



# GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

**HOTĂRÂRE nr. \_\_\_\_**

**din \_\_\_\_\_ 2023**

**Chișinău**

## **Cu privire la aprobarea normelor de operare a baloanelor și planoarelor**

-----

În temeiul art. 30 alin. (11) 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:**

1) Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor, precum și pentru acordarea certificatelor de echipaj de zbor pentru baloane, conform anexei nr. 1;

2) Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor, precum și pentru acordarea certificatelor de echipaj de zbor pentru planoare, conform anexei nr. 2.

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

**3.** Prezenta hotărâre intră în vigoare de la data de 19 mai 2023.

**Prim-ministru**

**DORIN RECEAN**

Contrasemnează:

Ministrul infrastructurii și  
dezvoltării regionale

Lilia Dabija

Anexa nr. 1  
la Hotărârea Guvernului nr.

**REGULAMENT**  
**de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor, precum și**  
**pentru acordarea certificatelor de echipaj de zbor pentru baloane**

Prezentul Regulament transpune Regulamentul (UE) nr. 395/2018 al Comisiei din 13 martie 2018 de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor, precum și pentru acordarea de licențe de echipaj de zbor pentru baloane în temeiul Regulamentului (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, L nr.071 din 14 martie 2018, astfel cum a fost modificat ultima oară prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 357/2020 al Comisiei din 4 martie 2020.

**Capitolul I**  
**DISPOZIȚII GENERALE**

1. Regulament de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor, precum și pentru acordarea certificatelor de echipaj de zbor pentru baloane (în continuare – *Regulament*) stabilește norme detaliate aplicabile operațiunilor aeriene cu baloane, precum și eliberării și menținerii certificatelor de pilot de baloane și a calificărilor, privilegiilor și certificatelor asociate, în cazul în care aceste aeronave îndeplinesc condițiile prevăzute la articolul 1 alineatul (2) litera b) și c) din Codul aerian al Republicii Moldova nr. 301/2017 (în continuare – *Cod aerian*).

2. Regulamentul nu se aplică operațiunilor aeriene cu baloane cu gaz captive.

3. În sensul Regulamentului se aplică următoarele noțiuni și, cu excepția cazului în care se prevede altfel la prezentul Capitol, noțiunile de la punctul 2 din Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 204/2020 (în continuare – *Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă*).

*balon* – o aeronavă mai ușoară decât aerul, cu pilot la bord, care nu este acționată de motor și care susține zborul prin folosirea fie a unui gaz mai ușor decât aerul, fie a unui arzător aeropurtat, fiind incluse baloanele cu gaz, baloanele cu aer cald, baloanele mixte și, deși acționate de motor, dirijabilele cu aer cald;

*balon cu gaz* – un balon liber, a cărui desprindere de sol este obținută cu ajutorul unui gaz mai ușor decât aerul;

*balon cu gaz captiv* – un balon cu gaz cu un sistem de legare care îl ancorează continuu într-un punct fix pe durata operării;

*balon liber* – un balon care nu este ancorat continuu într-un punct fix pe durata operării;

*balon cu aer cald* – un balon liber, a cărui desprindere de sol este obținută cu ajutorul unui gaz încălzit;

*balon mixt* - un balon liber, a cărui desprindere de sol este obținută cu ajutorul unei combinații de aer încălzit și gaz neinflamabil, mai ușor decât aerul;

*dirijabil cu aer cald* – un balon cu aer cald acționat de motor, în cazul căruia motorul nu generează nicio parte a desprinderii de sol;

*operare comercială* – orice operare a unui balon, în schimbul unei remunerații sau al altor contraprestații, care este la dispoziția publicului sau care, atunci când nu este la dispoziția publicului, face obiectul unui contract între un operator și un client, acesta din urmă neexercitând niciun control asupra operatorului;

*zbor de competiție* – orice operațiune aeriană cu un balon efectuată în scopul participării la întreceri sau competiții aeriene, inclusiv pregătirea pentru o astfel de operațiune și efectuarea de zboruri spre și dinspre întrecerile sau competițiile aeriene;

*demonstrație de zbor* – orice operațiune aeriană cu un balon efectuată în scop demonstrativ sau de divertisment cu ocazia unui eveniment anunțat în prealabil și deschis publicului, inclusiv pregătirea pentru o astfel de operațiune și efectuarea de zboruri spre și dinspre evenimentul anunțat în prealabil;

*zbor introductiv* – orice operațiune aeriană efectuată în schimbul unei remunerații sau al altor contraprestații, care constă într-un tur aerian de scurtă durată cu scopul de a atrage noi stagiaari sau noi membri, efectuat fie de o organizație de pregătire aprobată menționată la punctul 42 și 43 din Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă, fie de o organizație înființată cu scopul de a promova sporturile aeriene sau aviația de agrement;

*sediul principal de activitate* – sediul central sau sediul social al operatorului balonului în care se exercită principalele funcții financiare și de control operațional al activităților menționate în Regulament;

*acord de închiriere fără echipaj* – un acord între întreprinderi, în temeiul căruia balonul este operat sub responsabilitatea locatarului;

*certificat conform cu Partea BFCL* – un certificat de echipaj de zbor care respectă cerințele din anexa nr. 3 (Partea BFCL);

*raport de conversie* – un raport pe baza căruia un certificat se poate converti într-un certificat conform cu anexa nr.3 (Partea BFCL).

## Capitolul II

## **Operațiunile Aeriene**

**4.** Operatorii de baloane operează balonul în conformitate cu cerințele stabilite în anexa nr. 2 (Partea BOP) subpartea BAS.

**5.** Punctul 4 nu se aplică organizațiilor de proiectare sau de producție care respectă Capitolul III și Capitolul IV din Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și certificarea organizațiilor de proiectare și producție, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.468/2019 și care operează balonul, în sfera privilegiilor lor, în scopul introducerii sau al modificării tipurilor de baloane.

**6.** Operatorii de baloane au dreptul să desfășoare operațiuni comerciale numai după ce au declarat Autorității Aeronautice Civile (în continuare - AAC) că dispun de capacitatea și mijloacele necesare pentru a-și îndeplini responsabilitățile legate de operarea balonului.

**7.** Punctul 6 nu se aplică următoarelor operațiuni cu baloane:

1) operațiuni ale căror costuri sunt împărțite între patru persoane sau mai puține, printre care și pilotul, cu condiția ca toate aceste persoane să împartă costurile directe ale zborului balonului și o parte proporțională din costurile anuale suportate pentru depozitarea, asigurarea și întreținerea balonului;

2) zboruri de competiție sau demonstrații de zbor, cu condiția ca remunerația sau orice alte contraprestații pentru respectivele zboruri să se limiteze la recuperarea costurilor directe ale zborului balonului și a unei părți proporționale din costurile anuale suportate pentru depozitarea, asigurarea și întreținerea balonului;

3) zboruri introductive cu patru persoane sau mai puține, printre care și pilotul, și zboruri pentru lansări cu parașuta, efectuate fie de o organizație de pregătire menționată la punctul 42 și 43 din Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă, fie de o organizație creată cu scopul de a promova sporturile aeriene sau aviația de agrement, cu condiția ca organizația respectivă să opereze balonul pe baza fie a dreptului de proprietate, fie a unui acord de închiriere fără echipaj, cu condiția ca zborul să nu genereze profituri distribuite în afara organizației, precum și cu condiția ca astfel de zboruri să reprezinte doar o activitate marginală a organizației;

4) zboruri de pregătire efectuate de o organizație de pregătire menționată la punctul 42 și 43 din Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă.

## **Capitolul III**

## **CERTIFICATELE DE PILOT ȘI CERTIFICATELE MEDICALE**

**8.** Piloții aeronavelor menționate la punctul 1 din Regulament trebuie să respecte cerințele tehnice și procedurile administrative prevăzute în anexa nr. 3 (Partea BFCL) la Regulament și în anexa nr. 4 (Partea MED) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă.

**9.** Ca excepție în ceea ce privește privilegiile titularilor de certificate, definite în anexa nr. 3 (Partea BFCL), titularii unor astfel de certificate de pilot pot efectua zborurile menționate la punctul 7 subpunctele 1) - 4) fără a se conforma BFCL.215 din anexa nr.3 (Partea BFCL).

**10.** AAC permite elevilor piloți care urmează un curs de pregătire pentru certificatul de pilot de baloane (BPL) să exercite privilegii limitate fără supraveghere înainte ca aceștia să îndeplinească toate cerințele necesare pentru eliberarea unui BPL în conformitate cu anexa nr. 3 (Partea BFCL), sub rezerva îndeplinirii tuturor condițiilor următoare:

1) sfera privilegiilor acordate să se bazeze pe o evaluare a riscurilor în materie de siguranță efectuată de AAC, ținând seama de gradul de pregătire necesar pentru atingerea nivelului vizat de competență al pilotului;

2) privilegiile să se limiteze la următoarele:

a) întregul teritoriu sau o parte al acestuia;

b) baloanele înmatriculate în Republica Moldova pentru care AAC acordă permisiunea;

3) titularul unei astfel de permisiuni care solicită eliberarea unui BPL să primească credite pentru pregătirea efectuată în temeiul unei permisiuni, pe baza unei recomandări din partea unei organizații de pregătire aprobate (în continuare – *ATO – Approved Trainig Organisation*) sau a unei organizații de pregătire declarate (în continuare – *DTO- Declared Training Organisation*);

4) AAC să monitorizeze utilizarea permisiunilor eliberate în temeiul punctului 10 pentru a asigura un nivel acceptabil de siguranță a aviației și să ia măsurile corespunzătoare în cazul în care identifică un risc sporit în materie de siguranță sau orice probleme de siguranță.

### **Capitolul IV**

## **CERTIFICATELE DE PILOT EXISTENTE ȘI CERTIFICATELE MEDICALE**

**11.** Certificatele de pilot conforme cu anexa nr. 1 (Partea FCL) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă pentru baloane și privilegiile, calificările și certificatele asociate eliberate de AAC înainte de data aplicării

Regulamentului, se consideră a fi fost eliberate în conformitate cu prevederile Regulamentului. AAC înlocuiește certificatele respective cu certificate care respectă formatul prevăzut în anexa nr. 6 (Partea ARA) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă atunci când eliberează din nou certificate din motive administrative sau la cererea titularilor de certificate de pilot.

**12.** Atunci când eliberează din nou certificate de pilot și privilegiile, calificările și certificatele asociate în conformitate cu punctul 11, AAC, după caz:

1) transferă în noul format de certificat toate privilegiile atestate deja în certificatele de pilot conforme cu anexa nr. 1 (Partea FCL) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă;

2) convertește privilegiile pentru zboruri captive sau pentru operațiuni comerciale asociate unui certificat de pilot conform cu anexa nr. 1 (Partea FCL) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă într-o calificare de zbor captiv sau într-o calificare de operațiuni comerciale în conformitate cu dispozițiile de la BFCL.200 și BFCL.215 din anexa nr. 3 (Partea BFCL) la Regulament;

3) înscrie în carnetul de zbor al pilotului data de expirare a unui certificat de instructor de zbor asociat unui certificat conform cu anexa nr. 3 (Partea FCL) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă sau eliberează un document echivalent. După data menționată, piloții respectivi pot exercita privilegiile de instructor numai dacă respectă dispozițiile de la BFCL.360 din anexa nr. 3 (Partea BFCL) la Regulament.

**13.** Certificatele de pilot conforme cu anexa nr. 1 la Convenția de la Chicago pentru baloane și privilegiile, calificările și certificatele asociate eliberate de AAC înainte de data aplicării Regulamentului, se convertesc de AAC în conformitate cu punctele 6-10 din Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă. AAC convertește certificatele respective cu certificate care respectă formatul prevăzut în anexa nr. 6 (Partea ARA) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă atunci când eliberează din nou certificate din motive administrative sau la cererea titularilor de certificate de pilot.

**14.** Certificatele medicale pentru piloți asociate unui certificat de pilot specificat la punctul 12 și eliberat de AAC înainte de data aplicării anexei nr. 3 (Partea BFCL) la Regulament, rămân valabile până la data următoarei lor revalidări. Revalidarea respectivelor certificate medicale trebuie să respecte

cerințele din anexa nr. 4 (Partea MED) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă.

## **Capitolul V**

### **CREDITE PENTRU PREGĂTIREA ÎNCEPUTĂ ÎNAINTE DE DATA APLICĂRII PREZENTULUI REGULAMENT**

**15.** În ceea ce privește eliberarea certificatelor conforme cu anexa nr. 3 (Partea BFCL) și a privilegiilor, a calificărilor sau a certificatelor asociate în conformitate cu anexa nr. 3 (Partea BFCL), se consideră că pregătirea începută înainte de data aplicării prezentului Regulament în conformitate cu anexa nr. 1 (Partea FCL) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă, respectă cerințele prezentului Regulament. În acest caz, se aplică următoarele dispoziții:

1) pregătirea BPL începută pe baloane din clasa dirijabilelor cu aer cald, inclusiv testarea aferentă, se poate efectua pe baloanele respective;

2) orele de pregătire efectuate pe baloane din clasa baloanelor cu aer cald, altele decât cele din grupa A a clasei respective de baloane, se creditează în întregime în ceea ce privește cerința de la BFCL.130 litera (b) din anexa nr. 3 (Partea BFCL).

**16.** Pregătirea care a început înainte de data aplicării prezentului Regulament sau a anexei nr.1 (Partea FCL) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă, în conformitate cu anexa nr. 1 la Convenția de la Chicago, se creditează în scopul eliberării certificatelor de pilot conforme cu anexa nr. 3 (Partea BFCL) în baza unui raport de creditare întocmit de AAC.

**17.** Raportul de creditare menționat la punctul 16 trebuie să descrie domeniul de pregătire, să precizeze pentru care dintre cerințele din anexa nr. 3 (Partea BFCL) se acordă creditul și, dacă este cazul, care sunt cerințele pe care solicitantii trebuie să le îndeplinească pentru a li se elibera un certificat de pilot conform cu anexa nr. 3 (Partea BFCL). Raportul trebuie să conțină copii ale tuturor documentelor necesare pentru a atesta domeniul de pregătire, precum și copii ale reglementărilor și procedurilor naționale în conformitate cu care s-a demarat pregătirea.

## **Capitolul VI**

### **ORGANIZAȚIILE DE PREGĂTIRE**

**18.** Organizațiile de pregătire în vederea obținerii certificatelor de pilot menționate la punctul 1 din Regulament trebuie să respecte cerințele de la

punctul 42 și 43 din Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă.

**19.** Organizațiile de pregătire menționate la punctul 18 care dețin o aprobare eliberată în conformitate cu anexa nr. 7 (Partea ORA) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă sau care au depus o declarație în conformitate cu anexa nr. 8 (Partea DTO) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă înainte de data aplicării prezentului Regulament, își adaptează programele de pregătire, dacă este necesar, în termen de 2 ani de la data intrării în vigoare a prezentului Regulament.



Anexa nr. 1  
la Regulamentul de stabilire a normelor  
detaliat pentru operarea baloanelor,  
precum și pentru acordarea certificatelor  
de echipaj de zbor pentru baloane

## DEFINIȚII (PARTEA DEF)

În sensul Regulamentului, se aplică următoarele noțiuni și, cu excepția cazului în care se prevede altfel în anexa nr. 1 (Partea DEF), noțiunile de la punctul 2 din Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă, precum și de la FCL.010 din anexa nr. 1 (Partea FCL) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă:

1) *mijloace acceptabile de conformare (în continuare – AMC – Acceptable means of Compliance)* – recomandări emise de către AAC, care au scopul de a ilustra esența conformării cu prevederile legale sau normative, reglementările aeronautice civile, specificațiile de certificare. Odată implementate de agenții aeronautici, AAC conferă prezumția de conformitate;

2) *mijloace alternative de conformare (în continuare – AltMoC – Alternative Means of Compliance)* – mijloace de conformitate care propun o alternativă la un AMC existent sau care propun noi mijloace de asigurare a conformității cu Codul aerian, Regulamentul și normele sale de punere în aplicare, pentru care AAC nu a adoptat niciun AMC asociat;;

3) *pilot comandant (în continuare – PIC- Pilot in Command)* – pilotul desemnat ca fiind la comandă și responsabil cu derularea în siguranță a zborului;

4) *membru al echipajului* – o persoană desemnată de un operator să execute sarcini la bordul unui balon sau, în cazul în care sarcinile sunt legate direct de operarea balonului, la sol;

5) *membru al echipajului de zbor* – un membru al echipajului titular al unui certificat, cu atribuții esențiale pentru operarea unei aeronave în timpul unei perioade de serviciu pentru zbor;

6) *substanțe psihoactive* – alcool, opioide, canabinoide, sedative și hipnotice, cocaină, alți psihostimulanți, halucinogeni și solvenți volatili, cu excluderea cafelei și a tutunului;

7) *accident* – un eveniment asociat operării unui balon, care are loc între momentul începerii umflării balonului și momentul dezumflării complete a acestuia, în cursul căruia:

a) o persoană suferă leziuni fatale sau grave ca urmare a faptului că se afla în balon sau ca urmare a contactului direct cu orice parte a balonului, inclusiv cu părți care s-au detașat de balon, însă excluzând orice leziuni provocate de cauze naturale, autoprovocate sau provocate de alte persoane;

b) balonul suferă o avarie sau o defecțiune structurală care afectează caracteristicile de rezistență structurală, de performanță sau de zbor ale acestuia și necesită reparații majore sau înlocuirea componentei afectate; sau

c) balonul a dispărut sau este total inaccesibil;

8) *incident* – un eveniment, altul decât un accident, asociat operării unui balon, care afectează sau care ar putea afecta siguranța operării acestuia;

9) *incident grav* – un eveniment asociat operării balonului, care are loc între momentul începerii umflării balonului și momentul dezumflării complete a acestuia, în cursul căruia a existat o probabilitate mare de producere a unui accident;

10) *faze critice ale zborului* – decolarea, apropierea finală, apropierea întreruptă, aterizarea și orice alte faze ale unui zbor pe care pilotul comandant le identifică drept critice pentru operarea în siguranță a balonului;

11) *manualul de zbor al aeronavei (în continuare – AFM – Aircraft Flight Manual – AFM)* – documentul care conține limitările de operare aplicabile și aprobate și informații cu privire la balon;

11a) *timp de zbor* – timpul total de la momentul în care nacela părăsește solul cu scopul de a decola până la momentul în care aceasta se oprește la sfârșitul zborului;

12) *bunuri periculoase* – articole sau substanțe care pot reprezenta un risc pentru sănătate, siguranță, bunurile materiale sau mediu și care se regăsesc în lista cu bunuri periculoase din instrucțiunile tehnice (Doc.9284 OACI) sau care trebuie clasificate ca atare conform acestor instrucțiuni;

13) *instrucțiuni tehnice* – cea mai recentă ediție în vigoare a „Instrucțiunilor tehnice privind siguranța transportului aerian al bunurilor periculoase”, inclusiv suplimentul și orice alt addendum, publicate de Organizația Aviației Civile Internaționale în documentul 9284-AN/905 (în continuare – Doc 9284);

14) *loc de operare* – un loc selectat de pilotul comandant sau de operator pentru aterizare, decolare sau operațiuni cu încărcătură exterioară;

15) *realimentare* – reumplerea cilindrilor de combustibil sau a rezervoarelor de combustibil dintr-o sursă externă, excluzând înlocuirea cilindrilor de combustibil;

16) *noapte* – perioada dintre sfârșitul crepusculului civil și începutul răsăritului civil. Crepusculul civil se încheie seara când centrul discului soarelui este cu 6 grade sub orizont, iar răsăritul civil începe dimineața când centrul discului soarelui este cu 6 grade sub orizont;

17) *operațiune specializată cu balonul* – orice operațiune, comercială sau necomercială, cu un balon, al cărei scop principal nu este transportul de pasageri pentru turism sau experimentarea zborului, ci operațiunile cu parașuta, lansările pentru deltaplanism, demonstrațiile de zbor, zborurile de competiție sau activitățile specializate similare;

17a) *clasă de baloane* – o clasificare a baloanelor care ține seama de mijloacele de ridicare folosite pentru susținerea zborului;

17b) *verificarea competenței* – demonstrarea abilităților în scopul respectării cerințelor privind experiența recentă prevăzute în Regulament, inclusiv examinări orale, după caz;

18) *încărcătură transportată* - masa totală a pasagerilor, bagajelor și echipamentelor specializate transportate la bord;

19) *masa balonului gol* - masa determinată prin cântărirea balonului cu toate echipamentele instalate, astfel cum se specifică în AFM;

20) *contract de închiriere cu echipaj* – un contract între operatori, în temeiul căruia balonul este operat sub responsabilitatea locatorului;

21) *zbor comercial cu balonul pentru pasageri (în continuare – CPB - Commercial Passenger Ballooning)* – o formă de operațiune de transport aerian comercial cu un balon, în cazul căreia pasagerii sunt transportați pentru turism sau pentru experimentarea zborului, contra unei remunerații sau a altor contraprestații;

22) *grupă de baloane* – o clasificare a baloanelor în funcție de dimensiunea și capacitatea anvelopei;

23) *test de îndemânare* – demonstrarea abilităților în vederea obținerii unui certificat sau a unei calificări sau în vederea extinderii unui privilegiu, inclusiv examinări orale, după caz;

24) *evaluarea competenței* – demonstrarea abilităților, a cunoștințelor și a atitudinii în vederea eliberării inițiale, a revalidării sau a reînnoirii unui certificat de instructor sau de examinator;

25) *zbor în simplă comandă* – un zbor în care un elev pilot este unicul ocupant al balonului;

26) *zbor captiv* – un zbor cu un sistem de legare care ancorează balonul într-un punct fix în timpul operării, cu excepția unui cablu de ancorare care poate fi utilizat în cadrul procedurii de decolare.

Anexa nr. 2  
la Regulamentul de stabilire a normelor  
detaliat pentru operarea baloanelor,  
precum și pentru acordarea certificatelor  
de echipaj de zbor pentru baloane

## **Operațiuni Aeriene cu Baloane [Partea BOP]**

### **SUBPARTEA BAS – CERINȚE OPERAȚIONALE DE BAZĂ**

#### **Secțiunea 1 Cerințe generale**

##### **BOP.BAS.001 Domeniul de aplicare**

În conformitate cu Capitolul II din Regulament, prezenta subparte stabilește cerințele care trebuie îndeplinite de orice operator de baloane, cu excepția organizațiilor de proiectare sau de producție menționate la punctul 5 din Regulament.

##### **BOP.BAS.005 Autoritatea competentă**

AAC este autoritatea competentă pentru operatorul care își are sediul principal de activitate pe teritoriul Republicii Moldova sau, dacă operatorul nu are un sediu principal de activitate, a locului în care operatorul este stabilit sau își are reședința. AAC face obiectul cerințelor prevăzute la Capitolul II din Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.612/2022, în conformitate cu punctul 4 din regulamentul respectiv.

##### **BOP.BAS.010 Demonstrarea conformării**

(a) La solicitarea AAC care verifică continuitatea conformării operatorului în conformitate cu ARO.GEN.300 litera (a) punctul 2 din anexa nr. 2 (Partea ARO) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene, un operator trebuie să demonstreze conformarea cu cerințele esențiale stabilite în anexa nr. 3 la Codul aerian și cu cerințele din Regulament.

(b) Pentru a demonstra conformarea, operatorul folosește oricare dintre următoarele mijloace:

1. mijloace acceptabile de conformare (AMC);
2. mijloace alternative de conformare (AltMoC).

##### **BOP.BAS.015 Zborurile introductive**

Zborurile introductive:

(a) se efectuează în conformitate cu regulile de zbor la vedere (în continuare – *VFR – Visual Flight Rules*) pe timp de zi; și

(b) sunt supravegheate, în ceea ce privește siguranța lor, de către o persoană nominalizată de organizația care efectuează zborurile introductive.

##### **BOP.BAS.020 Reacția imediată la o problemă de siguranță**

Operatorul trebuie să pună în aplicare:

(a) măsurile de siguranță dispuse de AAC în conformitate cu ARO.GEN.135 litera (c) din anexa nr. 2 (Partea ARO) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene, și

(b) directivele de navigabilitate și alte informații obligatorii emise de AAC în conformitate prevederile Codului aerian.

### **BOP.BAS.025 Desemnarea ca pilot comandant**

Operatorul trebuie să desemneze un pilot comandant care să fie calificat pentru a acționa ca pilot comandant în conformitate cu anexa nr. 3 (Partea BFCL) la Regulament.

### **BOP.BAS.030 Responsabilitățile pilotului comandant**

(a) Pilotul comandant:

1. răspunde de siguranța balonului și a oricărei persoane sau a oricăror bunuri materiale transportate la bord în timpul operațiunilor cu balonul;

2. răspunde de inițierea, continuarea sau încheierea unui zbor din motive de siguranță;

3. se asigură că se respectă toate procedurile operaționale și listele de verificare aplicabile;

4. nu inițiază un zbor decât în cazul în care s-a asigurat că sunt respectate toate limitările operaționale, după cum urmează:

(i) balonul îndeplinește condițiile de navigabilitate;

(ii) balonul este înregistrat în mod corespunzător;

(iii) instrumentele și echipamentele necesare pentru executarea zborului sunt transportate la bordul balonului și sunt funcționale;

(iv) masa balonului permite efectuarea zborului în limitele definite de AFM;

(v) toate echipamentele și bagajele sunt încărcate și asigurate corespunzător; și

(vi) limitările de operare a balonului, așa cum sunt specificate în AFM, nu vor fi depășite în niciun moment al zborului;

5. se asigură că s-a efectuat inspecția înainte de zbor, astfel cum se prevede în anexa nr. 1 la Regulamentul privind menținerea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea întreprinderilor și a personalului cu atribuții în domeniu, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.641/2019;

6. răspunde de activitatea de informare înaintea zborului a persoanelor care asistă la umflarea și dezumflarea anvelopei;

7. se asigură că persoanele care asistă la umflarea și dezumflarea anvelopei poartă îmbrăcăminte de protecție adecvată;

8. se asigură că echipamentul de urgență relevant rămâne ușor accesibil în vederea unei folosiri imediate;

9. se asigură că nicio persoană nu fumează la bord sau în vecinătatea imediată a balonului;

10. nu permite transportul în balon al niciunei persoane care pare să se afle sub influența substanțelor psihoactive, în măsura în care ar putea fi pusă în pericol siguranța balonului sau a oricărei persoane ori a oricăror bunuri materiale transportate la bord;

11. păstrează în permanență controlul balonului în timpul zborului, cu excepția cazului în care preia comenzile un alt pilot;

12. într-o situație de urgență care necesită decizii și acțiuni imediate, ia orice măsură pe care o consideră necesară în circumstanțele respective. În astfel de cazuri, pilotul comandant se poate abate de la norme, metode și proceduri operaționale în măsura în care este necesar din motive de siguranță;

13. nu continuă un zbor dincolo de cel mai apropiat loc de operare cu condiții meteorologice admisibile în cazul în care capacitatea sa de exercitare a atribuțiilor este semnificativ redusă din cauza unei boli, a oboselii, a lipsei de oxigen sau din orice altă cauză;

14. înregistrează datele de utilizare și toate defecțiunile cunoscute sau suspectate ale balonului la încheierea zborului sau a seriei de zboruri, în jurnalul de bord al balonului;

15. înștiințează fără întârziere autoritatea responsabilă de investigare privind siguranța aviației și serviciile de urgență, prin cele mai rapide mijloace disponibile, despre orice incident grav sau accident în care este implicat balonul;

16. prezintă fără întârziere AAC un raport în cazul unui act de intervenție ilicită și informează autoritatea locală desemnată de statul pe teritoriul căruia a avut loc intervenția ilicită; și

17. raportează fără întârziere către unitatea de servicii de trafic aerian (în continuare – *ATS – Air Traffic Servic*) corespunzătoare orice condiții meteorologice sau de zbor periculoase întâlnite, de natură să afecteze siguranța altor aeronave.

(b) Pilotul comandant nu este autorizat să îndeplinească sarcini la bordul unui balon într-una dintre situațiile următoare:

1. atunci când se află în incapacitatea de a-și exercita atribuțiile din orice cauză, inclusiv vătămare corporală, boală, medicație, oboseală sau efectele unei substanțe psihoactive, sau atunci când se simte inapt(ă) din alte motive;

2. dacă nu sunt îndeplinite cerințele medicale aplicabile.

(c) Ori de câte ori membrii echipajului sunt implicați în operarea balonului, pilotul comandant:

1. se asigură că, în timpul fazelor critice ale zborului sau ori de câte ori se consideră necesar din motive de siguranță, toți membrii echipajului se află la posturile lor și nu efectuează alte activități decât cele necesare pentru operarea în condiții de siguranță a balonului;

2. nu inițiază un zbor dacă orice membru al echipajului se află în incapacitatea de a-și exercita atribuțiile din orice cauză, inclusiv vătămare

corporală, boală, medicație, oboseală sau efectele unei substanțe psihoactive, sau se simte inapt din alte motive;

3. nu continuă un zbor dincolo de cel mai apropiat loc de operare cu condiții meteorologice admisibile în cazul în care capacitatea de exercitare a atribuțiilor a oricărui membru al echipajului este semnificativ redusă din cauza bolii, a oboselii sau a lipsei de oxigen sau din orice altă cauză; și

4. se asigură că toți membrii echipajului pot comunica între ei într-o limbă comună.

### **BOP.BAS.035 Autoritatea pilotului comandant**

Pilotul comandant are autoritatea:

(a) de a da toate comenzile și de a lua toate măsurile necesare în scopul asigurării siguranței balonului și a oricărei persoane sau a oricăror bunuri materiale transportate la bord; și

(b) de a refuza îmbarcarea sau transportul oricărei persoane sau oricărui bagaj care poate reprezenta un pericol potențial pentru siguranța balonului sau a oricărei persoane ori a oricăror bunuri materiale transportate la bord.

