



GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

HOTĂRÂRE nr. ____

din _____ 2024

Chișinău

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

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

HOTĂRĂȘTE:

1. Se aprobă Regulamentul privind procedurile administrative referitoare la aeronavele ușoare și ultraușoare, fără certificat de tip (*se anexează*).

2. La data intrării în vigoare a prezentei hotărâri se abrogă „Reglementările aeronautice civile RAC-VLA (LSpA) - Operarea aparatelor de zbor ultraușoare cu destinație diversă și aeronavelor ușoare cu destinație sportivă”, aprobate prin Ordinul directorului general al Administrației de Stat a Aviației Civile nr.27/GEN/2004, (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2004, nr. 112-118, art. 249).

3. Proprietarii aeronavelor ușoare și ultraușoare fără certificat de tip, înmatriculate în baza cerințelor anterior intrării în vigoare a prezentei hotărâri, și aflate în evidențele respective, vor asigura conformitatea documentelor aeronavelor la prezenta hotărâre în termen de 1 (un) an.

4. Controlul asupra executării prezentei hotărâri se pune în sarcina Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.

5. Prezenta hotărâre intră în vigoare la expirarea a 3 luni din data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.

PRIM-MINISTRU

DORIN RECEAN

Contrasemnează:
Ministrul infrastructurii și
dezvoltării regionale

Andrei SPÎNU

REGULAMENTUL
privind procedurile administrative referitoare la
aeronaive uşoare şi ultrauşoare, fără certificat de tip

Capitolul I
DISPOZIȚII GENERALE

1. Regulamentul privind procedurile administrative referitoare la aeronaive uşoare şi ultrauşoare, fără certificat de tip (*în continuare – Regulament*) are drept obiectiv aplicarea procedurilor administrative a aeronaivelor uşoare şi ultrauşoare, fără certificat de tip emis, recunoscut de Autoritatea Aeronautică Civilă a Republicii Moldova, din punct de vedere al înmatriculării (al emiterii certificatelor de înmatriculare şi permiselor de zbor) cu privire la admiterea la zbor a şi al operării/utilizării a toate categoriilor acestor aeronaive.

2. În funcţie de nivelul cerinţelor privind emiterea certificatelor de înmatriculare şi permiselor de zbor, aeronaive uşoare şi ultrauşoare, fără certificat de tip emis sau recunoscut de AAC, pot fi restricţionate operaţional, conform prevederilor de la Capitolul VI.

3. În sensul prezentului Regulament se aplică următoarele definiţii:

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

Aeronaive fără certificat de tip (AFCT) – aeronaivele care cad sub incidenţa prevederilor anexei nr.2 a Codului aerian al Republicii Moldova nr.301/2017, sau care nu posedă certificat de tip emis sau recunoscut de către Autoritatea Aeronautică Civilă din Republica Moldova.

Aeronaive ultrauşoare motorizate (ULM) - aeronaivele cu cel mult două locuri (inclusiv pilotul), care au viteza de sustentaţie măsurabilă sau, viteza minimă de zbor stabilizat în configuraţie de aterizare ce nu depăşeşte viteza calibrată (CAS) de 85 km/h şi a căror masă şi caracteristici se încadrează în limitele prevăzute în tabel:

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

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

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

Aeronavele istorice - aeronavele necomplexe al căror proiect inițial a fost realizat înainte de 1 ianuarie 1955, sau a căror producție a încetat înainte de 1 ianuarie 1975, sau au o importanță istorică evidentă, precum:

- a) au participat la un eveniment istoric marcant; sau
- b) au marcat o etapă importantă în dezvoltarea aviației; sau
- c) au jucat un rol important în forțele armate.

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

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

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

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

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

Certificat de înmatriculare (CÎ) - documentul emis/eliberat de Autoritatea Aeronautică Civilă în legătură cu o aeronavă, care certifică faptul că aceasta a fost înmatriculată în Jurnalul de evidență a aeronavelor ușoare și ultraușoare fără certificat de tip.

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

1) o listă cu conținutul acestui dosar;

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

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

4) manualul de utilizare și întreținere;

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

6) o fișă de date;

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

Dosarul aeronavei - ansamblul de documente necesare, conform prevederilor prezentului Regulament. În urma eliberării CÎ și a PZ, dosarul aeronavei se consideră aprobat.

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

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

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

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

Verificare - ansamblul de verificări, controale și/sau inspecții efectuate pentru eliberarea CÎ, și/sau PZ, după caz.

Kit - o aeronavă de un tip/model proiectată și construită parțial și a cărei construcție este finalizată de către alte persoane decât constructorii kitului pe baza instrucțiunilor furnizate împreună cu aceasta, în sensul prezentului Regulament, se consideră constructori, atât constructorii kitului, cât și persoanele care assemblează aceste kituri, altele decât constructorii

kitului, totodată constructorii dețin privilegiile de a efectua totalitatea activităților și lucrărilor necesare menținerii navigabilității aeronavei.

Masa maximă la decolare (MTOM) – greutatea aeronavei indicată în certificatul de navigabilitate al aeronavei sau în alt document care conține datele respective.

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

Capitolul II

Proceduri pentru eliberarea CÎ și/sau PZ

5. Solicitățile pentru eliberarea/ prelungirea valabilității CÎ și/sau PZ, precum și cele pentru, după caz, recunoașterii sau echivalării documentelor similare CÎ și PZ, emise de alte state/autorități, pentru aeronavele AFCT, sunt emise de către proprietarii acestor aeronave, persoanele fizice și/sau juridice, direct sau prin reprezentanții acestora, în baza cererilor tip conform anexei nr.1.

6. Parapantele și deltaplanelle nu vor avea CÎ, dar vor avea ștampila sau eticheta fabricantului eliberat de producător.

7. Proprietarii aeronavelor cât și titularii (utilizatorii) ai acestor documente (CÎ și/sau PZ), odată cu eliberarea acestora, pot fi persoane diferite, în conformitate cu prevederile prezentului Regulament.

8. Cererile pentru eliberarea/prelungirea valabilității CÎ și/sau PZ se depun de către solicitanți sau prin reprezentanții acestora, la Autoritatea Aeronautică Civilă, în original, alternativ pe hârtie cu aplicarea semnăturii olografe sau în formă de document electronic (cu aplicarea semnăturii electronice), examinarea cererilor și eliberarea actelor este gratuită.

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

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

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

10. Documentele depuse la Autoritatea Aeronautică Civilă prin reprezentanți, conform celor specificate, vor fi depuse, înregistrate și luate în considerație la soluționarea cererilor, numai dacă acestea sunt însoțite de documentele confirmative ale calității de reprezentanți pentru scopul precizat (după caz), fiind componente ale dosarului tehnic sau, după caz, ale dosarului aeronavei.

11. În cazul depunerii cererilor însoțite de documente, precum și a documentelor depuse ulterior cererilor, solicitanții vor întocmi o listă al acestora, fie ca anexă la cerere, fie ca anexă a documentului prin care se înaintează documentele depuse ulterior. Pe cereri, la rubrica "mențiuni",

sau, după caz, pe documentele de înaintare precizate anterior, se specifică faptul că acestea sunt însoțite de lista cu documentele depuse/înaintate.

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

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

14. Solicitanții, precum și titularii (deținătorii) CÎ și/sau PZ, după caz, poartă întreaga responsabilitate ce decurge din aceste calități, în conformitate cu prezentul Regulament.

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

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

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

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

17. Pentru soluționarea cererilor, solicitanții asigură și demonstrează îndeplinirea tuturor cerințelor aplicabile impuse în conformitate cu prezentul Regulament și ca urmare a solicitărilor adresate prin cererile respective, în părțile care îi privesc.

18. Depunerea de documente necorespunzătoare cu prevederile prezentului Regulament atrage posibilitatea suspendării termenului de examinare până la 30 de zile, cu notificarea solicitantului despre necesitatea prezentării documentelor potrivite.

19. În situația prelungirii valabilității documentelor (CÎ și/sau PZ), precum și în situația oricăror modificări în conținutul acestora, în conformitate cu prevederile prezentului Regulament, se vor emite noi documente pe formularele tipizate respective, vechile documente tipizate își pierd valabilitatea.

Capitolul III

Emiterea certificatului de înmatriculare (CÎ)

20. O aeronavă AFCT se identifică numai dacă nu este înregistrată în alt stat și aparține unei persoane fizice sau juridice din Republica Moldova ori unui cetățean străin cu domiciliul sau reședința în Republica Moldova, sau unei persoane juridice străine, constituită în mod legal, care

desfășoară activități economice în conformitate cu legislația națională, iar aeronava civilă respectivă își are baza și este utilizată/operată în Republica Moldova.

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

1) cerere tip (original), conform modelului din anexa nr.1, însoțită, după caz, de copii ale documentelor care dovedesc îndeplinirea condițiilor prevăzute la pct 20;

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

3) copia actului/actelor de proprietate/declarație de proprietate (original);

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

5) 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.

22. Documentele menționate la pct. 21 subpct. 2) - 5) se vor depune împreună cu cererea și vor fi confirmate, de către solicitanți, prin semnătura acestora, menționarea datei și precizarea că aparțin aeronavei respective (tip/model, serie, după caz, data depunerii și înregistrării la Autoritatea Aeronautică Civilă etc.), înscrise, de mână, pe acestea.

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

24. La emiterea CÎ, pentru aeronavele de import, solicitantul depune suplimentar la dosarul aeronavei, conform prevederilor pct. 21, următoarele documente:

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

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

3) în cazul statelor în care livretul aeronavei nu este obligatoriu, solicitantul va depune o declarație notarială a vechiului proprietar (copie) privind starea tehnică (îndeplinește sau nu cerințele de a fi admisă la zbor în statul respectiv) și a activității celulei, motorului și elicei (orele de funcționare, număr de aterizări, după caz), declarație ce va fi confirmată de către solicitant similar celor prevăzute la pct. 22.

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

26. Conform cererilor depuse, AAC va verifica conformitatea documentelor întocmite în baza cerințelor prezentului Regulament.

27. În urma rezultatelor favorabile ale verificării documentelor, se verifică vizual integritatea constructivă a aeronavei, conform cerințelor anexei nr.3.

După efectuarea acestor verificări se va elabora procesul-verbal conform modelului anexei nr.4 și în cazul rezultatelor pozitive se va atribui însemnele de înmatriculare, respectiv însemnul de naționalitate și marca de ordine (în cazul emiterii inițiale a anexei CÎ), prin înscrierea acestora pe procesul-verbal prin care se propune eliberarea certificatului de înmatriculare.

28. 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, va asigura toate condițiile necesare efectuării verificărilor.

29. CÎ al cărui model se află în Anexa nr.6, va fi emis și eliberat/transmis solicitantului numai după ce solicitantul depune la Autoritatea Aeronautică Civilă, nu mai târziu de 45 de zile de la data semnării procesului-verbal, două fotografii color, față și lateral, astfel încât să se observe însemnele de înmatriculare, și un desen cu dimensiunile, culoarea și amplasarea însemnelor de înmatriculare (în cazul emiterii inițiale a anexei CÎ), care vor completa dosarul aeronavei.

CÎ se emite în două exemplare, unul se transmite solicitantului, iar celălalt se păstrează în dosarul aeronavei aflat la Autoritatea Aeronautică Civilă.

Fotografiile vor fi confirmate de către solicitant similar celor prevăzute la punctul 22. Dacă în termenul prevăzut mai sus nu depune fotografiile, solicitantul va depune o nouă cerere, procesul de verificare pentru eliberării CÎ reluându-se, vechea cerere își pierde valabilitatea.

30. CÎ este un document care nu atestă în niciun fel navigabilitatea aeronavei în cauză.

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

32. Mărcile alocate anterior datei de intrare în vigoare a prezentului Regulament se mențin până când aeronavele în cauză vor fi radiate.

33. Rezervarea și alocarea mărcilor se efectuează conform solicitărilor proprietarilor și disponibilității mărcilor de ordine.

