verificările necesare, după caz, omologării, înmatriculării și autorizării unei aeronave vor fi efectuate, de regulă, de un singur inspector.
- (5) Funcție de gradul de complexitate al verificărilor și al volumului de muncă aferent acestora, se pot desemna, de către birou, mai mulți inspectori 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 înmatriculare / 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 înmatriculare, 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 / transiterii. În cazul în care există mai mulți titulari ai acestor documente este suficient ca unul dintre aceștia să efectueze înscrisurile de mai înainte.

(9) Abrogat.

(la 01-01-2023, Alineatul (9) din Paragraful RACR-CCO ULM 1290, Capitolul 9 a fost abrogat de Punctul 25, Articolul I din ORDINUL nr. 554 din 25 mai 2022, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 544 din 03 iunie 2022)

- (10) Ci, CO și / sau AZ nu constituie dovada deținerii legale sau proprietății asupra aeronavei în nici o acțiune juridică în care deținerea sau proprietatea (inclusiv privind dreptul de autor) sunt 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) adeverințe emise de autoritățile competente sau de către constructori;
- (iii) declarații notariale ale vânzătorului;
- (iv) documente de certificare / omologare / înmatriculare 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.

(13<sup>1</sup>) Autoritatea de certificare dispune suspendarea certificatului de înmatriculare în următoarele cazuri:

- (i) când ia cunoștință oficial despre existența unui litigiu cu privire la documentele de proprietate asupra unei aeronave;
- (ii) când este informată de Autoritatea Aeronautică Civilă Română (AACR) că operatorul unei aeronave nu a înregistrat la AACR polița de asigurare în vigoare, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 583/2007 privind aprobarea unor măsuri pentru aplicarea Regulamentului (CE) nr. 785/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 aprilie 2004 privind cerințele de asigurare pentru transportatori aerieni și operatori de aeronave;
- (iii) când modificarea caracteristicilor exterioare ale unei aeronave, modificarea schemei de vopsire a aeronavei sau a schemei de dispunere a însemnelor de înmatriculare, schimbarea proprietarului, a domiciliului proprietarului sau a sediului social nu au fost aduse la cunoștința autorității de certificare în termen de cel mult 15 zile de la efectuarea acestora;
- (iv) când aeronava a fost declarată dispărută;
- (v) în condițiile prevăzute de paragrafele RACR-CCO ULM 1110 alin. (3), RACR-CCO ULM 1215 Nota 1 și RACR-CCO ULM 1290 alin. (7).

**Notă:**

Documentele solicitate la pct. (ii) nu se aplică aeronavelor ultraușoare cu decolare de pe picioare.

*(la 01-01-2023, Paragraful RACR-CCO ULM 1290 din Capitolul 9 a fost completat de Punctul 26, Articolul I din ORDINUL nr. 554 din 25 mai 2022, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 544 din 03 iunie 2022)*

(13<sup>2</sup>) Autoritatea de certificare dispune revocarea certificatului de înmatriculare în următoarele cazuri:

- (i) în cazul în care nu sunt eliminate cauzele care au dus la suspendarea certificatului de înmatriculare, la expirarea perioadei de suspendare;
- (ii) când nu mai sunt îndeplinite condițiile prevăzute la paragraful RACR-CCO ULM 1060;
- (iii) când documentele de proprietate asupra unei aeronave sunt desființate printr-o hotărâre judecătorească definitivă;
- (iv) în cazul în care autoritatea de certificare este notificată, printr-un înscris oficial, de autoritatea de înmatriculare dintr-un alt stat că o aeronavă înscrisă în Registrul unic de înmatriculare al aeronavelor civile din România este înmatriculată și în acel stat;
- (v) în cazul în care sunt efectuate zboruri cu o aeronavă care are certificatul de înmatriculare suspendat;
- (vi) în cazul în care proprietarul aeronavei nu poate da informații referitoare la poziționarea aeronavei sau a stării de navigabilitate;
- (vii) în condițiile prevăzute de paragrafele RACR-CCO ULM 1110 alin. (3), RACR-CCO ULM 1215 nota 1 și RACR-CCO ULM 1290 alin. (7).