### **BOP.BAS.040 Responsabilitățile membrilor echipajului**

(a) Orice membru al echipajului este responsabil de executarea corespunzătoare a atribuțiilor sale legate de operarea balonului.

(b) Membrii echipajului nu sunt autorizați să îndeplinească sarcini la bordul unui balon atunci când se află în stare de incapacitate din orice cauză, inclusiv vătămare corporală, boală, medicație, oboseală sau efectele unei substanțe psihoactive sau dacă se simt inapți din alte motive.

(c) Membrii echipajului raportează pilotului comandant:

1. orice avarie, defecțiune, funcționare defectuoasă sau defect despre care consideră că poate afecta starea de navigabilitate sau operarea în siguranță a balonului, inclusiv a sistemelor de urgență; și

2. orice incident.

(d) Orice membru al echipajului de zbor care îndeplinește atribuții pentru mai mult de un operator:

1. își păstrează propriile evidențe privind timpul de zbor și perioadele de odihnă, dacă este cazul; și

2. pune la dispoziția fiecărui operator datele necesare pentru programarea activităților în conformitate cu limitările timpului de zbor și de serviciu și cerințele privind timpul de odihnă aplicabile.

### **BOP.BAS.045 Respectarea legilor, a reglementărilor și a procedurilor**

(a) Pilotul comandant și toți ceilalți membri ai echipajului respectă legile, reglementările și procedurile naționale aferente operațiunilor derulate.

(b) Pilotul comandant trebuie să cunoască legile, reglementările și procedurile relevante pentru îndeplinirea atribuțiilor sale, prevăzute pentru zonele care urmează să fie traversate, pentru locurile de operare care urmează să fie utilizate și pentru facilitățile de navigație aeriană aferente.

### **BOP.BAS.050 Documente, manuale și informații care trebuie păstrate la bord**

(a) Toate documentele, manualele și informațiile următoare, în original sau copie, trebuie să se afle la bord în timpul fiecărui zbor:

1. limitările de operare, procedurile pentru situații normale, anormale și de urgență, precum și alte informații relevante specifice caracteristicilor de funcționare ale balonului;

2. detaliile planului de zbor ATS depus, atunci când sunt necesare în conformitate cu prevederile din Cerințele Tehnice – Regulile aerului (în continuare – *CT-RA*), aprobate de AAC;

3. hărți aeronautice actualizate și corespunzătoare pentru zona zborului avut în vedere.

(b) Toate documentele, manualele și informațiile următoare, în original sau copie, trebuie să se afle la bord în timpul fiecărui zbor sau să fie depozitate în vehiculul de recuperare:

1. certificatul de înmatriculare;

2. certificatul de navigabilitate, inclusiv anexele acestuia;

3. AFM sau documentul (documentele) echivalent(e);

4. autorizația de exploatare a emițătoarelor radio instalate la bordul aeronavei, în cazul în care balonul este dotat cu echipamente de radiocomunicații în conformitate cu BOP.BAS.355 litera (a);

5. copia contractului (contractelor) de asigurare (certificatelor/polițelor) de asigurare pentru răspunderea civilă față de pasageri, bagaje și mărfuri, precum și pentru răspunderea civilă față de părți terțe, ;

6. jurnalul de bord al balonului sau documentul (documentele) echivalent(e);

7. orice alte documente care pot fi relevante pentru zbor sau care sunt solicitate de AAC.

(c) La cererea AAC, pilotul comandant sau operatorul pune la dispoziția sa documentele originale, în termenul precizat de autoritate, care nu poate fi mai mic de 24 de ore.

### **BOP.BAS.055 Bunuri periculoase**

(a) Transportul bunurilor periculoase la bordul balonului se desfășoară în conformitate cu prevederile din Cerințele tehnice privind transportul aerian al bunurilor periculoase (în continuare – *CT-TABP*), aprobate de AAC și Doc.9284 OACI.

(b) Pilotul comandant ia toate măsurile rezonabile pentru a preveni transportul neintenționat de bunuri periculoase la bordul balonului.

(c) Se consideră ca fiind autorizate în temeiul punctului 2.2.1 litera (a) din Partea 1 a Doc.9284 OACI cantitățile rezonabile de articole și substanțe care altfel ar fi clasificate drept bunuri periculoase și care se utilizează pentru a facilita siguranța zborului, în cazul în care transportul la bordul balonului este recomandabil pentru asigurarea disponibilității acestora în timp util în scopuri



operaționale, indiferent dacă se impune sau nu transportul unor astfel de articole sau substanțe ori dacă se prevede sau nu utilizarea lor în legătură cu un anumit zbor. Pilotul comandant se asigură că ambalarea și încărcarea la bordul balonului a acestor articole și substanțe se realizează astfel încât să reducă la minimum riscurile la adresa membrilor echipajului, a pasagerilor și a balonului în timpul operării.

(d) Pilotul comandant sau, atunci când pilotul comandant se află în stare de incapacitate, operatorul raportează fără întârziere toate accidentele sau incidentele care implică bunuri periculoase către autoritatea de investigații pentru siguranța aviației din statul pe teritoriul căruia a avut loc evenimentul, către serviciile de urgență ale statului respectiv, către orice altă autoritate desemnată de statul respectiv și către AAC.

#### **BOP.BAS.060 Eliberarea de bunuri periculoase**

(a) Pilotul comandant nu eliberează bunuri periculoase atunci când operează un balon deasupra zonelor dens populate ale orașelor sau ale altor așezări ori deasupra unei adunări de persoane în aer liber.

(b) În pofida dispozițiilor de la litera (a), parașutiștii pot ieși din balon cu scopul de a efectua demonstrații de parașutism deasupra respectivelor zone dens populate sau deasupra respectivei adunări de persoane în aer liber purtând dispozitive de producere a dârelor de fum fabricate în acest scop.

#### **BOP.BAS.065 Jurnalul de bord al balonului**

Pentru fiecare zbor sau serie de zboruri, caracteristicile balonului, ale echipajului și ale fiecărei călătorii se înregistrează sub forma unui jurnal de bord al balonului sau a unui document echivalent.

### **Secțiunea a 2-a Proceduri de operare**

#### **BOP.BAS.100 Utilizarea locurilor de operare**

Pilotul comandant utilizează numai locuri de operare care sunt adecvate tipului de balon și operațiunii în cauză.

#### **BOP.BAS.105 Proceduri de reducere a zgomotului**

Pentru a reduce la minimum efectul zgomotului sistemului de încălzire, pilotul comandant trebuie să țină seama de procedurile de operare, asigurând în același timp prioritatea siguranței față de reducerea zgomotului.

#### **BOP.BAS.110 Aprovizionarea cu combustibil și cu balast și planificarea**

Pilotul comandant inițiază un zbor numai în cazul în care cantitatea de combustibil sau de balast de rezervă transportată la bordul balonului este suficientă pentru a asigura o aterizare în condiții de siguranță.

#### **BOP.BAS.115 Informarea pasagerilor**

Pilotul comandant se asigură că, înainte de zbor sau, atunci când este cazul, în timpul zborului, pasagerii sunt informați cu privire la procedurile pentru situații normale, anormale și de urgență.

#### **BOP.BAS.120 Transportul categoriilor speciale de pasageri**

Pilotul comandant se asigură că persoanele care necesită condiții, asistență sau dispozitive speciale atunci când sunt transportate la bordul unui balon sunt transportate în condiții care să asigure siguranța balonului și a oricăror persoane sau bunuri materiale transportate la bord.

#### **BOP.BAS.125 Depunerea planului de zbor pentru serviciul de trafic aerian**

(a) Dacă nu se depune un plan de zbor pentru serviciul de trafic aerian (ATS) deoarece nu este necesar în conformitate cu punctul 3.3.1.2 din CT-RA, pilotul comandant trebuie să depună informații adecvate care să permită activarea, în caz de necesitate, a serviciilor de alertă.

(b) Dacă se operează de la un loc de operare unde depunerea unui plan de zbor ATS este imposibilă, deși necesară în conformitate cu punctul 3.3.1.2 din CT-RA, pilotul comandant trebuie să depună planul de zbor ATS după decolare.

#### **BOP.BAS.130 Pregătirea zborului**

Înainte de a iniția zborul, pilotul comandant trebuie să cunoască informațiile meteorologice și aeronautice disponibile pertinente pentru zborul avut în vedere, ceea ce include atât:

(a) un studiu al buletinelor și prognozelor meteorologice curente disponibile; cât și

(b) un plan de acțiune alternativ pentru cazul în care zborul nu se poate efectua cum s-a prevăzut.

#### **BOP.BAS.135 Fumatul la bord**

Nicio persoană nu are voie să fumeze la bordul unui balon în nicio fază a zborului și nici în imediata apropiere a unui balon.

#### **BOP.BAS.140 Transportul și utilizarea armelor**

(a) Pilotul comandant se asigură că nicio persoană nu transportă și nu utilizează o armă la bordul balonului.

(b) Prin derogare de la litera (a), pilotul comandant poate permite transportul și utilizarea de arme la bordul balonului atunci când este necesar pentru siguranța membrilor echipajului sau a pasagerilor. În astfel de cazuri, pilotul comandant se asigură că armele sunt asigurate atunci când nu se utilizează.

#### **BOP.BAS.145 Condiții meteorologice**

Pilotul comandant inițiază sau continuă un zbor în condiții VFR numai dacă cele mai recente informații meteorologice disponibile indică faptul că, de-a lungul rutei și la destinația avută în vedere, în momentul estimat al utilizării, condițiile meteorologice sunt după cum urmează:

(a) la nivelul sau peste nivelul minimelor de operare VFR aplicabile; și

(b) în limitele meteorologice specificate în AFM.

### **BOP.BAS.150 Condiții de decolare**

Înainte de a iniția decolarea balonului, pilotul comandant se asigură că, în conformitate cu cele mai recente informații disponibile, condițiile meteorologice la locul de operare permit plecarea și decolarea în condiții de siguranță.

### **BOP.BAS.155 Condiții de apropiere și de aterizare**

Cu excepția situațiilor de urgență, înainte de a iniția o apropiere în vederea aterizării, pilotul comandant se asigură că, în conformitate cu cele mai recente informații disponibile, condițiile de la locul de operare avut în vedere permit apropierea și aterizarea în condiții de siguranță.

### **BOP.BAS.160 Situații simulate în zbor**

(a) Atunci când transportă pasageri, pilotul comandant nu simulează situații care necesită aplicarea de proceduri pentru situații anormale sau de urgență.

(b) Prin derogare de la litera (a), pilotul comandant poate simula astfel de situații, în timpul altor operațiuni decât operațiunile comerciale efectuate de balon, atunci când efectuează zboruri de pregătire fie cu elevi piloți, fie cu pasageri, cu condiția ca pasagerii să fi fost informați în mod corespunzător și să fi fost de acord cu simularea în prealabil.

### **BOP.BAS.165 Managementul combustibilului în zbor**

Pilotul comandant verifică la intervale regulate în timpul zborului cantitatea de combustibil utilizabil sau de balast rămasă în zbor pentru a se asigura că aceasta nu este mai mică decât cantitatea de combustibil și de balast necesară pentru a efectua zborul avut în vedere, plus rezerva prevăzută pentru aterizare.

### **BOP.BAS.170 Realimentarea cu persoane la bord**

(a) Nu se efectuează realimentarea baloanelor atunci când se află persoane la bord.

(b) Prin derogare de la litera (a), realimentarea motorului dirijabilelor cu aer cald poate fi efectuată cu pilotul comandant la bord.

### **BOP.BAS.175 Utilizarea sistemului de fixare**

Atunci când este necesar un sistem de fixare în conformitate cu BOP.BAS.320, pilotul comandant trebuie să poarte sistemul cel puțin în timpul aterizării.

### **BOP.BAS.180 Utilizarea oxigenului suplimentar**

Pilotul comandant se asigură că:

(a) toți membrii echipajului implicați în îndeplinirea sarcinilor esențiale pentru operarea în condiții de siguranță a balonului utilizează continuu oxigen suplimentar ori de câte ori acesta consideră că, la altitudinea zborului avut în vedere, lipsa oxigenului ar putea avea ca rezultat afectarea capacităților membrilor echipajului; și

(b) se pune oxigen suplimentar la dispoziția pasagerilor atunci când lipsa oxigenului i-ar putea afecta pe pasageri.

### **BOP.BAS.185 Limitări operaționale pe timp de noapte**

(a) Baloanele cu aer cald:

1. nu pot ateriza pe timp de noapte decât în situații de urgență; și
2. pot decola pe timp de noapte, cu condiția să transporte suficient combustibil sau balast pentru o aterizare pe timp de zi.

(b) Baloanele cu gaz și baloanele mixte:

1. nu pot ateriza pe timp de noapte decât în situații de urgență sau în caz de aterizare din motive de precauție; și
2. pot decola pe timp de noapte, cu condiția să transporte suficient combustibil sau balast pentru o aterizare pe timp de zi.

(c) Dirijabilele cu aer cald trebuie operate în conformitate cu limitările și informațiile aprobate privind operarea VFR pe timp de noapte.

### **BOP.BAS.190 Operațiuni specializate cu baloane – Evaluarea riscurilor și lista de verificare**

(a) Înainte de a iniția o operațiune specializată cu balonul, pilotul comandant efectuează o evaluare a riscurilor prin care evaluează complexitatea activității în vederea determinării pericolelor și a riscurilor asociate ale operațiunii avute în vedere, precum și a stabilirii măsurilor de reducere a acestor riscuri, atunci când este necesar.

(b) O operațiune specializată cu balonul se efectuează în conformitate cu o listă de verificare. Pe baza evaluării riscurilor și luând în considerare toate cerințele stabilite în prezenta subparte, pilotul comandant întocmește respectiva listă de verificare și se asigură că aceasta este adecvată pentru activitatea specializată și pentru balonul utilizat. Lista de verificare trebuie să fie ușor accesibilă pilotului comandant și altor membri ai echipajului în timpul fiecărui zbor, în cazul în care este relevantă pentru îndeplinirea sarcinilor acestora.

(c) Pilotul comandant revizuieste și actualizează în mod regulat lista de verificare, dacă este necesar, pentru a ține seama în mod adecvat de evaluarea riscurilor.

## **Secțiunea a 3-a Performanțe și limitări de operare**

### **BOP.BAS.200 Limitări de operare**

Pilotul comandant se asigură că, în nicio fază a operării, balonul nu depășește niciuna dintre limitările stabilite în AFM sau documentul (documentele) echivalent(e).

### **BOP.BAS.205 Cântărirea**

(a) Cântărirea balonului se realizează de către producătorul balonului sau în conformitate cu anexa nr. 1 la Regulamentului privind menținerea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea întreprinderilor și a personalului cu atribuții în domeniu, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.641/2019.

(b) Operatorul se asigură că masa balonului a fost stabilită prin cântărire efectivă înainte de darea în folosință inițială a acestuia. Efectele cumulate ale modificărilor și reparațiilor asupra masei trebuie să fie motivate și dovedite în mod corespunzător prin documente. Aceste informații se pun la dispoziția pilotului comandant. Balonul se recântărește atunci când nu se cunoaște efectul modificărilor sau ale reparațiilor asupra masei.

#### **BOP.BAS.210 Performanța – dispoziții generale**

Pilotul comandant operează balonul numai în cazul în care performanța balonului este corespunzătoare pentru a se conforma cerințelor stabilite în CT-RA și oricăror alte restricții aplicabile zborului, spațiului aerian sau locurilor de operare utilizate, asigurându-se că graficele sau hărțile utilizate sunt ultima ediție disponibilă.

### **Secțiunea a 4-a Instrumente și echipamente**

#### **BOP.BAS.300 Instrumente și echipamente – dispoziții generale**

(a) Instrumentele și echipamentele impuse de prezenta secțiune se aprobă în conformitate cu anexa nr. 1 la Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.468/2019, precum și certificarea organizațiilor de proiectare și producție, dacă este îndeplinită una dintre următoarele condiții:

1. sunt utilizate pentru a se conforma BOP.BAS.355 și BOP.BAS.360;
2. sunt instalate în balon în mod permanent.

(b) Prin derogare de la litera (a), toate instrumentele sau echipamentele următoare, atunci când sunt impuse de prezenta secțiune, nu necesită aprobare:

1. instrumente sau echipamente utilizate de echipajul de zbor pentru a determina traiectoria de zbor;
2. lanterne autonome;
3. un mijloc precis de indicare a timpului;
4. trusă de prim-ajutor;
5. echipamente de supraviețuire și de semnalizare;
6. echipament de stocare și de distribuire a oxigenului suplimentar;
7. sursă alternativă de aprindere;
8. pătură împotriva incendiilor sau prelată ignifugă;
9. stingător de incendiu manual;
10. cablu de manevră;
11. cuțit.

(c) Instrumentele și echipamentele care nu sunt impuse de prezenta secțiune, precum și orice alte echipamente care nu sunt impuse de anexa nr. 2 (Partea BOP), dar care sunt transportate la bordul unui balon în timpul unui zbor trebuie să respecte următoarele două condiții:

1. informațiile furnizate de respectivele instrumente sau echipamente nu trebuie utilizate de echipajul de zbor pentru a se conforma cerințelor esențiale de navigabilitate stabilite în anexa nr.1 la Codul aerian;

2. instrumentele și echipamentele trebuie să nu afecteze navigabilitatea balonului, nici în cazul defecțiunilor sau al funcționării defectuoase.

(d) Instrumentele și echipamentele trebuie să fie utilizabile rapid sau ușor accesibile din postul la care a fost desemnat membrul echipajului de zbor care are nevoie să le utilizeze.

(e) Toate echipamentele de urgență obligatorii trebuie să fie ușor accesibile pentru utilizare imediată.

### **BOP.BAS.305 Instrumente și echipamente minime pentru zbor**

Nu se inițiază un zbor cu balonul în momentul în care oricare dintre instrumentele și echipamentele necesare pentru zborul avut în vedere lipsește, este nefuncțional sau nu îndeplinește funcțiile necesare.

### **BOP.BAS.310 Lumini de operare**

Baloanele operate pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu toate cele ce urmează:

(a) o lumină anticoliziune;

(b) un mijloc de asigurare a iluminării adecvate a tuturor instrumentelor și echipamentelor esențiale pentru operarea în siguranță a balonului;

(c) o lanternă autonomă.

### **BOP.BAS.315 Instrumente și echipamente de zbor și de navigație**

Baloanele operate în condiții VFR pe timp de zi trebuie să fie echipate cu toate cele ce urmează:

(a) un mijloc de afișare a direcției de derivă;

(b) un mijloc de măsurare și de afișare a:

1. timpului, în ore, minute și secunde;

2. vitezei verticale, dacă este prevăzută de AFM; și

3. altitudinii barometrice, dacă este prevăzută de AFM, atunci când este necesară conform cerințelor spațiului aerian sau când altitudinea trebuie să fie cunoscută în vederea utilizării oxigenului.

### **BOP.BAS.320 Sisteme de fixare**

Baloanele trebuie să fie echipate cu un sistem de fixare pentru pilotul comandant atunci când balonul este echipat cu unul dintre următoarele:

(a) un compartiment separat pentru pilotul comandant;

(b) supapă (supape) rotativă (rotative).

### **BOP.BAS.325 Oxigen suplimentar**

Baloanele operate atunci când este necesară o rezervă de oxigen în conformitate cu BOP.BAS.180 trebuie dotate cu echipamente de stocare și de distribuire a oxigenului capabile să stocheze și să distribuie rezervele de oxigen necesare.

### **BOP.BAS.330 Trusa de prim ajutor**

(a) Baloanele trebuie să fie echipate cu o trusă de prim ajutor.

(b) Trusa de prim ajutor trebuie să fie:

1. ușor accesibilă pentru utilizare; și
2. menținută în termenul de valabilitate.

#### **BOP.BAS.335 Stingătoare de incendiu manuale**

Cu excepția baloanelor cu gaz, baloanele trebuie să fie echipate cu cel puțin un stingător de incendiu manual.

#### **BOP.BAS.340 Echipamente de salvare și de semnalizare – zboruri deasupra apei**

Pilotul comandant al unui balon operat deasupra apei stabilește, înainte de inițierea zborului, riscurile pentru supraviețuirea persoanelor transportate în balon în cazul unei amerizări de urgență. Ținând cont de aceste riscuri, acesta stabilește dacă este necesar să transporte echipamente de salvare și de semnalizare.

#### **BOP.BAS.345 Echipamente de salvare și de semnalizare – dificultăți în ceea ce privește căutarea și salvarea**

Baloanele operate peste zone în care operațiunile de căutare și salvare ar fi deosebit de dificile trebuie să fie dotate cu echipamente de salvare și de semnalizare adecvate zonei survolate.

#### **BOP.BAS.350 Diverse alte echipamente**

(a) Baloanele trebuie să fie echipate cu mănuși de protecție pentru fiecare membru al echipajului.

(b) Baloanele mixte, baloanele cu aer cald și dirijabilele cu aer cald trebuie să aibă în dotare toate cele ce urmează:

1. o sursă alternativă și independentă de aprindere;
2. un mijloc de măsurare și de indicare a cantității de combustibil;
3. o pătură împotriva incendiilor sau o prelată ignifugă;
4. un cablu de manevră cu o lungime de cel puțin 25 m.

(c) Baloanele cu gaz trebuie să aibă următoarele două elemente în dotare:

1. un cuțit;
2. un cablu de remorcare de cel puțin 20 m lungime, din fibre naturale sau dintr-un material bun conductor electric.

#### **BOP.BAS.355 Echipamente de radiocomunicații**

(a) Baloanele trebuie să fie dotate cu echipamente de radiocomunicații pentru a permite comunicarea necesară în conformitate cu apendicele 4 Cerințele tehnice "Servicii de trafic aerian" (în continuare - *CT-ATS*) aprobate de AAC, dacă zborul are loc în spațiul aerian al unui alt stat membru OACI, cu legislația respectivului stat.

(b) Echipamentele de radiocomunicații trebuie să asigure comunicațiile pe frecvența aeronautică de urgență de 121,5 MHz.

#### **BOP.BAS.360 Transponder**

Baloanele trebuie să fie echipate cu un transponder radar secundar de supraveghere (în continuare – *SSR – Secondary Surveillance Radar*) cu toate

capacitățile necesare în conformitate cu CT-ATS și CT-RA, dacă zborul are loc în spațiul aerian al unui alt stat membru OACI, cu legislația statului respectiv.

## ***SUBPARTEA ADD – CERINȚE SUPLIMENTARE APLICABILE OPERĂȚIUNILOR COMERCIALE***

### **Secțiunea 1 Cerințe organizaționale generale**

#### **BOP.ADD.001 Domeniul de aplicare**

În conformitate cu Capitolul III la Regulament, prezenta subparte stabilește cerințele care trebuie îndeplinite, în plus față de cerințele din subpartea BAS, de orice operator implicat în operațiuni comerciale cu baloane, diferit de operatorii menționați la Capitolul III punctul 7 subpunctul 4) la Regulament.

#### **BOP.ADD.005 Responsabilitățile operatorului**

(a) Operatorul este responsabil de operarea balonului în conformitate cu cerințele esențiale stabilite în anexa nr. 3 la Codul aerian, cu cerințele din prezenta subparte și cu propria declarație.

(b) Fiecare zbor se execută în conformitate cu prevederile din manualul de operațiuni.

(c) Operatorul se asigură că balonul este echipat și că toți membrii echipajului sunt calificați corespunzător pentru zona și tipul de operațiune.

(d) Operatorul se asigură că toți membrii echipajului desemnați pentru operațiunile de zbor sau implicați în mod direct în acestea îndeplinesc toate condițiile următoare:

1. sunt pregătiți și instruiți în mod corespunzător;
2. cunosc normele și procedurile relevante pentru sarcinile lor specifice;
3. și-au demonstrat abilitățile de executare a sarcinilor lor specifice;
4. sunt conștienți de responsabilitățile care le revin și de relația dintre respectivele sarcini și operarea balonului în ansamblu.

(e) Operatorul stabilește proceduri și instrucțiuni pentru operarea în condiții de siguranță a fiecărui tip de balon, cuprinzând sarcini și responsabilități ale membrilor echipajului, pentru toate tipurile de operațiuni. Respectiv proceduri și instrucțiuni nu trebuie să le impună membrilor echipajului să execute, în timpul fazelor critice ale zborului, alte activități decât cele necesare pentru operarea în condiții de siguranță a balonului.

(f) Operatorul ia măsuri pentru supravegherea membrilor echipajului și a personalului implicat în operarea balonului de către persoane cu experiență și competențe corespunzătoare pentru a asigura atingerea standardelor specificate în manualul de operațiuni.

(g) Operatorul se asigură că toți membrii echipajului și întregul personal implicat în operarea balonului au luat la cunoștință că trebuie să respecte legile,



reglementările și procedurile statelor în care se desfășoară operațiunile, care sunt relevante pentru executarea sarcinilor acestora.

(h) Operatorul specifică procedurile de planificare a zborului pentru a asigura desfășurarea zborului în condiții de siguranță, în funcție de performanțele balonului, de alte limitări de operare și de condițiile relevante previzibile pe ruta care trebuie urmată și la locurile de operare vizate. Respectivele proceduri se includ în manualul de operațiuni.

#### **BOP.ADD.010 Notificarea mijloacelor de conformare alternative**

Atunci când face declarația în conformitate cu BOP.ADD.100, operatorul notifică AAC lista AltMoC, în cazul în care intenționează să utilizeze AltMoC pentru a demonstra conformarea atunci când primește o solicitare în acest sens în conformitate cu BOP.BAS.010. Lista respectivă trebuie să conțină trimiteri la AMC pe care le înlocuiesc în cazul în care au fost adoptate AMC asociate de către AAC.

#### **BOP.ADD.015 Accesul**

(a) În scopul stabilirii conformării cu cerințele esențiale stabilite în anexa nr. 3 la Codul aerian și cu cerințele din Regulament, operatorul trebuie să acorde în orice moment acces oricărei persoane autorizate de AAC la orice facilități, balon, document, evidență, date, proceduri sau alt material relevant pentru activitatea operatorului care intră sub incidența Regulamentului, indiferent dacă respectiva activitate este încredințată prin contract sau nu.

(b) Accesul la balon include, în cazul zborurilor comerciale cu balonul pentru pasageri, posibilitatea de a intra și de a rămâne în balon în timpul operațiunilor de zbor, cu excepția cazului în care acest lucru ar pune în pericol zborul.

#### **BOP.ADD.020 Constatări**

După primirea notificării referitoare la constatările AAC în conformitate cu ARO.GEN.350, ARO.GEN.355 și ARO.GEN.360 din anexa nr. 2 la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene, operatorul ia toate măsurile următoare:

(a) determină cauza care stă la baza neconformității;

(b) definește un plan de acțiuni corective;

(c) demonstrează punerea în aplicare a planului de acțiuni corective într-un mod satisfăcător pentru AAC, în termenul stabilit de AAC, în conformitate cu ARO.GEN.350 din anexa nr. 2 la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene.

#### **BOP.ADD.025 Raportarea evenimentelor**

(a) Operatorul implementează, în cadrul sistemului său de management, un sistem de raportare a evenimentelor care să asigure raportarea obligatorie și voluntară în conformitate cu prevederile Regulamentului privind raportarea, analiza și acțiunile subsecvente cu privire la evenimentele de aviație civilă (în continuare – *RAC-RAASEAC*).

(b) Fără a aduce atingere literei (a), operatorul raportează AAC și organizației responsabile cu proiectarea balonului orice funcționare defectuoasă, defect tehnic, depășire a limitelor tehnice sau eveniment care ar atrage atenția asupra existenței unor informații incorecte, incomplete sau ambigue în datele stabilite în conformitate cu anexa nr.1 la Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.468/2019, precum și certificarea organizațiilor de proiectare și producție și orice alt eveniment care constituie un incident, dar nu un accident sau un incident grav.

(c) Operatorul ia măsurile necesare pentru a asigura respectarea articolului 9 din Legea nr.213/2021 cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi de către pilotul comandant, de către orice alt membru al echipajului și de către întregul personal cu privire la orice incident grav sau accident asociat operării unui balon.

### **BOP.ADD.030 Sistemul de management**

(a) Operatorul instituie, pune în aplicare și menține un sistem de management care include toate cele ce urmează:

1. responsabilități și răspunderi clar definite la nivelul întregii organizații a operatorului, inclusiv răspunderea directă în materie de siguranță a cadrului de conducere responsabil;

2. o descriere a viziunii globale și a principiilor generale ale operatorului în ceea ce privește siguranța, care va fi cunoscută drept politica de siguranță;

3. identificarea pericolelor în materie de siguranță a aviației generate de activitățile operatorului, evaluarea respectivelor pericole și managementul riscurilor asociate, inclusiv prin luarea unor măsuri de diminuare a acestor riscuri acolo unde este necesar și prin verificarea eficacității respectivelor măsuri;

4. menținerea nivelului de pregătire și de competență al personalului pentru a-i permite acestuia să își execute sarcinile;

5. documentarea tuturor proceselor-cheie ale sistemului de management, inclusiv a unui proces prin care se asigură că personalul își cunoaște responsabilitățile, și procedura de modificare a acestei documentații;

6. o funcție de monitorizare a conformării operatorului cu cerințele din anexa nr. 2 (Partea BOP). O astfel de monitorizare a conformării include un sistem de transmitere a constatărilor către cadrul de conducere responsabil al operatorului, pentru a se asigura implementarea efectivă a acțiunilor corective, după caz;

7. procesele necesare pentru a asigura conformarea cu cerințele de la Capitolele IV, V, VI și X din RAC-RAASEAC.