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

35. Autoritatea Aeronautică Civilă poate rezerva, la cerere, însemnele de înmatriculare, această rezervare fiind valabilă șase luni de la data înregistrării cererii. Pentru beneficierea rezervării, în această perioadă, solicitantul depune cererea - tip conform prevederilor pct. 21

36. Livretul (conform modelului anexei nr.8) sau Logbook-ul aeronavei, este documentul obligatoriu în care se ține evidența activității de zbor, a lucrărilor de întreținere și reparații efectuate. Livretul/Logbook-ul se prezintă inspectorilor spre verificare, la cerere, în caz de neprezentare, nu se emite CÎ.

37. Valabilitatea CÎ este nelimitată.

38. Autoritatea Aeronautică Civilă revocă sau suspendă CÎ dacă se constată că, utilizatorii/operatorii aeronavei nu mai respectă condițiile prezentului Regulament în baza cărora a fost eliberat.

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

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

41. Documentele emise de alte state/autorități sunt recunoscute pentru utilizarea/operarea aeronavei.

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

Capitolul IV

Emiterea permisului de zbor (PZ)

43. Toate aeronavele AFCT sunt eligibile pentru a li se elibera un PZ, care să însoțească CÎ pentru utilizarea/operarea aeronavei.

Documentele componente ale dosarului aeronavei necesar a fi depus de către solicitanți pentru emiterea inițială a unui PZ sunt următoarele:

- 1) Cerere - tip (modelul din anexa nr.1) - original;
- 2) Pentru aeronavele construite în Republica Moldova, copiile legalizate de către constructor, în cazul celor din import, copii ale documentelor echivalente;
- 3) Declarația de conformitate (cu dosarul tehnic prezentat) emisă de constructor, în original, conform modelului din anexa nr.10, pentru cele construite în Republica Moldova, sau, pentru cele din import, un document echivalent;
- 4) În cazul aeronavelor din import, documente relevante emise în statul exportator din care să reiasă dacă, la data exportului, aeronava îndeplinea sau nu cerințele pentru a fi admisă la zbor în conformitate cu legislația statului respectiv (original sau copie legalizată), cum ar fi: certificate de navigabilitate, permise de zbor, certificate de înmatriculare, certificate de navigabilitate de export, rapoarte de inspecție la sol și/sau în zbor etc.

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

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

46. Documentele depuse de către solicitant vor fi confirmate individual, de către acesta, prin semnătura sa, menționarea datei înregistrării/depunerii la Autoritatea Aeronautică Civilă și precizarea că aparțin aeronavei respective (tip/model, serie, după caz, producătorul, anul fabricării).

47. După depunerea cererilor și aprobare, AAC inițiază procesul de verificare conform prevederilor prezentului Regulament.

48. Verificarea documentelor depuse de către solicitanți, precum și a aeronavei la sol și în zbor, pentru emiterea PZ, va fi efectuată de către inspectorii din cadrul Autorității Aeronautice Civile, la cererea expresă formulată de deținători (anexa nr.1), în conformitate cu prevederile prezentului Regulament.

49. Persoana desemnată din cadrul Autorității Aeronautice Civile va verifica documentele depuse dacă sunt întocmite conform cerințelor prezentului Regulament.

50. 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 nr.3.

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

52. Urmare a verificărilor efectuate, inspectorul va completa procesul-verbal (conform modelului anexei nr.5) și, dacă rezultatul verificărilor este favorabil, se emite/eliberează PZ (conform modelului anexei nr.7).

Dacă rezultatul verificărilor este nefavorabil se consemnează în procesul-verbal.

53. PZ se emite în două exemplare, unul se transmite solicitantului, iar celălalt se păstrează în dosarul aeronavei.

54. Valabilitatea PZ este de doi ani de la data emiterii, putând fi revocat sau suspendat, în caz că Autoritatea Aeronautică Civilă constată, că utilizatorii/operatorii aeronavei nu mai respectă condițiile conform prezentului Regulament.

55. Înscrierea categoriilor de zboruri pe care aeronava este autorizată să le efectueze se face în PZ, conform prevederilor Capitolului IV.

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

57. PZ este documentul care atestă navigabilitatea aeronavei, constatată conform prezentului Regulament.

58. Pentru prelungirea valabilității PZ se depune o nouă cerere și se efectuează verificarea documentelor componente ale dosarului aeronavei, documentelor de întreținere, precum și a aeronavei, conform prezentului Regulament.

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

60. Prevederile pct. 59 nu absolvă de responsabilități pe constructorii aeronavelor, care au obligația să informeze utilizatorii/operatorii aeronavelor construite de ei asupra riscurilor și responsabilităților asumate.

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

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

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

61. Constructorul aeronavei poartă întreaga responsabilitate privind exactitatea datelor incluse în DOC, însă această prevedere nu poate în niciun fel să degreveze persoanele fizice

angajate în zborurile cu aeronavele AFCT de întreaga responsabilitate și asumarea tuturor riscurilor legate de construcția, întreținerea și zborul cu aeronave din această categorie.

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

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

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

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

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

67. Documentele emise de alte state/autorități se echivalează, la cerere, cu PZ (prin emiterea unui PZ), numai dacă cerințele în baza cărora acestea au fost emise sunt cel puțin la nivelul celor precizate în prezentul Regulament.

68. Documentele emise de alte state/autorități sunt, recunoscute.

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

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

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

Capitolul V

Cerințe privind operarea/utilizarea aeronavelor

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

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

1) zboruri în interes propriu;

- 2) zboruri particulare;
- 3) zboruri școală (inițiere, pregătire, instruire și perfecționare);
- 4) zboruri tehnice pentru eliberarea/prelungirea valabilității PZ (pentru emiterea inițială sau în cazul în care valabilitatea acestuia este expirată);
- 5) lansare de parașutiști;
- 6) remorcaj de banderolă sau planoare ultraușoare și largarea acestora;
- 7) lansare de încărcături;
- 8) filmare/fotografiere aeriană;
- 9) orice alte categorii de zboruri pentru care operatorul deține autorizațiile și/sau certificatele specifice, conform reglementărilor aeronautice și legislației aplicabile respectivelor zboruri sau operațiuni aeriene civile.

74. Documentele obligatorii deținute de operatorii/utilizatorii unei aeronave:

- 1) certificatul de înmatriculare (CÎ)
- 2) permisul de zbor (PZ)
- 3) manualul de utilizare și întreținere (format hârtie sau electronic)

În cazul în care aceste documente nu le dețin utilizatorii/operatorii, aeronava nu va putea fi utilizată/operată până la remedierea situației. În caz contrar, Autoritatea Aeronautică Civilă poate să suspende sau să retragă PZ.

75. Operarea aeronavelor pentru care Autoritatea Aeronautică Civilă a eliberat CÎ și/sau PZ are loc sub supravegherea, controlul și inspecția, din punct de vedere operațional, ale acesteia.

76. Utilizarea/operarea aeronavelor fără CÎ și/sau PZ cu termenul de valabilitate expirat, după caz, se sancționează, de către Autoritatea Aeronautică Civilă, conform prevederilor legale privind aeronavele civile.

Capitolul VI

Condiții privind modificarea proprietarilor

77. În cazul modificării proprietarului unei aeronave AFCT, înmatriculate în Republica Moldova, noul proprietar trebuie să dispună de următoarele documente transmise de proprietarul anterior, pentru utilizarea/operarea aeronavei în conformitate cu prevederile prezentului Regulament, astfel:

- 1) actul prin care a fost transferată asupra acestuia proprietatea aeronavei - original;
- 2) certificatul de înmatriculare - original;
- 3) declarație a vânzătorului (vechiului proprietar) privind starea de navigabilitate a aeronavei - original, din care să reiasă dacă aeronava îndeplinește sau nu, în conformitate cu prevederile prezentului Regulament, cerințele pentru admiterea la zbor, 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).

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

79. După efectuarea informării prevăzute la pct. 78, precum și, în momentul în care documentul prevăzut la pct.77 subpct. 1) a fost întocmit, vechiul CÎ își pierde valabilitatea.

80. În cazul neinformării Autorității Aeronautice Civile la termenul prevăzut la pct. 78, responsabilitățile ce revin vechiului proprietar, legate de utilizarea/operarea aeronavei respective, se mențin până la efectuarea acesteia.

81. Pentru utilizarea/operarea aeronavei, noul proprietar va solicita eliberarea unui nou CÎ, prin depunerea la Autoritatea Aeronautică Civilă a unei noi cereri în acest sens, conform prevederilor prezentului Regulament.

Cererile vor fi însoțite de documentele menționate la pct. 77 (documentul de la subpct.1, în copie).

82. Inspectorii din cadrul Autorității Aeronautice Civile vor verifica documentele menționate la pct. 81, atât pe cele care vor rămâne în dosarul aeronavei aflat la Autoritatea Aeronautică Civilă, cât și în cel aflat la noul proprietar, după care se vor efectua, din nou, verificările necesare pentru eliberarea de noi documente (CÎ), având ca titular pe noul proprietar, în conformitate cu cele solicitate și cu prevederile prezentului Regulament.

83. O copie a documentului menționat la pct.77 subpct. 1) și originalele de la pct.77 subpct.2) și 3) se anexează în dosarul aeronavei aflat la Autoritatea Aeronautică Civilă, iar copiile acestora se anexează la dosarul tehnic aflat la noul proprietar. Documentul de la pct. 77 subpct.1) va fi păstrat în dosarul aeronavei aflat la noul proprietar.

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

85. O dată cu emiterea unui nou CÎ, se va emite și un nou PZ, având termenul de valabilitate și categoriile de zboruri autorizate identice cu cel anterior.

Capitolul VII

Evidența Certificatelor de înmatriculare și permiselor de zbor eliberate

86. Evidența CÎ eliberate/emise și a însemnelor de înmatriculare alocate de către Autoritatea Aeronautică Civilă se ține în Jurnalul de evidență a aeronavelor ușoare și ultraușoare fără certificat de tip conform modelului anexei nr.12.

87. Evidența PZ eliberate/emise se ține în Jurnalul de evidență a permiselor de zbor pentru aeronavele ușoare și ultraușoare fără certificat de tip conform modelului anexei nr.13.

88. Evidența proceselor verbale / actelor de verificare în scopul emiterii certificatelor de înmatriculare (CÎ) / permiselor de zbor (PZ) se țin în dosarul aeronavei.

89. Jurnalul de evidență se completează de către Autoritatea Aeronautică Civilă, după ce documentele au fost finalizate (după caz, aprobate și/sau emise) și se păstrează la Autoritatea Aeronautică Civilă.

90. Pentru o aeronavă AFCT care urmează a fi radiată, se va emite la cererea titularului, un certificat de radiere, conform modelului anexei nr.11. Acesta va fi emis în două exemplare, unul pentru solicitant, iar celălalt va fi introdus, împreună cu cererea, în dosarul aeronavei radiate.

Capitolul VIII

Operarea documentelor și dosarelor tehnice

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

92. Documentele care constituie dosarul tehnic și/sau dosarul aeronavei vor fi în limbile română sau engleză, iar pentru aeronavele din import, traduse de solicitanți în limbile română sau engleză și însoțite de cele în limba străină respectivă.

93. 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.

94. CÎ, PZ, precum și certificatele de radiere vor fi emise de către Autoritatea Aeronautică Civilă, în limbile română și engleză.

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

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

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

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

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

100. Dosarele tehnice și dosarele aeronavelor, inclusiv dosarele întocmite pentru aeronave AFCT înainte de intrarea în vigoare a prezentului Regulament, vor fi arhivate conform reglementărilor stipulate.