*(la 01-01-2023, Paragraful RACR-CCO ULM 1290 din Capitolul 9 a fost completat de Punctul 26, Articolul I din ORDINUL nr. 554 din 25 mai 2022, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 544 din 03 iunie 2022)*

(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 (posesoare) 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 înmatriculare / anexei  
la certificatul de înmatriculare / 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 înmatriculare** YR - \_\_\_\_\_ (numai pentru cele care sunt deja  
înmatriculate), **echipamente opționale** \_\_\_\_\_

(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  
MANUALULUI 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 aripa 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 aripa 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, lubrefianții, 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.2.1.** 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.

**Nota:** 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 : L<sub>m</sub>;

- nivelul zgomotului de referință : L<sub>r</sub>;

- 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 URGENTĂ**

**C.1. Pana de motor**

**C.2. Repornire motor în zbor**

**C.3. Fum și foc la aeronavă**

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

**C.5. Aterizare de urgență**

**C.6. Alte urgențe**

## D. PROCEDURI NORMALE

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

## E - PERFORMANȚE LA MASA MAXIMĂ LA DECOLARE

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

## F. MASE ȘI CENTRAJE, ECHIPAMENTE

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

Masa și centrajul gol – vor fi furnizate toate elementele care să permită fiecărui utilizator să calculeze, cu exactitate, masa gol și centrajul gol pentru aeronavă. Pentru acest scop, se va 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, parașutari nepericuloase de bunuri);
- supraveghere aeriană;
- filmare / fotografiere aeriană;
- pulverizare de substanțe;

**H.2. Repercursiunea 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. Repercursiunea 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 – Invelișul / voalura / anvelopa**

**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 tine 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, vor 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).

Concepția 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 ULTRAȘOARE 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 înmatriculare 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 ultrașoare 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, înmatriculari / 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 fișe 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 / ansamblelor / subansamblelor / reperelor.

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

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

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

- **stare tehnică voalură / înveliș (după caz)**

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

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

3) Se verifică prinderea voalurii sau învelișului pe structură:

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

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

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

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

4) Se verifică felul și modul de realizare a cusăturilor solicitate în zbor, după caz: cusătura trebuie să fie în dublu zigzag, neîntrerupt și să nu se oprească în unghi drept, 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 a 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 braccajelor 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 / gondola**

##### **- 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 deformațiilor, 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 brăcajelor 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;

1) Se verifică prinderea motorului pe suport: integritatea elementelor de legătură și a siguranțelor 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;

2) 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;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **3. ALTE RECOMANDĂRI**

#### **3.1. Nervurile**

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

#### **3.2. Șuruburi / buloane**

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

2) Se verifică șuruburile / buloanele astfel încât să nu fie supuse, în zona 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;

2) Se verifică ca piulițele să fie montate pe toată lungimea filetelui;

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

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

#### **3.3. Nituri**

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

2) Se verifică să nu existe defecte de nituire;

3) Se verifică cu atenție dacă există nituri mișcate.

#### **3.4. Siguranțări**

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

#### **3.5. Hobanaje**

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

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

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

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

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

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

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

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

9) Pentru hobanajul rigid, se verifică integritatea acestuia, atașarea la restul celulei, zonele de atașare și siguranțările. Nu se admit nituri slăbite sau bolțuri deformatate. 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 ultrașoare motorizate. În cazul în care se constată că rezultatul verificărilor la sol este favorabil se va continua cu efectuarea verificării aeronavei ultrașoare în zbor, în conformitate cu prevederile prezentei reglementări.