(b) Sistemul de management corespunde mărimii operatorului și naturii și complexității activităților sale, ținând cont de pericolele și riscurile asociate acestor activități.

### **BOP.ADD.035 Activități încredințate prin contract**

Atunci când încredințează prin contract orice parte a activității sale care intră sub incidența Regulamentului, operatorul are responsabilitatea de a se asigura că organizația cu care se încheie contractul execută activitatea în conformitate cu cerințele esențiale stabilite în anexa nr. 3 la Codul aerian și cu cerințele din Regulament. Operatorul se asigură totodată că AAC i se acordă acces la organizația cu care se încheie contractul pentru a determina dacă operatorul respectă aceste cerințe.

#### **BOP.ADD.040 Cerințe privind personalul**

(a) Operatorul numește un manager responsabil care are autoritatea de a se asigura că toate activitățile care intră sub incidența Regulamentului pot fi finanțate și executate în conformitate cu cerințele esențiale prevăzute în anexa nr. 3 la Codul aerian și cu cerințele din Regulament. Managerul responsabil poartă răspunderea pentru instituirea și menținerea unui sistem de management eficace.

(b) Operatorul trebuie:

1. să identifice responsabilitățile personalului său în privința tuturor sarcinilor și activităților care trebuie desfășurate;
2. să dețină suficient personal calificat pentru a îndeplini respectivele sarcini și activități; și
3. să țină evidențe corespunzătoare privind experiența, calificarea și pregătirea personalului său.

(c) Operatorul numește una sau mai multe persoane, care trebuie să susțină procedura de aprobare a AAC, responsabile cu managementul și supravegherea tuturor următoarelor domenii:

1. operațiuni de zbor;
2. operațiuni la sol;
3. continuitatea navigabilității, în conformitate cu Regulamentul privind menținerea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea întreprinderilor și a personalului cu abilități în domeniu, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.641/2019, asupra conceptului de operațiuni la sol ale deținătorului de document de certificare.

#### **BOP.ADD.045 Cerințe privind facilitățile**

Operatorul trebuie să dețină facilități suficiente pentru a permite desfășurarea și managementul tuturor sarcinilor și a activităților necesare pentru a asigura conformarea cu cerințele esențiale stabilite în anexa nr. 3 la Codul aerian și cu cerințele din Regulament.

### **Secțiunea a 2-a**

#### **Declarație, navigabilitate și închiriere cu și fără echipaj**

#### **BOP.ADD.100 Declarație**

(a) În declarația menționată la punctul 7, operatorul confirmă faptul că respectă și că va continua să respecte cerințele esențiale stabilite în anexa nr. 3 la Codul aerian și cerințele din Regulament.

(b) Operatorul include în declarație toate informațiile următoare:

1. numele operatorului;
2. locul în care operatorul își are sediul principal de activitate;
3. numele și datele de contact ale cadrului de conducere responsabil al operatorului;
4. data începerii operațiunii comerciale și, după caz, data la care intră în vigoare modificarea unei operațiuni comerciale existente;
5. în cazul tuturor baloanelor utilizate pentru operațiunea comercială, tipul de balon, înmatricularea, baza principală, tipul de operațiune și organizația de management al continuității navigabilității.

(c) După caz, operatorul anexează la declarație lista AltMoC, în conformitate cu BOP.ADD.010.

(d) Atunci când face declarația, operatorul utilizează formularul care figurează în Apendicele nr.1 la Regulament.

#### **BOP.ADD.105 Modificări aduse declarației și încetarea operațiunilor comerciale**

(a) Operatorul notifică fără întârziere AAC orice modificare a circumstanțelor care îi afectează conformarea cu cerințele esențiale stabilite în anexa nr. 3 la Codul aerian și cu cerințele din Regulament, astfel cum a fost declarată AAC, precum și orice modificări în ceea ce privește informațiile menționate la BOP.ADD.100 litera (b) și lista AltMoC menționată la BOP.ADD.100 litera (c), incluse în declarație sau anexate la aceasta.

(b) Operatorul înștiințează fără întârziere AAC atunci când nu mai este implicat în operațiuni comerciale cu baloane.

#### **BOP.ADD.110 Cerințe privind navigabilitatea**

Baloanele trebuie să aibă un certificat de navigabilitate eliberat în conformitate cu Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și certificarea organizațiilor de proiectare și producție, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.468/2019 sau, în cazul unui balon înmatriculat într-un alt stat membru OACI, trebuie să facă obiectul fie al unui acord de închiriere cu echipaj, fie al unui acord de închiriere fără echipaj în conformitate cu BOP.ADD.115.

#### **BOP.ADD.115 Închirierea cu echipaj și închirierea fără echipaj a unui balon înmatriculat într-un alt stat membru OACI**

(a) Operatorul notifică AAC orice acord de închiriere cu echipaj sau acord de închiriere fără echipaj cu privire la un balon înmatriculat într-un alt stat membru OACI.

(b) În cazul în care un balon înmatriculat într-un alt stat face obiectul unui acord de închiriere cu echipaj, operatorul se asigură că nivelul de siguranță

rezultat din aplicarea standardelor de siguranță în ceea ce privește continuitatea navigabilității și operațiunile aeriene la care este supus operatorul din statul membru OACI al balonului este cel puțin echivalent cu cel rezultat din aplicarea cerințelor din anexa nr. 1 la Regulamentul privind menținerea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea întreprinderilor și a personalului cu atribuții în domeniu, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.641/2019 și din Regulament.

(c) În cazul în care un balon înmatriculat într-un stat membru OACI face obiectul unui acord de închiriere fără echipaj, operatorul asigură conformarea unui astfel de balon cu cerințele esențiale referitoare la continuitatea navigabilității stabilite în anexa nr. 1 și anexa nr. 3 la Codul aerian și cu cerințele din Regulament.

### **Secțiunea a 3-a Manuale și înregistrări**

#### **BOP.ADD.200 Manualul de operațiuni**

- (a) Operatorul elaborează un manual de operațiuni.
- (b) Conținutul manualului de operațiuni reflectă cerințele stabilite în anexa nr. 2 (Partea BOP) și nu contravine informațiilor cuprinse în declarația operatorului.
- (c) Manualul de operațiuni poate fi elaborat în mai multe părți distincte.
- (d) Toți membrii personalului operatorului trebuie să aibă acces ușor la părțile din manualul de operațiuni care sunt relevante pentru atribuțiile lor.
- (e) Manualul de operațiuni trebuie ținut la zi. Toți membrii personalului operatorului sunt informați cu privire la orice modificare a manualului de operațiuni care este relevantă pentru îndeplinirea atribuțiilor lor.
- (f) Operatorul se asigură că toate informațiile utilizate ca bază pentru conținutul manualului de operațiuni și orice modificare a acestora sunt preluate corect în manualul de operațiuni.
- (g) Operatorul se asigură că toți membrii personalului pot înțelege limbajul în care sunt redactate părțile din manualul de operațiuni care sunt relevante pentru atribuțiile lor. Conținutul manualului de operațiuni este prezentat într-o formă care poate fi utilizată fără dificultăți.

#### **BOP.ADD.205 Evidența documentelor**

- (a) Operatorul instituie un sistem de evidență a documentelor care să permită stocarea adecvată și trasabilitatea sigură a tuturor activităților sale.
- (b) Formatul evidențelor se specifică în procedurile sau în manualele operatorului.

### **Secțiunea a 4-a Echipajul de zbor**

#### **BOP.ADD.300 Componenta echipajului de zbor**

(a) Componenta echipajului de zbor este minimum cea indicată în AFM sau în limitările de operare prevăzute pentru balon.

(b) Echipajul de zbor cuprinde membri suplimentari în cazul în care tipul de operațiune impune acest lucru. Numărul membrilor echipajului de zbor nu poate fi mai mic decât numărul indicat în manualul de operațiuni.

(c) Toți membrii echipajului de zbor trebuie să dețină un certificat de pilot și calificări eliberate sau acceptate în conformitate cu anexa nr. 3 (Partea BFCL) și corespunzătoare sarcinilor care le revin.

(d) Membrii echipajului de zbor pot fi eliberați în timpul zborului de sarcinile lor la comenzi de către un alt membru al echipajului de zbor calificat corespunzător.

(e) Atunci când recurge la serviciile unor membri de echipaj de zbor care lucrează ca liber profesioniști sau cu fracțiune de normă, operatorul se asigură că se respectă toate cerințele următoare:

1. cerințele din prezenta subparte;
2. anexa nr. 3 (Partea BFCL), inclusiv cerințele privind experiența recentă;
3. limitările privind timpul de zbor și de serviciu și cerințele privind timpul de odihnă în conformitate cu legislația națională a statului membru în care operatorul își are sediul principal de activitate, ținând cont de toate serviciile furnizate altor operatori de către membrul echipajului de zbor.

#### **BOP.ADD.305 Desemnarea ca pilot comandant**

(a) Operatorul desemnează drept pilot comandant un pilot din echipajul de zbor.

(b) Operatorul poate desemna un pilot să acționeze în calitate de pilot comandant doar dacă acesta sau aceasta:

1. este calificat(ă) să acționeze ca pilot comandant în conformitate cu anexa nr. 3 (Partea BFCL);
2. deține nivelul minim de experiență indicat în manualul de operațiuni și
3. deține cunoștințe adecvate în ceea ce privește zona vizată de zbor.

#### **BOP.ADD.310 Furnizarea activităților de pregătire și de verificare**

Toate activitățile de pregătire și de verificare a membrilor echipajului de zbor necesare în temeiul BOP.ADD.315 sunt furnizate după cum urmează:

(a) în conformitate cu programele și cu programa de pregătire stabilite de operator în manualul de operațiuni;

(b) de persoane calificate în mod corespunzător și, în ceea ce privește pregătirea și verificarea practică în zbor, de persoane calificate în conformitate cu anexa nr. 3 (Partea BFCL).

#### **BOP.ADD.315 Pregătirea și verificarea recurente**

(a) Fiecare membru al echipajului de zbor urmează din doi în doi ani o pregătire recurentă în zbor și la sol relevantă pentru clasa de balon pe care își desfășoară activitatea, inclusiv o pregătire privind amplasarea și utilizarea tuturor echipamentelor de urgență și de siguranță de la bord.

(b) Fiecare membru al echipajului de zbor se supune unor verificări ale competenței efectuate de operator pentru a-și demonstra competența de a executa procedurile normale, anormale și de urgență, acestea acoperind aspectele relevante aferente sarcinilor specializate descrise în manualul de operațiuni. La efectuarea acestor verificări, se ține seama în mod corespunzător de membrii echipajului care efectuează operațiuni în condiții de VFR pe timp de noapte.

(c) Verificarea competenței efectuată de operator este valabilă 24 de luni calendaristice, începând de la sfârșitul lunii în care a fost efectuată verificarea sau, în cazul în care verificarea este efectuată în ultimele trei luni ale perioadei de valabilitate a verificării anterioare, din ultima zi a perioadei de valabilitate a respectivei verificări anterioare.

## **Secțiunea a 5-a**

### **Cerințe generale de operare**

#### **BOP.ADD.400 Responsabilitățile pilotului comandant**

Pilotul comandant respectă următoarele cerințe în mod cumulativ:

(a) cerințele relevante ale sistemului de raportare a evenimentelor stabilit de operator menționate la BOP.ADD.025;

(b) toate limitările privind timpul de zbor și de serviciu și toate cerințele privind timpul de odihnă aplicabile activităților sale în conformitate cu cadrul normativ aplicabil.

#### **BOP.ADD.405 Autoritatea pilotului comandant**

În pofida dispozițiilor de la BOP.BAS.035, operatorul ia toate măsurile rezonabile pentru a se asigura că toate persoanele transportate în balon se supun tuturor comenzilor legitime date de pilotul comandant în scopul asigurării siguranței balonului, a oricărei persoane sau a oricăror bunuri materiale transportate la bord sau a oricărei persoane sau a oricăror bunuri materiale de la sol.

#### **BOP.ADD.410 Membrul suplimentar al echipajului unui balon**

Atunci când un balon transportă mai mult de 19 pasageri, la bordul balonului trebuie să fie prezent cel puțin un membru suplimentar al echipajului în plus față de echipajul de zbor necesar în temeiul BOP.ADD.300 literele (a) și (b), pentru a ajuta pasagerii în caz de urgență. Respectivul membru suplimentar al echipajului trebuie să aibă o experiență și pregătire corespunzătoare.

#### **BOP.ADD.415 Aptitudinea fizică în caz de scufundare la mare adâncime și donare de sânge**

Membrii echipajului nu sunt autorizați să îndeplinească sarcini la bordul unui balon în cazul în care aptitudinile lor fizice ar putea fi afectate după scufundarea la mare adâncime sau donarea de sânge.

#### **BOP.ADD.420 Limbă comună**

Operatorul se asigură că toți membrii echipajului pot comunica între ei într-o limbă comună.

### **BOP.ADD.425 Substanțe psihoactive**

Operatorul ia toate măsurile rezonabile pentru a se asigura că nu se permite accesul sau prezența la bordul unui balon a niciunei persoane aflate sub influența substanțelor psihoactive, în măsura în care prezența respectivei persoane ar putea pune în pericol siguranța balonului, a oricărei persoane sau a oricărui bun transportat la bord sau a oricărei persoane sau a oricărui bun de la sol.

### **BOP.ADD.430 Punere în pericol**

Operatorul ia toate măsurile rezonabile pentru a se asigura că nicio persoană nu acționează sau nu omite să acționeze, în mod intenționat, din imprudență sau neglijență, astfel încât să apară una dintre următoarele consecințe:

(a) să fie pus în pericol balonul sau persoanele aflate la bordul acestuia sau la sol;

(b) să cauzeze sau să permită ca balonul să pună în pericol orice persoană sau orice bun material.

### **BOP.ADD.435 Documente, manuale și informații care trebuie păstrate la bord**

(a) Toate documentele, manualele și informațiile următoare, în original sau copii ale acestora, trebuie să se afle la bord în timpul fiecărui zbor:

1. declarația dată de operator;
2. informații privind serviciile de căutare și salvare pentru zona zborului avut în vedere;
3. planul de zbor operațional.

(b) Toate documentele, manualele și informațiile următoare se depozitează, în original, într-un loc sigur, care nu se află la bordul balonului în timpul unui zbor:

1. documentele, manualele și informațiile menționate la litera (a), atunci când copiile acestora se află la bordul balonului în timpul unui zbor;
2. părțile în vigoare ale manualului de operațiuni sau ale procedurilor standard de operare (în continuare – *SOP- Standart Operating Procedures*) care sunt relevante pentru atribuțiile membrilor echipajului, care trebuie să le fie ușor accesibile acestora;

3. listele de pasageri, atunci când sunt transportați pasageri;

4. documentația privind masa menționată la BOP.ADD.600 litera (c).

(c) La cererea AAC, pilotul comandant sau operatorul pune la dispoziția acestuia respective documentele, manualele și informațiile originale, în termenul precizat de autoritate, care nu poate fi mai mic de 24 de ore.

### **BOP.ADD.440 Bunuri periculoase**

Operatorul trebuie:

(a) să instituie proceduri care să asigure luarea tuturor măsurilor rezonabile pentru prevenirea transportului neintenționat de bunuri periculoase la bordul balonului; și



(b) să furnizeze membrilor echipajului informațiile necesare în legătură cu orice bunuri periculoase transportate sau care urmează să fie transportate la bordul balonului, pentru a le permite acestora să își îndeplinească în mod corespunzător sarcinile.

## **Secțiunea a 6-a** **Proceduri de operare**

### **BOP.ADD.500 Calculele cu privire la combustibil sau balast**

Operatorul se asigură că se documentează într-un plan de zbor operațional calculele cu privire la combustibilul sau balastul de rezervă.

### **BOP.ADD.505 Transportul categoriilor speciale de pasageri**

Operatorul instituie proceduri pentru transportul persoanelor care necesită condiții, asistență sau dispozitive speciale atunci când sunt transportate la bordul unui balon în condiții care să asigure siguranța balonului și a oricărei persoane sau a oricăror bunuri materiale transportate la bord.

### **BOP.ADD.510 Operațiuni comerciale specializate cu baloane – proceduri standard de operare**

În pofida dispozițiilor de la BOP.BAS.190:

(a) Înainte de a iniția o operațiune comercială specializată cu balonul, operatorul efectuează o evaluare a riscurilor prin care evaluează complexitatea operațiunii avute în vedere, pentru a determina pericolele și riscurile asociate ale respectivei operațiuni, precum și pentru a stabili măsurile de reducere a acestor riscuri, atunci când este necesar.

(b) Pe baza acestei evaluări a riscurilor, înainte de inițierea operațiunii comerciale specializate cu balonul, operatorul stabilește SOP adecvate operațiunii avute în vedere și balonului utilizat. SOP trebuie fie incluse în manualul de operațiuni, fie prevăzute într-un document separat. Operatorul revizuieste și actualizează în mod regulat SOP, dacă este necesar, pentru a ține seama în mod adecvat de evaluarea riscurilor.

(c) Operatorul se asigură că operațiunile comerciale specializate cu baloane se derulează în conformitate cu SOP.

## **Secțiunea a 7-a** **Performanțe și limitări de operare**

### **BOP.ADD.600 Sistemul de determinare a masei**

(a) Operatorul instituie un sistem care să specifice modul în care sunt stabilite cu acuratețe, pentru fiecare zbor, toate elementele următoare, astfel încât să permită pilotului comandant să verifice respectarea limitărilor prevăzute de AFM:

1. masa balonului gol;
2. masa încărcăturii transportate;

3. masa încărcăturii de combustibil sau de balast;
  4. masa la decolare;
  5. încărcarea balonului efectuată sub supravegherea pilotului comandant sau a personalului calificat;
  6. pregătirea și punerea la dispoziție a tuturor documentelor.
- (b) Calculul masei pe baza calculelor electronice trebuie să poată fi reprodus de către pilotul comandant.
- (c) Documentația privind masa, care indică elementele enumerate la litera (a), se pregătește înainte de fiecare zbor și se documentează într-un plan de zbor operațional.

Anexa nr. 3  
la Regulamentul de stabilire a normelor  
detaliat pentru operarea baloanelor,  
precum și pentru acordarea certificatelor  
de echipaj de zbor pentru baloane

## **CERINȚE PENTRU ACORDAREA CERTIFICATELOR DE ECHIPAJ DE ZBOR PENTRU BALOANE [PARTEA BFCL]**

### ***SUBPARTEA GEN – CERINȚE GENERALE***

#### **BFCL.001 Domeniul de aplicare**

Anexa nr. 3 (Partea BFCL) stabilește cerințele pentru eliberarea unui certificat de pilot de baloane (BPL) și a privilegiilor, calificărilor și certificatelor asociate, precum și condițiile de valabilitate și de utilizare a acestora.

#### **BFCL.005 Autoritatea competentă**

În sensul anexei nr. 3 (Partea BFCL), AAC este o autoritatea a căreia o persoană îi înaintea o cerere de eliberare a unui BPL sau a privilegiilor, calificărilor sau certificatelor asociate.

#### **BFCL.010 Clasele și grupele de baloane**

În sensul anexei nr. 3 (Partea BFCL) baloanele se clasifică în următoarele clase și grupe:

(a) clasa „baloane cu aer cald”:

1. grupa A: o capacitate a anvelopei de până la 3 400 m<sup>3</sup> (120 069 ft<sup>3</sup>);
  2. grupa B: o capacitate a anvelopei cuprinsă între 3 401 m<sup>3</sup> (120 070 ft<sup>3</sup>) și 6 000 m<sup>3</sup> (211 888 ft<sup>3</sup>);
  3. grupa C: o capacitate a anvelopei cuprinsă între 6 001 m<sup>3</sup> (211 889 ft<sup>3</sup>) și 10 500 m<sup>3</sup> (370 804 ft<sup>3</sup>);
  4. grupa D: o capacitate a anvelopei de peste 10 500 m<sup>3</sup> (370 804 ft<sup>3</sup>);
- (b) clasa „baloane cu gaz”;
- (c) clasa „baloane mixte”;
- (d) clasa „dirijabile cu aer cald”.

#### **BFCL.015 Solicitarea și eliberarea, revalidarea și reînnoirea unui BPL, precum și a privilegiilor, a calificărilor și a certificatelor asociate**

(a) Pentru oricare dintre următoarele se întocmește o cerere depusă în adresa AAC în forma și modul stabilite de respectiva aceasta:

1. eliberarea unui BPL și a calificărilor asociate;
2. extinderea privilegiilor conferite de un BPL;
3. eliberarea unui certificat de instructor de zbor (pentru baloane) [„FI(B)”];
4. eliberarea, revalidarea și reînnoirea unui certificat de examinator de zbor (pentru baloane) [„FE(B)”]; și
5. orice modificări aduse BPL și privilegiilor, calificărilor sau certificatelor asociate.

(b) O cerere indicată la litera (a) trebuie să fie însoțită de dovada că solicitantul respectă cerințele relevante stabilite în anexa nr. 3 (BFCL) și în anexa nr.4 (Partea MED) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă.

(c) Orice limitare sau extindere a privilegiilor acordate printr-un certificat de pilot de baloane, calificare sau certificat trebuie înscrisă pe certificatul de pilot de baloane sau pe certificat de către AAC.

(d) O persoană nu poate deține în niciun moment mai mult de un BPL eliberat în conformitate cu prezenta anexa nr. 3 (Partea BFCL).

(e) Titularul unui certificat de pilot depune cererile indicate la litera (a) la AAC în conformitate cu anexa nr. 3 (Partea BFCL), cu anexa nr. 1 (Partea FCL) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă sau cu anexa nr. 3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor, precum și pentru acordarea certificatelor de echipaj de zbor pentru planeare, după caz.

(f) Solicitanții solicită eliberarea unui BPL și a calificărilor, privilegiilor sau certificatelor asociate în termen de cel mult șase luni de la susținerea cu succes a testului de îndemânare sau a evaluării competenței.

#### **BFCL.030 Testul de îndemânare**

Cu excepția testului de îndemânare pentru calificarea de operațiuni comerciale, astfel cum se specifică la BFCL.215, o persoană care solicită efectuarea unui test de îndemânare trebuie să fie recomandată pentru susținerea testului de către ATO sau de către DTO responsabilă de pregătirea urmată de solicitant, odată ce pregătirea este finalizată. ATO sau DTO pune la dispoziția examinatorului înregistrările referitoare la pregătire.

#### **BFCL.035 Creditarea timpului de zbor**

Solicitanții unui BPL sau ai unui privilegiu, ai unei calificări sau ai unui certificat asociat sunt creditați integral cu tot timpul de instruire în simplă comandă, în dublă comandă sau ca PIC pe baloane în ceea ce privește cerința referitoare la timpul total de zbor necesar pentru certificatul de pilot, privilegiu, calificare sau certificat.

#### **BFCL.045 Obligația de a deține și de a prezenta documente**

(a) Atunci când exercită privilegiile conferite de un BPL, titularii de BPL trebuie să aibă asupra lor toate cele enumerate în continuare:

1. un BPL valabilă;
2. un certificat medical valabil;
3. un document de identitate cu fotografie;
4. suficiente date în carnetul de zbor pentru a demonstra respectarea cerințelor din anexa nr. 3 (Partea BFCL).

(b) Elevii piloți trebuie să aibă asupra lor în cursul tuturor zborurilor în simplă comandă:

1. documentele specificate la litera (a) punctele 2 și 3; și

2. dovada autorizației necesare conform BFCL.125 litera (a).

(c) La cererea unui reprezentant autorizat al AAC, titularii de BPL sau elevii piloți trebuie să prezinte fără întârziere documentele indicate la literele (a) sau (b) spre verificare.

#### **BFCL.050 Înregistrarea timpului de zbor**

Titularii de BPL și elevii piloți păstrează o evidență exactă a detaliilor tuturor zborurilor efectuate în forma și modul stabilite de AAC.

#### **BFCL.065 Reducerea privilegiilor titularilor de BPL în vârstă de 70 de ani sau mai mult în ceea ce privește operarea comercială a baloanelor pentru transportul de pasageri**

Titularii de BPL care au atins vârsta de 70 de ani nu pot acționa ca piloți pe un balon care desfășoară operațiuni de transport aerian comercial de pasageri cu balonul.

#### **BFCL.070 Limitarea, suspendarea sau revocarea certificatelor de pilot, a privilegiilor, a calificărilor și a certificatelor**

(a) Un BPL, precum și privilegiile, calificările și certificatele asociate eliberate în conformitate cu anexa nr. 3 (Partea BFCL) pot fi limitate, suspendate sau revocate de AAC în conformitate cu condițiile și procedurile prevăzute în anexa nr. 6 (Partea ARA) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă dacă titularul unui BPL nu respectă cerințele esențiale prevăzute în anexa nr.4 la Codul aerian sau cerințele din anexa nr. 3 (Partea BFCL), precum și din anexa nr. 2 (Partea BOP) sau din anexa nr. 4 (Partea MED) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă.

(b) Titularii de BPL restituie imediat certificatul de pilot sau certificatul FE(B), FI(B) către AAC în cazul în care certificatul de pilot, privilegiul, calificarea sau certificatul FE(B), FI(B) a fost limitat(ă), suspendat(ă) sau revocat(ă).

### ***SUBPARTEA BPL – CERTIFICATUL DE PILOT DE BALOANE (BPL)***

#### **BFCL.115 BPL – Privilegii și condiții**

(a) Privilegiile unui titular de BPL constau în dreptul acestuia de a acționa ca PIC pe baloane:

1. fără remunerație în cadrul operațiunilor necomerciale;
2. în cadrul operațiunilor comerciale dacă deține o calificare de operațiuni comerciale în conformitate cu subpartea ADD BFCL.215 din anexa nr. 3 (Partea BFCL).

(b) Prin derogare de la litera (a) punctul 1, titularul unui BPL care deține privilegii de instructor sau de examinator poate fi remunerat pentru:

1. asigurarea instruirii practice pentru BPL;

2. efectuarea de teste de îndemânare și de verificări ale competenței pentru BPL;

3. pregătirea, testarea și verificarea pentru privilegiile, calificările și certificatele asociate unui BPL.

(c) Titularii de BPL își pot exercita privilegiile aferente BPL numai dacă respectă cerințele aplicabile privind experiența recentă și numai dacă certificatul lor medical, corespunzător privilegiilor exercitate, este valabil.

#### **BFCL.120 BPL – Vârsta minimă**

Solicitanții unui BPL trebuie să aibă cel puțin 16 ani.

#### **BFCL.125 BPL – Elevul pilot**

(a) Elevii piloți nu pot zbura în simplă comandă decât cu autorizarea și sub supravegherea unui instructor de zbor pentru baloane [FI(B)].

(b) Elevii piloți trebuie să aibă cel puțin vârsta de 14 ani pentru a fi admiși pe zborurile în simplă comandă.

#### **BFCL.130 BPL – Cursul de pregătire și cerințe privind experiența**

Solicitanții unui BPL trebuie să urmeze un curs de pregătire în cadrul unei ATO sau al unei DTO. Cursul trebuie să fie adaptat privilegiilor solicitate și să includă:

- (a) cunoștințe teoretice, astfel cum se specifică la BFCL.135 litera (a);
- (b) cel puțin 16 ore de instruire practică fie pe baloane cu aer cald care reprezintă grupa A a clasei respective, fie pe baloane cu gaz, inclusiv cel puțin:
  - 1. 12 ore de instruire practică în dublă comandă;
  - 2. 10 umpleri cu aer și 20 de decolări și aterizări și
  - 3. un zbor supravegheat în simplă comandă cu un timp de zbor de cel puțin 30 de minute.

#### **BFCL.135 BPL – Examinarea teoretică**

(a) Cunoștințe teoretice

Solicitanții unui BPL trebuie să demonstreze, prin examinări la următoarele subiecte, un nivel de cunoștințe teoretice corespunzător privilegiilor solicitate:

- 1. subiecte comune:
  - (i) legislație aeronautică;
  - (ii) performanțe umane;
  - (iii) meteorologie;
  - (iv) comunicații și
- 2. subiecte specifice referitoare la baloane:
  - (i) principii de zbor;
  - (ii) proceduri operaționale;
  - (iii) performanțe de zbor și planificarea zborului;
  - (iv) cunoașterea generală a aeronavei în ceea ce privește baloanele și
  - (v) navigație.
- (b) Responsabilitățile solicitantului

1. Solicitantul trebuie să susțină întregul set de examinări teoretice pentru BPL sub AAC.

2. Solicitantul susține examinarea teoretică numai la recomandarea ATO sau a DTO responsabilă cu pregătirea acestuia și numai după ce a urmat elementele corespunzătoare ale cursului de pregătire teoretică la un nivel satisfăcător.

3. Recomandarea din partea unei ATO sau a unei DTO este valabilă 12 luni. Dacă solicitantul nu a susținut cel puțin un examen teoretic în această perioadă de valabilitate, necesitatea unei pregătiri suplimentare se decide de către ATO sau DTO pe baza nevoilor solicitantului.

(c) Standarde de promovare

1. Se consideră că un solicitant a promovat un examen teoretic în situația în care a obținut cel puțin 75 % din punctele corespunzătoare respectivului examen. Nu se aplică puncte de penalizare.

2. Cu excepția cazului în care prezenta anexa nr. 3 (Partea BFCL) specifică altfel, se consideră că un solicitant a promovat examinarea teoretică necesară pentru BPL dacă a promovat toate examenele teoretice necesare într-un interval de 18 luni de la sfârșitul lunii calendaristice în care respectivul solicitant s-a prezentat pentru prima dată la un examen.