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

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

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

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

*Anexa nr. 1
la Regulamentul privind procedurile administrative referitoare la
aeronaivele uşoare şi ultrauşoare fără certificat de tip*

**Către Autoritatea Aeronautică
Civilă a Republicii Moldova**

CERERE

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

1.	Solicitantul (a) Adresa:		
		<i>Nr. tel</i>	<i>E-mail</i>
	Proprietarul aeronavei Adresa:		
		<i>Nr. tel</i>	<i>E-mail</i>
	Constructorul aeronavei (după caz) Adresa:		
		<i>Nr. tel</i>	<i>E-mail</i>
2.	În calitate de (se menţionează după caz) (<i>proprietar, constructor, reprezentant</i>)		
3.	Solicit (se menţionează după caz)		
4.	Categorie Aeronavă / clasa		
5.	Tip / Model aeronavă		
6.	Număr de fabricaţie / serie		
7.	Însemnele de înmatriculare	ER-	
8.	Anul de producere		
9.	Aeronava va fi pusă la dispoziţia inspectorilor AAC în perioada		
10.	Locaţia		
<p><i>Declar că îmi asum toată responsabilitatea, în conformitate cu legislaţia în vigoare, asupra: exactităţii datelor înscrise în prezenta cerere şi a celor din documentaţia depusă în baza acesteia, păstrării conformităţii aeronavei cu dosarul aprobat al acesteia, precum şi pentru menţinerea stării de navigabilitate a aeronavei respective. În cazul modificării situaţiei aeronavei mă oblig să informez imediat Autoritatea Aeronautică Civilă.</i></p> <p>Menţiuni:</p> <p><i>Pe verso prezentei cereri se află lista cu documentele anexate.</i></p>			

Semnătura

Data

CONȚINUTUL MINIMAL RECOMANDAT AL MANUALULUI DE UTILIZARE ȘI ÎNTREȚINERE

I. - MANUALUL DE UTILIZARE

I.1. Manualul este obligatoriu pentru toate aeronavele.

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

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

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

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

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

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

A. - GENERALITĂȚI

A.1. Descrierea aeronavei

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

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

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

B. – LIMITĂRI

B.1. Mase

B.1.1. Masa maximă la decolare, considerată ca masa cea mai ridicată la care a fost efectuat programul de probe la sol și în zbor. Masa maximă la decolare trebuie să fie stabilită de așa

manieră încât să fie superioară masei aeronavei de referință având: fiecare loc ocupat și minimul de carburanți (cantitatea minimă de carburant impusă este pentru o jumătate de oră de zbor la regimul maxim continuu al motorului).

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

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

Masa maximă gol = Masa maximă la decolare - Sarcina utilă

Sarcina utilă = Masa ocupanților + Masa carburantului + Masa bagajelor

B.1.3. Masa minimă admisă în zbor.

B.2. Viteze

B.2.1. Viteza maximă admisă

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

B.2.2. Viteze de angajare

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

B.2.4. Viteza de manevră

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

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

B.4. Limite de mase și centraje

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

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

B.5. Evoluții permise

B.6. Grup motopropulsor, tip

B.7. Puterea maximă

B.8. Regim maxim

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

B.10. Tip reductor și raportul de transmisie

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

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

- nivelul zgomotului măsurat: L_m ;
- nivelul zgomotului de referință: L_r ;
- înălțimea de trecere: H .

Formula folosită de utilizatori va fi:

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

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

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

C. PROCEDURI DE URGENȚĂ

C.1. Pană de motor

C.2. Repornire motor în zbor

C.3. Fum și foc la aeronavă

C.4. Zbor planat (cu motorul oprit)

C.5. Aterizare de urgență

C.6. Alte urgențe

D. PROCEDURI NORMALE

D.1. Control înainte de zbor

D.2. Pornire

D.3. Decolare

D.4. Croazieră

D.5. Aterizare

D.6. După aterizare și oprire motor

E. PERFORMANȚE LA MASA MAXIMĂ LA DECOLARE

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

E.2. Viteza recomandată

E.3. Lungimea de rulare la decolare

- E.4.** Distanța de decolare pentru a depăși înălțimea de 15 m
- E.5.** Limite de vânt lateral demonstrate la decolare
- E.6.** Zbor în urcare
- E.7.** Cea mai bună viteză ascensională (la viteza dată)
- E.8.** Viteza ascensională la cea mai bună pantă de urcare (la viteza dată)
- E.9.** Aterizare (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.** Finete maximă cu motorul oprit și viteza asociată.

F. MASE ȘI CENTRAJE, ECHIPAMENTE

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

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

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

F.6. Metode de reglare a centrajului.

G. MONTARE ȘI REGLAJE

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

H. ACTIVITĂȚI SPECIFICE

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

Sunt considerate activități specifice următoarele categorii de zboruri:

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

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

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

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

I. ALTE UTILIZĂRI

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

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

II. MANUALUL DE ÎNTREȚINERE

Manualul va trata, separat, următoarele părți ale aeronavei:

- A.** - Învelișul/voalura/anvelopa
- B.** – Structura
- C.** - Grupul motopropulsor, inclusiv elicea/elicele (după caz)
- D.** - Sisteme, instalații, echipamente, instrumente și aparate de bord

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

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

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

- lucrări de întreținere periodice simple. Se recomandă ca aceste lucrări să fie grupate la un interval de 50 de ore de zbor sau de șase luni de utilizare (care se atinge primul);
- lucrări de întreținere importante ce necesită un control aprofundat (de exemplu controale anuale). Este recomandată efectuarea unei verificări după primele zece ore de utilizare, pentru controale și reglaje;
- verificările necesare după de stocare/păstrare, de exemplu atunci când aeronava nu este utilizată în timpul iernii.

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

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

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

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

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

RECOMANDĂRI PRIVIND EFECTUAREA VERIFICĂRILOR DOCUMENTELOR ASOCIATE AERONAVELOR UŞOARE ŞI ULTRAUŞOARE

1. VERIFICAREA DOCUMENTELOR AERONAVEI

1.1. Se verifică întreaga documentaţie conţinută în dosarul tehnic al aeronavei, conform fişei A, anexă la procesul-verbal, după cum urmează:

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

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

c) Se stabileşte oportunitatea metodelor de calcul aerodinamic, de calcul al performanţelor de zbor, de verificare de rezistenţă, corectitudinea aplicării şi interpretării rezultatelor obţinute. Se verifică dacă valorile caracteristicilor materialelor folosite, precum şi valorile coeficienţilor utilizaţi, sunt cele prescrise;

d) Se analizează metodele de probă la sarcini statice alese, valorile sarcinilor alese, distribuţia de sarcini utilizată în probe, precum şi implicaţia rezultatelor obţinute asupra rezistenţei structurii aeronavei (după caz);

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

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

g) Se analizează manualul de utilizare şi întreţinere şi se stabileşte dacă acesta conţine cel puţin secţiunile din conţinutul minim recomandat prevăzut în Anexa nr.2;

h) Se analizează fişa de date şi se stabileşte dacă aceasta conţine cel puţin elementele din manual de utilizare şi întreţinere;

i) În cazul în care există modificări ale aeronavei faţă de documentaţia înaintată la dosarul tehnic, se vor analiza documentaţia de modificare şi implicaţia modificărilor efectuate;

j) În cazul existenţei şi a altor documente, altele decât cele de mai înainte, care demonstrează conformarea tipului/modelului de aeronavă cu cerinţele aplicabile din prezentul regulament, se va analiza conţinutul şi necesitatea acestora. Aceste documente pot fi conţinute în dosarul tehnic sau pot fi documente interne ale solicitantului (dosare de fabricaţie, tehnologii etc.);

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

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

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

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

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

2. VERIFICAREA LA SOL A AERONAVEI

2.1. Verificarea conformării aeronavei cu definiția tipului/modelului acesteia

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

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

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

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

– stare tehnică voalură/înveliș (după caz)

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

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

3) Se verifică prinderea voalului sau învelișului pe structură:

– pe tuburile laterale/lonjeroane, după caz: se verifică modul de întărire al bordului de atac și, după caz, de fugă, prin dublarea pânzei, pentru a nu permite întinderea și fluturarea în zbor a

acesteia. Pentru aripa de construcție metalică sau compozită, se verifică, detaliat, fiecare element de îmbinare între lonjeroane, nervuri (sau cheson cu umplutură expandată) și înveliș;

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

– stare tehnică comenzi de control ale aeronavei

1) În funcție de soluția constructivă, se verifică: integritatea structurală a suprafețelor de comandă, a ferurilor, a tijelor de comandă, a cablurilor, lipsa jocurilor excesive în articulațiile lanțului de comandă, lipsa gripajelor și a frecărilor excesive. În cazul îmbinărilor nituite se verifică lipsa niturilor mișcate sau slăbite și corespondența brăcajelor cu cele precizate de constructor;

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

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

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

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

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

– stare tehnică tren de aterizare

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

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

2.2.3. Verificare ampenaje/rotor anticuplu

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

2.2.4. Verificare grup motopropulsor / arzător

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Verificarea echipamentelor opționale se va face din punct de vedere al configurației ansamblor, 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. 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 voalului.

3.2. Șuruburi/buloane

- 1) Se verifică dacă șuruburile/buloanele au dimensiunile menționate în documentația tehnică. Se verifică, vizual, dacă acestea prezintă teșituri, deformări sau fisuri datorate exploatării sau prelucrării mecanice defectuoase;
- 2) Se verifică șuruburile/buloanele astfel încât să nu fie supuse, în zona filetelui, la eforturi de forfecare.

3.2. Piulițe

- 1) Se verifică, vizual, ca acestea să nu prezinte deformații sau fisuri datorate exploatării sau prelucrării mecanice defectuoase;
- 2) Piulițele să fie confecționate din material compatibil cu șuruburile, cu rezistență egală cu a acestora, iar la cele cu sistem de siguranțare, se verifică integritatea acestuia;
- 3) Se verifică ca piulițele să fie montate pe toată lungimea filetelui;
- 4) În cazul piulițelor autoblocante, se verifică ca șurubul să depășească cu cel puțin un pas și jumătate capătul filetelui;

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

3.3. Nituri

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

3.4. Siguranțări

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

3.5. Hobanaje

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

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

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

Anexa nr. 4
la Regulamentul privind procedurile administrative referitoare la
aeronaivele uşoare şi ultrauşoare fără certificat de tip

PROCES-VERBAL nr. din

1.1	Scopul inspecţiei	Emiterea Certificatului de înmatriculare (CÎ)			
1.2	Tipul /model aeronavă:				
1.3	Nr. de serie:				
1.4	An de construcţie				
1.5	Clasa				
1.6	Însemne înmatriculare				
1.7	Proprietarul				
1.8	Operatorul				
1.8	Constructorul				
1.9	Data				
10.	Locul încheierii Procesului PV				
<p><i>Verificarea aeronavei s-a făcut conform la Regulamentului privind cerinţele pentru aeronavele AFCT, ca urmare a cererii nr. din:..... .</i></p> <p>Deoarece aeronava îndeplineşte cerinţele aplicabile în vigoare, noi, subsemnaţii (inspector(i)), propunem eliberarea certificatului de înmatriculare (CÎ), conform procesului-verbal şi a fişei cu rezultatul verificărilor, care este anexă şi parte integrantă a acestuia, cu condiţia ca aeronava să fie exploatată în conformitate cu instrucţiunile constructorului, manualul de utilizare şi întreţinere şi cu Regulamentul privind procedurile administrative referitoare la aeronavele uşoare şi ultrauşoare fără certificat de tip</p> <p>Observaţii (ale inspectorilor):</p>					
Proprietar <small>(nume şi semnătura)</small>		Operator <small>(nume şi semnătura)</small>		Inspector <small>(nume şi semnătura)</small>	

FIȘA CU REZULTATUL VERIFICĂRILOR
 Anexa la PROCESUL-VERBAL nr. din

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

Anexa nr. 5
la Regulamentul privind procedurile administrative referitoare la
aeronavele uşoare şi ultrauşoare fără certificat de tip