**Nota:** 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 înmatriculare / anexă la certificatul de înmatriculare / autorizație de zbor, pentru aeronava ultraușoară motorizată (ULM):

tip/model \_\_\_\_\_, nr. de serie \_\_\_\_\_, an de  
construcție \_\_\_\_\_, clasa \_\_\_\_\_, însemnele de înmatriculare 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 / certificatul de înmatriculare / anexei la  
certificatul de înmatriculare / 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, 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. Verificarea tehnică aeronavă** (*vizual și prin punere în funcțiune, după caz*)**2.2.1 Verificare aripă / rotor / anvelopă**

- 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 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 5., după caz*).....DA / NU**3. VERIFICAREA ÎN ZBOR**.....corespunzătoare / necorespunzătoare  
*(se completează numai în cazul eliberării / prelungirii valabilității autorizației de zbor)*efectuat 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****Conținutul certificatului de înmatriculare și al anexe la acesta****I. Certificatul de înmatriculare conține cel puțin următoarele rubrici:**

- a) numele autorității emitente și adresa acesteia;
- b) numărul certificatului;
- c) categoria și clasa aeronavei;
- d) însemnele de naționalitate și marca de ordine;
- e) fabricantul aeronavei și tipul, după caz;
- f) numărul de fabricație al aeronavei dat de fabricant, după caz;
- g) numele proprietarului și adresa acestuia;
- h) numele deținătorului și adresa acestuia;
- i) baza legală pentru emiterea certificatului;
- j) observații/limitări;
- k) data emiterii;
- l) semnătura reprezentantului legal al autorității emitente.

**II. Anexa la certificatul de înmatriculare conține cel puțin următoarele rubrici:**

- a) numărul de înregistrare la autoritatea de certificare;
- b) categoria și clasa aeronavei;
- c) însemnele de înmatriculare;
- d) numărul certificatului de înmatriculare;
- e) categoriile de zboruri pentru care este autorizată aeronava;
- f) opțiunile de echipare;
- g) numărul procesului-verbal în baza căruia a fost emisă anexa;
- h) data emiterii;
- i) data până la care este valabilă anexa;
- j) mențiuni;
- k) semnătura reprezentantului legal al autorității emitente.

*(la 01-01-2023, Anexa nr. 5 a fost modificată de Punctul 28, Articolul I din ORDINUL nr. 554 din 25 mai 2022, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 544 din 03 iunie 2022)*

**Anexa 6 la RACR – CCO ULM**

# **LIVRET**

**AERONAVĂ ULTRAUȘOARĂ 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 înmatriculare 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 înmatriculare, 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.











**Anexa 7 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 DE OMOLOGARE**

Încheiat astăzi \_\_\_\_\_ (data la care au fost finalizate verificările) cu ocazia finalizării verificărilor efectuate de comisia de omologare a aeronavei ultrașoare motorizate de tipul / modelul \_\_\_\_\_, clasa \_\_\_\_\_.

Noi, membrii comisiei de omologare a aeronavelor ultrașoare 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 ultrașoară motorizată de tipul / modelul \_\_\_\_\_, clasa \_\_\_\_\_, poate fi utilizată conform instrucțiunilor constructorului, a 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, 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 A

## de verificare a documentației

Anexă la procesul verbal de omologare

1. Pentru aeronava ultrașoara motorizată (ULM): **tip / model** \_\_\_\_\_,  
**nr. de serie** \_\_\_\_\_, **an de construcție** \_\_\_\_\_, **clasa** \_\_\_\_\_,  
**însemnele de înmatriculare 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. Verificare documentație de proiectare , construcție, utilizare și întreținere

.....corespunzătoare / necorespunzătoare

- 2.1. Desene de ansamblu.....DA/NU  
2.2. Desene de ansamblu și desene ale părților cu pondere hotărâtoare în siguranța în utilizare a aeronavei.....DA / NU  
2.3. Specificații.....DA / NU  
2.4. Informații despre materialele utilizate.....DA / NU  
2.5. Informații despre procese.....DA / NU  
2.6. Raportul de conformare cu normele tehnice aplicabile.....DA / NU  
2.7. Manualul de utilizare și întreținere.....DA/NU  
2.8. Program / raport de calcul aerodinamic / performanțe de zbor.....DA/NU  
2.9. Program / raport de calcul de rezistență.....DA/NU  
2.10. Program / raport de probe statice.....DA / NU  
2.11. Program / raport de încercare în zbor .....DA/NU  
2.12. Fișa de date.....DA / NU  
2.13. Lista modificărilor documentației aeronavei și documentele de modificare (după caz)  
.....DA/NU  
2.14. Certificat / declarație de calitate a construcției sau a componentelor aeronavei  
.....DA / NU  
2.15. Alte documente (dacă există se vor menționa la punctul 4.).....DA / NU

**Notă:** În toate cazurile este obligatorie prezența desenelor de ansamblu, care să asigure o înmatriculare sigură a aeronavei.