3. Dacă nu promovează unul dintre examenele teoretice după patru tentative sau nu promovează toate examenele în perioada menționată la punctul 2, solicitantul susține din nou întregul set de examene teoretice.

4. Înainte de a susține din nou examinările teoretice, solicitantul urmează o pregătire suplimentară în cadrul unei ATO sau al unei DTO. ATO sau DTO în cauză determină nivelul și sfera pregătirii, pe baza nevoilor solicitantului.

(d) Perioada de valabilitate

Examinarea teoretică este valabilă timp de 24 de luni de la data la care solicitantul a promovat examinarea teoretică, în conformitate cu litera (c) punctul 2.

**BFCL.140 BPL – Creditarea cunoștințelor teoretice**

Persoanele care solicită eliberarea unui BPL sunt creditate în ceea ce privește cerințele referitoare la cunoștințele teoretice pentru subiectele comune specificate la BFCL.135 litera (a) punctul 1, în cazul în care:

(a) dețin un certificat în conformitate cu anexa nr. 1 (Partea FCL) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă sau cu anexa nr. 3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor, precum și pentru acordarea certificatelor de echipaj de zbor pentru planoare sau

(b) au promovat examinările teoretice pentru un certificat de pilot specificat la litera (a), cu condiția ca acest lucru să se fi realizat în perioada de valabilitate specificată la BFCL.135 litera (d).

**BFCL.145 BPL – Testul de îndemânare**

(a) Prin susținerea unui test de îndemânare, solicitantii unui BPL trebuie să facă dovada capacității de a executa, ca PIC pe un balon, procedurile și manevrele relevante la un nivel de competență corespunzător privilegiilor solicitate.

(b) Solicitanții trebuie să susțină testul de îndemânare pe aceeași clasă de baloane pe care s-a urmat cursul de pregătire în conformitate cu BFCL.130 și, în cazul baloanelor cu aer cald, pe un balon care reprezintă grupa A a clasei respective.

(c) Pentru a susține un test de îndemânare pentru eliberarea unui BPL, solicitantul trebuie să promoveze mai întâi examinarea teoretică necesară.

(d) Standarde de promovare

1. Testul de îndemânare se împarte în diferite secțiuni, reprezentând toate fazele de zbor ale unui zbor cu balonul.

2. Nepromovarea oricărui element al unei secțiuni duce la nepromovarea întregii secțiuni. În cazul în care nu promovează o singură secțiune, solicitantul repetă examenul doar pentru respectiva secțiune. Nepromovarea a mai mult de o secțiune duce la repetarea întregului test.

3. Dacă solicitantul trebuie să repete testul în conformitate cu punctul 2 și nu promovează oricare dintre secțiuni, inclusiv secțiunile promovate cu ocazia unei tentative anterioare, respectivul solicitant trebuie să repete întregul test.

(e) Dacă nu promovează toate secțiunile testului din două încercări solicitantul trebuie să urmeze pregătire practică suplimentară.

### **BFCL.150 BPL – Extinderea privilegiilor la o altă clasă sau grupă de baloane**

(a) Privilegiile BPL se limitează la clasa de baloane pe care s-a susținut testul de îndemânare specificat la BFCL.145 și, în cazul baloanelor cu aer cald, la grupa A a clasei respective.

(b) În cazul baloanelor cu aer cald, privilegiile BPL se extind la altă grupă din clasa de baloane cu aer cald, dacă pilotul a efectuat cel puțin:

1. două zboruri de instruire cu un FI(B) pe un balon din grupa relevantă;
2. următorul număr de ore de timp de zbor ca PIC pe baloane:

(i) cel puțin 100 de ore, dacă se solicită privilegii pentru baloanele din grupa B;

(ii) cel puțin 200 de ore, dacă se solicită privilegii pentru baloanele din grupa C;

(iii) cel puțin 300 de ore, dacă se solicită privilegii pentru baloanele din grupa D.

(c) Cu excepția clasei baloanelor mixte, privilegiile BPL se extind, la cerere, la altă clasă de baloane sau, dacă se solicită privilegii pentru clasa de baloane cu aer cald, la grupa A a clasei de baloane cu aer cald, dacă pilotul a efectuat pe clasa și grupa relevante de baloane:

1. un curs de pregătire în cadrul unei ATO sau al unei DTO, care să cuprindă cel puțin:



- (i) cinci zboruri de instruire în dublă comandă sau
- (ii) în cazul unei extinderi a privilegiilor de la baloane cu aer cald la dirijabile cu aer cald, cinci ore de instruire în dublă comandă și

2. un test de îndemânare, în cadrul căruia pilotul a demonstrat FE(B) un nivel corespunzător de cunoștințe teoretice referitoare la cealaltă clasă în ceea ce privește următoarele subiecte:

- (i) principii de zbor;
- (ii) proceduri operaționale;
- (iii) performanțe de zbor și planificarea zborului;
- (iv) cunoașterea generală a aeronavei în ceea ce privește clasa de baloane pentru care se solicită extinderea privilegiilor.

(d) Efectuarea pregătirii menționate la litera (b) punctul 1 și litera (c) punctul 1 trebuie consemnată în carnetul de zbor al pilotului și semnată:

1. în cazul prevăzut la litera (b) punctul 1, de către instructorul care este responsabil cu zborurile de instruire și

2. în cazul prevăzut la litera (c) punctul 1, de către șeful activității de pregătire din cadrul ATO sau al DTO care este responsabil cu pregătirea.

(e) Un titular de BPL își poate exercita privilegiile pe clasa baloanelor mixte numai dacă are privilegii atât pentru clasa baloanelor cu aer cald, cât și pentru clasa baloanelor cu gaz.

#### **BFCL.160 BPL – Cerințe privind experiența recentă**

(a) Un titular de BPL poate exercita privilegiile conferite de certificatul său numai dacă a efectuat pe clasa de baloane relevantă:

1. fie:

(i) în ultimele 24 de luni premergătoare zborului planificat, cel puțin șase ore de timp de zbor ca PIC, inclusiv 10 decolări și aterizări, ca PIC sau în dublă sau simplă comandă sub supravegherea unui FI(B); și

(ii) în ultimele 48 de luni premergătoare zborului planificat, cel puțin un zbor de pregătire cu un FI(B); fie

2. în ultimele 24 de luni premergătoare zborului planificat, o verificare a competenței în conformitate cu litera (c).

(b) Pe lângă cerințele de la litera (a), în cazul unui pilot calificat să zboare pe mai mult de o clasă de baloane, pentru a-și exercita privilegiile pe cealaltă clasă de baloane sau pe celelalte clase de baloane, respectivul pilot trebuie să fi efectuat cel puțin trei ore timp de zbor, ca PIC sau în dublă sau simplă comandă sub supravegherea unui FI(B), pe fiecare clasă suplimentară de baloane în ultimele 24 de luni.

(c) Un titular de BPL care nu respectă cerințele de la litera (a) punctul 1 și, dacă este cazul, de la litera (b) trebuie ca, înainte de a-și relua exercitarea privilegiilor, să susțină o verificare a competenței cu un FE(B) pe un balon care reprezintă clasa relevantă.

(d) După ce se conformează dispozițiilor de la litera (a), (b) sau (c), după caz, un titular de BPL cu privilegii de a pilota baloane cu aer cald își poate exercita privilegiile numai pe baloane cu aer cald care reprezintă:

(i) aceeași grupă de baloane cu aer cald pe care s-a efectuat zborul de pregătire specificat la litera (a) punctul 1 subpunctul (ii) sau verificarea competenței specificată la litera (c), după caz, sau o grupă cu o dimensiune mai mică a anvelopei sau

(ii) grupa A de baloane cu aer cald în cazul în care un pilot, în conformitate cu litera (b), a efectuat zborul de pregătire specificat la litera (a) punctul 2 pe o altă clasă de baloane decât baloanele cu aer cald.

(e) Efectuarea zborurilor în dublă comandă, a zborurilor sub supraveghere și a zborului de pregătire, astfel cum se specifică la litera (a) punctul 1 și la litera (b), precum și efectuarea verificării competenței specificate la litera (c) trebuie consemnată în carnetul de zbor al pilotului și semnată, în cazurile prevăzute la litera (a) punctul 1 și la litera (b), de către FI(B) responsabil și, în cazul prevăzut la litera (c), de către FE(B) responsabil.

(f) Se consideră că un titular de BPL care deține totodată privilegii pentru operațiuni comerciale în conformitate cu subpartea ADD la BFCL.215 din anexa nr. 3 (Partea BFCL) respectă cerințele:

1. de la litera (a) și, dacă este cazul, de la litera (b), în cazul în care, în ultimele 24 de luni, a susținut o verificare a competenței în conformitate cu BFCL.215.(d).2.(i) pe clasa sau clasele de baloane relevante sau

2. de la litera (a) punctul 1 subpunctul (ii), în cazul în care a efectuat zborul de pregătire specificat la BFCL.215.(d).2.(ii) pe clasa de baloane relevantă.

În cazul clasei baloanelor cu aer cald, se aplică limitările prevăzute la litera (d) în ceea ce privește privilegiile de a opera diferite clase de baloane, în funcție de clasa de balon utilizată pentru a se conforma dispozițiilor de la litera (f) punctul 1 sau 2.

## ***SUBPARTEA ADD – CALIFICĂRI SUPLIMENTARE***

### **BFCL.200 Calificare de zbor captiv cu baloane cu aer cald**

(a) Un titular de BPL poate efectua zboruri captiv cu baloane cu aer cald numai dacă deține o calificare de zbor captiv cu baloane cu aer cald în conformitate cu prezentul punct.

(b) Pentru a putea solicita calificarea de zbor captiv cu baloane cu aer cald, solicitantul trebuie:

1. să dețină privilegii pentru clasa baloanelor cu aer cald;
2. să efectueze, în primul rând, cel puțin două zboruri captiv de instruire cu baloane cu aer cald.

(c) Efectuarea pregătirii de zbor captiv cu baloane cu aer cald trebuie consemnată în carnetul de zbor și semnată de FI(B) responsabil cu pregătirea.

(d) Un pilot care deține o calificare de zbor captiv cu baloane cu aer cald își poate exercita privilegiile numai dacă a efectuat cel puțin un zbor captiv cu balonul cu aer cald în cele 48 de luni premergătoare zborului planificat sau, dacă nu a efectuat un astfel de zbor, pilotul își poate exercita privilegiile dacă a efectuat un zbor captiv cu balonul cu aer cald în dublă sau simplă comandă sub supravegherea unui FI(B). Efectuarea unui zbor în dublă sau simplă comandă sub supraveghere trebuie consemnată în carnetul de zbor al pilotului și semnată de FI(B).

#### **BFCL.210 Calificarea de zbor pe timp de noapte**

(a) Un titular de BPL poate exercita privilegiile conferite de certificatul său în condiții VFR pe timp de noapte numai dacă deține o calificare de zbor pe timp de noapte în conformitate cu prezentul punct.

(b) Solicitantul calificării de zbor pe timp de noapte trebuie să fi efectuat cel puțin două zboruri de instruire pe timp de noapte de cel puțin o oră fiecare.

(c) Efectuarea pregătirii pentru calificarea de zbor pe timp de noapte trebuie consemnată în carnetul de zbor și semnată de FI(B) responsabil cu pregătirea.

#### **BFCL.215 Calificarea de operațiuni comerciale**

(a) Un titular de BPL poate exercita privilegiile conferite de certificatul său în cadrul operațiunilor comerciale cu baloane numai dacă deține o calificare de operațiuni comerciale în conformitate cu prezentul punct.

(b) Solicitantul calificării de operațiuni comerciale trebuie:

1. să fi împlinit vârsta de 18 ani;
2. să fi efectuat 50 de ore timp de zbor și 50 de decolări și aterizări ca PIC pe baloane;
3. să aibă privilegiile necesare pentru clasa de baloane pe care se vor exercita privilegiile conferite de calificarea de operațiuni comerciale și
4. să fi susținut cu succes un test de îndemânare pe clasa relevantă de baloane în cadrul căruia să demonstreze unui FE(B) competența necesară pentru operațiunile comerciale cu baloane.

(c) Privilegiile conferite de calificarea de operațiuni comerciale se limitează la clasa de baloane pe care s-a susținut testul de îndemânare în conformitate cu litera (b) punctul 3. La cerere, privilegiile se extind la altă clasă de baloane dacă solicitantul respectă, pe respectiva altă clasă, dispozițiile de la litera (b) punctele 3 și 4.

(d) Un pilot care deține o calificare de operațiuni comerciale poate exercita privilegiile conferite de calificarea respectivă în cadrul operării comerciale a baloanelor pentru transportul de pasageri numai dacă a efectuat:

1. în cele 180 de zile premergătoare zborului planificat:
  - (i) cel puțin trei zboruri ca PIC pe baloane, dintre care cel puțin unul pe un balon din clasa relevantă sau
  - (ii) un zbor ca PIC pe un balon din clasa relevantă sub supravegherea unui FI(B) calificat în conformitate cu prezentul punct și

2. în cele 24 de luni premergătoare zborului planificat:

(i) o verificare a competenței pe un balon din clasa relevantă, în timpul căreia să fi demonstrat unui FE(B) competența necesară pentru operarea comercială a baloanelor pentru transportul de pasageri sau

(ii) un curs de reîmprospătare a cunoștințelor în cadrul unei ATO sau al unei DTO, adaptat la competența necesară pentru operațiunile comerciale cu baloane, inclusiv cel puțin șase ore de instruire teoretică și un zbor de pregătire pe un balon din clasa relevantă cu un FI(B) care este calificat pentru operațiuni comerciale cu baloane în conformitate cu prezentul punct.

(e) Pentru a-și menține privilegiile conferite de calificarea de operațiuni comerciale pentru toate clasele de baloane, un pilot care deține o calificare de operațiuni comerciale cu privilegii extinse la mai mult de o clasă de baloane trebuie să respecte cerințele de la litera (d) punctul 2 în ceea ce privește cel puțin o clasă de baloane.

(f) Un pilot care respectă dispozițiile de la litera (d) și care deține o calificare de operațiuni comerciale pentru clasa de baloane cu aer cald își poate exercita privilegiile conferite de respectiva calificare pe clasa de baloane cu aer cald numai pe baloanele care reprezintă:

(i) aceeași grupă de baloane cu aer cald pe care s-a efectuat verificarea competenței specificată la litera (d) punctul 2 subpunctul (i) sau zborul de pregătire specificat la litera (d) punctul 2 subpunctul (ii) sau

(ii) o grupă de baloane cu aer cald cu o dimensiune mai mică a anvelopei.

(g) Efectuarea zborului sub supraveghere specificat la litera (d) punctul 1 subpunctul (ii), a verificării competenței specificate la litera (d) punctul 2 subpunctul (i) și a cursului de reîmprospătare a cunoștințelor specificat la litera (d) punctul 2 subpunctul (ii) trebuie consemnată în carnetul de zbor al pilotului și semnată de către șeful activității de pregătire al ATO sau al DTO sau de către FI(B) sau FE(B) responsabil cu cursul de pregătire, cu supravegherea sau cu verificarea competenței, după caz.

(h) Se consideră că un pilot care a efectuat o verificare a competenței în conformitate cu BOP.ADD.315 din anexa nr. 2 (Partea BOP) respectă dispozițiile de la litera (d) punctul 2 subpunctul (i).

## ***SUBPARTEA FI – INSTRUCTORII DE ZBOR***

### **Secțiunea 1 Cerințe generale**

#### **BFCL.300 Certificate de instructor de zbor**

(a) Considerații generale

Un instructor poate asigura instruire practică pe un balon numai dacă:

1. deține:

(i) un BPL, inclusiv privilegiile, calificările și certificatele pentru care urmează să se asigure instruirea practică; și

(ii) un certificat de instructor de zbor pentru baloane [FI(B)] corespunzător instruirii pe care o asigură, eliberat în conformitate cu prezenta subparte; și

2. are dreptul de a acționa ca PIC pe balon pe durata instruirii practice.

3. instructorii certificați, conform prevederilor Regulamentului (UE) nr.395/2018 de către autoritățile aeronautice din statele membre ale Uniunii Europene, pot fi acceptați de către AAC pentru instruirea practică a personalului din Republica Moldova. Procedura simplificată de acceptare a acestor instructori va fi stabilită de AAC.

(b) Instruirea efectuată în statele membre OACI

1. Prin derogare de la litera (a) punctul 1, în cazul instruirii practice asigurate în timpul unui curs de pregătire aprobat în conformitate cu anexa nr. 3 (Partea BFCL) în afara teritoriului Republicii Moldova, AAC eliberează un certificat de instructor de zbor unui solicitant care deține un certificat de pilot de baloane conform cu anexa nr. 1 la Convenția de la Chicago, cu condiția ca respectivul solicitant:

(i) să dețină cel puțin un certificat care să includă, după caz, privilegiile, calificări sau certificate echivalente cu cele pentru care este autorizat să ofere instruire;

(ii) să îndeplinească cerințele prevăzute în prezenta subparte pentru eliberarea certificatului de FI(B) cu privilegiile relevante de asigurare a instruirii și

(iii) să demonstreze AAC un nivel adecvat de cunoaștere a normelor internaționale și europene de siguranță a aviației pentru a-și putea exercita privilegiile de asigurare a instruirii în conformitate cu prezenta anexa nr. 3 (Partea BFCL).

2. Certificatul se limitează la asigurarea de instruire practică aprobată:

(i) în afara teritoriului Republicii Moldova, în temeiul Convenției de la Chicago și

(ii) elevilor piloți care cunosc suficient limba în care se asigură instruirea practică.

## **Secțiunea 2 -Certificatul de instructor de zbor pentru baloane – FI(B) BFCL.315 Certificatul de FI(B) – Privilegii și condiții**

(a) Sub rezerva respectării de către solicitanți a dispozițiilor de la BFCL.320 și a următoarelor condiții, certificatul de FI(B) se eliberează cu privilegiile de a asigura instruire practică pentru:

1. BPL;

2. extinderea privilegiilor la alte clase și grupe de baloane, cu condiția ca solicitantul să fi efectuat cel puțin 15 ore timp de zbor ca PIC pe fiecare clasă relevantă;

3. o calificare de zbor pe timp de noapte sau o calificare de zbor captiv, cu condiția ca solicitantul să fi beneficiat de o pregătire specifică în ceea ce privește

asigurarea instruirii pentru calificarea relevantă în cadrul unei ATO sau al unei DTO și

4. un certificat de FI(B), cu condiția ca solicitantul:

(i) să fi efectuat cel puțin 50 de ore de instruire practică pe baloane și  
(ii) în conformitate cu procedurile stabilite în acest scop de AAC, să fi asigurat cel puțin o oră de instruire practică pentru certificatul de FI(B) sub supravegherea unui FI(B) calificat în conformitate cu prezentul punct și numit de șeful activității de pregătire al unei ATO sau al unei DTO, într-un mod considerat satisfăcător de către respectivul FI(B).

(b) Privilegiile enumerate la litera (a) includ privilegiile de a asigura instruire practică pentru:

1. eliberarea certificatului de pilot, privilegiilor, calificărilor sau certificatelor relevante și

2. revalidare, reînnoire sau conformarea cu cerințele relevante privind experiența recentă din anexa nr. 3 (Partea BFCL), după caz.

#### **BFCL.320 FI(B) – Condiții indispensabile și cerințe**

Solicitanții unui certificat de FI(B) trebuie:

- (a) să aibă cel puțin 18 ani;
- (b) să îndeplinească cerințele de la BFCL.300 litera (a) punctul 1 subpunctul (i) și litera (a) punctul 2;
- (c) să fi efectuat 75 de ore timp de zbor ca PIC pe baloane;
- (d) să fi efectuat un curs de pregătire pentru instructori în conformitate cu BFCL.330 în cadrul unei ATO sau al unei DTO și
- (e) să fi susținut cu succes o evaluare a competenței în conformitate cu BFCL.345.

#### **BFCL.325 Competențele FI(B) și evaluarea acestora**

Solicitanții unui certificat de FI(B) trebuie să beneficieze de pregătire în vederea dobândirii următoarelor competențe:

- (a) pregătirea resurselor;
- (b) crearea unei atmosfere favorabile învățării;
- (c) prezentarea cunoștințelor;
- (d) integrarea gestionării amenințărilor și erorilor (TEM) și a gestionării resurselor echipajului (CRM);
- (e) gestionarea timpului pentru atingerea obiectivelor pregătirii;
- (f) facilitarea învățării;
- (g) evaluarea performanțelor elevilor;
- (h) monitorizarea și evaluarea progreselor;
- (i) evaluarea sesiunilor de pregătire și
- (j) raportarea rezultatelor.

#### **BFCL.330 FI(B) – Cursul de pregătire**

(a) Solicitanții unui certificat de FI(B) trebuie să susțină mai întâi o evaluare preliminară specifică în cadrul unei ATO sau al unei DTO în cursul

celor 12 luni premergătoare datei de început a cursului de pregătire, în vederea evaluării capacității acestora de a urma cursul.

(b) Cursul de pregătire FI(B) trebuie să cuprindă cel puțin:

1. elementele specificate la BFCL.325;
2. 25 de ore de predare-învățare;
3. 12 ore de instruire teoretică, inclusiv teste de evaluare a progreselor și
4. trei ore de instruire practică, inclusiv trei decolări și aterizări.

(c) Solicitanții care dețin deja un certificat de instructor în conformitate cu anexa nr. 3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor, precum și pentru acordarea certificatelor de echipaj de zbor pentru planoare sau cu anexa nr. 1 (Partea FCL) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă sunt creditați integral în ceea ce privește cerința de la litera (b) punctul 2.

#### **BFCL.345 FI(B) – Evaluarea competenței**

(a) Persoanele care solicită eliberarea unui certificat de FI(B) trebuie să susțină cu succes o evaluare a competenței pe un balon pentru a-i demonstra unui examinator calificat în conformitate cu BFCL.415 litera (c) că au capacitatea de a instrui un elev pilot la nivelul necesar pentru eliberarea unui BPL.

(b) Evaluarea respectivă trebuie să includă:

1. demonstrarea competențelor descrise la BFCL.325, în timpul pregătirii înainte și după zbor și în timpul instruirii teoretice;
2. examinări teoretice orale la sol, instructaje înainte și după zbor, precum și demonstrații în timpul zborului pe clasa corespunzătoare de baloane;
3. exerciții adecvate pentru a evalua competențele instructorului.

#### **BFCL.360 Certificatul de FI(B) – Cerințe privind experiența recentă**

(a) Un titular de certificat de FI(B) își poate exercita privilegiile conferite de certificat numai dacă a efectuat:

1. în ultimii trei ani premergători momentului în care se prevede exercitarea respectivelor privilegii:

(i) o pregătire de reîmprospătare a cunoștințelor pentru instructori în cadrul unei ATO, al unei DTO, pe durata căreia titularul trebuie să fi beneficiat de instruire teoretică pentru reîmprospătarea și actualizarea cunoștințelor relevante pentru instructorii de zbor cu baloane;

(ii) cel puțin 6 ore de instruire practică pe baloane ca FI(B) și

2. în ultimii nouă ani și în conformitate cu procedurile stabilite în acest scop de către AAC, un zbor de instruire pe un balon ca FI(B) sub supravegherea unui FI(B) calificat în conformitate cu BFCL.315 litera (a) punctul 4 și numit de șeful activității de pregătire al ATO sau al DTO, într-un mod considerat satisfăcător de către respectivul FI(B).

(b) Orele de zbor ca FE(B) pe durata testelor de îndemânare, a verificărilor competenței sau a evaluării competenței sunt creditate integral în ceea ce privește cerința de la litera (a) punctul 1 subpunctul (ii).

(c) Dacă nu a reușit să efectueze zborul de instruire sub supraveghere într-un mod considerat satisfăcător de către FI(B) în conformitate cu litera (a) punctul 2, titularul unui certificat de FI(B) nu exercită privilegiile conferite de certificatul de FI(B) până când nu susține cu succes o evaluare a competenței în conformitate cu BFCL.345.

(d) Pentru a-și relua exercitarea privilegiilor conferite de certificatul de FI(B), un titular de certificat de FI(B) care nu îndeplinește toate cerințele de la litera (a) trebuie să îndeplinească cerința de la litera (a) punctul 1 subpunctul (i) și de la BFCL.345.

## ***SUBPARTEA FE – EXAMINATORII DE ZBOR***

### **Secțiunea 1 Cerințe generale**

#### **BFCL.400 Certificate de examinator de zbor pe baloane**

##### **(a) Considerații generale**

Un examinator poate efectua teste de îndemânare, verificări ale competenței sau evaluări ale competenței în conformitate cu anexa nr. 3 (Partea BFCL), numai dacă:

##### **1. deține:**

(i) un BPL care să includă privilegiile, calificările sau certificatele pentru care este autorizat să efectueze teste de îndemânare, verificări ale competenței sau evaluări ale competenței, precum și privilegiile de a asigura instruire pentru acestea;

(ii) un certificat de FE(B) care să includă privilegii corespunzătoare testului de îndemânare, verificării competenței sau evaluării competenței efectuate, eliberat în conformitate cu prezenta subparte;

2. are dreptul de a acționa ca PIC pe un balon în cursul testului de îndemânare, al verificării competenței sau al evaluării competenței.

3. examinatorii certificați, conform prevederilor Regulamentului (UE) nr. 395/2018 de către autoritățile aeronautice din statele membre ale Uniunii Europene, pot fi acceptați de către AAC pentru a desfășura teste de îndemânare, verificări ale competenței sau evaluări ale competenței personalului din Republica Moldova. Procedura simplificată de acceptare a acestor instructori va fi stabilită de AAC.

**(b) Examinări efectuate în afara Republicii Moldova în temeiul Convenției de la Chicago**

1. Prin derogare de la litera (a) punctul 1, în cazul testelor de îndemânare și al verificărilor competenței efectuate în afara Republicii Moldova, în temeiul Convenției de la Chicago, AAC eliberează un certificat de examinator unui solicitant care deține un certificat de pilot de baloane conform cu anexa nr. 1 la Convenția de la Chicago, cu condiția ca respectivul solicitant:



(i) să dețină cel puțin un certificat care să includă, după caz, privilegiu, calificări sau certificate echivalente cu cele pentru care este autorizat să efectueze teste de îndemânare sau verificări ale competenței;

(ii) să îndeplinească cerințele prevăzute în prezenta subparte pentru eliberarea certificatului relevant de examinator;

(iii) să demonstreze AAC un nivel corespunzător de cunoaștere a normelor internaționale și europene de siguranță a aviației pentru a-și putea exercita privilegiile de examinator în conformitate cu anexa nr. 3 (Partea BFCL).

2. Certificatul menționat la punctul 1 se limitează la efectuarea de teste de îndemânare și verificări ale competenței:

(i) în afara teritoriului Republicii Moldova, în temeiul Convenției de la Chicago și

(ii) în cazul unui pilot care cunoaște suficient limba în care se face testul/verificarea.

#### **BFCL.405 Limitarea privilegiilor în cazul unor interese directe**

Un examinator de zbor pe baloane nu efectuează:

(a) un test de îndemânare sau o evaluare a competenței în cazul unei persoane care solicită eliberarea unui certificat de pilot, a unei calificări sau a unui certificat și căreia i-a asigurat peste 50 % din instruirea practică necesară pentru certificatul de pilot, calificarea sau certificatul pentru care se susține testul de îndemânare sau evaluarea competenței sau

(b) un test de îndemânare, o verificare a competenței sau o evaluare a competenței atunci când consideră că i-ar putea fi afectată obiectivitatea.

#### **BFCL.410 Efectuarea testelor de îndemânare, a verificărilor competenței și a evaluărilor competenței**

(a) Atunci când efectuează teste de îndemânare, verificări ale competenței și evaluări ale competenței, un examinator de zbor pe baloane trebuie să întreprindă toate acțiunile enumerate în continuare:

1. să se asigure că nu există bariere lingvistice în comunicarea cu solicitantul;

2. să se asigure că solicitantul îndeplinește toate cerințele privind calificarea, pregătirea și experiența din anexa nr. 3 (Partea BFCL) pentru eliberarea, revalidarea sau reînnoirea certificatului de pilot, a privilegiilor, a calificării sau a certificatului pentru care se susține testul de îndemânare, verificarea competenței sau evaluarea competenței și

3. să informeze solicitantul cu privire la consecințele furnizării unor informații incomplete, incorecte sau false cu privire la pregătirea și experiența sa de zbor.

(b) După încheierea testului de îndemânare, a verificării competenței sau a evaluării competenței, examinatorul de zbor pe baloane:

1. informează solicitantul cu privire la rezultatele testului de îndemânare, ale verificării competenței sau ale evaluării competenței;

3. furnizează solicitantului un raport semnat referitor la testul de îndemânare, la verificarea competenței sau la evaluarea competenței și înaintează, fără întârzieri nejustificate, copii ale raportului către AAC.

Raportul trebuie să conțină:

(i) o declarație conform căreia examinatorul de zbor pe baloane a primit de la solicitant informații cu privire la experiența și instruirea acestuia și a constatat că experiența și instruirea în cauză respectă cerințele aplicabile din anexa nr. 3 (Partea BFCL);

(ii) confirmarea faptului că au fost executate toate manevrele și exercițiile necesare, precum și detalii cu privire la examenul teoretic oral, dacă este cazul. În cazul în care la unul dintre aceste elemente s-a înregistrat un eșec, examinatorul notează motivele acestei evaluări;

(iii) rezultatele testului de îndemânare, ale verificării competenței sau ale evaluării competenței;

(iv) o declarație conform căreia examinatorul de zbor pe baloane a analizat și a aplicat procedurile și cerințele stabilite de AAC, în cazul în care AAC nu a eliberat certificatul de examinador;

(v) o copie a certificatului de examinador de zbor pe baloane care conține sfera privilegiilor sale de examinador de zbor pe baloane în cazul testelor de îndemânare, al verificărilor competenței sau al evaluărilor competenței ale unui solicitant a căruia AAC nu i-a eliberat certificatul de examinador.