PROCES-VERBAL nr. din

1.1	Scopul inspecţiei	Emiterea / Prelungirea valabilităţii Permisului de zbor (PZ)			
1.2	Tipul /model aeronavă:				
1.3	Nr. de serie:				
1.4	An de construcţie				
1.5	Clasa				
1.6	Însemne înmatriculare				
1.7	Proprietarul				
1.8	Operatorul				
1.8	Constructorul				
1.9	Data				
10.	Locul încheierii Procesului PV				
<p><i>Verificarea aeronavei s-a făcut conform la Regulamentului privind cerinţele pentru aeronavele AFCT, ca urmare a cererii nr. din:..... .</i></p> <p>Deoarece aeronava îndeplineşte cerinţele aplicabile în vigoare, noi, subsemnaţii (inspector(i)), propunem eliberarea / prelungirea valabilităţii permisului de zbor (PZ), conform procesului-verbal şi a fişei cu rezultatul verificărilor, care este anexă şi parte integrantă a acestuia, cu condiţia ca aeronava să fie exploatată în conformitate cu instrucţiunile constructorului, manualul de utilizare şi întreţinere şi cu Regulamentul privind procedurile administrative referitoare la aeronavele uşoare şi ultrauşoare fără certificat de tip</p> <p>Observaţii (ale inspectorilor):</p>					
Proprietar (nume şi semnătura)		Operator (nume şi semnătura)		Inspector (nume şi semnătura)	

FIȘA CU REZULTATUL VERIFICĂRILOR
 Anexa la PROCESUL-VERBAL nr. din

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

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

Anexa nr. 6
la Regulamentul privind procedurile administrative referitoare la
aeronaivele ușoare și ultraușoare fără certificat de tip

REPUBLICA MOLDOVA
AUTORITATEA AERONAUTICĂ
CIVILĂ



REPUBLIC OF MOLDOVA
CIVIL AVIATION AUTHORITY

CERTIFICAT DE ÎNMATRICULARE
CERTIFICATE OF REGISTRATION

nr. / ____

Însemnele de înmatriculare <i>Nationality & registration mark</i>	Producătorul aeronavei <i>Manufacturer of the aircraft</i>	Tipul aeronavei <i>Manufacture s designation</i>	Nr. de serie <i>Aircraft Serial Number</i>

Categoria/Clasa aeronavei: <i>Category/Class of the aircraft:</i>	Proprietar Aeronavă <i>Aircraft owner</i>	Operator Aeronavă <i>Aircraft operator</i>

Se certifică prin prezentul document că aeronava mai sus menționată a fost înregistrată în Jurnalul Aeronavelor Ușoare și Ultraușoare fără certificat de tip în conformitate cu reglementările în vigoare.

This document certifies that the above-mentioned aircraft has been registered in the Journal of Light and Ultralight Aircraft without type certificate in accordance with the regulations in force.

Data emiterii: <i>Date of issue</i>	Director Semnătura: _____ <i>Semnătura</i>	L.S.
--	--	------

Anexa nr. 7
la Regulamentul privind procedurile administrative referitoare la
aeronavele ușoare și ultraușoare fără certificat de tip

REPUBLICA MOLDOVA
AUTORITATEA AERONAUTICĂ
CIVILĂ



REPUBLIC OF MOLDOVA
CIVIL AVIATION
AUTHORITY

PERMIS DE ZBOR
Permit to flight
nr. / ____

Însemne de înmatriculare <i>Nationality & registration mark</i>	Producătorul aeronavei <i>Manufacturer of the aircraft</i>	Tipul aeronavei <i>Manufacture s designation</i>	Nr. de serie <i>Aircraft Serial Number</i>

Categoria / clasa aeronavei:
Category of the aircraft:

Categoriile de zbor pentru care aeronava este autorizată și poate fi utilizată:
Flight categories for which the aircraft is authorized and may bi used:

Prezentul Permis de zbor (PZ) este emis în conformitate cu reglementările aeronautice în vigoare și se referă la aeronava menționată , care se consideră a fi navigabilă cu condiția că, întreținerea tehnică și operarea corespund limitărilor operaționale stabilite
This Permit to flight (PZ) is issued in accordance with the aeronautical regulations in force and refers to the mentioned aircraft, which is considered to be airworthy provided that the technical maintenance and operation correspond to the established operational limitations

Data emiterii: <i>Date of issue:</i> Valabil până la: <i>Valid until:</i>	Director Semnătura: _____ <i>Semnătura</i>	L.S. <i>M.II.</i>
--	--	-----------------------------

Anexa nr. 9
la Regulamentul privind procedurile administrative referitoare la
aeronavele ușoare și ultraușoare fără certificat de tip

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

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

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

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

Nr.	Elemente de verificare	Conformitatea		Note
		<i>Da</i>	<i>Nu</i>	
1.	Verificarea conformării aeronavei cu definiția tipului/modelului acesteia			
2.	Verificare tehnică aeronavă (vizual și prin punere în funcțiune)			
3.	Verificare aripa/rotor/anelopă			
	– stare tehnică voalura/înveliș			
	– stare tehnică structură de rezistență primară			
	– stare tehnică comenzi de control al aeronavei			
3.2	Verificare fuzelaj/triciclu/gondolă			
	– stare tehnică structură de rezistență primară			
	– stare tehnică comenzi de control al aeronavei			
	– stare tehnică tren aterizare			
3.3	Verificare ampenaje/rotor anticuplu (dupa caz)			
3.4	Verificare grup motopropulsor/arzător (dupa caz)			
3.5	Verificare sisteme, instalații, echipamente, instrumente și aparate de bord			
3.6	Verificare echipamente opționale (dacă sunt montate pe aeronava)			
3.7	Verificare starea tehnică generală			
	– stare tehnică îmbinări/siguranțări			
	– jocuri/deformări			
	– alte aspecte tehnice (se vor menționa la punctul 4, după caz)			
4.	Observații			
5.	Concluzia în urma verificării la sol			

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

1.	Condiții de verificare în zbor	
QFE (mb): QNH (mb) Temperatură exterioară (grade Celsius): Viteză și direcție vânt la sol:		
2.	Echipament de bord utilizat	
	Aparat	Tip aparat
	vitezometru	
	altimetru	
	variometru	
	accelerometru	
3.	Demonstrare a conformității	
4.	Limite de repartiție a încărcăturii	
Valorile următoare vor fi determinate cu ajutorul documentelor justificative complete fișe de cântărire și centraj anexate, calcule etc.): (1) Masa maximă gol = Kg Masa maximă la decolare = Kg Masa minimă admisă în zbor = Kg Centrajul gol = % CMA Centrajul maxim admisibil spate = % CMA Centrajul maxim admisibil față = % CMA		
5.	Limite ale vitezei de rotație și ale pasului elicei/elicelor	
Turația la decolare = RPM Turația maximă continuă = RPM max. cont		

6.	Viteze de angajare
(a) Vitezele de angajare din zbor orizontal vor fi determinate prin încercări în zbor cu o decelerație de maxim 1,6 km/h/s (motorul oprit sau gazul complet redus), la masa maximă și la centrul cel mai defavorabil.	
(1) VS0: (flaps, tren în poziție de aterizare) VS0 = km/h / kts IAS VS0 = km/h / kts CAS	
(2) VS1: (flapsuri, tren escamotat) VS1 = km/h / kts IAS VS1 = km/h / kts CAS	
(b) Aripile trebuie să poată fi menținute la orizontală și direcția de zbor conservată până la VS0 sau până la viteza la care manta ajunge la cap de cursă.	
(c) Se determină altitudinea pierdută până la revenirea în zbor orizontal la 1,2 VS1 Alt = ft	
7.	Decolare
În cursul decolării la masa maximă, la putere maximă și la nivelul mării (echivalent), vor fi determinate următoarele valori:	
(a) Lungimea de rulare la decolare Lto = m	
(b) Distanța de decolare pentru a depăși H = 15 m Dto = m	
Notă: Configurația aeronavei și cu precădere a flapsurilor va fi precizată. Poziție tren escamotat/scos Poziție flapsuri grade	
c) Limita vântului până la care aeronava poate fi pilotată la decolare fără a necesita o îndemânare excesivă din partea pilotului: CT = kts / m/s (componenta transversală a vântului) CL = kts / m/s (componenta longitudinală a vântului)	
8.	Zbor în urcare cu toate motoarele în funcțiune în cursul zborului în urcare la putere maximă:
(a) Cea mai bună viteză ascensională(VY) VY = ft/min / m/s la VX = kts / km/h	
(b) Cea mai bună pantă de urcare (la VX) Panta maximă = % la VX = kts / km/h și VY = ft/min / m/s	
9.	Aterizare
(a) În cursul aterizării efectuate cu gazul complet redus și flapsurile în poziția de aterizare, vor fi determinate valorile următoare: Distanța de aterizare de la H = 15 m cu viteza 1,3 VSO; și Dto = m	
(b) Lungimea de rulare la aterizare, cu frânare moderată (dacă aparatul dispune de frâne). Lto = m	
(c) Cu motorul oprit și flapsurile închise: Panta minimă (finețea maximă) = % la VX = kts / km/h și VY = ft/min / m/s	
(d) Limita vântului până la care aeronava poate fi pilotată la aterizare (cu gazul complet redus) fără a necesita o îndemânare excesivă din partea pilotului: VT = kts / m/s (componenta transversală a vântului) VL = kts / m/s (componenta longitudinală a vântului)	
12.	Aterizare întreruptă

<p>Dacă aterizarea este întreruptă la 1,3 VSO și flapsurile în poziție de aterizare, panta de urcare la putere maximă este $VY = \dots\dots\dots$ ft/min / m/s, panta = $\dots\dots\dots$ %</p>		
13.	Controlabilitate și manevrabilitate	
<p>(a) Aeronava trebuie să poată fi pilotată (controlată) și manevrată sigur în timpul decolării, zborului în urcare, zborului orizontal (croaziera), zborului în picaj, apropierii și aterizării (cu sau fără motor, flapsurile închise sau scoase), cu ajutorul comenzilor primare dispuse normal pentru tipul/modelul de aeronavă respectiv.</p>		
<i>Se poate pilota aeronava în timpul:</i>		Conformarea
Decolării		Da Nu
Zborului în urcare		Da Nu
Zborului orizontal		Da Nu
Zborului în picaj		Da Nu
Zborului de apropiere		Da Nu
Aterizării		Da Nu
14.	Control longitudinal	
		Conformitatea
(a) Controlul aparatului la închiderea/scoaterea flapsurilor, în toată gama admisă de viteze. Aparatul este controlabil la închiderea/scoaterea flapsurilor în toată gama admisă de viteze		Da Nu
(b) Creșterea regulată a eforturilor pe manșa odată cu factorul de sarcină Efortul la manșă crește în mod regulat odată cu factorul de sarcină		Da Nu
15.	Control de ruliu și girație	
<p>(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).</p>		
Se poate schimba înclinarea de la 30 grade stânga la 30 grade dreapta și invers, la 1,3 VSO, cu flapsurile scoase și gazul complet redus, sub 4 secunde		Da Nu
Se poate schimba înclinarea de la 30 grade stânga la 30 grade dreapta și invers, la 1,2 VS1, cu flapsurile închise și la putere maximă, sub 4 secunde		Da Nu
(b) Intrarea și ieșirea rapidă în/din ruliu și girație nu trebuie să conducă la caracteristici de zbor necontrolabile.		
Reacția aparatului la comanda rapidă de ruliu și de girație este în limite normale		Da Nu
16.	Zbor în viraj și angajări din viraj	
<p>Se vor efectua și angajări cu motor. Aeronava fiind în viraj corect cu 30 grade înclinare, se strânge virajul până la angajare. După angajare aeronava trebuie să poată fi redresată fără ca mișcarea de ruliu să depășească 60 grade. Aceste angajări trebuie executate cu motor, flapsurile scoase și închise. Ieșirea din manevră nu trebuie să cauzeze nici pierdere excesivă de altitudine, nici tendința de vrie, nici să facă necesară creșterea vitezei pentru a reveni.</p>		
Aeronava poate fi redresată fără ca mișcarea de ruliu să depășească 60 grade		Da Nu
Există tendința de vrie		Da Nu
Există pierdere excesivă de altitudine		Da Nu
Este necesară creșterea vitezei		Da Nu
17.	Stabilitate pe direcție și control în rulaj	
<p>(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.</p>		
Acțiunea comenzii este normală		Da Nu
<p>(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 aleasa de solicitant.</p>		
Aeronava este deplin controlabilă, la sol, la viteza aleasă a vântului		Da Nu
18.	Factor de sarcină limită maxim demonstrat în zbor $n + \dots\dots =$; $n - \dots\dots$	Da Nu
19.	Viteza de manevră demonstrată în zbor $V_A = \dots\dots\dots$ kts / km/h	Da Nu
20.	Vitezele maxime admise cu flapsurile scoase (VF), demonstrate în zbor (după caz) VF = $\dots\dots\dots$ kts / km/h	
21.	Stare aeronavă după zbor (corespunzătoare/necorespunzătoare)	Da Nu
22.	Observații	