## 3. Precizări asupra admiterii de către comisie a aeronavei la controlul tehnic la sol și în zbor:

3.1. Punctul 2.10. are caracter facultativ în momentul verificării documentației asociate a aeronavei, dar satisfacerea sa permite considerarea unora dintre elementele documentației asociate ca fiind satisfăcute. Punctul 2.11 are caracter facultativ în momentul executării verificării, dar satisfacerea

sa constituie un element ajutător important.

**3.2.** În baza probelor statice efectuate, partea de documentație aferentă se va considera rezolvată satisfăcător și se va consemna prezența programului și a raportului de probe statice sau a actului care autentifică existența acestora, la punctul 4.. În toate cazurile rezultatele probelor statice vor prevala asupra punctelor corespondente din documentația tehnică asociată aeronavei.

**3.3.** În baza probelor în zbor efectuate, partea de documentație aferentă se va considera rezolvată satisfăcător și se va consemna prezența programului și a raportului de probe în zbor sau a actului care autentifică existența acestora, la punctul 4. În toate cazurile rezultatele probelor în zbor vor prevala asupra punctelor corespondente din documentația tehnică asociată aeronavei.

**3.4.** Dacă aeronava a fost construită în baza unui proiect certificat sau acceptat / ca replică a unei aeronave omologate / acceptate, punctele 2.1., 2.2., 2.3., 2.5., 2.8., 2.9. se consideră echivalente și se va consemna numai aeronava în baza căreia aceasta a fost construită, la rubrica observații.

#### 4. Observații \_\_\_\_\_

---



---



---



---



---



---



---



---



---



---



---



---



---



---



---



---



---



---



---



---



---



---

#### 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 a documentelor anexate:** Data la care semnează fiecare inspector este cea la care acesta a finalizat verificările și va fi înscrisă odată cu semnatura. 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 B de verificare la sol

Anexă la procesul verbal de omologare

1. Pentru aeronava ultraușoară motorizată (ULM): **tip / model** \_\_\_\_\_,  
**nr. de serie** \_\_\_\_\_, **an de construcție** \_\_\_\_\_, **clasa** \_\_\_\_\_,  
**însemnele de înmatriculare 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 prevăzută în dosarul tehnic.....DA / NU
3. **Verificare tehnică aeronavă (vizual și prin punere în funcțiune, după caz)**  
 .....corespunzătoare / necorespunzătoare
- 3.1 Verificare aripă / rotor / anvelopă**
- stare tehnică voalură / înveliș.....DA / NU
  - stare tehnică structură de rezistență primară.....DA / NU
  - stare tehnică comenzi de control a aeronavei.....DA / NU
- 3.2. Verificare fuselaj / triciclu / gondolă**
- stare tehnică structură de rezistență primară.....DA / NU
  - stare tehnică comenzi de control a aeronavei.....DA / NU
  - stare tehnică tren 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 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, 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 înmatriculare 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 vor fi satisfăcute 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 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 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 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  $V_{ne}$ )

- 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)  
 $V_{so} = \text{_____ km/h IAS}$                        $VS0 = \text{_____ km/h CAS}$
- (2) VS1: (flapsuri, tren escamotate) va fi mai mică de 96 km/h  
 $VS1 = \text{_____ km/h IAS}$                        $VS1 = \text{_____ km/h CAS}$
- (b) Aripile trebuie să poată fi menținute la orizontală și direcția de zbor conservată până la VS0 sau până la viteza la care mașna 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  
 $L_{to} = \text{_____ m}$
- (b) Distanța de decolare pentru a depăși  $H = 15 \text{ m}$   
 $D_{to} = \text{_____ m}$