(c) Examinatorul de zbor pe baloane păstrează, pe o perioadă de cinci ani, înregistrări cu detaliile tuturor testelor de îndemânare, ale verificărilor competenței și ale evaluărilor competenței efectuate și cu rezultatele acestora.

(d) La cererea AAC certificatul de examinador de zbor pe baloane, examinatorul de zbor pe baloane prezintă toate înregistrările și rapoartele, precum și orice alte informații necesare în scopul desfășurării activităților de supraveghere.

## **Secțiunea a 2-a**

### **Certificatul de examinador de zbor pentru baloane – FE(B)**

#### **BFCL.415 Certificatul de FE(B) – Privilegii și condiții**

Sub rezerva respectării de către solicitant a dispozițiilor de la BFCL.420 și a următoarelor condiții, certificatul de FE(B) se eliberează, în urma depunerii unei cereri, cu privilegiu de a efectua:

(a) teste de îndemânare și verificări ale competenței pentru BPL și teste de îndemânare pentru extinderea privilegiilor la o altă clasă de baloane, cu condiția ca solicitantul să fi efectuat 250 de ore timp de zbor ca pilot pe baloane, inclusiv 50 de ore de instruire practică care să acopere întreaga programă a unui curs de pregătire pentru BPL;

(b) teste de îndemânare și verificări ale competenței pentru calificarea de operațiuni comerciale specificată la BFCL.215, cu condiția ca solicitantul să

respecte cerințele privind experiența prevăzute la litera (a) și să fi beneficiat de pregătire specifică în cadrul unui curs de standardizare pentru examinatori în conformitate cu BFCL.430;

(c) evaluări ale competenței pentru eliberarea unui certificat de FI(B), cu condiția ca solicitantul:

1. să fi efectuat 350 de ore timp de zbor ca pilot pe baloane, inclusiv 5 ore de instruire a unui solicitant de certificat de FI(B);

2. să fi beneficiat de pregătire specifică în cadrul unui curs de standardizare pentru examinatori în conformitate cu BFCL.430.

#### **BFCL.420 Certificatul de FE(B) – Condiții indispensabile și cerințe**

Solicitanții unui certificat de FE(B) trebuie:

- (a) să îndeplinească cerințele de la BFCL.400 litera (a) punctul 1 subpunctul (i) și punctul 2;

- (b) să fi urmat cursul de standardizare pentru FE(B) în conformitate cu BFCL.430;

- (c) să fi efectuat o evaluare a competenței în conformitate cu BFCL.445;

- (d) să demonstreze că au antecedente relevante în ceea ce privește privilegiile conferite de certificatul de FE(B) și

- (e) să demonstreze că, în ultimii trei ani, nu au făcut obiectul niciunei sancțiuni și nici a suspendării, limitării sau revocării niciuneia dintre certificatele de pilot, calificările sau a niciunuia dintre certificatele lor eliberate în conformitate cu anexa nr. 3 (Partea BFCL), cu anexa nr. 1 (Partea FCL) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă sau cu anexa nr. 3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor, precum și pentru acordarea certificatelor de echipaj de zbor pentru planoare, pentru nerespectarea Codului aerian și a normelor sale de punere în aplicare.

#### **BFCL.430 Certificatul de FE(B) – Cursul de standardizare**

- (a) Solicitanții unui certificat de FE(B) trebuie să urmeze un curs de standardizare care este asigurat fie de către AAC, fie de către o ATO sau o DTO și aprobat de AAC.

- (b) Cursul de standardizare trebuie să fie adaptat privilegiilor de examinator de zbor pe baloane solicitate și să constea în instruire teoretică și practică, incluzând cel puțin:

1. efectuarea cel puțin a unui test de îndemânare, a unei verificări a competenței sau a unei evaluări a competenței pentru BPL sau pentru calificările sau certificatele asociate;

2. instruire cu privire la cerințele aplicabile prevăzute în anexa nr. 3 (Partea BFCL) și cerințele aplicabile privind operațiunile aeriene, efectuarea de teste de îndemânare, verificări ale competenței și evaluări ale competenței, precum și documentarea și raportarea acestora;

3. o informare în privința următoarelor aspecte:

- (i) procedurile administrative naționale;
- (ii) cerințele privind protecția datelor cu caracter personal;
- (iii) răspunderea examinatorului;
- (iv) asigurarea pentru accidente a examinatorului;
- (v) informații despre cum se pot accesa informațiile cuprinse la subpunctele (i)-(iv) atunci când efectuează teste de îndemânare, verificări ale competenței sau evaluări ale competenței unui solicitant.

(c) Titularii unui certificat de examinator FE(B) acceptat de AAC în conformitate cu prevederile BFCL.400 (a) 3 desfășoară teste de îndemânare, verificări ale competenței sau evaluări ale competenței unui solicitant care se află în responsabilitatea AAC, cu condiția că au analizat cele mai recente informații disponibile care conțin procedurile naționale relevante.

#### **BFCL.445 Certificatul de FE(B) – Evaluarea competenței**

O persoană care solicită eliberarea inițială a unui certificat de FE(B) trebuie să își demonstreze competențele de FE(B) unui inspector al AAC sau unui examinator cu calificări superioare autorizat în mod expres în acest sens de AAC. În timpul evaluării competenței, solicitantul efectuează un test de îndemânare, o verificare a competenței sau o evaluare a competenței, inclusiv informarea, efectuarea testului de îndemânare, a verificării competenței sau a evaluării competenței, precum și evaluarea persoanei care susține testul, verificarea sau evaluarea, debriefingul și înregistrarea documentelor.

#### **BFCL.460 Certificatul de FE(B) – Valabilitate, revalidare și reînnoire**

(a) Un certificat de FE(B) este valabil pe o perioadă de cinci ani.

(b) Un certificat de FE(B) este revalidat în cazul în care titularul său:

1. în timpul perioadei de valabilitate a certificatului de FE(B), a urmat un curs de reîmprospătare a cunoștințelor pentru examinatori care este asigurat fie de către o ATO sau o DTO și aprobat de AAC, în cursul căruia titularul primește instruire teoretică de reîmprospătare și de actualizare a cunoștințelor relevante pentru examinatorii de zbor pe baloane și

2. în ultimele 24 de luni înainte de finele perioadei de valabilitate a certificatului, a efectuat un test de îndemânare, o verificare a competenței sau o evaluare a competenței sub supravegherea unui inspector din partea AAC sau a unui examinator autorizat în mod expres în acest sens de AAC care a eliberat certificatul de FE(B).

(c) Titularul unui certificat de FE(B) care deține unul sau mai multe certificate de examinator pentru alte categorii de aeronave în conformitate cu anexa nr. 1 (Partea FCL) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă sau cu anexa nr. 3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor, precum și pentru acordarea certificatelor de echipaj de zbor pentru plane, poate obține revalidarea combinată a tuturor certificatelor de examinator deținute, în acord cu AAC.

(d) Dacă certificatul de FE(B) a expirat, titularul său trebuie să îndeplinească cerințele de la BFCL.460 litera (b) 1 și de la BFCL.445 înainte de a-și putea relua exercitarea privilegiilor conferite de certificatul de FE(B).

(e) Un certificat de FE(B) se revalidează sau se reînnoiește numai în cazul în care solicitantul demonstrează conformarea continuă cu cerințele de la BFCL.410, precum și cu cerințele de la BFCL.420 literele (d) și (e).

Apendicele nr. 1  
la Regulamentul de stabilire a normelor  
detaliat pentru operarea baloanelor,  
precum și pentru acordarea certificatelor  
de echipaj de zbor pentru baloane

<b>DECLARAȚIE</b> în conformitate cu Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor, precum și pentru acordarea certificatelor de echipaj de zbor pentru baloane  <b>DECLARATION</b> <i>in accordance with Regulation laying down detailed rules for the operation of balloons as well          as for the flight crew licensing for balloons</i>				
<b>Operatorul:</b> <i>Operator</i>  Nume: <i>Name</i>  Locul în care operatorul își are sediul principal de activitate: <i>Place where the operator has principal place of business:</i>  Numele și datele de contact ale managerului responsabil: <i>Name and contact details of the accountable manager</i>				
<b>Operare baloane</b> <i>Balloons operation</i>				
Date începerii operațiunilor comerciale și, după caz, data modificării unei operațiuni comerciale existente. <i>Starting date of commercial operation and, where relevant, date of change to existing          commercial operation:</i>				
Informații cu privire la balonul sau baloanele utilizate, la operațiunea sau operațiunile comerciale și la managementul continuității navigabilității: <sup>(1)</sup>  <i>Information on sailplane (s) used, commercial operations (s) and continuing airworthiness          management <sup>(1)</sup>:</i>				
<b>Tip de balon</b> <i>Balloon type</i>	<b>Număr înmatriculare balon</b> <i>Balloon registrarion</i>	<b>Baza principală</b> <i>Main base</i>	<b>Tip (tipuri) de operațiuni <sup>(2)</sup></b> <i>Type(s) of operation</i>	<b>Organizație de management al continuității navigabilității <sup>(3)</sup></b> <i>Continuing airworthiness management organisation</i>

<p>După caz, lista AltMoC cu trimiteri la AMC asociate (anexă la prezenta declarație):</p> <p><i>Where applicable, list of AltMoC with reference to the associated AMC (annex to the declaration)</i></p>				
<p><b>Declarații</b></p> <p><i>Statements</i></p>				
<p><input type="checkbox"/> <b>Operatorul respectă și va continua să respecte cerințele esențiale stabilite în anexa nr. 3 la Codul aerian și cerințele din Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor, precum și pentru acordarea certificatelor de echipaj de zbor pentru baloane.</b></p> <p><b>În particular, operatorul își desfășoară operațiunile comerciale în conformitate cu următoarele cerințe din subpartea ADD a anexei nr. 2 (Partea BOP) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor, precum și pentru acordarea certificatelor de echipaj de zbor pentru baloane.</b></p> <p><i>The operator complies, and will continue to comply, with the essential requirements set out in Annex no.3 to the Aviation Code and with the requirements from Regulation laying down detailed rules for the operation of balloons as well as for the flight crew licensing for balloons</i></p> <p><i>In particular, the operator conducts its commercial operations in accordance with subpart ADD of Annex no.2 (Part BOP) to Regulation laying down detailed rules for the operation of balloons as well as for the flight crew licensing for balloons</i></p>				
<p><input type="checkbox"/> <b>Documentația privind sistemul de management, inclusiv manualul de operațiuni, respectă cerințele din subpartea ADD, iar toate zborurile vor fi efectuate în conformitate cu dispozițiile manualului de operațiuni, după cum se prevede la BOP.ADD.005 litera (b) din subpartea ADD.</b></p> <p><i>The management system documentation, including the operations manual, comply with the requirements of subpart ADD and all flights will be carried out in accordance with the provisions of the operations manual as required by BOP.ADD.005(b) of subpart ADD.</i></p>				
<p><input type="checkbox"/> <b>Toate baloanele operate fie dețin un certificat de navigabilitate eliberat în conformitate cu Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și certificarea organizațiilor de proiectare și producție, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.468/2019, fie îndeplinesc cerințele specifice de navigabilitate aplicabile baloanelor care sunt înmatriculate într-un alt stat și fac obiectul unui acord de închiriere cu echipaj sau al unui acord de închiriere fără echipaj, după cum se prevede la BOP.ADD.110 și BOP.ADD.115 literele (b) și (c) din subpartea ADD.</b></p> <p><i>All balloons operated either have a certificate of airworthiness issued in accordance with Regulation laying down implementing rules for the airworthiness and environmental certification of aircraft and related products, parts and appliances, as well as for the</i></p>				

*certification of design and production organisations, approved by Government decision no.468/2019 or meet the specific airworthiness requirements applicable to balloons that are registered in another state and are subject to a wet lease agreement or a dry lease agreement, as required by BOP.ADD.110 and BOP.ADD.115(b) and (c) of subpart ADD.*

☐ **Toți membrii echipajului de zbor dețin un certificat și calificări eliberate sau acceptate în conformitate cu anexa nr. 3 (Partea BFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor, precum și pentru acordarea certificatelor de echipaj de zbor pentru baloane, după cum se prevede la BOP.ADD.300 litera (c) din subpartea ADD.**

*All flight crew members hold a licence and ratings issued or accepted in accordance with Annex no.3 (Part BFCL) to Regulation laying down detailed rules for the operation of balloons as well as for the flight crew licensing for balloons, as required by BOP.ADD.300(c) of subpart ADD.*

☐ **Operatorul va notifica AAC orice modificare a circumstanțelor care îi afectează conformarea cu cerințele esențiale stabilite în anexa nr. 3 la Codul aerian și cerințele din Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor, precum și pentru acordarea certificatelor de echipaj de zbor pentru baloane, astfel cum a fost declarată AAC prin prezenta declarație, precum și orice modificări ale informațiilor și ale listelor AltMoC incluse în prezenta declarație sau anexate la aceasta, după cum se prevede la BOP.ADD.105 litera (a) din subpartea ADD.**

*The operator will notify the CAA any changes in circumstances affecting its compliance with the essential requirements set out in Annex no.3 to the Aviation Code and with the requirements set out in Regulation laying down detailed rules for the operation of balloons as well as for the flight crew licensing for balloons as declared to the CAA through this declaration and any changes to the information and lists of AltMoCs included in and annexed to this declaration, as required by BOP.ADD.105(a) of subpart ADD.*

☐ **Operatorul confirmă faptul că toate informațiile incluse în prezenta declarație și în anexele sale sunt complete și corecte.**

*The operator confirms that all information included in this declaration, including its annexes, is complete and correct.*

**Data, numele și semnătura managerului responsabil**

*Date, name and signature of the accountable manager*

<sup>(1)</sup> **Completați tabelul. Dacă nu este spațiu suficient pentru a indica informațiile, acestea trebuie enumerate într-o anexă separată. Anexa trebuie să fie datată și semnată.**

*Complete the table. If there is not enough space to list the information, it shall be listed in a separate annex. The annex shall be dated and signed.*

<sup>(2)</sup> **Rubrica „Tip (tipuri) de operațiuni” se referă la tipul sau tipurile de operațiuni comerciale efectuate cu balonul.**

*Type(s) of operation’ refers to the type(s) of commercial operation conducted with the balloon.*

<sup>(3)</sup> **Informațiile despre organizația responsabilă cu managementul continuității navigabilității trebuie să includă numele, adresa și numărul aprobării organizației.**

*Information about the organisation responsible for the continuing airworthiness management*



*shall include the name of the organisation, the address and the approval reference.*

**REGULAMENT**  
**de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor, precum și**  
**pentru acordarea certificatelor de echipaj de zbor pentru planoare**

Prezentul Regulament transpune Regulamentul (UE) nr.1976/2018 al Comisiei din 14 decembrie 2018 de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor, precum și pentru acordarea de licențe de echipaj de zbor pentru planoare în temeiul Regulamentului (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, L nr.326 din 20 decembrie 2018, astfel cum a fost modificat ultima oară prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr.358/2020 al Comisiei din 4 martie 2020.

**Capitolul I**  
**DISPOZIȚII GENERALE**

1. Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor, precum și pentru acordarea certificatelor de echipaj de zbor pentru planoare (în continuare – *Regulament*) stabilește norme detaliate aplicabile operațiunilor aeriene cu planoare, precum și eliberării și menținerii certificatelor de pilot pentru planoare și a calificărilor, privilegiilor și certificatelor asociate, în cazul în care aceste aeronave îndeplinesc condițiile prevăzute la articolul 1 alineatul (2) litera b) și c) din Codul aerian al Republicii Moldova nr. 301/2017 (în continuare – *Cod aerian*).

2. În sensul Regulamentului se aplică următoarele noțiuni și, cu excepția cazului în care se prevede altfel la prezentul punct, noțiunile de la punctul 2 din Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 204/2020 (în continuare – *Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă*):

*planor* – o aeronavă mai grea decât aerul care este susținută în zbor de reacția dinamică a aerului asupra suprafețelor portante fixe și al cărei zbor liber nu depinde de un motor;

*motor* – un dispozitiv utilizat sau destinat a fi utilizat pentru propulsia planoarelor motorizate;

*planor motorizat* – un planor echipat cu unul sau mai multe motoare, care, cu motorul sau motoarele scoase din funcțiune, are caracteristicile unui planor;

*operare comercială* – orice operare a unui planor, în schimbul unei remunerații sau al altor contraprestații, care este la dispoziția publicului sau care,

atunci când nu este la dispoziția publicului, face obiectul unui contract între un operator și un client, acesta din urmă neexercitând niciun control asupra operatorului;

*zbor de competiție* – orice operațiune aeriană cu un planor efectuată în scopul participării la întreceri sau competiții aeriene, inclusiv practica făcută pentru o astfel de operațiune și efectuarea de zboruri spre și dinspre întrecerile sau competițiile aeriene;

*demonstrație de zbor* – orice operațiune aeriană cu un planor efectuată în scop demonstrativ sau de divertisment cu ocazia unui eveniment anunțat în prealabil și deschis publicului, inclusiv practica făcută pentru o astfel de operațiune și efectuarea de zboruri spre și dinspre evenimentul anunțat în prealabil;

*zbor introductiv* – orice operațiune aeriană efectuată cu un planor efectuată în schimbul unei remunerații sau al altor contraprestații, constând într-un tur aerian de scurtă durată cu scopul de a atrage noi stagiați sau noi membri, efectuat fie de o organizație de pregătire aprobată menționată la punctul 42 și 43 din Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă, fie de o organizație înființată cu scopul de a promova sporturile aeriene sau aviația de agrement;

*zbor acrobatic* – o manevră intenționată care presupune o schimbare bruscă a atitudinii planorului, o atitudine neobișnuită sau o accelerare neobișnuită, care nu este necesară în condiții normale de zbor sau pentru instruirea în vederea obținerii de certificate de pilot, certificate sau calificări diferite de calificarea de zbor acrobatic;

*sediul principal de activitate* – sediul central sau sediul social al operatorului unui planor, în care se exercită principalele funcții financiare și de control operațional al activităților menționate în Regulament;

*acord de închiriere fără echipaj* – un acord între întreprinderi, în temeiul căruia planorul este operat sub responsabilitatea locatarului;

*certificat de pilot conform cu Partea SFCL* – un certificat de echipaj de zbor care respectă cerințele din Anexa nr.3 (Partea SFCL);

*raport de conversie* – un raport pe baza căruia un certificat de pilot se poate converti într-un certificat de pilot conform cu partea SFCL.

## **Capitolul II**

### **Operațiunile Aeriene**

**3.** Operatorii de planoare operează planoarele în conformitate cu cerințele stabilite în Anexa nr.2 (Partea SAO).

**4.** Punctul 3 nu se aplică organizațiilor de proiectare sau de producție care respectă dispozițiile de la Capitolul III și Capitolul IV din Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru

navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și certificarea organizațiilor de proiectare și producție, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 468/2019 și care operează planorul, în sfera privilegiilor lor, în scopul introducerii sau al modificării tipurilor de planeare.

**5.** Operatorii de planeare pot efectua operațiuni comerciale numai după ce au declarat Autorității Aeronautice Civile (în continuare – AAC) că dispun de capacitatea și de mijloacele necesare pentru a-și îndeplini responsabilitățile asociate operării planorului.

**6.** Punctul 5 nu se aplică următoarelor operațiuni cu planeare:

1) operațiuni ale căror costuri sunt partajate, cu condiția ca persoanele de la bord să partajeze costurile directe ale zborului planorului și o parte proporțională din costurile anuale suportate pentru depozitarea, asigurarea și întreținerea planorului;

2) zboruri de competiție sau demonstrații de zbor, cu condiția ca remunerația sau orice alte contraprestații pentru respectivele zboruri să se limiteze la recuperarea costurilor directe ale zborului planorului și a unei părți proporționale din costurile anuale suportate pentru depozitarea, asigurarea și întreținerea planorului;

3) zboruri introductive, zboruri pentru lansări cu parașuta, remorcări de planeare sau zboruri acrobatice efectuate fie de o organizație de pregătire menționată la punctul 42 și 43 din Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă, fie de o organizație creată cu scopul de a promova sporturile aeriene sau aviația de agrement, cu condiția ca organizația respectivă să opereze planorul pe baza dreptului de proprietate sau pe baza unui acord de închiriere fără echipaj, ca zborul să nu genereze profituri distribuite în afara organizației, precum și ca astfel de zboruri să reprezinte doar o activitate marginală a organizației;

4) zboruri de pregătire, efectuate de o organizație de pregătire menționată la punctul 42 și 43 din Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă.

### **Capitolul III**

#### **CERTIFICATELE DE PILOT ȘI CERTIFICATELE MEDICALE**

**7.** Piloții aeronavelor menționate la punctul 1 din Regulament trebuie să respecte cerințele tehnice și procedurile administrative prevăzute în Anexa nr. 3 (Partea SFCL) la prezentul Regulament și în Anexa nr. 4 (Partea MED) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă.

**8.** Ca excepție în ceea ce privește privilegiile titularilor de certificate de pilot, definite în Anexa nr.3 (Partea SFCL), titularii unor astfel de certificate de pilot pot efectua zborurile menționate la punctul 6 subpunctele 1) - 4) fără a se conforma SFCL.115 litera (a) punctul 3 din Anexa nr.3 (Partea SFCL).

**9.** AAC permite elevilor piloți care urmează un curs de pregătire pentru certificatul de pilot de planoare (SPL) să exercite privilegii limitate fără supraveghere înainte ca aceștia să îndeplinească toate cerințele necesare pentru eliberarea unui SPL în conformitate cu Anexa nr. 3 (Partea SFCL), sub rezerva îndeplinirii tuturor condițiilor următoare:

1) sfera privilegiilor acordate să se bazeze pe o evaluare a riscurilor în materie de siguranță efectuată de AAC, ținând seama de gradul de pregătire necesar pentru atingerea nivelului vizat de competență al pilotului;

2) privilegiile să se limiteze la următoarele:

a) întregul teritoriu național sau la o parte al acestuia și;

b) planoarele înmatriculate în Republica Moldova pentru care AAC acordă permisiunea;

3) titularul unei astfel de permisiuni care solicită eliberarea unui SPL să primească credite pentru pregătirea efectuată pe baza unei recomandări din partea unei organizații de pregătire aprobate (în continuare – *ATO - Approved Training Organisation*) sau a unei organizații de pregătire declarate (în continuare – *DTO - Declared Training Organisation*);

4) AAC să monitorizeze utilizarea permisiunilor eliberate în temeiul punctului 9 pentru a asigura un nivel acceptabil de siguranță a aviației și să ia măsurile corespunzătoare în cazul în care identifică un risc sporit în materie de siguranță sau orice probleme de siguranță.

## **Capitolul IV**

### **CERTIFICATE DE PILOT EXISTENTE ȘI CERTIFICATE MEDICALE**

**10.** Certificatele de pilot conforme cu anexa nr. 1 (Partea FCL) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă pentru planoare și privilegiile, calificările și certificatele asociate, eliberate de AAC înainte de data aplicării Regulamentului, se consideră a fi fost eliberate în conformitate cu prevederile prezentului Regulament. AAC înlocuiește certificatele de pilot respective cu certificatele de pilot care respectă formatul prevăzut în anexa nr. 6 (Partea ARA) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă atunci când eliberează din nou certificate de pilot din motive administrative sau la cererea titularilor de certificate de pilot.

**11.** Atunci când eliberează din nou certificate de pilot și privilegiile, calificările și certificatele asociate în conformitate cu punctul 10, AAC, după caz:

1) transferă în noul format de certificat de pilot toate privilegiile atestate deja în certificatele de pilot conforme cu anexa nr. 1 (Partea FCL) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă;

2) convertește calificările de zbor acrobatic eliberate în conformitate cu FCL.800 din anexa nr. 1 (Partea FCL) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă în privilegii de zbor acrobatic nivel avansat în conformitate cu SFCL.200 litera (c) din anexa nr. 3 (Partea SFCL) la prezentul Regulament;

3) înscrie în carnetul de zbor al pilotului data de expirare a unui certificat de instructor de zbor asociat unui certificat de pilot conform cu Anexa nr.3 (Partea FCL) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă sau eliberează un document echivalent. După data de expirare, piloții respectivi pot exercita privilegii de instructor numai dacă respectă dispozițiile de la SFCL.360 din Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulament.

**12.** Certificatele medicale pentru piloți asociate unui certificat de pilot specificate la punctul 11 trebuie să respecte cerințele din anexa nr. 4 (Partea MED) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă.

## **Capitolul V**

### **CREDITE PENTRU PREGĂTIREA ÎNCEPUTĂ ÎNAINTE DE DATA APLICĂRII PREZENTULUI REGULAMENT**

**13.** În ceea ce privește eliberarea certificatelor de pilot conforme cu Anexa nr.3 (Partea SFCL) și a privilegiilor, a calificărilor sau a certificatelor asociate în conformitate cu anexa nr. 3 (Partea SFCL), se consideră că pregătirea începută înainte de data aplicării prezentului Regulament în conformitate cu anexa nr. 1 (Partea FCL) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă respectă cerințele prezentului Regulament.

**14.** Pregătirea care a început în conformitate cu Anexa 1 la Convenția de la Chicago, înainte de data aplicării prezentului Regulament sau anexe nr. 1 (Partea FCL) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă, se creditează în scopul eliberării certificatelor de pilot conforme cu anexa nr. 3 (Partea SFCL) pe baza unui raport de creditare întocmit de AAC.

**15.** Raportul de creditare menționat la punctul 14 trebuie să descrie domeniul de pregătire, să precizeze pentru care dintre cerințele din anexa nr. 3 (Partea SFCL) se acordă creditul și, dacă este cazul, care sunt cerințele pe care solicitanții trebuie să le îndeplinească pentru a li se elibera un certificat de pilot conform cu anexa nr. 3 (Partea SFCL). Raportul trebuie să conțină copii ale tuturor documentelor necesare pentru a atesta domeniul de pregătire, precum și copii ale reglementărilor și procedurilor naționale în conformitate cu care s-a demarat pregătirea.

**16.** Organizațiile de pregătire în vederea obținerii certificatelor de pilot menționate la punctul 1 din Regulament trebuie să respecte cerințele de la punctul 42 și 43 din Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă.

Anexa nr. 1  
la Regulamentul de stabilire a normelor  
detaliat pentru operarea planoarelor,  
precum și pentru acordarea certificatelor  
de echipaj de zbor pentru planoare

## DEFINIȚII (PARTEA DEF)

În sensul Regulamentului, se aplică următoarele noțiuni și, cu excepția cazului în care termenii sunt definiți altfel în anexa nr.1 (Partea DEF), noțiunile de la punctul 2 din Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă, precum și de la FCL.010 din anexa nr. 1 (Partea FCL) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă:

1. *mijloace acceptabile de conformare (în continuare – AMC - Acceptable means of Compliance)* – recomandări emise de către AAC, care au scopul de a ilustra esența conformării cu prevederile legale sau normative, reglementările aeronautice civile, specificațiile de certificare. Odată implementate de agenții aeronautici, AAC conferă prezumția de conformitate;

2. *mijloace alternative de conformare (în continuare – AltMoC - Alternative Means of Compliance)* – mijloace de conformitate care propun o alternativă la un AMC existent sau acelea care propun noi mijloace de asigurare a conformității cu Codul aerian și normele sale de aplicare, pentru care AAC nu a adoptat niciun AMC asociat;

3. *pilot comandant (în continuare – PIC- Pilot in Command)* – pilotul desemnat ca fiind la comandă și responsabil cu derularea în siguranță a zborului;

4. *manualul de zbor al aeronavei (în continuare – AFM - Aircraft Flight Manual)* – documentul care conține limitările de operare aplicabile și aprobate și informații cu privire la planor;

5. *substanțe psihoactive* – alcool, opioide, canabinoide, sedative și hipnotice, cocaină, alți psihostimulanți, halucinogeni și solvenți volatili, fiind excluse cafeina și tutunul;

6. *faze critice ale zborului* – rularea la decolare, traiectoria de decolare, apropierea finală, apropierea întreruptă, aterizarea, inclusiv rularea după aterizare, și orice alte faze ale unui zbor pe care pilotul comandant le identifică drept critice pentru operarea în siguranță a planorului;

7. *loc de operare* – un loc, altul decât un aerodrom, selectat de pilotul comandant sau de operator pentru aterizare sau decolare;

8. *membru al echipajului* – o persoană desemnată de un operator să exercite atribuții la bordul unui planor, sub autoritatea pilotului comandant atunci când respectiva persoană nu este chiar pilotul comandant;

9. *documentație de zbor în format electronic (în continuare – EFB - Electronic Flight Bag)* – un sistem electronic de informații, compus din



echipamente și aplicații pentru echipajul de zbor, care permite stocarea, actualizarea, afișarea și prelucrarea funcțiilor EFB în vederea sprijinirii executării operațiunilor sau a atribuțiilor de zbor;

10. *bunuri periculoase* – articole sau substanțe care pot reprezenta un risc pentru sănătate, siguranță, bunurile materiale sau mediu și care se regăsesc în lista cu bunuri periculoase din instrucțiunile tehnice sau care sunt clasificate conform acestor instrucțiuni;

11. *instrucțiuni tehnice* – cea mai recentă ediție în vigoare a „Instrucțiunilor tehnice privind siguranța transportului aerian al bunurilor periculoase”, inclusiv suplimentul și orice alt addendum, publicate de Organizația Aviației Civile Internaționale în documentul 9284-AN/905;

12. *operațiune specializată cu planoare* – orice operațiune, comercială sau necomercială, cu un planor al cărei scop principal nu este asociat cu operațiuni sportive și de agrement obișnuite, ci cu operațiuni cu parașuta, zboruri pentru transmiterea știrilor, zboruri pentru televiziune sau film, demonstrații de zbor sau activități specializate similare;

13. *noapte* – perioada dintre sfârșitul crepusculului civil și începutul răsăritului civil. Crepusculul civil se încheie seara când centrul discului soarelui este cu șase grade sub orizont, iar răsăritul civil începe dimineața când centrul discului soarelui este cu șase grade sub orizont;

14. *test de îndemânare* – demonstrarea abilităților în vederea obținerii unui certificat de pilot sau a unei calificări sau în vederea extinderii unui privilegiu, inclusiv examinări orale, după caz;

15. *evaluarea competenței* – demonstrarea abilităților, a cunoștințelor și a atitudinii în vederea eliberării inițiale, a revalidării sau a reînnoirii unui certificat de instructor sau de examinator;

16.  *timp de zbor:*

(a) pentru planoare cu autolansare și pentru motoplanoare de agrement, timpul total de la momentul punerii în mișcare a aeronavei cu scopul de a decola până la momentul în care aceasta se oprește la sfârșitul zborului;

(b) pentru planoare, timpul total de la momentul în care planorul începe rulajul la sol în procesul de decolare până la momentul în care planorul se oprește la sfârșitul zborului;

17. *verificarea competenței* – demonstrarea abilităților în scopul respectării cerințelor privind experiența recentă prevăzute în Regulament, inclusiv examinări orale, după caz;

18. *zbor în simplă comandă* – un zbor în care un elev pilot este unicul ocupant al unei aeronave;

19. *zbor în raid* – un zbor în afara razei vizuale sau în afara distanței definite de AAC față de suprafața de plecare utilizând procedurile standard de navigație.