23.	Concluzia în urma verificării în zbor		
Aeronava se admite/nu se admite la zbor			Da
Aeronava se admite/nu se admite la zbor			Nu
Proprietar (nume și semnătura)		Constructor (nume și semnătura)	Inspector (nume și semnătura)

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

1.	Condiții de verificare în zbor	
QFE (mb): QNH (mb) Temperatură exterioară (grade Celsius): Viteză și direcție vânt la sol:		
2.	Echipament de bord utilizat	
Aparat	Tip aparat	Domeniu de măsurare
vitezometru		
altimetru		
variometru		
accelerometru		
3.	Demonstrare a conformității	
4.	Limite de repartiție a încărcăturii	

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

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

5. Limite ale vitezei de rotație și ale pasului elicei/elicelor

Turația la decolare = RPM
Turația la VNE = RPM max. cont

6. Viteze de angajare

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

(1) VS0:
VS0 = km/h / kts IAS
VS0 = km/h / kts CAS

7. Decolare

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

(a) Lungimea de rulare la decolare

Lto = m

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

Dto = m

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

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

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

8. Zbor în urcare cu toate motoarele în funcțiune în cursul zborului în urcare la putere maximă:

(a) Cea mai bună viteză ascensională(VY)

VY = ft/min / m/s la VX = kts / km/h

(b) Cea mai bună pantă de urcare (la VX)

Panta maximă = % la VX = kts / km/h și VY = ft/min / m/s

9. Aterizare

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

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

Dto = m

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

Lto = m

(c) Cu motorul oprit și flapsurile închise:

Panta minimă (finețea maximă) = % la VX = kts / km/h și VY = ft/min / m/s

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

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

VL = kts / 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 este VY = ft/min / m/s, panta = %			
13.	Controlabilitate și manevrabilitate		
(a) Aeronava trebuie să poată fi pilotată (controlată) și manevrată sigur în timpul decolării, zborului în urcare, zborului orizontal (croaziera), zborului în picaj, apropierii și aterizării (cu sau fără motor, flapsurile închise sau scoase), cu ajutorul comenzilor primare dispuse normal pentru tipul/modelul de aeronavă respectiv.			
Se poate pilota aeronava în timpul:			Conformarea
Decolării			Da Nu
Zborului în urcare			Da Nu
Zborului orizontal			Da Nu
Zborului în picaj			Da Nu
Zborului de apropiere			Da Nu
Aterizării			Da Nu
14.	Stabilitate pe direcție și control în rulaj		
(a) Punerea pe direcție: Acționarea normală a comenzilor va determina rotirea pe direcția dorită. În cazul aeronavelor echipate cu direcție, apăsarea pedalei dreapta a palonierului trebuie să determine un viraj către dreapta și invers.			
Acțiunea comenzii este normala			Da Nu
(b) Manevrarea la sol nu trebuie să necesite o îndemânare deosebită. Aeronava nu trebuie să prezinte tendința necontrolabilă de rotire la vânt lateral 90 grade până la viteza vântului aleasa de solicitant.			
Aeronava este deplin controlabilă, la sol, la viteza aleasă a vântului			Da Nu
15.	Factor de sarcină limita maxim demonstrat în zbor $n + \dots =$; $n - = \dots$		Da Nu
16.	Viteza de manevră demonstrată în zbor VA = kts / km/h		Da Nu
17.	Stare aeronavă după zbor (corespunzătoare/necorespunzătoare)		Da Nu
18.	Observații		
19.	Concluzia în urma verificării în zbor		
Aeronava se admite/nu se admite la zbor			Da Nu
Proprietar (nume și semnătura)		Constructor (nume și semnătura)	Inspector (nume și semnătura)

DECLARAŢIE DE CONFORMITATE

Pentru aeronava AFCT:

Tipul/modelul:

numărul de serie:

Anul de construcţie:

Constructorul (constructorii) aeronavei:

Numele:

Adresa:

Declar prin prezenta că, aeronava AFCT, prezentată mai sus, este construită în conformitate cu dosarul tehnic prezentat către Autoritatea Aeronautică Civilă şi cu

şi îndeplineşte, în conformitate cu Regulamentul privind procedurile administrative referitoare la aeronavele uşoare şi ultrauşoare fără certificat de tip, cerinţele de navigabilitate pentru a fi utilizată.

Înţeleg, şi sunt de acord că, prin semnarea prezentei declaraţii, sunt responsabil de cele declarate şi de exactitatea datelor furnizate de mine în legătură cu această aeronavă.

Semnătura constructorului

Data semnării:

Ştampila (după caz)

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

REPUBLICA MOLDOVA
AUTORITATEA AERONAUTICĂ CIVILĂ
CIVIL AVIATION AUTHORITY

CERTIFICAT DE RADIERE
CERTIFICATE OF CANCELATION

Prin prezentul certificăm că aeronava a fost radiată din Jurnalul aeronavelor ușoare și ultraușoare fără certificat de tip

The following aircraft has been cancelled from Journal of light and ultralight aircraft without type certificate

Însemnul de naționalitate și marca de ordine:

Naționality and identification marks:

Categoria/clasa aeronavei:

Category/class of aircraft:

Constructor:

Manufacturer:

Număr de serie:

Manufacturing number:

Valabil începând cu data:

Effective:

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

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

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

Notă:

La rubrica observații:

– în cazul radierii unei aeronave și al realocării însemnelor acesteia se va menționa "radiată" și "realocată", cu precizarea nr. crt. din jurnal la care se află realocate (însemnele de înmatriculare), se va bara restul conținutului rândului;

– în cazul schimbării unor date cum ar fi: titularul (deținătorul) CÎ se va menționa "schimbat date", cu precizarea numărului poziției din jurnal sub care se vor face noile înregistrări, se va bara restul conținutului rândului, numărul CÎ, înscris pe acesta, rămânând același și rubrica "numărului poziției și clasa" completându-se cu datele inițiale;

– se pot înscrie și alte observații decât cele de mai înainte, cum ar fi, după caz: mențiunea "mai mulți titulari (deținători)", "însoțită de fișa cu observații", caz în care fișa respectivă se va introduce în jurnal cu mențiunea respectivă, "retras", în cazul retragerii CÎ, situație în care mărcile de înmatriculare se pot realoca, iar pentru aeronava respectivă este necesară eliberarea unui nou CÎ, cu alt număr și cu alte mărci de înmatriculare (dacă va exista o nouă solicitare în acest sens).

Numărul CÎ, înscris pe acesta, va fi același cu numărul poziției la care se află înregistrate date legate de acesta.

În cazul unor rubrici care nu se pot completa, de exemplu, în cazul aeronavelor care nu au serie de construcție, se va bara orizontal rubrica respectivă.

Înscrisurile de la rubrica observații vor fi însoțite de numele și semnătura celui care le-a efectuat, precum și de data efectuării acestora.

La rubrica "Numărul poziție și clasa", după înscrierea poziției, după caz, se va specifica prescurtat clasa aeronavei ULM, astfel: A = avion ultrașor, M = motodeltaplan, MP = motoparapantă/motoparașută, E = elicopter ultrașor, G = girocopter ultrașor, D = dirijabil ultrașor.

Notă:

La rubrica observații:

– în cazul radierii unei aeronave și/sau al realocării însemnelor acesteia se va menționa "radiată" și/sau "realocate" (însemnele de înmatriculare), se va bara restul conținutului rândului;

– în cazul schimbării unor date cum ar fi: titularul (deținătorul) PZ se va menționa "schimbat date", cu precizarea numărului poziției din jurnal sub care se vor face noile înregistrări, se va bara restul conținutului rândului, numărul PZ, înscris pe acesta, rămânând același și rubrica "numărului poziției și clasa" completându-se cu datele inițiale;

– se pot înscrie și alte observații decât cele de mai înainte, cum ar fi, după caz: mențiunea "mai mulți titulari (deținători)", "însoțită de fișa cu observații", caz în care fișa respectivă se va introduce în jurnal cu mențiunea respectivă, "retras", în cazul retragerii PZ, pentru aeronava respectivă fiind necesară eliberarea unui nou PZ, (dacă va exista o nouă solicitare în acest sens).

Numărul PZ, înscris pe acesta, va fi același cu numărul poziției la care se află înregistrate date legate de acesta.

În cazul unor rubrici care nu se pot completa, de exemplu, în cazul aeronavelor care nu au serie de construcție, se va bara orizontal rubrica respectivă.

Înscrisurile de la rubrica observații vor fi însoțite de numele și semnătura celui care le-a efectuat, precum și de data efectuării acestora.

La rubrica "Numărul poziție și clasa", după înscrierea poziției, după caz, se va specifica prescurtat clasa aeronavei ULM, astfel: A = avion ultrașor, M = motodeltaplan, MP = motoparapantă/motoparașută, E = elicopter ultrașor, G = girocopter ultrașor, D = dirijabil ultrașor.

NOTĂ INFORMATIVĂ

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

1. Denumirea autorului și participanților la elaborarea proiectului actului normativ

Proiectul hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului privind procedurile administrative referitoare la aeronavele ușoare și ultraușoare, fără certificat de tip, a fost elaborat de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale în colaborare cu Autoritatea Aeronautică Civilă.

2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului de act normativ și finalitățile urmărite

Proiectul hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului privind procedurile administrative referitoare la aeronavele ușoare și ultraușoare, fără certificat de tip este elaborat în scopul de a substitui Reglementările Aeronautice Civile RAC-VLA (LSpA), aprobate prin ordinul Administrației de Stat a Aviației Civile nr.27/GEN din 10.06.2004.

Este unanim cunoscut faptul că, în ultima perioadă atestăm o dezvoltare accelerată a tehnologiilor avansate, printre acestea un loc deosebit de important fiind atribuit domeniului aviației ușoare și ultraușoare.

Menționăm că, domeniul respectiv reprezintă un potențial enorm pentru știință, transport, agricultură, dar și multe alte ramuri ale economiei naționale, însă cu regret până la momentul actual cadrul normativ național specific acestui domeniu nu este adaptat tehnologiilor și practicilor mai moderne care poate îmbunătăți eficiența și competitivitatea industriei, pe de o parte ar crea condițiile necesare dezvoltării durabile a ramurii aviației ușoare și ultraușoare, iar pe de altă parte ar garanta un nivel acceptabil al siguranței zborurilor, securității aeronautice, siguranței populației, securității statului, dar și a altor valori sociale fundamentale.

În acest sens, atragem atenția asupra faptului că aeronavele ușoare și ultraușoare pot opera în același spațiu aerian cu alte aeronave antrenate în diferite operațiuni aeriene, fie ele avioane sau elicoptere.

Având în vedere caracteristicile specifice ale operațiunilor cu aeronavele ușoare și ultraușoare, acestea trebuie să fie la fel de sigure ca cele din sectorul aviației generale. Tehnologiile pentru aeronavele ușoare și ultraușoare, permit o gamă largă de operațiuni posibile. Pentru a se asigura siguranța persoanelor de la sol și a altor utilizatori ai spațiului aerian în timpul operațiunilor aeronavelor ușoare și ultraușoare, este necesar de a fi stabilite cerințe referitoare la navigabilitate, la organizații s.a.