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

Poziție tren ..... escamotat/scos

Poziție flapsuri .....grade



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

CT = \_\_\_\_\_ 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 buna 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 (fineața 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 ruliu și girație

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

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

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

Se poate schimba înclinarea de la 30 grade stânga la 30 grade dreapta și invers, la 1,2 VS1, cu flapsurile închise și la putere maximă, sub 4 secunde.....DA / NU

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

Reacția aparatului la comanda rapidă de 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 bracaj.  
 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 sunt considerate acceptabile 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 trebuiesc executate cu motor, flapsurile scoase și închise. Ieșirea din manevră nu trebuie să cauzeze nici pierdere excesivă de altitudine, nici tendință de vrie, nici de a fi 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  $n + =$  \_\_\_\_\_ ;  $n - =$  \_\_\_\_\_

23. Viteza de manevră demonstrată în zbor  $V_A =$  \_\_\_\_\_ 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  $V_S =$  \_\_\_\_\_ km/h la  $V_D =$  \_\_\_\_\_ 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 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, 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 – 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 \_\_\_\_\_,**  
**însemnele de înmatriculare 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 7. referința: **DS 10141 E - Canada**, numerotare relativă la **Capitol B** din acestea, de la .8. la 10. referința **Instrucțiuni de aplicare a Arrete/23.09.1998 pentru aeronave ultraușoare motorizate - Franța.**

**5. 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 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 fișă nr. 1. În cazul în care se va schimba și aeronava fișele A , B și C vor fi refăcute integral.

**6. 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 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.

## 7. 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.

## 8. 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 = \_\_\_\_\_ 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 (fîneța maximă cu motorul oprit) = \_\_\_\_\_

la VX = \_\_\_\_\_ km/h si VY = \_\_\_\_\_ m/s

Viteza de manevră VA = \_\_\_\_\_ km/h

Viteza maximă admisă VNE = 0,9 VD = \_\_\_\_\_ km/h

## 9. Maniabilitate și stabilitate

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

### 9.1. 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

### 9.2. Zbor în urcare

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

### 9.3. 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  $V =$  \_\_\_\_\_ 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

### 9.4. 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

### 9.5. Viraj

Aeronava poate executa fără dificultate sau manevre ample viraje de  $360^\circ$  în fiecare sens .....DA / NU

Aeronava poate executa fără dificultate sau manevre ample succesiuni de câte două viraje de  $90^\circ$





**15. 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 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, 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 – elicoptere

**Anexă** la procesul verbal de omologare

**1.** Pentru aeronava ultraușoară motorizată (ULM): **tip / model** \_\_\_\_\_,  
**nr. de serie** \_\_\_\_\_, **an de construcție** \_\_\_\_\_, **clasa** \_\_\_\_\_,  
**însemnele de înmatriculare 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 să 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
- 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 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 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 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 Vne)

Pentru fiecare rotor:.....  
 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)

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);  
 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

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  $VS =$  \_\_\_\_\_ Km/h

**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

**8.5. Viraj**

Aeronava poate executa fără dificultate sau manevre ample viraje de  $360^\circ$  în fiecare sens .....DA / NU

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

Timpul de schimbare al virajului este de  $T =$  \_\_\_\_\_ 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 să 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  $VS =$  \_\_\_\_\_ km/h la  $VD =$  \_\_\_\_\_ Km/h.....DA / NU

**10. Factor de sarcină limită maxim demonstrat în zbor  $n + =$  \_\_\_\_\_ ;  $n - =$  \_\_\_\_\_****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 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, 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 – 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 înmatriculare 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	_____	_____	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 **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 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 lestului = \_\_\_\_\_ 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 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:

Temperatura de desprindere de sol = \_\_\_\_\_ °C

Temperatura de zbor orizontal = \_\_\_\_\_ °C

Timpu 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

Timpu necesar pentru redresarea până la zbor orizontal de la viteza maximă de imersiune = \_\_\_\_\_ s

Pierderea 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  $360^\circ$  în fiecare sens .....DA / NU

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

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

**9. Viteza de manevră demonstrată în zbor**  $V_A =$  \_\_\_\_\_ 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 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, 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.