Anexa nr. 2  
la Regulamentul de stabilire a normelor  
detaliat pentru operarea planoarelor,  
precum și pentru acordarea certificatelor  
de echipaj de zbor pentru planoare

## **Operațiuni Aeriene cu Planoare (Partea SAO)**

### **Subpartea GEN - Cerințe Generale**

#### **SAO.GEN.100 Domeniul de aplicare**

În conformitate cu Capitolul II din Regulament, prezenta subparte stabilește cerințele care trebuie îndeplinite de orice operator de planoare, cu excepția organizațiilor de proiectare sau de producție menționate la punctul 4 din Regulament.

#### **SAO.GEN.105 Autoritatea competentă**

AAC este autoritatea competentă pentru operatorul care își are sediul principal de activitate pe teritoriul Republicii Moldova sau, dacă operatorul nu are un sediu principal de activitate, a locului în care operatorul este stabilit sau își are reședința. AAC face obiectul cerințelor prevăzute la Capitolul II din Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.612/2022, în conformitate cu punctul 4 din regulamentul respectiv.

#### **SAO.GEN.110 Demonstrarea conformării**

(a) La solicitarea AAC care verifică continuitatea conformării operatorului în conformitate cu ARO.GEN.300 litera (a) punctul 2 din anexa nr. 2 (Partea ARO) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene, un operator trebuie să demonstreze conformarea cu cerințele esențiale stabilite în anexa nr. 3 la Codul aerian și cu cerințele din Regulament.

(b) Pentru a demonstra această conformare, operatorul poate să recurgă la următoarele mijloace:

1. mijloace acceptabile de conformare (AMC);
2. mijloace alternative de conformare (AltMoC).

#### **SAO.GEN.115 Zborurile introductive**

Zborurile introductive:

(a) se efectuează în conformitate cu regulile de zbor la vedere (în continuare – *VFR - Visual Flight Rules*) pe timp de zi; și

(b) sunt supravegheate, în ceea ce privește siguranța lor, de către o persoană nominalizată de organizația care răspunde de zborurile introductive.

#### **SAO.GEN.120 Reacția imediată la o problemă de siguranță**

Operatorul pune în aplicare:

(a) măsurile de siguranță dispuse de AAC în conformitate cu ARO.GEN.135 litera (c) din anexa nr. 2 (Partea ARO) la Regulamentul de

stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene; și

(b) directivele de navigabilitate și alte informații obligatorii emise de AAC în conformitate cu Codul aerian.

### **SAO.GEN.125 Desemnarea pilotului comandant**

Operatorul trebuie să desemneze un pilot comandant care să fie calificat pentru a acționa ca pilot comandant în conformitate cu Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulament.

### **SAO.GEN.130 Responsabilitățile pilotului comandant**

Pilotul comandant:

(a) răspunde de siguranța planorului și a oricărei persoane de la bord în timpul operațiunilor cu planorul;

(b) răspunde de inițierea, continuarea sau încheierea unui zbor din motive de siguranță;

(c) se asigură că se respectă toate procedurile operaționale și listele de verificare aplicabile;

(d) nu inițiază un zbor decât în cazul în care s-a asigurat că sunt respectate toate cerințele operaționale, după cum urmează:

1. planorul îndeplinește condițiile de navigabilitate;
2. planorul este înmatriculat în mod corespunzător;
3. instrumentele și echipamentele necesare pentru executarea zborului sunt transportate la bordul planorului și sunt funcționale;
4. masa planorului și poziția centrului său de greutate permit efectuarea zborului în limitele prescrise de AFM;

5. toate echipamentele și bagajele sunt încărcate și asigurate corespunzător și nu împiedică o evacuare de urgență; și

6. limitările de operare a planorului, așa cum sunt specificate în AFM, nu vor fi depășite în niciun moment al zborului;

(e) se asigură că s-a efectuat inspecția înainte de zbor, astfel cum se specifică în AFM;

(f) nu exercită atribuții la bordul unui planor într-una dintre situațiile următoare:

1. atunci când se află în incapacitatea de a-și exercita atribuțiile din orice cauză, inclusiv vătămare corporală, boală, medicație, oboseală sau efectele unei substanțe psihoactive, sau atunci când se simte inapt(ă) din alte motive;

2. dacă nu sunt îndeplinite cerințele medicale aplicabile;

(g) refuză transportul sau debarcă orice persoană sau bagaj care poate reprezenta un pericol potențial pentru siguranța planorului sau a oricărei persoane transportate la bord;

(h) nu permite transportul în planor al niciunei persoane care pare să se afle sub influența substanțelor psihoactive, în măsura în care ar putea fi pusă în pericol siguranța planorului sau a persoanelor de la bord;

(i) se asigură că, în timpul fazelor critice ale zborului sau ori de câte ori se consideră necesar din motive de siguranță, toate persoanele aflate la bord stau așezate și au centurile de siguranță cuplate;

(j) în timpul zborului:

1. își păstrează centura de siguranță cuplată; și
2. rămâne în permanență la comanda planorului, cu excepția cazului în care un alt pilot preia comenzile;

(k) într-o situație de urgență care necesită decizii și acțiuni imediate, ia orice măsură pe care o consideră necesară în circumstanțele respective. În astfel de cazuri, pilotul comandant se poate abate de la norme, metode și proceduri operaționale în măsura în care este necesar din motive de siguranță;

(l) nu continuă un zbor dincolo de cel mai apropiat aerodrom sau loc de operare cu condiții meteorologice admisibile, în cazul în care capacitatea sa de exercitare a atribuțiilor este semnificativ redusă din cauza unei boli, a oboselii sau a lipsei de oxigen sau din orice altă cauză;

(m) înregistrează datele de utilizare și toate defecțiunile cunoscute sau suspectate ale planorului în jurnalul tehnic al aeronavei sau în jurnalul de bord al acesteia la terminarea zborului sau a seriei de zboruri;

(n) înștiințează fără întârziere autoritatea responsabilă de investigare și serviciile de urgență ale, prin cele mai rapide mijloace disponibile, despre orice accident sau incident grav în care este implicat planorul;

(o) prezintă fără întârziere AAC un raport în cazul unui act de intervenție ilicită și informează autoritatea locală desemnată de statul pe teritoriul căruia a avut loc intervenția ilicită; și

(p) raportează fără întârziere către unitatea de servicii de trafic aerian (în continuare – *ATS - Air Traffic Service*) corespunzătoare oricărei condiții meteorologice sau de zbor periculoase întâlnite, de natură să afecteze siguranța altor aeronave.

### **SAO.GEN.135 Responsabilitățile membrilor echipajului**

(a) Orice membru al echipajului este responsabil de executarea corespunzătoare a atribuțiilor sale legate de operarea planorului.

(b) Niciun membru al echipajului nu este autorizat să exercite atribuții la bordul unui planor atunci când se află în stare de incapacitate din orice cauză, inclusiv vătămare corporală, boală, medicație, oboseală sau efectele unei substanțe psihoactive sau dacă se simte inapt din alte motive.

(c) Orice membru al echipajului raportează pilotului comandant:

1. orice avarie, defecțiune, funcționare defectuoasă sau defect despre care consideră că poate afecta starea de navigabilitate sau operarea în siguranță a planorului, inclusiv a sistemelor de urgență; precum și
2. orice incident.

### **SAO.GEN.140 Respectarea legilor, a reglementărilor și a procedurilor**

(a) Pilotul comandant și orice alt membru al echipajului respectă legile, reglementările și procedurile naționale aferente operațiunilor derulate.

(b) Pilotul comandant trebuie să cunoască legile, reglementările și procedurile relevante pentru îndeplinirea atribuțiilor sale, prevăzute pentru zonele care urmează să fie traversate, pentru aerodromurile sau locurile de operare care urmează să fie utilizate și pentru facilitățile de navigație aeriană aferente.

#### **SAO.GEN.145 Dispozitive electronice portabile**

Pilotul comandant nu permite niciunei persoane să utilizeze la bordul unui planor un dispozitiv electronic portabil (în continuare – *PED* – *Portable Electronic Device*), și nici EFB, care afectează în mod negativ performanțele sistemelor și echipamentelor planorului sau capacitatea de a-l opera.

#### **SAO.GEN.150 Bunuri periculoase**

(a) Pilotul comandant nu permite niciunei persoane să transporte bunuri periculoase la bordul planorului.

(b) Se consideră autorizat transportul la bord al unor cantități rezonabile de articole și substanțe care în mod normal sunt clasificate drept bunuri periculoase și care sunt utilizate pentru a facilita siguranța zborului, în cazul în care se recomandă transportul acestora la bordul planorului pentru a se asigura disponibilitatea lor în timp util în scopuri operaționale.

#### **SAO.GEN.155 Documente, manuale și informații care trebuie păstrate la bord**

(a) Toate documentele, manualele și informațiile următoare, în original sau copie, trebuie păstrate la bord în timpul fiecărui zbor:

1. AFM sau un document/documente echivalent(e);
2. detaliile planului de zbor ATS depus, atunci când sunt necesare în conformitate cu prevederile din Cerințele Tehnice – Regulile aerului (în continuare – *CT-RA*), aprobate de AAC;
3. hărți aeronautice actualizate și corespunzătoare pentru zona zborului avut în vedere;
4. orice alte documente care pot fi relevante pentru zbor sau care sunt solicitate de statul sau statele implicate în zborul respectiv;
5. procedurile și informațiile privind semnalele vizuale care trebuie utilizate de aeronava interceptoare și de aeronava interceptată.

(b) În plus, atunci când este necesară o declarație în conformitate cu SAO.DEC.100, se păstrează la bordul fiecărui zbor o copie a acesteia.

(c) Atunci când nu sunt păstrate la bord, toate documentele, manualele și informațiile următoare trebuie să rămână disponibile, în original sau în copie, pe aerodrom sau în locul de operare:

1. certificatul de înmatriculare;
2. certificatul de navigabilitate, inclusiv anexele acestuia;
3. certificatul de examinare a navigabilității;
4. certificatul de zgomot, în cazul în care s-a eliberat un certificat de zgomot pentru un planor motorizat;

5. autorizația de exploatare a emițătoarelor radio instalate la bordul aeronavei, în cazul în care planorul este dotat cu echipamente de radiocomunicații în conformitate cu SAO.IDE.130;

6. copia contractului (contractelor) de asigurare (certificatelor/polițelor) de asigurare pentru răspunderea civilă față de pasageri, bagaje și mărfuri, precum și pentru răspunderea civilă față de părți terțe, în conformitate cu Legea nr.118/2020 privind răspunderea civilă și cerințele de asigurare a operatorilor aerieni și a operatorilor de aeronave;

7. jurnalul de bord sau documentul echivalent.

(d) Prin derogare de la litera (a) și (b), documentele, manualele și informațiile specificate la literele respective pot fi păstrate la aerodrom sau la locul de operare pentru zboruri:

1. care urmează să rămână în contact vizual cu aerodromul sau cu locul de operare; sau

2. care rămân în limitele unei distanțe sau ale unei zone determinate de AAC.

(e) La cererea AAC, pilotul comandant sau operatorul pune la dispoziția sa documentele originale, în termenul precizat de AAC, care nu poate fi mai mic de 24 de ore.

#### **SAO.GEN.160 Jurnalul de bord**

Pentru fiecare zbor sau serie de zboruri, caracteristicile planorului, ale echipajului și ale fiecărei călătorii se înregistrează sub forma unui jurnal de bord al planorului sau a unui document echivalent.

### ***SUBPARTEA OP – PROCEDURI DE OPERARE***

#### **SAO.OP.100 Folosirea aerodromurilor și a locurilor de operare**

Pilotul comandant utilizează numai aerodromuri și locuri de operare care sunt adecvate tipului de planor și operațiunii în cauză.

#### **SAO.OP.105 Proceduri de reducere a zgomotului – plane motorizate**

Pentru a reduce la minimum efectul zgomotului planorului motorizat, pilotul comandant trebuie să țină seama de procedurile de operare, asigurând în același timp prioritatea siguranței față de reducerea zgomotului.

#### **SAO.OP.110 Instrucțiuni pentru pasageri**

Pilotul comandant se asigură că, înainte de zbor sau, atunci când este cazul, în timpul zborului, pasagerul primește un instructaj referitor la procedurile pentru situații normale, anormale și de urgență.

#### **SAO.OP.115 Transportul categoriilor speciale de pasageri**

Pilotul comandant se asigură că persoanele care necesită condiții, asistență sau dispozitive speciale atunci când sunt transportate la bordul unui planor sunt transportate în condiții care să asigure siguranța planorului și a oricărei persoane sau a oricărui bun material transportat(e) la bord.

**SAO.OP.120 Pregătirea zborului**

Înainte de a iniția un zbor, pilotul comandant se asigură că:

(a) facilitățile necesare pentru operarea în siguranță a planorului sunt adecvate pentru tipul de operațiune în cadrul căreia urmează să fie efectuat zborul;

(b) condițiile meteorologice vor permite efectuarea în condiții de siguranță a zborului;

(c) în cazul unui planor motorizat și atunci când se are în vedere utilizarea motorului, cantitatea de combustibil sau de alte tipuri de energie este suficientă pentru a permite efectuarea în condiții de siguranță a zborului.

**SAO.OP.125 Realimentarea și reîncărcarea sau înlocuirea bateriilor cu persoane la bord – planoare motorizate**

Atunci când la bordul unui planor motorizat se află un pasager:

(a) planorul nu poate fi realimentat cu combustibil; iar

(b) bateriile utilizate pentru propulsie nu pot fi reîncărcate sau înlocuite.

**SAO.OP.130 Fumatul la bord**

Nicio persoană nu are voie să fumeze la bordul unui planor în nicio fază a zborului.

**SAO.OP.135 Condiții meteorologice**

Pilotul comandant inițiază sau continuă un zbor numai dacă cele mai recente informații meteorologice disponibile indică faptul că este posibilă aterizarea în condiții de siguranță.

**SAO.OP.140 Gheața și alți contaminanți – proceduri la sol**

Pilotul comandant nu inițiază decolarea decât dacă planorul nu prezintă nicio depunere care ar putea afecta negativ performanțele sau maniabilitatea planorului, cu excepția situațiilor permise de AFM.

**SAO.OP.145 Managementul în zbor al combustibilului și al altor tipuri de energie – planoare motorizate**

În cazul planoarelor motorizate, pilotul comandant verifică la intervale regulate în timpul zborului cantitatea disponibilă de combustibil utilizabil sau de alte tipuri de energie pentru a se asigura că nu este mai mică decât cantitatea necesară pentru a asigura o aterizare în condiții de siguranță.

**SAO.OP.150 Utilizarea oxigenului suplimentar**

Ori de câte ori consideră că, la altitudinea zborului avut în vedere, lipsa oxigenului ar putea afecta capacitățile sau ar putea dăuna sănătății persoanelor de la bord, pilotul comandant se asigură că toate aceste persoane folosesc oxigen suplimentar.

**SAO.OP.155 Operațiuni specializate cu planoare**

(a) Înainte de a iniția o operațiune specializată cu planorul, pilotul comandant efectuează o evaluare a riscurilor sau o serie de astfel de evaluări, prin care evaluează complexitatea activității în vederea determinării pericolelor și a riscurilor asociate ale operațiunii avute în vedere, precum și a stabilirii măsurilor de reducere a acestor riscuri, atunci când este necesar.

(b) O operațiune specializată cu planorul se efectuează în conformitate cu o listă de verificare. Pe baza evaluării riscurilor și luând în considerare toate cerințele stabilite în Anexa nr.2 (Partea SAO), pilotul comandant întocmește respectiva listă de verificare și se asigură că aceasta este adecvată pentru activitatea specializată și pentru planorul utilizat. Lista de verificare trebuie să fie ușor accesibilă pilotului comandant și oricărui alt membru al echipajului în timpul fiecărui zbor, în cazul în care este relevantă pentru îndeplinirea sarcinilor acestora.

(c) Pilotul comandant revizuieste și actualizează în mod regulat lista de verificare, dacă este necesar, pentru a ține seama în mod adecvat de evaluarea riscurilor.

## ***SUBPARTEA POL – PERFORMANȚE ȘI LIMITĂRI DE OPERARE***

### **SAO.POL.100 Cântărire**

(a) Cântărirea planorului se realizează de către producătorul planorului sau în conformitate cu anexa nr. 2 la Regulamentul privind menținerea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea întreprinderilor și a personalului cu atribuții în domeniu, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 641/2019.

(b) Operatorul se asigură că masa planorului a fost stabilită prin cântărire efectivă înainte de darea în folosință inițială a acestuia. Efectele cumulate ale modificărilor și reparațiilor asupra masei trebuie să fie motivate și dovedite în mod corespunzător prin documente. Aceste informații trebuie să fie puse la dispoziția pilotului comandant. Planorul se recântărește atunci când nu se cunoaște efectul modificărilor sau al reparațiilor asupra masei.

### **SAO.POL.105 Performanța – dispoziții generale**

Pilotul comandant operează planorul numai în cazul în care performanța planorului este corespunzătoare pentru a se conforma cerințelor stabilite în CT-RA, spațiului aerian, aerodromurilor sau locurilor de operare utilizate, asigurându-se că graficele sau hărțile utilizate sunt ultima ediție disponibilă.

## ***SUBPARTEA IDE – INSTRUMENTE, DATE ȘI ECHIPAMENTE***

### **SAO.IDE.100 Instrumente și echipamente – dispoziții generale**

(a) Instrumentele și echipamentele necesare în temeiul prezentei subpărți se aprobă în conformitate cu Anexa nr.1 la Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și certificarea organizațiilor de proiectare și producție, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 468/2019 sau, în cazul înmatriculării într-un alt stat membru OACI, cu cerințele de navigabilitate ale statului de înmatriculare, dacă este îndeplinită una dintre următoarele condiții:



1. sunt utilizate de echipajul de zbor pentru a controla traiectoria de zbor;
2. sunt utilizate pentru a se conforma SAO.IDE.130 sau SAO.IDE.135;
3. sunt instalate pe planor în mod permanent.

(b) Prin derogare de la litera (a), nu necesită aprobare niciunul dintre instrumentele sau echipamentele următoare, atunci când sunt necesare în temeiul prezentei subpărți:

1. lanterne autonome;
2. un mijloc precis de indicare a timpului;
3. echipamente de supraviețuire și de semnalizare.

(c) Instrumentele și echipamentele trebuie să poată fi utilizate sau accesate cu ușurință din postul la care este așezat fie pilotul comandant, fie alt membru al echipajului care are nevoie să le utilizeze.

#### **SAO.IDE.105 Instrumente de zbor și de navigație**

(a) Planoarele trebuie să fie echipate cu un mijloc de măsurare și de afișare a tuturor celor ce urmează:

1. timpul, în ore și minute;
2. altitudinea barometrică;
3. viteza față de aer indicată;
4. în cazul planoarelor motorizate, capul magnetic.

(b) În plus față de cele prevăzute la litera (a), atunci când zborul se desfășoară în condiții în care planorul nu poate fi menținut pe o traiectorie de zbor dorită fără a se recurge la unul sau mai multe instrumente suplimentare, atunci când se zboară prin nori sau se operează pe timp de noapte, planoarele trebuie să fie echipate cu mijloace de măsurare și de afișare a tuturor celor ce urmează:

1. viteza verticală;
2. atitudinea sau virajul și glisada;
3. capul magnetic.

#### **SAO.IDE.110 Lumini de operare**

Planoarele operate pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu toate cele ce urmează:

- (a) un sistem de lumini anticoliziune;
- (b) lumini de navigație/poziție;
- (c) o lumină de aterizare;
- (d) un sistem de lumini alimentat de la sistemul electric al planorului pentru asigurarea unei iluminări adecvate a tuturor instrumentelor și echipamentelor esențiale pentru operarea în siguranță a planorului;
- (e) o lanternă autonomă pentru postul pilotului comandant și pentru postul oricărui alt membru al echipajului.

#### **SAO.IDE.115 Oxigen suplimentar**

Planoarele operate atunci când este necesară o rezervă de oxigen în conformitate cu SAO.OP.150 trebuie dotate cu echipamente de stocare și de

distribuire a oxigenului capabile să stocheze și să distribuie rezervele de oxigen necesare.

#### **SAO.IDE.120 Echipamente de salvare și de semnalizare – zboruri deasupra apei**

Pilotul comandant al unui planor operat deasupra apei stabilește, înainte de inițierea zborului, riscurile pentru supraviețuirea oricărei persoane transportate în planor în cazul unei amerizări de urgență. Ținând cont de aceste riscuri, pilotul comandant stabilește dacă este necesar să transporte echipamente de salvare și de semnalizare.

#### **SAO.IDE.125 Echipamente de salvare și de semnalizare – dificultăți în ceea ce privește căutarea și salvarea**

Planoarele operate peste zone în care operațiunile de căutare și salvare ar fi deosebit de dificile trebuie să fie dotate cu echipamente de salvare și de semnalizare adecvate zonei survolate.

#### **SAO.IDE.130 Echipamente de radiocomunicații**

Planoarele trebuie să fie dotate cu echipamente de radiocomunicații pentru a permite comunicarea necesară în conformitate cu apendicele 4 la Cerințele tehnice „Servicii de trafic aerian” (în continuare – *CT-ATS*) aprobate de AAC și, dacă zborul are loc în spațiul aerian al unui alt stat membru OACI, cu legislația statului respectiv.

#### **SAO.IDE.135 Transponder**

Planoarele trebuie să fie echipate cu un transponder radar secundar de supraveghere (în continuare – *SSR – Secondary Surveillance Radar*) cu toate capacitățile necesare în conformitate cu CT-ATS și CT-RA și, dacă zborul are loc în spațiul aerian al unui alt stat membru OACI, cu legislația statului respectiv.

### ***SUBPARTEA DEC – DECLARAȚIA***

#### **SAO.DEC.100 Declarația**

(a) În declarația menționată la punctul 5 și 6, operatorul confirmă faptul că respectă și că va continua să respecte cerințele esențiale stabilite în anexa nr. 3 la Codul aerian și cerințele din Regulament.

(b) Operatorul include în declarație toate informațiile următoare:

1. numele operatorului;
2. locul în care operatorul își are sediul principal de activitate;
3. datele de contact ale operatorului;
4. data începerii operațiunii și, după caz, data la care intră în vigoare modificarea unei declarații existente;
5. în cazul tuturor planoarelor utilizate în operațiunile comerciale, tipul de planor, datele de înmatriculare, baza principală, tipul de operațiune și organizația de management al continuității navigabilității.

(c) La întocmirea declarației, operatorul notifică AAC lista AltMoC pentru a demonstra conformarea atunci când primește o solicitare în acest sens în conformitate cu SAO.GEN.110. Lista respectivă trebuie să conțină trimiteri la AMC asociate.

(d) La întocmirea declarației, operatorul utilizează formularul din appendicele nr.1 la Regulament.

**SAO.DEC.105 Modificări aduse declarației și încetarea operațiunilor comerciale**

(a) Operatorul notifică fără întârziere AAC orice modificare a circumstanțelor care îi afectează conformarea cu cerințele esențiale stabilite în anexa nr. 3 la Codul aerian și cerințele din Regulament, astfel cum a fost declarată AAC, precum și orice modificări în ceea ce privește informațiile menționate la SAO.DEC.100 litera (b) și lista AltMoC menționată la SAO.DEC.100 litera (c), incluse în declarație sau anexate la aceasta.

(b) Operatorul înștiințează fără întârziere AAC că nu mai desfășoară operațiuni comerciale cu planoare.

Anexa nr. 3  
la Regulamentul de stabilire a normelor  
detaliat pentru operarea planoarelor,  
precum și pentru acordarea certificatelor  
de echipaj de zbor pentru planoare

## **CERINȚE PENTRU ACORDAREA CERTIFICATELOR DE ECHIPAJ DE ZBOR PENTRU PLANOARE (PARTEA SFCL)**

### ***SUBPARTEA GEN – CERINȚE GENERALE***

#### **SFCL.001 Domeniul de aplicare**

Anexa nr. 3 (Partea SFCL) stabilește cerințele pentru eliberarea unui certificat de pilot de planoare (SPL) și a privilegiilor, calificărilor și certificatelor asociate, precum și condițiile de valabilitate și de utilizare a acestora.

#### **SFCL.005 Autoritatea competentă**

În sensul Anexei nr.3 (Partea SFCL), AAC este autoritatea a căreia o persoană îi înaintează o cerere de eliberare a unui SPL sau a privilegiilor, calificărilor sau certificatelor asociate.

#### **SFCL.015 Solicitarea și eliberarea, revalidarea și reînnoirea unui SPL, precum și a privilegiilor, a calificărilor și a certificatelor asociate**

(a) AAC i se prezintă următoarele elemente în forma și modul stabilite de aceasta:

1. o cerere de:

- (i) eliberare a unui SPL și a calificărilor asociate;
- (ii) extindere a privilegiilor unui SPL, cu excepția privilegiilor menționate la SFCL.115 litera (a) punctele 2 și 3 și la SFCL.155, SFCL.200 și SFCL.215;
- (iii) eliberare a unui certificat de instructor de zbor pentru planoare [FI(S)];
- (iv) eliberare, revalidare și reînnoire a unui certificat de examinator de zbor pe planoare [FE(S)];

(v) orice modificări aduse SPL și privilegiilor, calificărilor și certificatelor asociate, cu excepția privilegiilor menționate la subpunctul (ii) și

2. dacă AAC dispune astfel, o copie a înregistrărilor relevante din carnetul de zbor astfel cum se specifică la SFCL.115 litera (d), la SFCL.155 litera (b), la SFCL.200 litera (f) și la SFCL.215 litera (d).

(b) O cerere în conformitate cu cele specificate la litera (a) trebuie să fie însoțită de dovada că solicitantul respectă cerințele relevante stabilite în Anexa nr.3 (Partea SFCL) din prezentul Regulament și în Anexa nr.4 (Partea MED) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă.

(c) Orice limitare sau extindere a privilegiilor acordate printr-un certificat de pilot, calificare sau certificat trebuie înscrisă pe certificatul de pilot sau pe certificat de către AAC, cu excepția obținerii privilegiilor specificate la litera (a) punctul 1 subpunctul (ii).

(d) O persoană nu poate deține în niciun moment mai mult de un singur SPL eliberat în conformitate cu Anexa nr.3 (Partea SFCL).

(e) Titularul unui certificat de pilot depune cererile indicate la litera (a) la AAC în conformitate cu Anexa nr.3 (Partea SFCL), cu anexa nr.1 (Partea FCL) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă sau cu anexa nr. 3 (Partea BFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor, precum și pentru acordarea certificatelor de echipaj de zbor pentru baloane, după caz.

(f) Solicitanții solicită eliberarea unui SPL și a calificărilor, privilegiilor sau certificatelor asociate în termen de cel mult șase luni de la susținerea cu succes a testului de îndemânare sau a evaluării competenței.

### **SFCL.030 Testul de îndemânare**

Persoanele care solicită efectuarea unui test de îndemânare trebuie să fie recomandate pentru susținerea testului de îndemânare de către ATO sau de către DTO responsabilă de pregătirea urmată de solicitanți, odată ce pregătirea este finalizată. ATO sau DTO pune la dispoziția examinatorului înregistrările referitoare la pregătire.

### **SFCL.035 Creditarea timpului de zbor**

Solicitanții unui SPL sau ai unui privilegiu, ai unei calificări sau ai unui certificat asociat sunt creditați integral cu tot timpul de instruire în simplă comandă, în dublă comandă sau ca PIC pe planoare în ceea ce privește cerința referitoare la timpul total de zbor necesar pentru certificatul de pilot, privilegiu, calificare sau certificat.

### **SFCL.045 Obligația de a deține și de a prezenta documente**

(a) Atunci când exercită privilegiile conferite de un SPL, titularii de SPL trebuie să aibă asupra lor toate cele enumerate în continuare:

1. un SPL valabil;
2. un certificat medical valabil;
3. un document de identitate cu fotografie;
4. suficiente date în carnetul de zbor pentru a demonstra respectarea cerințelor din anexa nr. 3 (SFCL).