În scopul asigurării posibilității de dezvoltare a ramurii aviației ușoare și ultraușoare, normele și procedurile aplicabile operațiunilor trebuie să fie proporționale cu natura și riscul operațiunii sau activității respective și trebuie să fie adaptate la caracteristicile operaționale ale aeronavei în cauză și la caracteristicile zonei de operare, de exemplu densitatea populației, caracteristicile terenului și prezența clădirilor.

3. Descrierea gradului de compatibilitate pentru proiectele care au ca scop armonizarea legislației naționale cu legislația Uniunii Europene

Proiectul nu are ca scop armonizarea legislației Republicii Moldova cu legislația Uniunii Europene în sensul Regulamentului aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.1171/2018.

4. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

Proiectul instituie criteriile legate de admiterea la zbor a aeronavelor ușoare și ultraușoare din punct de vedere al certificării (al emiterii certificatelor de înmatriculare și permiselor de zbor) și al

operării/utilizării a toate categoriilor de aeronave ușoare și ultraușoare, de diferite clase și tipuri/modele.

Proiectul stabilește norme și proceduri în vederea eliberării/prelungirii valabilității/certificatelor de înmatriculare/anexei la certificatul de înmatriculare și/sau permiselor de zbor, precum și cele în vederea, după caz, recunoașterii sau echivalării documentelor similare Certificatului de înmatriculare și Permisului de zbor, emise de alte state/autorități, pentru aeronavele ușoare și ultraușoare.

De asemenea, proiectul stabilește categoriile de zboruri pentru operarea aeronavelor ultraușoare motorizate și nemotorizate, acestea pot fi:

- zboruri în interes propriu;
- zboruri particulare;
- zboruri școală (inițiere, pregătire, instruire și perfecționare);
- zboruri tehnice în vederea eliberării/prelungirii valabilității permisului de zbor (pentru emiterea inițială sau în cazul în care valabilitatea acesteia este expirată);
- lansare de parașutiști;
- remorcaj de banderolă sau planoare ultraușoare și largarea acestora;
- lansare de încărcături (cum ar fi fluturași publicitari, parașutări de bunuri nepericuloase);
- filmare/fotografiere aeriană.

Așadar, în cazul introducerii acestui ansamblu de norme și proceduri, avem certitudinea că în Republica Moldova vor exista toate premisele necesare unei dezvoltări favorabile a domeniului aferent aeronavelor ușoare și ultraușoare, fiind în același timp garantată respectarea drepturilor și valorilor fundamentale ale omului, securității statului, siguranței zborurilor.

5. Fundamentarea economico-financiară

Implementarea acestui proiect nu necesită alocarea resurselor financiare suplimentare de la bugetul de stat.

6. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ în vigoare

Odată cu intrarea în vigoare a prezentului proiect de Hotărâre a Guvernului se vor abroga Reglementările Aeronautice Civile RAC-VLA (LSpA), aprobate prin Ordinul Administrației de Stat a Aviației Civile nr. 27/GEN din 10.06.2004.

Totodată, în vederea aplicării corespunzătoare a cadrului normativ implementat prin intermediul proiectului în cauză, este necesară stabilirea unui mecanism de colaborare între autoritățile responsabile de supravegherea spațiului aerian, autoritățile responsabile de certificarea și controlul în domeniul aviației civile, autoritățile de ocrotire a normelor de drept, furnizorii de servicii de navigație aeriană și serviciile de inteligență.

7. Avizarea și consultarea publică a proiectului

În scopul respectării prevederilor Legii nr.239/2008 privind transparența în procesul decizional, anunțul de inițiere este publicat pe pagina web oficială a Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (compartimentul „*Transparență decizională*”, directoriul „*Anunțuri de inițiere a politicilor*”) și pe portalul guvernamental www.particip.gov.md , link: <https://particip.gov.md/ro/document/stages/proiectului-hotararii-de-guvern-cu-privire-la-aprobarea-cerintelor-subsecvente-operatiunilor-aeriene-cu-aeronave-ultra-usoare/12015> .

Proiectul este plasat spre consultare publică și poate fi accesat pe pagina web oficială a Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (compartimentul „*Transparență decizională*”, directoriul „*Proiecte în dezbatere publică*”) și pe portalul guvernamental www.particip.gov.md , link: <https://particip.gov.md/ro/document/stages/proiectul-de-hotarare->

[cu-privire-la-aprobarea-regulamentului-privind-procedurile-administrative-referitoare-la-aeronavele-usoare-si-ultrausoare-fara-certificat-de-tip/12453](#) .

Proiectul a fost consultat și avizat cu instituțiile publice de resort în conformitate cu prevederile Legii nr.100/2017 privind actele normative.

Informația privind rezultatele procesului de avizare și consultare publică au fost incluse în sinteza obiecțiilor și propunerilor.

8. Constatările expertizei anticorupție

Proiectul de hotărâre a fost supus expertizei anticorupție în conformitate cu prevederile art.35 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative.

Rezultatele expertizei anticorupție constată că proiectul atestă norme care induc confuzie în stabilirea procedurilor de exercitare a unor atribuții/drepturi/obligații ale subiecților responsabili de implementarea normelor proiectului. Analiza detaliată a acestor aspecte este efectuată în compartimentul III al raportului de expertiză anticorupție. Urmare a expertizei anticorupție, observațiile și constatările înaintate au fost luate în considerație la definitivarea proiectului.

Informația privind rezultatele expertizei anticorupție este inclusă în sinteza obiecțiilor și propunerilor/recomandărilor urmare recepționării raportului anticorupție.

9. Constatările expertizei de compatibilitate

Proiectul nu are ca scop armonizarea legislației naționale cu legislația Uniunii Europene.

10. Constatările expertizei juridice

Proiectul a fost supus expertizei juridice conform art.37 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative.

Urmare a expertizei juridice, observațiile și constatările înaintate au fost luate în considerație, la definitivarea proiectului.

Concluziile expertizei juridice sunt incluse în sinteza obiecțiilor și propunerilor/recomandărilor.

11. Constatările altor expertize

Proiectul conține prevederi care au impact asupra activității de întreprinzător, în acest context a fost elaborată Analiza impactului de reglementare, în temeiul prevederilor pct. 11 subpct. 21) lit. c) din Metodologia de analiză a impactului în procesul de fundamentare a proiectelor de acte normative, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 23/2019.

Analiza impactului a fost susținută condiționat în cadrul ședinței Grupului de lucru al Comisiei de stat pentru reglementarea activității de întreprinzător la data de 5 martie 2024, iar proiectul a fost susținut condiționat la data de 25 iunie 2024.

Secretar general

Angela ȚURCANU

SINTEZA
obiecțiilor și propunerilor (recomandărilor)
la proiectul hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului privind procedurile administrative referitoare la
aeronavele ușoare și ultraușoare, fără certificat de tip (număr unic 358/MIDR/2024)

Nr.	Participantul la avizare (expertizare)/consultare publică	Conținutul obiecției/propunerii (recomandării)	Se acceptă/ Nu se acceptă	Argumentarea autorului proiectului
I-a etapă de avizare				
1.	Ministerul Agriculturii, scrisoarea nr. 2024PHG-1373	Lipsă propuneri și obiecții.	Se ia act	
2.	Ministerul Apărării, scrisoarea nr. 11/678 din 03.05.2024	Lipsă propuneri și obiecții.	Se ia act	
3.	Agenția Proprietății Publice, scrisoarea nr. 05-03-3073 din 07.05.2024	Lipsă propuneri și obiecții.	Se ia act	
4.	Ministerul Justiției, scrisoarea nr. 04/2-4330 din 08.05.2024	În <i>proiectul hotărârii</i> , pct. 2, pentru corectitudinea informației juridice, textul „reglementarea aeronautică civilă RAC-VLA (LSpA), aprobată prin ordinul Administrației de Stat a Aviației Civile nr. 27/GEN din 10.06.2004” se va substitui cu textul „Reglementările aeronautice civile RAC-VLA (LSpA) - Operarea aparatelor de zbor ultraușoare cu destinație diversă și aeronavelor ușoare cu destinație sportivă, aprobate prin Ordinul directorului general al Administrației de Stat a Aviației Civile nr. 27/GEN/2004 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2004, nr. 112-118, art. 249)”.	Se acceptă	Modificările pe text au fost efectuate.

		<p>La proiectul Regulamentului: Întru corectitudinea redactării, parafa de aprobare se va indica după cum urmează:</p> <p style="text-align: right;">„Aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. /2024”.</p>	Se acceptă	Modificările pe text au fost efectuate.
		<p>La pct. 1 cuvintele „Prezentul Regulament” se vor substitui cu textul „Regulamentul privind procedurile administrative referitoare la aeronavele ușoare și ultraușoare, fără certificat de tip (în continuare – Regulament)”. Totodată, urmează a fi menționat obiectul de reglementare al Regulamentului, corespunzător denumirii acestuia.</p>	Se acceptă	Modificările pe text au fost efectuate.
		<p>Subsidiar, relevăm că potrivit art. 45 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, prevederile care determină obiectul, scopul și domeniul de aplicare, explică termeni (noțiuni), definesc concepte și orientează întreaga reglementare, se inserează în dispozițiile generale ale actului normativ. Astfel, recomandăm, expunerea prevederilor din capitolele I – III, într-un singur capitol intitulat „Dispoziții generale”.</p>	Se acceptă	Modificările pe text au fost efectuate.
		<p>Pct. 5 este declarativ și urmează a fi exclus.</p>		
		<p>În denumirea capitolului IV, pentru rigoare normativă, cuvintele „în vederea” se vor substitui cu cuvântul „pentru” (observație valabilă pentru toate cazurile similare din proiect).</p>	Se acceptă	Modificările pe text au fost efectuate.
		<p>La pct. 6: în redacția propusă se dispune posibilitatea depunerii solicitării pentru</p>	Se acceptă	Modificările pe text au fost efectuate.

		<p>eliberarea/prelungirea valabilității certificatelor de înmatriculare și/sau a permiselor de zbor, de către proprietarii aeronavelor, direct sau prin împuternicirii/reprezentanții legali ai acestora. Atenționăm că, potrivit art. 362 din Codul civil nr. 1107/2002, un act juridic poate fi încheiat personal sau prin reprezentant. Actul juridic încheiat de o persoană (reprezentant) în numele unei alte persoane (reprezentat) în limitele împuternicirilor dă naștere, modifică sau stinge drepturile și obligațiile civile ale reprezentatului. Astfel, pentru a nu crea confuzii privind folosirea terminologiei, se propune excluderea cuvintelor „împuterniciți” și „legali” în tot cuprinsul proiectului;</p>		
		<p>Textul „Anexa 1” se va substitui cu textul „anexa nr. 1” (observație valabilă pentru toate situațiile similare din proiect);</p>	<p>Se acceptă</p>	<p>Modificările pe text au fost efectuate.</p>
		<p>Cu referire la valabilitatea certificatelor de înmatriculare, se va reține că această prevedere nu corelează cu pct. 61 din Regulamentul privind înmatricularea aeronavelor civile și administrarea Registrului aerian al Republicii Moldova, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 473/2023, potrivit căruia, certificatul de înmatriculare se emite fără perioadă de valabilitate (observație valabilă pentru toate situațiile similare din text).</p>	<p>Se acceptă</p>	<p>Modificările pe text au fost efectuate.</p>
		<p>La pct. 7, pentru claritatea și previzibilitatea normei, recomandăm revizuirea sintagmei „sau orice alt document”.</p>	<p>Se acceptă</p>	<p>Modificările pe text au fost efectuate.</p>

	La pct. 8 semnalăm caracterul incomplet și incert al normei în general, prin urmare, se va revedea în acest sens.	Se acceptă	Modificările pe text au fost efectuate.
	La pct. 9 expresia „format electronic” se va substitui cu cuvintele „formă electronică”.	Se acceptă	Modificările pe text au fost efectuate.
	La pct. 14, pentru claritatea normei, este necesară detalierea sintagmei „În situații deosebite” ori includerea unei trimiteri la dispoziția care reglementează acest aspect.	Se acceptă	Modificările pe text au fost efectuate.
	La pct. 16, 63, 79, 107, în virtutea caracterului obligatoriu al actelor normative, cuvintele „în vigoare” se vor exclude.	Se acceptă	Modificările pe text au fost efectuate.
	La pct. 22 vor fi menționate cu exactitate actele pe care solicitantul urmează să le depună la Autoritatea Aeronautică Civilă, pentru emiterea certificatului de înmatriculare.	Nu se acceptă	Pct.21 conține lista din 5 sbct. cu actele care solicitantul trebuie sa le depună
	La pct. 23, semnalăm că sintagma „Documentele... se vor depune împreună cu cererea și vor fi autentificate individual, de către solicitanți, prin semnătura acestora” este formulată greșit și urmează a fi revizuită. Mai mult, remarcăm că, copiile de pe documente se legalizează, dar nu se autentifică (a se vedea: Legea nr.246/2018 privind procedura notarială). Reiterăm observația și pentru pct. 25 sbp.3), pct. 32, 46 sbp. 2), 4), pct. 49, 65, textul anexelor. Adicional, subliniem că, pentru a evita enumerarea a mai mult de două elemente structurale consecutive, se utilizează cratima.	Se acceptă	Modificările pe text au fost efectuate.