## Anexa 8 la RACR – CCO ULM

## 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 motopropulsorElice

1

2

2.10. Date constructive ale grupului motopropulsor și elicei aferente2.10.a – 1.....Grup motopropulsor

Constructor.....:

Tip / model.....:

Răcire.....:

Putere maximă.....:

la turația – RPM.....:

Putere maximă continuă.....:

la turația – RPM.....:

2.10.b – 1.....Elice

Constructor.....:

Tip / model.....:

Nr. de pale / material.....:

Diametrul maxim.....:

Pas.....:

Turația elicei la sol

cu motorul în plin.....:

Posibilitatea de înlocuire.....:

2.10.c – 1... Reductor

Model 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**

## Anexa 10 la RACR – CCO ULM

**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, semnatura (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.

## Anexa 11 la RACR - CCO ULM

**Abrogată.**

*(la 01-01-2023, Anexa nr. 11 a fost abrogată de Punctul 29, Articolul I din ORDINUL nr. 554 din 25 mai 2022, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 544 din 03 iunie 2022)*

**Anexa 12 la RACR – CCO ULM**

**Abrogată.**

*(la 01-01-2023, Anexa nr. 12 a fost abrogată de Punctul 29, Articolul I din ORDINUL nr. 554 din 25 mai 2022, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 544 din 03 iunie 2022)*

**Anexa 13 la RACR – CCO ULM**

**PREZENTARE MODEL ȘI CONȚINUT  
REGISTRU DE ELIBERARE A AUTORIZAȚIILOR DE ZBOR  
PERNTRU  
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 înmatriculare / anexe la certificatele de înmatriculare / 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 înmatriculare), de asemenea, se va bara restul conținutul 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 registru sub care se vor face, din nou, înregistrările respective. De asemenea, se va bara restul conținutului rândului, numărul AZ, înscris pe aceasta, ramânând 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, ramânând 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 respectiva se va introduce în registru după foaia din registru care conține mențiunea respectivă, “retrasă” în cazul retragerii AZ, pentru aeroanva 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)*





**Anexa 14 la RACR – CCO ULM**

**PREZENTARE MODEL ȘI CONȚINUT  
REGISTRU DE PROCESE VERBALE DE ELIBERARE / PRELUNGIRE  
VALABILITATE / CERTIFICATE DE ÎNMATRICULARE / ANEXE LA CERTIFICATELE  
DE ÎNMATRICULARE / AUTORIZAȚII DE ZBOR PENTRU  
AERONAVELE ULTRAUȘOARE MOTORIZATE**

**2. Coperta și pagina 1**

**REGISTRUL DE PROCESE VERBALE DE ELIBERARE / PRELUNGIRE  
VALABILITATE / CERTIFICATE DE ÎNMATRICULARE / ANEXE LA  
CERTIFICATELE DE ÎNMATRICULARE / 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 înmatriculare, 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)*



**Anexa 15 la RACR – CCO ULM**

**PREZENTARE MODEL ȘI CONȚINUT  
REGISTRU 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. P.V. 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 ultrașor, M = motodeltăplan, P = motorparantă, E = elicopter ultrașor, G = girocopter ultrașor, D = dirijabil ultrașor.

**Anexa 16 la RACR – CCO ULM**

**Abrogată.**

*(la 01-01-2023, Anexa nr. 16 a fost abrogată de Punctul 29, Articolul I din ORDINUL nr. 554 din 25 mai 2022, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 544 din 03 iunie 2022)*

## 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 (*tip, serie, număr*) \_\_\_\_\_, eliberat de \_\_\_\_\_, 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 cunostința și mi le-am însusit, 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.

Data 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.

## Anexa 18 la RACR – CCO ULM

## 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 înmatriculare, certificatului de omologare, autorizației de zbor)

Pentru aeronava ultraușoară motorizată (ULM): **tip / model** \_\_\_\_\_,

**nr. de serie** \_\_\_\_\_, **an de construcție** \_\_\_\_\_, **clasa** \_\_\_\_\_,

**însemnele de înmatriculare 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 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 / 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.*