(b) Elevii piloți trebuie să aibă asupra lor în cursul tuturor zborurilor în raid în simplă comandă:

1. documentele specificate la litera (a) punctele 2 și 3;
2. dovada autorizației necesare conform SFCL.125 litera (a).

(c) La cererea unui reprezentant autorizat al AAC, titularii de SPL sau elevii piloți trebuie să prezinte fără întârziere documentele indicate la litera (a) spre verificare.

(d) Prin derogare de la litera (a) și (b), documentele specificate la literele respective pot fi păstrate la aerodrom sau la locul de operare pentru zborurile care păstrează:

1. contactul vizual cu aerodromul sau cu locul de operare sau

2. o distanță față de aerodrom sau de locul de operare determinată de AAC.

#### **SFCL.050 Înregistrarea timpului de zbor**

Titularii de SPL și elevii piloți păstrează o evidență exactă a detaliilor tuturor zborurilor efectuate în forma și modul stabilite de AAC.

#### **SFCL.065 Reducerea privilegiilor titularilor de SPL în vârstă de 70 de ani sau mai mult în ceea ce privește operarea comercială a planoarelor pentru transportul de pasageri**

Titularii de SPL care au atins vârsta de 70 de ani nu pot acționa ca piloți pe planoare care desfășoară operațiuni de transport aerian comercial de pasageri cu planorul.

#### **SFCL.070 Limitarea, suspendarea și revocarea certificatelor de pilot, a privilegiilor, a calificărilor și a certificatelor**

(a) Un SPL, precum și privilegiile și calificările asociate eliberate în conformitate cu anexa nr. 3 (Partea SFCL) pot fi limitate, suspendate sau revocate de AAC în conformitate cu condițiile și procedurile prevăzute în anexa nr.6 (Partea ARA) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă dacă titularul unui SPL nu respectă cerințele esențiale prevăzute în anexa nr. 4 la Codul aerian sau cerințele din anexa nr. 3 (Partea SFCL), precum și din anexa nr. 2 (Partea SAO) la prezentul Regulament sau din Anexa nr.4 (Partea MED) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă.

(b) Titularii de SPL restituie imediat certificatul de pilot sau certificatul FE(S), FI(S) către AAC în cazul în care certificatul de pilot, privilegiul sau calificarea sau certificatul FE(S), FI(S) lor a fost limitat(ă), suspendat(ă) sau revocat(ă).

### ***SUBPARTEA SPL – CERTIFICAT DE PILOT DE PLANOARE (SPL)***

#### **SFCL.115 SPL – Privilegii și condiții**

(a) Sub rezerva conformării cu SFCL.150, privilegiile titularilor de SPL constau în dreptul acestora de a acționa ca PIC pe planoare:

1. fără remunerare în cadrul operațiunilor necomerciale;
2. inclusiv transportul de pasageri numai dacă aceștia:

(i) respectă SFCL.160 litera (e) și

(ii) fie:

A. au efectuat, după eliberarea SPL, cel puțin 10 ore timp de zbor sau 30 de lansări sau decolări și aterizări ca PIC pe planoare și, în plus, un zbor de pregătire în timpul căruia titularii să fi demonstrat unui FI(S) competența necesară pentru transportul de pasageri; fie

B. dețin un certificat de FI(S) în conformitate cu subpartea FI;

3. în alte operațiuni decât cele prevăzute la punctul 1, numai dacă:

(i) au împlinit vârsta de 18 ani;  
 (ii) au efectuat, după eliberarea certificatului de pilot, 75 de ore timp de zbor sau 200 de lansări sau decolări și aterizări ca PIC pe planoare.

(b) Prin derogare de la litera (a), titularii de SPL care dețin privilegii de instructor sau de examinator pot fi remunerați pentru:

1. asigurarea instruirii practice pentru SPL;
2. efectuarea de teste de îndemânare și de verificări ale competenței pentru SPL;
3. pregătirea, testarea și verificarea pentru privilegiile, calificările și certificatele asociate unui SPL.

(c) Titularii de SPL își pot exercita privilegiile SPL numai dacă respectă cerințele aplicabile privind experiența recentă și numai dacă certificatul lor medical, corespunzător privilegiilor exercitate, este valabil.

(d) Efectuarea zborului de pregătire specificat la litera (a) punctul 2(ii).A trebuie consemnată în carnetul de zbor al pilotului, cu semnătura inspectorului responsabil cu zborul de pregătire.

#### **SFCL.120 SPL – Vârsta minimă**

Solicitanții unui SPL trebuie să aibă cel puțin 16 ani.

#### **SFCL.125 SPL – Elevul pilot**

(a) Elevii piloți nu pot zbura în simplă comandă decât cu autorizarea și sub supravegherea unui FI(S).

(b) Elevii piloți trebuie să aibă cel puțin vârsta de 14 ani pentru a fi admiși pe zborurile în simplă comandă.

#### **SFCL.130 SPL – Cursul de pregătire și cerințe privind experiența**

(a) Solicitanții unui SPL trebuie să urmeze un curs de pregătire în cadrul unei ATO sau al unei DTO. Cursul trebuie să fie adaptat privilegiilor solicitate și să includă:

1. cunoștințe teoretice, astfel cum se specifică la SFCL.135;
2. cel puțin 15 ore de instruire practică pe planoare, inclusiv cel puțin:
  - (i) 10 ore de instruire practică în dublă comandă care să includă instruirea practică în dublă comandă specificată la subpunctele (iv).A sau (v).A, după caz;
  - (ii) două ore timp de zbor în simplă comandă sub supraveghere;
  - (iii) 45 de lansări sau decolări și aterizări;
  - (iv) dacă se solicită privilegii pentru planoare, fiind excluse TMG-urile, cel puțin șapte ore de instruire practică pe planoare, fiind excluse TMG-urile, inclusiv cel puțin:
    - A. trei ore de instruire practică în dublă comandă;
    - B. fie:
      - (a) un zbor în raid în simplă comandă de cel puțin 50 km (27 MN); fie
      - (b) un zbor în raid în dublă comandă de cel puțin 100 km (55 MN) care, prin derogare de la punctul 2 subpunctul (iv), poate fi efectuat pe un TMG;
      - (v) dacă se solicită privilegii pentru TMG, cel puțin șase ore de instruire practică pe TMG, inclusiv cel puțin:

A. patru ore de instruire practică în dublă comandă;

B. un zbor în raid în simplă comandă de cel puțin 150 km (80 MN) pe un TMG, în timpul căruia se execută o aterizare cu oprire completă pe un aerodrom diferit de aerodromul de decolare.

(b) Solicitanții care dețin un certificat de pilot pe o altă categorie de aeronave, cu excepția certificatelor pentru baloane, sunt creditați cu 10 % din timpul lor total de zbor ca PIC pe o astfel de aeronavă, până la un maximum de șapte ore. În orice caz, valoarea creditului acordat:

1. nu poate include cerințele de la litera (a) punctul 2 subpunctul (ii), litera (a) punctul 2 subpunctul (iv).B și litera (a) punctul 2 subpunctul (v).B și

2. în ceea ce privește litera (a) punctul 2 subpunctul (iii), nu poate depăși 10 lansări sau decolări și aterizări.

### **SFCL.135 SPL – Examinarea teoretică**

(a) Cunoștințe teoretice

Solicitanții unui SPL trebuie să demonstreze, prin examinări la următoarele subiecte, un nivel de cunoștințe teoretice corespunzător privilegiilor solicitate:

1. subiecte comune:

(i) legislație aeronautică;

(ii) performanțe umane;

(iii) meteorologie;

(iv) comunicații;

2. subiecte specifice referitoare la planoare:

(i) principii de zbor;

(ii) proceduri operaționale;

(iii) performanțe de zbor și planificarea zborului;

(iv) cunoașterea generală a aeronavei în ceea ce privește planoarele;

(v) navigație.

(b) Responsabilitățile solicitantului

1. Solicitantul trebuie să susțină întregul set de examinări teoretice pentru SPL sub responsabilitatea AAC.

2. Solicitantul susține examinarea teoretică numai la recomandarea ATO sau a DTO responsabilă cu pregătirea acestuia și numai după ce a urmat elementele corespunzătoare ale cursului de instruire teoretică la un nivel satisfăcător.

3. Recomandarea din partea unei ATO sau a unei DTO este valabilă 12 luni. Dacă solicitantul nu a susținut cel puțin un examen teoretic în această perioadă de valabilitate, necesitatea unei pregătiri suplimentare se decide de către ATO sau DTO pe baza nevoilor solicitantului.

(c) Standarde de promovare

1. Se consideră că un solicitant a promovat un examen teoretic atunci când obține cel puțin 75 % din punctele corespunzătoare examenului respectiv. Nu se aplică puncte de penalizare.



2. Cu excepția cazului în care Anexa nr.3 (Partea SFCL) specifică altfel, se consideră că un solicitant a promovat examinarea teoretică necesară pentru SPL dacă a promovat toate examenele teoretice necesare într-un interval de 18 luni de la sfârșitul lunii calendaristice în care respectivul solicitant s-a prezentat pentru prima dată la un examen.

3. Dacă nu promovează unul dintre examenele teoretice după patru tentative sau nu promovează toate examenele în perioada menționată la punctul 2, solicitantul susține din nou întregul set de examene teoretice scrise.

4. Înainte de a susține din nou examinările teoretice, solicitantul urmează o pregătire suplimentară în cadrul unei ATO sau al unei DTO. Nivelul și sfera pregătirii se decid de către ATO sau de către DTO, pe baza nevoilor solicitantului.

(d) Perioada de valabilitate

Promovarea examinărilor teoretice este valabilă timp de 24 de luni de la data la care solicitantul a promovat examinarea teoretică, în conformitate cu litera (c) punctul 2.

#### **SFCL.140 SPL – Creditarea cunoștințelor teoretice**

Persoanele care solicită eliberarea unui SPL sunt creditate în ceea ce privește cerințele referitoare la cunoștințele teoretice pentru subiectele comune specificate la SFCL.135 litera (a) punctul 1, în cazul în care:

(a) dețin un certificat de pilot în conformitate cu Anexa nr.1 (Partea FCL) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă sau cu Anexa nr.3 (Partea BFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor, precum și pentru acordarea certificatelor de echipaj de zbor pentru baloane sau

(b) au promovat examinările teoretice pentru un certificat de pilot specificat la litera (a), cu condiția ca acest lucru să se fi realizat în perioada de valabilitate specificată la SFCL.135 litera (d).

#### **SFCL.145 SPL – Testul de îndemânare**

(a) Prin susținerea unui test de îndemânare, solicitanții unui SPL trebuie să facă dovada capacității de a executa, ca PIC pe planoare, procedurile și manevrele relevante la un nivel de competență corespunzător privilegiilor solicitate.

(b) Solicitanții trebuie să efectueze testul de îndemânare pe un planor, fiind excluse TMG-urile, sau pe un TMG, în funcție de privilegiile solicitate și cu condiția ca cursul de pregătire în conformitate cu SFCL.130 să includă elementele de pregătire necesare pentru aeronava în cauză. Un solicitant care a absolvit un curs de pregătire, inclusiv elementele de pregătire necesare atât pentru planoare, cât și pentru TMG-uri, poate efectua 2 teste de îndemânare, unul pe un planor, fiind excluse TMG-urile, și unul pe un TMG, pentru a obține privilegii pentru ambele aeronave.

(c) Pentru a susține un test de îndemânare pentru eliberarea unui SPL, solicitantul trebuie să promoveze mai întâi examinările teoretice necesare.

(d) Standarde de promovare

1. Testul de îndemânare se împarte în diferite secțiuni, reprezentând toate fazele de zbor ale unui zbor cu planorul.

2. Nepromovarea oricărui element al unei secțiuni duce la nepromovarea întregii secțiuni. În cazul în care nu promovează o singură secțiune, solicitantul repetă examenul doar pentru respectiva secțiune. Nepromovarea a mai mult de o secțiune duce la repetarea întregului test.

3. Dacă solicitantul trebuie să repete testul în conformitate cu punctul 2 și nu promovează oricare dintre secțiuni, inclusiv secțiunile promovate cu ocazia unei tentative anterioare, respectivul solicitant trebuie să repete întregul test.

(e) Dacă nu promovează toate secțiunile testului din două încercări solicitantul trebuie să urmeze pregătire practică suplimentară.

### **SFCL.150 SPL – Privilegiile pentru planoare și pentru TMG**

(a) Dacă testul de îndemânare specificat la SFCL.145 a fost efectuat pe un planor, fiind excluse TMG-urile, privilegiile conferite de SPL se limitează la planoare, fiind excluse TMG-urile.

(b) În cazul prevăzut la litera (a), privilegiile conferite de SPL se extind, la cerere, la TMG-uri dacă pilotul:

1. a absolvit în cadrul unei ATO sau a unei DTO, elementele de pregătire specificate la SFCL.130 litera (a) punctul 2 subpunctul (v);

2. a promovat un test de îndemânare pentru a demonstra un nivel corespunzător de îndemânare pe un TMG. În cadrul acestui test de îndemânare, solicitantul trebuie să demonstreze examinadorului și un nivel corespunzător de cunoștințe teoretice referitoare la TMG-uri în ceea ce privește următoarele subiecte:

- (i) principii de zbor;
- (ii) proceduri operaționale;
- (iii) performanțe de zbor și planificarea zborului;
- (iv) cunoașterea generală a aeronavei și
- (v) navigație.

(c) Titularii unui certificat de pilot eliberat în conformitate cu anexa nr. 1 (Partea FCL) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă sunt creditați integral în ceea ce privește îndeplinirea cerințelor de la litera (b), cu condiția ca aceștia:

1. să dețină o calificare de clasă pentru TMG-uri sau

2. să aibă privilegii pentru TMG și să îndeplinească cerințele privind experiența recentă de la FCL.140.A din anexa nr. 1 (Partea FCL) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă.

(d) Dacă testul de îndemânare specificat la SFCL.145 a fost efectuat pe un TMG, privilegiile conferite de SPL se limitează la TMG-uri.

(e) În cazul prevăzut la litera (d), privilegiile conferite de SPL se extind, la cerere, la planoare dacă pilotul:

1. a absolvit în cadrul unei ATO sau a unei DTO elementele de pregătire specificate la SFCL.130 litera (a) punctul 2 subpunctul (iv) și a efectuat cel puțin 15 lansări și aterizări pe un planor, fiind excluse TMG-urile; și

2. a promovat un test de îndemânare pentru a demonstra un nivel corespunzător de îndemânare pe un planor, fiind excluse TMG-urile. În cadrul acestui test de îndemânare, pilotul trebuie să demonstreze examinadorului și un nivel corespunzător de cunoștințe teoretice referitoare la planoare, fiind excluse TMG-urile, în ceea ce privește următoarele subiecte:

- (i) principii de zbor;
- (ii) proceduri operaționale;
- (iii) performanțe de zbor și planificarea zborului;
- (iv) cunoașterea generală a aeronavei și
- (v) navigație.

(f) Efectuarea pregătirii specificate la litera (b) punctul 1 și la litera (e) punctul 1 trebuie consemnată în carnetul de zbor al pilotului, cu semnătura șefului activității de pregătire din cadrul ATO sau al DTO care este responsabil cu pregătirea.

### **SFCL.155 SPL – Metode de lansare**

(a) Titularii de SPL își pot exercita privilegiile numai prin utilizarea metodelor de lansare pentru care au urmat o pregătire specifică fie în cadrul cursului de pregătire în conformitate cu SFCL.130 sau cu SFCL.150 litera (e) punctul 1, fie în cadrul pregătirii suplimentare asigurate de un instructor după eliberarea SPL. Pregătirea specifică menționată constă în următoarele:

1. în cazul remorajului la automotor și al remorajului la automobil, un minimum de 10 lansări în cadrul instruirii practice în dublă comandă și cinci lansări în simplă comandă sub supraveghere;

2. în cazul remorajului la avion sau al autolansării, un minimum de cinci lansări în cadrul instruirii practice în dublă comandă și cinci lansări în simplă comandă sub supraveghere. În cazul autolansării, instruirea practică în dublă comandă se poate efectua pe TMG-uri;

3. în cazul lansării la sandou, un minimum de trei lansări efectuate în cadrul instruirii practice în dublă comandă sau în simplă comandă sub supraveghere și

4. în cazul altor metode de lansare, pregătirea impusă de AAC.

(b) Efectuarea pregătirii specificate la litera (a) trebuie consemnată în carnetul de zbor al pilotului, cu semnătura fie a șefului activității de pregătire din cadrul ATO sau al DTO, fie a instructorului care este responsabil cu pregătirea, după caz.

(c) Pentru a-și menține privilegiile pentru fiecare metodă de lansare și în conformitate cu cerințele de la litera (a) și (b), titularii de SPL trebuie să fi efectuat un minimum de cinci lansări în cursul ultimilor doi ani, cu excepția lansării la sandou, caz în care aceștia trebuie să fi efectuat doar două lansări. În cazul autolansării, lansările pot fi efectuate prin autolansare, prin decolări pe TMG-uri sau printr-o combinație a acestor două metode.

(d) Dacă nu îndeplinesc cerința de la litera (c), pentru a-și reînnoi privilegiile, titularii de SPL trebuie să efectueze numărul suplimentar de lansări în dublă sau în simplă comandă sub supravegherea unui instructor.

### **SFCL.160 SPL – Cerințe privind experiența recentă**

(a) Planoare, fiind excluse TMG-urile

Titularii de SPL își pot exercita privilegiile conferite de SPL, fiind excluse TMG-urile, numai dacă în ultimele 24 de luni înainte de zborul planificat:

1. au efectuat, pe planoare, cel puțin cinci ore timp de zbor ca PIC sau zburând în dublă sau simplă comandă sub supravegherea unui FI(S), inclusiv, pe planoare, fiind excluse TMG-urile, cel puțin:

(i) 15 lansări și

(ii) două zboruri de pregătire cu un FI(S) sau

2. au susținut cu succes o verificare a competenței cu un FE(S) pe un planor, fiind excluse TMG-urile; verificarea competenței se face pe baza testului de îndemânare pentru SPL.

(b) TMG-uri

Titularii de SPL își pot exercita privilegiile TMG numai dacă în ultimele 24 de luni înainte de zborul planificat:

1. au efectuat cel puțin 12 ore timp de zbor ca PIC sau zburând în dublă sau simplă comandă sub supravegherea unui FI(S), inclusiv, pe TMG-uri, cel puțin:

(i) șase ore timp de zbor;

(ii) 12 decolări și aterizări și

(iii) un zbor de pregătire de cel puțin o oră timp total de zbor cu un instructor sau

2. au susținut cu succes o verificare a competenței cu un examiner; verificarea competenței se face pe baza testului de îndemânare prevăzut la SFCL.150 litera (b) subpunctul 2.

(c) Titularii de SPL care dețin privilegii de a zbura pe TMG-uri și care dețin totodată un certificat de pilot cu privilegii de zbor pe TMG-uri în conformitate cu dispozițiile din anexa nr. 1 (Partea FCL) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă sunt exceptați de la obligația de a respecta dispozițiile de la litera (b).

(d) Efectuarea zborurilor în dublă comandă, a zborurilor sub supraveghere și a zborurilor de pregătire, astfel cum se specifică la litera (a) punctul 1 și la litera (b) punctul 1, precum și efectuarea verificărilor competenței specificate la

litera (a) punctul 2 și la litera (b) punctul 2 trebuie consemnată în carnetul de zbor al pilotului, cu semnătura FI(S) responsabil, în cazurile prevăzute la litera (a) punctul 1 și la litera (b) punctul 1, și cu semnătura FE(S) responsabil, în cazurile prevăzute la litera (a) punctul 2 și la litera (b) punctul 2.

(e) Transportul de pasageri

Titularii de SPL pot transporta pasageri numai dacă în cele 90 de zile premergătoare au efectuat, în calitate de PIC, cel puțin:

1. trei lansări pe planoare, fiind excluse TMG-urile, dacă pasagerii urmează să fie transportați cu planoare, fiind excluse TMG-urile sau

2. trei decolări și aterizări pe TMG-uri, dacă pasagerii urmează să fie transportați cu un TMG. Pentru transportul de pasageri pe timp de noapte într-un TMG, cel puțin una dintre decolările și aterizările menționate trebuie efectuată pe timp de noapte.

## ***SUBPARTEA ADD – CALIFICĂRI ȘI PRIVILEGII SUPLIMENTARE***

### **SFCL.200 Privilegii de zbor acrobatic**

(a) Titularii de SPL pot efectua zboruri acrobatice numai în planoare cu motorul oprit sau, în cazurile prevăzute la litera (d) și (e), cu motorul pornit, dacă dețin privilegiile corespunzătoare de zbor acrobatic în conformitate cu prezentul punct.

(b) Privilegiile de zbor acrobatic nivel elementar:

1. conferă titularului dreptul de a efectua zboruri acrobatice limitate la următoarele manevre:

(i) urcări și coborâri la 45 de grade efectuate ca manevre acrobatice;

(ii) looping interior;

(iii) tonou;

(iv) optul leneș;

(v) vrie;

2. sunt incluse în privilegiile unui SPL după ce un pilot a efectuat:

(i) după eliberarea SPL, cel puțin 30 de ore timp de zbor sau 120 de lansări ca PIC pe planoare;

(ii) un curs de pregătire în cadrul unei ATO sau al unei DTO, care să cuprindă:

A. instruire teoretică adecvată privilegiilor solicitate;

B. instruire de zbor acrobatic pentru manevrele prevăzute la punctul 1.

(c) Privilegiile de zbor acrobatic nivel avansat:

1. conferă titularului dreptul de a efectua zboruri acrobatice care nu sunt limitate la manevrele prevăzute la litera (b) punctul 1;

2. sunt incluse în privilegiile unui SPL după ce un pilot:

(i) a îndeplinit cerințele de la litera (b) punctul 2 subpunctul (i);

(ii) a absolvit un curs de pregătire în cadrul unei ATO sau al unei DTO, care să cuprindă:

A. instruire teoretică adecvată privilegiilor solicitate;

B. cel puțin cinci ore sau 20 de zboruri în regim de instruire pentru zbor acrobatic.

(d) Privilegiile de zbor acrobatic nivel elementar sau avansat includ zboruri acrobatice pe planoare cu motorul pornit, dacă un pilot a beneficiat de pregătire de zbor acrobatic pe planoare cu motorul pornit în cadrul unui curs de pregătire în conformitate cu litera (b) punctul 2 subpunctul (ii) sau cu litera (c) punctul 2 subpunctul (ii), după caz.

(e) Privilegiile unui SPL includ privilegiile de zbor acrobatic nivel avansat pentru TMG-uri operate cu motorul pornit dacă un pilot deține sau a deținut o calificare de zbor acrobatic în conformitate cu FCL.800 din anexa nr. 1 (Partea FCL) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă, inclusiv privilegii de zbor acrobatic pe TMG-uri.

(f) Absolvirea cursului de pregătire astfel cum se specifică la litera (b) punctul 2 subpunctul (ii) și la litera (c) punctul 2 subpunctul (ii) și, după caz, includerea pregătirii specificate la litera (d) trebuie consemnate în carnetul de zbor al pilotului, cu semnătura șefului activității de pregătire din cadrul ATO sau al DTO care este responsabil cu pregătirea.

#### **SFCL.205 Calificarea de tractare planoare și tractare bannere**

(a) Titularii de SPL care au privilegii de a efectua zboruri cu TMG pot tracta planoare sau bannere numai dacă dețin o calificare corespunzătoare de tractare planoare sau bannere în conformitate cu prezentul punct.

(b) Solicitanții unei calificări de tractare planoare trebuie să fi efectuat:

1. cel puțin 30 de ore timp de zbor ca PIC și 60 de decolări și aterizări pe TMG-uri, după obținerea privilegiilor TMG;

2. un curs de pregătire în cadrul unei ATO sau al unei DTO, care să cuprindă:

(i) instruire teoretică privind operațiunile și procedurile de tractare planoare;

(ii) cel puțin 10 zboruri de pregătire cu tractarea unui planor, inclusiv cel puțin 5 zboruri de pregătire în dublă comandă;

(iii) în cazul unui titular de SPL cu privilegii limitate la TMG în conformitate cu SFCL.150 litera (d), cinci zboruri de familiarizare pe un planor lansat de o aeronavă.

(c) Solicitanții unei calificări de tractare bannere trebuie să fi efectuat:

1. cel puțin 100 de ore timp de zbor și 200 de decolări și aterizări ca PIC pe TMG-uri, după obținerea privilegiilor TMG;

2. un curs de pregătire în cadrul unei ATO sau al unei DTO, care să cuprindă:

(i) instruire teoretică privind operațiunile și procedurile de tractare bannere;

(ii) cel puțin 10 zboruri de instruire cu tractarea unui banner, inclusiv cel puțin cinci zboruri în dublă comandă.

(d) Solicitanții unei calificări de tractare planoare sau ai unei calificări de tractare bannere în conformitate cu prezentul punct care dețin deja o calificare de tractare planoare sau de tractare bannere în conformitate cu FCL.805 litera (b) din anexa nr.1 (Partea FCL) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă sau care au îndeplinit toate cerințele pentru eliberarea calificării respective trebuie, după caz:

1. să fie creditați integral în ceea ce privește cerințele de la litera (b) sau (c) pentru obținerea calificării de tractare planoare sau de tractare bannere, după caz, în cazul în care calificarea de tractare relevantă a solicitanților specificată la litera (d) include privilegiu de tractare cu TMG-urile sau

2. să efectueze cel puțin trei zboruri de instruire în dublă comandă care să acopere întreaga programă de pregătire pentru tractare planoare sau tractare bannere, după caz, pe TMG-uri.

(e) Efectuarea cursului de pregătire specificat la litera (b) punctul 2, la litera (c) punctul 2 și la litera (d) punctul 2 trebuie consemnată în carnetul de zbor, cu semnătura, după caz, fie a șefului activității de pregătire din cadrul ATO sau al DTO, fie a instructorului care este responsabil cu pregătirea.

(f) Pentru exercitarea privilegiilor asociate calificării de tractare planoare sau de tractare bannere, titularul calificării trebuie să fi efectuat un minimum de cinci tractări în ultimii doi ani.

(g) Dacă nu îndeplinește cerința de la litera (f), titularul unei calificări de tractare planoare trebuie ca, înainte de a-și relua exercitarea privilegiilor, să efectueze tractările care lipsesc în prezența unui instructor sau sub supravegherea acestuia.

### **SFCL.210 Calificarea de zbor pe timp de noapte pentru TMG**

(a) Titularii de SPL cu privilegiu de zbor pe TMG-uri pot să își exercite privilegiile TMG în condiții VFR pe timp de noapte numai dacă dețin o calificare de zbor pe timp de noapte pentru TMG în conformitate cu prezentul punct.

(b) Solicitanții unei calificări de zbor pe timp de noapte pentru TMG trebuie să urmeze mai întâi un curs de pregătire în cadrul unei ATO sau al unei DTO. Cursul trebuie să cuprindă:

1. instruire teoretică pentru zbor în condiții de zbor la vedere (VFR) pe timp de noapte;

2. cel puțin cinci ore timp de zbor pe TMG-uri pe timp de noapte, inclusiv cel puțin trei ore de instruire în dublă comandă, care să includă cel puțin:

- (i) o oră de navigație în raid cu cel puțin un zbor în raid în dublă comandă de cel puțin 50 km (27 MN);

- (ii) cinci decolări în simplă comandă și

- (iii) cinci aterizări cu oprire completă în simplă comandă.

(c) Pentru a efectua pregătirea pe timp de noapte, titularul unui SPL trebuie să urmeze mai întâi pregătirea de bază pentru zbor instrumental necesară pentru eliberarea unui PPL în conformitate cu dispozițiile din anexa nr. 1 (Partea FCL) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă.

(d) Solicitanții unei calificări de zbor pe timp de noapte pentru TMG în conformitate cu prezentul punct sunt creditați integral în ceea ce privește cerințele de la litera (b) și (c) dacă dețin o calificare de zbor pe timp de noapte în conformitate cu FCL.810 din Anexa nr.1 (Partea FCL) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă sau dacă au îndeplinit toate cerințele pentru eliberarea respectivei calificări.

#### **SFCL.215 Privilegii de zbor în nori cu planorul**

(a) Titularii unui SPL pot opera un planor în nori numai dacă:

1. motorul este oprit și
2. au privilegii de zbor în nori cu planorul în conformitate cu prezentul punct.

(b) Privilegiile unui SPL pot include privilegii de zbor în nori cu planorul în cazul în care un pilot a efectuat cel puțin:

1. 30 de ore ca PIC pe planoare după eliberarea certificatului de pilot;
2. un curs de pregătire în cadrul unei ATO sau al unei DTO, care să cuprindă:

(i) instruire teoretică;

(ii) cel puțin două ore de instruire practică în dublă comandă pe planoare cu motorul oprit, controlând aeronava exclusiv cu ajutorul instrumentelor. Cu toate acestea, maximum 50 % din instruirea practică în dublă comandă poate fi realizată pe TMG-uri cu motorul pornit, cu condiția ca respectivele zboruri de pregătire să fie efectuate în VMC.

(c) Pentru a obține privilegii de zbor în nori cu planorul, titularul unui SPL care deține, totodată, o calificare de zbor instrumental de bază (în continuare – *BIR-Basic Instrumental Rating*) sau o IR(A) în conformitate cu anexa nr.1 (Partea FCL) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă sau care a îndeplinit toate cerințele pentru eliberarea uneia dintre aceste calificări, trebuie:

1. să fie creditat în ceea ce privește cerința de la litera (b) punctul 2 subpunctul (i);
2. prin derogare de la litera (b) punctul 2 subpunctul (ii), să efectueze cel puțin o oră de instruire practică în dublă comandă pe un planor, controlându-l exclusiv cu ajutorul instrumentelor.