	La pct. 29, 44, 69, 71, 80, precum și în textul anexelor, cuvintele „de asemenea” se vor exclude.	Se acceptă	Modificările pe text au fost efectuate.
	Pct. 30 este inutil și se va exclude, deoarece nu stabilește o normă juridică, iar referința la scopul verificărilor nu ține de obiectul de reglementare al acestui regulament.	Se acceptă	Modificările pe text au fost efectuate.
	Pct. 31 se referă la conținutul pct. 32 și, respectiv, se va include în cadrul acestuia.	Se acceptă	Modificările pe text au fost efectuate.
	La pct. 32 alineatul al doilea, cuvintele „dublu exemplar” se vor substitui cu cuvintele „două exemplare”.	Se acceptă	Modificările pe text au fost efectuate.
	La pct. 38, după cuvintele „șase luni” se va exclude cuvântul „calendaristice”. De asemenea, la pct. 81 se va exclude cuvântul „calendaristice” ca fiind inutil, aceasta reprezentând regula generală de calculare a termenului. În actele normative se specifică tipul perioadei doar în cazul în care termenul în care urmează a fi îndeplinite anumite acțiuni se calculează diferit decât cel general (de exemplu zile lucrătoare). În caz contrar, se creează incertitudine în privința celorlalte cazuri în care nu s-a specificat că, zilele sunt calendaristice.	Se acceptă	Modificările pe text au fost efectuate.
	La pct. 76 sbp. 7) și 9), recomandăm excluderea prevederilor expuse cu titlu de exemplu, care sunt contrare unui act	Se acceptă	Modificările pe text au fost efectuate.

		<p>normativ, iar expresia „fluturași publicitari” se va substitui cu termenul „pliante”.</p> <p>Cuprinsul capitolului VII (pct. 80-88) referitor la cesiune urmează a fi reexamine prin prisma normelor Codului civil. Potrivit art. 823 din Codul civil, o creanță transmisibilă și sesizabilă poate fi cesionată de titular (cedent) unui terț (cesionar) în baza unui contract. Din momentul încheierii unui astfel de contract, cedentul este substituit de cesionar în drepturile ce decurg din creanță, dacă din contractul de cesiune nu rezultă un moment ulterior. Practic, are loc o schimbare a creditorului, debitorul fiind obligat să își execute obligația de plată către noul creditor. Regula este că o creanță poate fi cesionată numai către un creditor. Astfel, Codul civil reglementează un mod expres o singură modalitate de transmitere a creanței – cesiunea de creanță, dar se mai referă, totuși, în repetate rânduri și la subrogație – o altă modalitate de transmitere a creanței.</p> <p>Art. 838 din Codul civil stipulează că regulile privind cesiunea creanței se aplica în modul corespunzător și în cazul cesiunii altor drepturi (drepturi personale nepatrimoniale și drepturi reale). Or, drepturile personale nepatrimoniale nu pot, ca și principiu, să fie cesionate, întrucât sunt „personale” și mai sunt și „nepatrimoniale”. Chiar dacă am presupune că pot fi cesionate, oricum, fiind drepturi absolute, nu există decât o singură persoană determinată – titularul lor, pe când cesiunea de creanță implică trei persoane, dispozițiile legale ce ar urma să se „aplice în mod</p>	<p>Se acceptă</p>	<p>Modificările pe text au fost efectuate, conform HG nr. 473/2023</p>
--	--	---	--------------------------	--

		<p>corespunzător” reglementând situația fiecărui participant la această operațiune: cedent, cesionar, debitor cedat. Aplicarea normelor cesiunii de creanță ar fi imposibilă și din acest considerent, structura diferită a drepturilor absolute și a celor de creanță. Spre deosebire de drepturile personale nepatrimoniale, drepturile reale pot fi „cesionate”. Numai că, în cazul acestor drepturi „cesiunea” poartă denumiri specifice – „vânzare-cumpărare”, „schimb”, „donație” etc. și beneficiază de reglementări exprese și detaliate (Cartea a III, Titlul III, Capitolul I Vânzarea-cumpărarea (art. 1108 – 1194), Capitolul II Schimbul (art. 1195 – 1197), Capitolul III Donația (art. 1198 – 1212) și alte contracte translative de proprietate). Mai mult, din cauza structurii diferite a drepturilor reale, drepturi absolute, și drepturilor de creanță, drepturi relative, dispozițiile cu privire la cesiunea de creanță sunt incompatibile în ce privește transferul drepturilor reale. În cazul drepturilor reale avem titularul lor, care este o persoană determinată și restul participanților la viața juridică, care, chiar dacă au o îndatorire generală de a nu face nimic de natură a aduce atingere dreptului real, totuși, nu pot fi asimilați „debitorului” din cadrul unui raport juridic obligațional, care este o persoană determinată și are obligații determinate. Prin urmare, nici în cazul drepturilor reale nu-și vor putea găsi aplicare în mod corespunzător regulile cesiunii de creanță.</p>		
--	--	---	--	--

		<p>Prevederile incluse în capitolul VIII (pct. 89-93), cu privire la evidența certificatelor de înmatriculare și a permiselor de zbor, propunem a fi revizuite în conformitate cu art. 19 alin. (1) din Codul aerian, potrivit căruia, Registrul aerian al Republicii Moldova este documentul administrativ în care sunt înmatriculate aeronavele civile aflate în proprietatea sau, în baza unor clauze contractuale prevăzute de legislația civilă, în posesia și folosința persoanelor fizice sau juridice din Republica Moldova.</p>	<p>Nu se acceptă</p>	<p>În conformitate cu art. 3 alin. 5) din HG nr.473/2023</p>
		<p>Subsecvent, propunem corelarea normelor cu prevederile proiectului Regulamentului resursei informaționale formate de Sistemul informațional „Registrul aerian al Republicii Moldova” (proiectul cu nr. unic 335/MIDR/2024). Conform pct. 25 și 26 din Regulamentul nominalizat, Registrul aerian cuprinde module funcționale, dar nu anexe (a se vedea: pct. 89, 93).</p>	<p>Nu se acceptă</p>	<p>În conformitate cu art. 3 alin. 5) din HG nr.473/2023</p>
		<p>La pct. 90, 91 semnalăm lipsa de precizie a normelor, determinată de utilizarea sintagmelor „registru de eliberare a permiselor de zbor” și „registru de procese-verbale de eliberare/prelungire valabilitate certificate de înmatriculare/permise de zbor”, întrucât nu se precizează care sunt modul de instituire și ținere a registrelor vizate.</p>	<p>Se acceptă</p>	<p>Modificările pe text au fost efectuate</p>
		<p>La pct. 93, semnalăm caracterul imprecis al sintagmei „certIFICATE SIMILARE (de neînregistrare)”.</p>	<p>Se acceptă</p>	<p>Modificările pe text au fost efectuate</p>

		<p>La capitolul IX, atragem atenția că, dispozițiile finale sunt caracteristice pentru legi, dar nu pentru actele normative ale Guvernului. Dispozițiile finale, potrivit art. 47 din Legea nr. 100/2017, cuprind momentul intrării în vigoare și măsurile necesare punerii în aplicare a actului normativ. În dispozițiile finale se includ reglementările privind obligația autorităților responsabile de a executa actul normativ, de a întreprinde măsurile și de a realiza procedurile necesare executării.</p>	<p>Se acceptă</p>	<p>Modificările pe text au fost efectuate</p>
		<p>Pct. 94 stabilește o normă de dispoziție cu privire la termenul în care proprietarii aeronavelor înmatriculate anterior intrării în vigoare a acestui regulament, urmează să asigure conformitatea documentelor aeronavelor cu noile prevederi, prin urmare, se va insera în textul hotărârii.</p>		
		<p>Pct. 95-97 se vor exclude, deoarece nu se referă la obiectul de reglementare al respectivului Regulament.</p>	<p>Se acceptă</p>	<p>Modificările pe text au fost efectuate.</p>
		<p>La pct. 99 și 101, pentru rigoarea exprimării, cuvântul „limba” se va substitui cu cuvântul „limbile”.</p>	<p>Se acceptă</p>	<p>Modificările pe text au fost efectuate.</p>
		<p>Redacția pct. 112 urmează a fi exclusă, deoarece excede obiectul de reglementare al Regulamentului. Mai mult, expresia „acolo unde prevederile nu sunt suficient de clare” este alogică, în măsura în care potrivit art. 54 din Legea nr. 100/2017 conținutul proiectului se expune într-un limbaj simplu, clar și concis, pentru a se exclude orice echivoc. În context, atenționăm că, respectarea actelor</p>	<p>Se acceptă</p>	<p>Modificările pe text au fost efectuate.</p>

	normative implică o obligație a autorului de a reglementa prin texte clare și precise, iar norma trebuie să fie previzibilă și accesibilă. Cerința previzibilității presupune ca norma juridică să fie enunțată cu suficientă precizie.		
	Pct. 113 se va exclude ca fiind inutil, or, potrivit regulii generale, anexele sunt parte integrantă a actului normativ, au natura și forța juridică ale acestuia (a se vedea: art. 49 alin. (2) din Legea nr. 100/2017).	Se acceptă	Modificările pe text au fost efectuate.
	Abrevierile utilizate în textul regulamentului se vor expune în conformitate cu art. 54 alin. (1) lit. i) din Legea nr. 100/2017, potrivit căruia, exprimarea prin abrevieri a unor denumiri sau termeni se poate face numai după explicarea acestora în text, la prima folosire.	Se ia act	
	Conținutul proiectului urmează a fi definitivat conform prevederilor art. 54 din Legea nr. 100/2017. Textul punctelor trebuie să aibă un caracter dispozitiv, să prezinte norma instituită fără explicații sau justificări. Verbele utilizate în text se vor expune la timpul prezent, forma afirmativă, pentru a se accentua caracterul imperativ al dispoziției respective. Întru excluderea greșelilor gramaticale și de stil, vor fi evitate expresiile, precum „solicitările...pot fi făcute”, „al căror model se află în anexa 1”, „documente obligatorii a se afla asupra operatorilor”, „operarea...se face sub supravegherea”, „utilizarea aeronavelor...în termen de valabilitate”, „în cazul în care dorește utilizarea”, „conform modelului aflat în anexa 1”, „documente componente ale	Se ia act	

		dosarului aeronavei”, „pentru cele din import”, „inspectorul trece la verificarea vizuală” etc., care sunt nespecifice stilului normativ.		
		Textul proiectului în mare parte este expus în formă narativă, fapt pentru care considerăm necesară revizuirea integrală sub aspectul conferirii unui caracter concret, precum și a expunerii cu utilizarea unui limbaj juridic. Conform art. 45 și 46 din Legea nr. 100/2017, expunerea dispozițiilor de conținut trebuie să fie sistematizată într-o succesiune logică, dispozițiile de drept material precedându-le pe cele de ordin procedural. Succesiunea logică se bazează pe o analiză juridică temeinică, pe stabilirea naturii instituțiilor și a relațiilor dintre acestea. Deci, proiectul necesită o analiză suplimentară și reexaminare în fond, atât din punct de vedere conceptual, cât și al structurii.	Se ia act	
		La gruparea elementelor structurale se va ține cont de prevederile art. 53 din Legea nr. 100/2017. Astfel, punctele pot fi grupate în secțiuni, însemnate succesiv cu numere ordinare exprimate prin cifre arabe, iar secțiunile pot fi grupate în capitole, însemnate succesiv cu numere ordinare exprimate prin cifre romane. Prin urmare, capitolele și secțiunile nu pot fi constituite dintr-un singur punct.	Se ia act.	
5.	Ministerul Afacerilor Interne, scrisoarea nr. 40/2057 din 08.05.2024	Se propune instituționalizarea și diferențierea navelor ușoare de cele ultra ușoare pentru categorizarea lor rațională în ulterioara utilizare și reglementare din partea Autorității Aeronautice Civile.	Se acceptă	Propunerile vor fi incluse de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile prin documente tehnice subordonate

		<p>Se propune introducerea unui nou capitol, conform art. 33 alin. (1) din Codul aerian al Republicii Moldova nr. 301/2017 – zonele special rezervate deoarece proiectul se referă la aeronavele din Anexa nr. 2 din Codul aerian.</p> <p>În acest sens, este elocvent experiența României care a stabilit zone restricționate pentru zboruri și a creat în acest sens, o pagină web accesibilă pentru public.¹ Această prevedere este esențială pentru operațiunile efectuate de aeronave fără certificat de tip, și nu numai, în zona de frontieră atât pentru autoritățile de aplicare a legii, cât și pentru cetățenii simpli.</p>	<p>Se acceptă parțial</p>	<p>Propunerile vor fi incluse de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile prin documente tehnice subordonate</p>
		<p>Conform art. 3 alin. (4) lit. A) din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative proiectul actului normativ trebuie corelat cu prevederile actelor normative de nivel superior sau de același nivel cu care se află în conexiune, proiectul prenotat urmează a fi promovat după intrarea în vigoare a proiectului care instituționalizează Registrul Aerian al Republicii Moldova (număr unic 335/MIDR/2024). Totodată, nu este clar conform căror norme se vor înmatricula/radia, emite/prelungi certificatele de înmatriculare și/sau permisele de zbor – conform proiectului cu număr unic 335/MIDR/2024 sau Hotărârii de Guvern 473/2024 pentru aprobarea Regulamentului privind înmatricularea aeronavelor civile și administrarea</p>	<p>Se acceptă</p>	<p>Modificările pe text au fost efectuate.</p>

		registrului aerian al Republicii Moldova.		
		La pct. 16 cuvintele „în vigoare” se vor exclude ca fiind inutile. Regula generală este că referințele la actele normative reprezintă referințe la legislația în vigoare și doar pentru excepțiile de la regulă se va specifica dacă este vorba despre legislația aplicabilă la un anumit moment.	Se acceptă	Modificările pe text au fost efectuate.
		La pct. 21 nu este clară utilizarea cuvintelor „în principal”. Textul actului normativ trebuie să respecte principiul coerenței în activitatea de legiferare.	Se acceptă	Modificările pe text au fost efectuate.
		Prin prisma pct. 22 „emiterea certificatului de înmatriculare” coroborat cu prevederile pct. 25 „documentele necesare pentru emiterea certificatului de înmatriculare”, autorului i se recomandă avizarea proiectului de către Ministerul Finanțelor.	Se ia act	
		Totodată, cu titlu de recomandare autorul trebuie să revizuiască textul prin prisma art. 54 alin. (1) lit. A) din legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative respectarea regulilor gramaticale, de ortografie și de punctuație, de exemplu în proiect sunt două capitole cu același număr roman „VI”.	Se ia act	
6.	Serviciul de Informații și Securitate, scrisoarea nr. E/ 5082 din 14.05.2024	Lipsă obiecții și propuneri.	Se ia act	

7.	Centrul de Armonizare a Legislației, scrisoarea nr.31/02-69-4903 din 14.05.2024	<p>Din punct de vedere al dreptului UE, prin prisma obiectului de reglementare, prezentul demers normativ se circumscrie reglementărilor statuate la nivelul UE, subsumate Capitolului 14 „Politica de transport”.</p> <p>Art. 2 (3) lit. d), art. 2 (8) și Anexa I la Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 iulie 2018 privind normele comune în domeniul aviației civile și de înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației stabilește categoriile de aeronave în cazul activităților de proiectare, producție, întreținere și operare ale cărora nu se aplică normele Regulamentului UE. Astfel, categoriile de aeronave reglementate de proiectul național se încadrează în cele exceptate de la reglementare de actul european, iar alte norme speciale pentru acestea nu au fost adoptate la nivelul UE.</p> <p>Proiectul național nu are ca scop transpunerea unor norme UE în domeniul operării cu nave ușoare și ultraușoare și nu contravine prevederilor Regulamentului (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 iulie 2018, instituind norme detaliate cu specific național privitoare la operarea/utilizarea acestor categorii de aeronave.</p>	Se ia act	
8.	Autoritatea Aeronautică Civilă, scrisoarea nr.1274 din 15.05.2024	<p>Completarea Capitolului V din Regulamentul privind procedurile administrative referitoare la aeronavele ușoare și ultraușoare fără certificat de</p>	Se acceptă	Modificările pe text au fost efectuate.

		<p>tip (în continuare – Regulament) cu două puncte noi, după cum urmează:</p> <p>– „Pentru aeronavele experimentale, pe lângă însemnele naționale și de înregistrare a aeronavei, în mod obligatoriu cuvintele „EXPERIMENTAL” trebuie să fie afișate pe aeronavă. Aceste cuvinte ar trebui să fie amplasate lângă fiecare intrare în aeronavă sau în cabina pilotului, folosind litere de cel puțin 5 cm înălțime, dar nu mai mari de 15 cm înălțime. Literele trebuie să fie scrise cu majuscule, într-un stil vizibil, lizibil și ușor de citit de fiecare persoană care intră în avion.”</p> <p>– „O pancartă trebuie să fie afișată în vizorul tuturor pasagerilor aeronavei, pe care să scrie: „Această aeronavă este înregistrată ca experimentală, nu este aprobată și poate fi pilotată numai cu permisiunea acordată de Autoritatea Aeronautică Civilă.””</p>		
		<p>Potrivit punctului 40 din Capitolul V al Regulamentului, valabilitatea certificatului de înmatriculare este nelimitată. Astfel, la anexa nr. 6 din Regulament se propune de exclus „Valabil până la”.</p>	Se acceptă	Modificările pe text au fost efectuate.
9.	Centrul Național Anticorupție, nr.06/2/7440 din 02.05.2024	<p>În conformitate cu prevederile art. 25 alin. (3) lit. a), art. 28 alin. (4) al Legii prenotate, expertiza anticorupție, în calitate de măsură de control al integrității în sectorul public, se va efectua doar asupra proiectului definitivat în baza propunerilor și obiecțiilor expuse în procesul de</p>	Se ia act	

		avizare și/sau de consultare a părților interesate.		
II-a etapă de avizare				
1.	Centrul de armonizare a legislației, nr. 31/02-69-6519 din 13.06.2024	Lipsa obiecțiilor și propunerilor	Se ia act	
2.	Agencia Proprietății Publice, nr.05-04-4000 din 14.06.2024	Lipsa obiecțiilor și propunerilor	Se ia act	
3.	Serviciul de Informații și Securitate, nr. E/6351 din 19.06.2024	Lipsa obiecțiilor și propunerilor	Se ia act	
4.	Ministerul Agriculturii și Industriei Alimentare, nr. 2024PHG-1982 din 21.06.2024	Lipsa obiecțiilor și propunerilor	Se ia act	
5.	Ministerul Apărării, nr. 11/901 din 19.06.2024	Lipsa obiecțiilor și propunerilor	Se ia act	
6.	Ministerul Afacerilor Interne, nr. 38/ 2697 din 25.06.2024	Lipsa obiecțiilor și propunerilor	Se ia act	
7.	Ministerul Justiției, nr. 04/2-5887 din 25.06.2024	<p><i>La proiectul hotărârii</i></p> <p>La pct. 2, pentru rigoare normativă, textul „nr. 27/GEN din 10.06.2004,” se va substitui cu textul „nr. 27/GEN/2004”. Potrivit prevederilor art. 55 alin. (5) din <i>Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative</i>, la indicarea datei adoptării actului normativ se indică numărul de ordine ca element de identificare, la care se adaugă anul în</p>	Se acceptă	Proiectul a fost ajustat

		<p>care a fost adoptat, aprobat sau emis acesta, fiind despărțite de o bară „/”.</p> <p>La pct. 3 referințele la „prezentul Regulament” se vor substitui cu referința la prezenta hotărâre cu reformularea textului în sensul evitării utilizării aceleiași expresii de mai multe ori.</p> <p><i>La proiectul Regulamentului:</i></p> <p>La pct. 5, precum și în continuarea textului, cuvintele „permiselor de zbor” se vor substitui cu abrevierea „PZ”, precum este indicat la noțiunea corespunzătoare din pct. 3. Semnalăm că, abrevierile utilizate în textul regulamentului se vor expune în conformitate cu art. 54 alin. (1) lit. i) din <i>Legea nr. 100/2017</i>, potrivit căruia, exprimarea prin abrevieri a unor denumiri sau termeni se poate face numai după explicarea acestora în text, la prima folosire.</p> <p>Conținutul proiectului va fi definitivat conform prevederilor art. 54 din <i>Legea nr. 100/2017</i>. Textul punctelor trebuie să aibă un caracter dispozitiv, să prezinte norma instituită fără explicații sau justificări. Verbele utilizate în text se vor expune la timpul prezent, forma afirmativă, pentru a se accentua caracterul imperativ al dispoziției respective.</p>		
8.	Autoritatea Aeronautică Civilă, nr. 1636 din 21.06.2024	Lipsa obiecțiilor și propunerilor	Se ia act	

9.	Centrul Național Anticorupție, nr. 06/2/10492 din 26.06.2024	<p>În proiect au fost atestate norme care induc confuzie în stabilirea procedurilor de exercitare a unor atribuții/drepturi/obligații ale subiecților responsabili de implementarea normelor proiectului.</p> <p>Astfel, în conținutul proiectului au fost identificate norme care stabilesc proceduri administrative confuze și ambigui privind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - exercitarea dreptului de a depune setul de acte, inițial, în copii cu obligarea depunerii în termenul stabilit a originalelor actelor (dreptul este condiționat de solicitarea acceptului conducătorului Autorității Aeronautice Civile); - modul de revocare/suspendare sau neemitere a unor acte; - modul de echivalare sau recunoaștere a documentelor emise de alte state/autorități. <p>Analiza detaliată a acestor aspecte este efectuată în compartimentul III al prezentului raport de expertiză anticorupție.</p> <p>În final, recomandăm autorului reexaminarea proiectului prin prisma prezentului raport de expertiză anticorupție și eliminarea factorilor și a riscurilor de corupție identificați.</p>	<p>Se acceptă parțial</p>	<p>A fost ajustat și exclus caracterul confuz al normelor.</p>
----	---	---	----------------------------------	--

Secretar general

Angela ȚURCANU