(d) Efectuarea cursului de pregătire specificat la litera (b) punctul 2 sau la litera (c) punctul 2, după caz, trebuie consemnată în carnetul de zbor, cu semnătura șefului activității de pregătire din cadrul ATO sau al DTO care este responsabil cu pregătirea.



(e) Titularii de SPL își pot exercita privilegiile de zbor în nori cu planorul numai dacă, în ultimii doi ani premergători zborului în nori prevăzut, au efectuat cel puțin o oră de timp de zbor sau cinci zboruri, ca PIC exercitând privilegii de zbor în nori cu planoare.

(f) Dacă nu îndeplinesc cerințele de la litera (e) și doresc să își reia exercitarea privilegiilor de zbor în nori cu planorul, titularii de SPL cu privilegii de zbor în nori cu planorul trebuie:

1. să susțină cu succes o verificare a competenței cu un FE(S) sau
2. să efectueze timpul de zbor suplimentar sau zborurile suplimentare prevăzute la litera (e) cu un FI(S).

(g) Titularii de SPL cu privilegii de zbor în nori cu planorul care dețin și o BIR sau o IR(A) în conformitate cu Anexa nr.1 (Partea FCL) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă sunt creditați integral în ceea ce privește cerințele de la litera (e).

## ***SUBPARTEA FI – INSTRUCTORII DE ZBOR***

### **Secțiunea 1 Cerințe generale**

#### **SFCL.300 Certificatul de instructor de zbor**

##### **(a) Considerații generale**

Un instructor poate asigura instruire practică pe un planor numai dacă:

1. deține:
  - (i) un SPL, inclusiv privilegiile, calificările și certificatele pentru care urmează să se asigure instruirea practică;
  - (ii) un certificat de instructor de zbor pentru planoare [FI(S)] corespunzător instruirii pe care o asigură, eliberat în conformitate cu prezenta subparte;
2. are dreptul de a acționa ca PIC pe planor pe durata instruirii practice.
3. instructorii certificați, conform prevederilor Regulamentului (UE) nr.1976/2018 de către autoritățile aeronautice din statele membre ale Uniunii Europene, pot fi acceptați de către AAC pentru instruirea practică a personalului din Republica Moldova. Procedura simplificată de acceptare a acestor instructori va fi stabilită de AAC.

##### **(b) Instruirea efectuată în statele membre OACI:**

1. Prin derogare de la litera (a) punctul 1, în cazul instruirii practice asigurate în timpul unui curs de pregătire aprobat în conformitate cu Anexa nr.3 (Partea SFCL) în afara teritoriului Republicii Moldova, AAC eliberează un certificat de instructor de zbor unui solicitant care deține un certificat de pilot de planoare conform cu Anexa 1 la Convenția de la Chicago, cu condiția ca respectivul solicitant:

(i) să dețină cel puțin un certificat de pilot care să includă, după caz, privilegii, calificări sau certificate echivalente cu cele pentru care este autorizat să ofere instruire;

(ii) să îndeplinească cerințele prevăzute în prezenta subparte pentru eliberarea certificatului de FI(S) cu privilegiile relevante de asigurare a instruirii;

(iii) să demonstreze AAC un nivel adecvat de cunoaștere a normelor internaționale și europene de siguranță a aviației pentru a-și putea exercita privilegiile de asigurare a instruirii în conformitate cu anexa nr. 3 (Partea SFCL).

2. Certificatul se limitează la asigurarea de instruire practică:

(i) în afara teritoriului Republicii Moldova, în temeiul Convenției de la Chicago;

(ii) elevilor piloți care cunosc suficient limba în care se asigură instruirea practică.

## **Secțiunea a 2-a**

### **Certificatul de instructor de zbor pentru planeare – FI(S)**

#### **SFCL.315 Certificatul de FI(S) – Privilegii și condiții**

(a) Sub rezerva respectării de către solicitanți a dispozițiilor de la SFCL.320 și a următoarelor condiții, certificatul de FI(S) se eliberează cu privilegii de a asigura instruire practică pentru:

1. SPL;

2. privilegii suplimentare pentru planeare în conformitate cu SFCL.150 litera (e);

3. metode de lansare în conformitate cu SFCL.155, cu condiția ca solicitantul să fi efectuat, ca PIC:

(i) în cazul lansării prin remorcaj la avion, cel puțin 30 de lansări sau

(ii) în cazul lansării la autoturism, cel puțin 50 de lansări;

4. privilegii TMG suplimentare în conformitate cu SFCL.150 litera (b), cu condiția ca solicitantul:

(i) să fi efectuat cel puțin 30 de ore timp de zbor ca PIC pe TMG-uri;

(ii) să fi absolvit pregătirea specificată la SFCL.330 litera (b) punctul 2;

(iii) să își fi demonstrat capacitatea de a oferi instruire pe TMG-uri unui FI(S) calificat în conformitate cu punctul 7 și numit de șeful activității de pregătire din cadrul ATO sau al DTO;

5. privilegii de zbor acrobatic nivel elementar, de zbor acrobatic nivel avansat sau de zbor în nori cu planorul sau calificarea de tractare planeare sau de tractare bannere, cu condiția ca solicitantul:

(i) în cazul instruirii pentru privilegii de zbor acrobatic nivel elementar sau avansat, să dețină privilegii de zbor acrobatic nivel avansat în conformitate cu SFCL.200 litera (c);

(ii) să își fi demonstrat capacitatea de a oferi instruire pentru privilegiile sau calificarea în cauză unui FI(S) calificat în conformitate cu litera (a) punctul 7 și numit de șeful activității de pregătire din cadrul ATO sau al DTO;

6. zbor pe timp de noapte pe TMG-uri, cu condiția ca solicitantul:

(i) să îndeplinească cerința privind experiența de zbor pe timp de noapte de la SFCL.160 litera (e) punctul 2;

(ii) să își fi demonstrat capacitatea de a oferi instruire pe TMG-uri pe timp de noapte unui FI(S) calificat în conformitate cu punctul 7 și numit de șeful activității de pregătire din cadrul unei ATO sau al unei DTO;

7. un certificat de FI(S), cu condiția ca solicitantul:

(i) să fi efectuat cel puțin 50 de ore sau 150 de lansări în regim de instruire practică pe planoare;

(ii) în conformitate cu procedurile stabilite în acest scop de AAC, să își fi demonstrat capacitatea de a oferi instruire pentru certificatul de FI(S) unui FI(S) calificat în conformitate cu prezentul punct și numit de șeful activității de pregătire al unei ATO sau al unei DTO.

(b) Privilegiile enumerate la litera (a) includ privilegiile de a asigura instruire practică pentru:

1. eliberarea certificatului de pilot, privilegiilor, calificărilor sau certificatelor relevante și

2. revalidare, reînnoire sau conformarea cu cerințele relevante privind experiența recentă din anexa nr. 3 (Partea SFCL), după caz.

### **SFCL.320 Certificatul de FI(S) – Condiții indispensabile și cerințe**

Solicitanții unui certificat de FI(S) trebuie:

(a) să aibă cel puțin 18 ani;

(b) să îndeplinească cerințele de la SFCL.300 litera (a) punctul 1 subpunctul (i) și punctul 2;

(c) să fi efectuat 100 de ore timp de zbor și 200 de lansări ca PIC pe planoare;

(d) să fi efectuat un curs de pregătire pentru instructori în conformitate cu SFCL.330 în cadrul unei ATO sau al unei DTO și

(e) să fi susținut cu succes o evaluare a competenței în conformitate cu SFCL.345.

### **SFCL.325 Competențele FI(S) și evaluarea acestora**

Solicitanții unui certificat de FI(S) trebuie să beneficieze de pregătire în vederea dobândirii următoarelor competențe:

(a) pregătirea resurselor;

(b) crearea unei atmosfere favorabile învățării;

(c) prezentarea cunoștințelor;

(d) integrarea gestionării amenințărilor și erorilor (TEM) și a gestionării resurselor echipajului (CRM);

(e) gestionarea timpului pentru atingerea obiectivelor pregătirii;

(f) facilitarea învățării;

- (g) evaluarea performanțelor elevilor;
- (h) monitorizarea și evaluarea progreselor;
- (i) evaluarea sesiunilor de pregătire și
- (j) raportarea rezultatelor.

### **SFCL.330 FI(S) – Cursul de pregătire**

(a) Solicitanții unui certificat de FI(S) trebuie să susțină mai întâi o evaluare preliminară specifică în cadrul unei ATO sau al unei DTO în cursul celor 12 luni premergătoare datei de început a cursului de pregătire, în vederea evaluării capacității lor de a urma cursul.

(b) Cursul de pregătire FI(S) trebuie să cuprindă:

1. referitor la planoare, fiind excluse TMG-urile:

(i) elementele specificate la SFCL.325;

(ii) 25 de ore de predare-învățare;

(iii) 30 ore de instruire teoretică, inclusiv teste de evaluare a progreselor;

(iv) cel puțin șase ore, din care maximum trei ore se pot efectua pe TMG-uri, sau 20 de lansări în regim de instruire practică;

2. în plus, în cazul în care privilegiile certificatului de FI(S) vor include privilegiile prevăzute la SFCL.315 litera (a) punctele 4 și 6, cel puțin șase ore de instruire practică în dublă comandă pe TMG-uri.

(c) Solicitanții care dețin deja un certificat de instructor în conformitate cu anexa nr. 3 (Partea BFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor, precum și pentru acordarea certificatelor de echipaj de zbor pentru baloane sau cu Anexa nr.1 (Partea FCL) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă sunt creditați integral în ceea ce privește cerința de la litera (b) punctul 1 subpunctul (ii).

(d) Atunci când solicită un certificat de FI(S), un pilot care deține sau a deținut o calificare FI(A), FI(H) sau FI(As) sunt creditați cu 18 ore în ceea ce privește cerințele de la litera (b) punctul 1 subpunctul (iii).

### **SFCL.345 FI(S) – Evaluarea competenței**

(a) Persoanele care solicită eliberarea unui certificat de FI(S) trebuie să susțină cu succes o evaluare a competenței pentru a-i demonstra unui examinator calificat în conformitate cu SFCL.415 litera (c) că au capacitatea de a instrui un elev pilot la nivelul necesar pentru eliberarea unei SPL.

(b) Evaluarea respectivă trebuie să includă:

1. demonstrarea competențelor descrise la SFCL.325, în timpul pregătirii înainte și după zbor și în timpul instruirii teoretice;

2. examinări teoretice orale la sol, instructaje înainte și după zbor, precum și demonstrații în timpul zborului;

3. exerciții adecvate pentru a evalua competențele instructorului.

(c) Evaluarea competenței pentru eliberarea inițială a unui certificat de FI(S) se efectuează pe planoare, fiind excluse TMG-urile.

### **SFCL.350 FI(S) – Privilegii limitate**

(a) Un FI(S) are privilegiile limitate la asigurarea instruirii practice sub supravegherea unui FI(S) care nu are nicio limitare și care este numit în acest scop de DTO sau de ATO, în următoarele cazuri:

1. pentru eliberarea unui SPL;
2. pentru extinderea privilegiilor unui SPL la privilegiile suplimentare pentru planoare sau TMG-uri în conformitate cu SFCL.150;
3. pentru extinderea privilegiilor unui SPL la metode suplimentare de lansare în conformitate cu SFCL.155 și
4. pentru privilegiile de zbor acrobatic nivel elementar, de zbor acrobatic nivel avansat sau de zbor în nori cu planorul sau pentru calificarea de tractare planoare sau de tractare bannere.

(b) Cât timp efectuează pregătirea sub supraveghere, în conformitate cu litera (a), FI(S) nu are privilegiul de a autoriza un elev pilot să efectueze primul său zbor în simplă comandă sau primul său zbor în raid în simplă comandă.

(c) Limitările de la litera (a) și (b) se elimină din certificatul de FI(S) după ce respectivul FI(S) a efectuat cel puțin 15 ore sau 50 de lansări în regim de instruire practică care acoperă toate fazele unui zbor cu planorul. În cazul unui FI(S) cu limitări care s-a conformat dispozițiilor de la SFCL.330 litera (b) subpunctul 2, cinci din cele 15 ore pot fi realizate pe TMG-uri, iar 15 dintre cele 50 de lansări pot fi înlocuite cu decolări și aterizări pe TMG-uri.

### **SFCL.360 Certificatul de FI(S) – Cerințe privind experiența recentă**

(a) Titularul unui certificat de FI(S) își poate exercita privilegiile conferite de certificat numai dacă înainte de momentul în care se prevede exercitarea respectivelor privilegii:

1. a efectuat, în ultimii trei ani:
    - (i) o pregătire de reîmprospătare a cunoștințelor pentru instructori în cadrul unei ATO, al unei DTO pe durata căreia titularul trebuie să fi beneficiat de instruire teoretică pentru reîmprospătarea și actualizarea cunoștințelor relevante pentru instructorii de zbor pe planoare și
    - (ii) atunci când asigură instruire practică în calitate de FI(S), cel puțin:
      - A. 30 de ore sau
      - B. 60 de lansări sau decolări și aterizări și
  2. în ultimii nouă ani și în conformitate cu procedurile stabilite în acest scop de către AAC, și-a demonstrat capacitatea de a oferi instruire pe planoare unui FI(S) calificat în conformitate cu SFCL.315 litera (a) punctul 7 și numit de șeful activității de pregătire din cadrul unei ATO sau al unei DTO.
- (b) Orele de zbor ca FE(S) pe durata testelor de îndemânare, a verificărilor competenței și a evaluărilor competenței sunt creditate integral în ceea ce privește cerința de la litera (a) punctul 1 subpunctul (ii).

(c) Dacă nu a reușit să efectueze zborul de instruire sub supraveghere într-un mod considerat satisfăcător de către FI(S) în conformitate cu litera (a) punctul 2, titularul certificatului de FI(S) nu exercită privilegiile conferite de certificatul

de FI(S) până când nu susține cu succes o evaluare a competenței în conformitate cu SFCL.345.

(d) Pentru a-și relua exercitarea privilegiilor conferite de certificatul de FI(S), un titular de certificat de FI(S) care nu îndeplinește toate cerințele de la litera (a) trebuie să îndeplinească cerințele de la litera (a) punctul 1 subpunctul (i) și de la SFCL.345.

## ***SUBPARTEA FE – EXAMINATORII DE ZBOR***

### **Secțiunea 1 Cerințe generale**

#### **SFCL.400 Certificate de examinator de zbor pe planoare**

##### **(a) Considerații generale**

Un examinator poate efectua teste de îndemânare, verificări ale competenței sau evaluări ale competenței în conformitate cu Anexa nr.3 (SFCL), numai dacă:

##### **1. deține:**

(i) un SPL care să includă privilegiile, calificările sau certificatele pentru care este autorizat să efectueze teste de îndemânare, verificări ale competenței sau evaluări ale competenței, precum și privilegiile de a asigura instruire pentru acestea;

(ii) un certificat de FE(S) care să includă privilegii corespunzătoare testului de îndemânare, verificării competenței sau evaluării competenței efectuate, eliberat în conformitate cu prezenta subparte;

2. are dreptul de a acționa ca PIC pe un planor în cursul testului de îndemânare, al verificării competenței sau al evaluării competenței.

3. examinatorii certificați, conform prevederilor Regulamentului (UE) nr. 1976/2018 de către autoritățile aeronautice din statele membre ale Uniunii Europene, pot fi acceptați de către AAC pentru a desfășura teste de îndemânare, verificări ale competenței sau evaluări ale competenței personalului din Republica Moldova. Procedura simplificată de acceptare a acestor examinatori va fi stabilită de AAC.

**(b) Examinări efectuate în afara Republicii Moldova în temeiul Convenției de la Chicago**

1. Prin derogare de la litera (a) punctul 1, în cazul testelor de îndemânare și al verificărilor competenței efectuate în afara Republicii Moldova, în temeiul Convenției de la Chicago, AAC eliberează un certificat de examinator unui solicitant care deține un certificat de pilot de planoare conform cu anexa 1 la Convenția de la Chicago, cu condiția ca respectivul solicitant:

(i) să dețină cel puțin un certificat de pilot care să includă, după caz, privilegii, calificări sau certificate echivalente cu cele pentru care este autorizat să efectueze teste de îndemânare sau verificări ale competenței;

(ii) să îndeplinească cerințele prevăzute în prezenta subparte pentru eliberarea certificatului relevant de examinator;

(iii) să demonstreze AAC un nivel corespunzător de cunoaștere a normelor internaționale și europene de siguranță a aviației pentru a-și putea exercita privilegiile de examinator în conformitate cu prezenta anexa nr. 3 (Partea SFCL).

2. Certificatul menționat la punctul 1 se limitează la efectuarea de teste de îndemânare și verificări ale competenței:

(i) în afara teritoriului Republicii Moldova, în temeiul Convenției de la Chicago și

(ii) în cazul unui pilot care cunoaște suficient limba în care se face testul/verificarea.

#### **SFCL.405 Limitarea privilegiilor în cazul unor interese directe**

Un examinator de zbor pe planoare nu poate efectua:

(a) un test de îndemânare sau o evaluare a competenței în cazul unei persoane care solicită eliberarea unui certificat de pilot, a unei calificări sau a unui certificat și căreia i-a asigurat peste 50 % din instruirea practică necesară pentru certificatul de pilot, calificarea sau certificatul pentru care se susține testul de îndemânare sau evaluarea competenței sau

(b) un test de îndemânare, o verificare a competenței sau o evaluare a competenței atunci când consideră că i-ar putea fi afectată obiectivitatea.

#### **SFCL.410 Efectuarea testelor de îndemânare, a verificărilor competenței și a evaluărilor competenței**

(a) Atunci când efectuează teste de îndemânare, verificări ale competenței și evaluări ale competenței, un examinator de zbor pe planoare trebuie să întreprindă toate acțiunile enumerate în continuare:

1. să se asigure că nu există bariere lingvistice în comunicarea cu solicitantul;

2. să se asigure că solicitantul îndeplinește toate cerințele privind calificarea, pregătirea și experiența din anexa nr. 3 (Partea SFCL) pentru eliberarea, revalidarea sau reînnoirea certificatului de pilot, a privilegiilor a calificării sau a certificatului pentru care se susține testul de îndemânare, verificarea competenței sau evaluarea competenței;

3. să informeze solicitantul cu privire la consecințele furnizării unor informații incomplete, incorecte sau false cu privire la pregătirea și experiența sa de zbor.

(b) După încheierea testului de îndemânare, a verificării competenței sau a evaluării competenței, examinatorul de zbor pe planoare:

1. informează solicitantul cu privire la rezultatele testului de îndemânare, ale verificării competenței sau ale evaluării competenței;

2. furnizează solicitantului un raport semnat referitor la testul de îndemânare, la verificarea competenței sau la evaluarea competenței și înaintează, fără întârzieri nejustificate, copii ale raportului către AAC.

Raportul trebuie să conțină:

(i) o declarație conform căreia examinatorul de zbor pe planoare a primit de la solicitant informații cu privire la experiența și instruirea acestuia și a constatat că experiența și instruirea în cauză respectă cerințele aplicabile din anexa nr. 3 (Partea SFCL);

(ii) confirmarea faptului că au fost executate toate manevrele și exercițiile necesare, precum și detalii cu privire la examenul teoretic oral, dacă este cazul. În cazul în care la unul dintre elementele acestor categorii s-a înregistrat un eșec, examinatorul notează motivele acestei evaluări;

(iii) rezultatul testului de îndemânare, al verificării competenței sau al evaluării competenței;

(iv) o declarație conform căreia examinatorul de zbor pe planoare a analizat și a aplicat procedurile și cerințele stabilite de AAC, în cazul în care AAC nu a eliberat certificatul de examinator;

(v) o copie a certificatului de examinator de zbor pe planoare care conține sfera privilegiilor sale de examinator de zbor pe planoare în cazul testelor de îndemânare, al verificărilor competenței sau al evaluărilor competenței ale unui solicitant căruia AAC nu i-a eliberat certificatul de examinator.

(c) Examinatorul de zbor pe planoare păstrează, pe o perioadă de cinci ani, înregistrări cu detaliile tuturor testelor de îndemânare, ale verificărilor competenței și ale evaluărilor competenței efectuate și cu rezultatele acestora.

(d) La cererea AAC, examinatorul de zbor pe planoare prezintă toate înregistrările și rapoartele, precum și orice alte informații necesare în scopul desfășurării activităților de supraveghere.

## **Secțiunea a 2-a**

### **Certificatul de examinator de zbor pentru planoare – FE(S)**

#### **SFCL.415 Certificatul de FE(S) – Privilegii și condiții**

Sub rezerva respectării de către solicitant a dispozițiilor de la SFCL.420 și a următoarelor condiții, certificatul de FE(S) se eliberează, în urma depunerii unei cereri, cu privilegiu de a efectua:

(a) teste de îndemânare și verificări ale competenței pentru SPL, cu condiția ca solicitantul să fi efectuat, pe planoare, fiind excluse TMG-urile, 300 de ore timp de zbor ca pilot, inclusiv 150 de ore sau 300 de lansări în regim de instruire practică;

(b) teste de îndemânare pentru extinderea privilegiilor SPL la TMG în conformitate cu SFCL.150 litera (e), cu condiția ca solicitantul să fi efectuat 300 de ore timp de zbor pe planoare, inclusiv 50 de ore de instruire practică pe TMG-uri;

(c) evaluări ale competenței pentru eliberarea de certificate de FI(S) pe planoare, cu condiția ca solicitantul:

1. să fi efectuat cel puțin 500 de ore timp de zbor ca pilot pe planoare, inclusiv, dacă privilegiile certificatului de FE(S) vor fi exercitate pe:



(i) planoare, fiind excluse TMG-urile, cel puțin 10 ore sau 30 de lansări de instruire a solicitantului unui certificat de FI(S) pe planoare, fiind excluse TMG-urile;

(ii) TMG-uri, cel puțin 10 ore sau 30 de decolări și aterizări de instruire a solicitantului unui certificat de FI(S) pe TMG-uri;

2. să fi beneficiat de pregătire specifică în cadrul unui curs de standardizare pentru examinatori în conformitate cu SFCL.430.

#### **SFCL.420 Certificatul de FE(S) – Condiții indispensabile și cerințe**

Solicitanții unui certificat de FE(S) trebuie:

(a) să îndeplinească cerințele de la SFCL.400 litera (a) punctul 1 subpunctul (i) și litera (a) punctul 2;

(b) să fi urmat cursul de standardizare pentru FE(S) în conformitate cu SFCL.430;

(c) să fi efectuat o evaluare a competenței în conformitate cu SFCL.445;

(d) să demonstreze că au antecedente relevante în ceea ce privește privilegiile conferite de certificatul de FE(S) și

(e) să demonstreze că, în ultimii trei ani, nu au făcut obiectul niciunei sancțiuni și nici a suspendării, limitării sau revocării niciunuia dintre certificatele de pilot, calificările sau a niciunuia dintre certificatele lor eliberate în conformitate cu Anexa nr.3 (Partea SFCL), cu anexa nr. 1 (Partea FCL) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă sau cu anexa nr. 3 (Partea BFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor, precum și pentru acordarea certificatelor de echipaj de zbor pentru baloane, pentru nerespectarea Codului aerian și a normelor sale de punere în aplicare.

#### **SFCL.430 Certificatul de FE(S) – Cursul de standardizare**

(a) Solicitanții unui certificat de FE(S) trebuie să urmeze un curs de standardizare care este asigurat fie de către o ATO sau o DTO și aprobat de AAC.

(b) Cursul de standardizare trebuie să fie adaptat privilegiilor de examinator de zbor pe planoare solicitate și să constea în instruire teoretică și practică, incluzând cel puțin:

1. efectuarea a cel puțin două teste de îndemânare, verificări ale competenței sau evaluări ale competenței pentru SPL sau pentru calificările sau certificatele asociate;

2. instruire cu privire la cerințele aplicabile prevăzute în Anexa nr.3 (Partea SFCL) și cerințele aplicabile privind operațiunile aeriene, efectuarea de teste de îndemânare, verificări ale competenței și evaluări ale competenței, precum și documentarea și raportarea acestora;

3. o informare în privința următoarelor aspecte:

(i) procedurile administrative naționale;

(ii) cerințele privind protecția datelor cu caracter personal;

- (iii) răspunderea examinatorului;
- (iv) asigurarea pentru accidente a examinatorului;
- (v) informații despre cum se pot accesa informațiile cuprinse la subpunctele (i)-(iv) atunci când efectuează teste de îndemânare, verificări ale competenței sau evaluări ale competenței unui solicitant.

(c) Titularii unui certificat de examinator FE(S) acceptat de AAC în conformitate cu prevederile SFCL.400 (a) 3 desfășoară teste de îndemânare, verificări ale competenței sau evaluări ale competenței unui solicitant care se află în responsabilitatea AAC, cu condiția că au analizat cele mai recente informații disponibile care conțin procedurile naționale relevante.

#### **SFCL.445 Certificatul de FE(S) – Evaluarea competenței**

O persoană care solicită eliberarea inițială a unui certificat de FE(S) trebuie să își demonstreze competența de FE(S) unui inspector al AAC sau unui examinator cu calificări superioare autorizat în mod expres în acest sens de AAC. În timpul evaluării competenței, solicitantul efectuează un test de îndemânare, o verificare a competenței sau o evaluare a competenței, inclusiv informarea, efectuarea testului de îndemânare, a verificării competenței sau a evaluării competenței, precum și evaluarea persoanei care susține testul, verificarea sau evaluarea, debriefingul și înregistrarea documentelor.

#### **SFCL.460 Certificatul de FE(S) – Valabilitate, revalidare și reînnoire**

(a) Un certificat de FE(S) este valabil pe o perioadă de cinci ani.

(b) Un certificat de FE(S) este revalidat în cazul în care titularul său:

1. în timpul perioadei de valabilitate a certificatului de FE(S), a urmat un curs de reîmprospătare a cunoștințelor pentru examinatori care este asigurat de către o ATO sau o DTO și aprobat de AAC, în cursul căruia titularul primește instruire teoretică de reîmprospătare și de actualizare a cunoștințelor relevante pentru examinatorii de zbor pe planoare;

2. în ultimele 24 de luni înainte de finele perioadei de valabilitate a certificatului, și-a demonstrat capacitatea de a efectua teste de îndemânare, verificări ale competenței sau evaluări ale competenței în fața unui inspector din partea AAC sau a unui examinator autorizat în mod expres în acest sens de AAC care a și eliberat certificatul de FE(S).

(c) Titularul unui certificat de FE(S) care deține unul sau mai multe certificate de examinator pentru alte categorii de aeronave în conformitate cu Anexa nr.1 (Partea FCL) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă sau cu Anexa nr.3 (Partea BFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor, precum și pentru acordarea certificatelor de echipaj de zbor pentru baloane, poate obține revalidarea combinată a tuturor certificatelor de examinator deținute, în acord cu AAC.

(d) Dacă certificatul de FE(S) a expirat, titularul său trebuie să îndeplinească cerințele de la SFCL.460 litera (b) 1 și de la SFCL.445 înainte de a-și putea relua exercitarea privilegiilor conferite de certificatul de FE(S).

(e) Un certificat de FE(S) se revalidează sau se reînnoiește numai în cazul în care solicitantul demonstrează conformarea continuă cu cerințele de la SFCL.410, precum și cu cerințele de la SFCL.420 litera (d) și (e).

Apendicele nr. 1  
la Regulamentul de stabilire a normelor  
detaliat pentru operarea planoarelor,  
precum și pentru acordarea certificatelor  
de echipaj de zbor pentru plane

<b>DECLARAȚIE</b> în conformitate cu Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor, precum și pentru acordarea certificatelor de echipaj de zbor pentru plane  <b>DECLARATION</b>  <i>in accordance with Regulation laying down detailed rules for the operation of sailplanes as          well as for the flight crew licensing for sailplanes</i>				
<b>Operatorul:</b> <i>Operator</i>   <b>Numele:</b> <i>Name:</i>   <b>Locul în care operatorul își are sediul principal de activitate:</b> <i>Place where the operator has principal place of business:</i>   <b>Date de contact:</b> <i>Contact details</i>				
<b>Operare plane</b> <i>Sailplane operation</i>				
Data începerii operațiunilor comerciale și, după caz, data modificării unei operațiuni comerciale existente: <i>Starting date of commercial operation and, where relevant, date of change to existing          commercial operation:</i>				
Informații cu privire la planorul sau planele utilizate, la operațiunea sau operațiunile comerciale și la managementul menținerii navigabilității <sup>(1)</sup> : <i>Information on sailplane (s) used, commercial operations (s) and continuing airworthiness          management <sup>(1)</sup>:</i>				
<b>Tip de planor</b>	<b>Înmatriculare planor</b>	<b>Baza principală</b>	<b>Tip (tipuri) de operațiuni <sup>(2)</sup></b>	<b>Organizația de management al continuității navigabilității <sup>(3)</sup></b>
<i>Sailplane type</i>	<i>Sailplane registration</i>	<i>Main base</i>	<i>Type(s) of operation</i>	<i>Continuing airworthiness management organisation</i>
<b>Dacă este cazul, lista AltMoC cu trimitere la AMC asociate (anexă la declarație):</b> <i>Where applicable, list of AltMoC with reference to the associated AMC (annex to the</i>				

declaration)
<b>Declarații</b> <i>Statements</i>
<p><input type="checkbox"/> Operatorul respectă și va continua să respecte cerințele esențiale stabilite în Anexa nr.3 la Codul aerian și cerințele din Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor, precum și pentru acordarea certificatelor de echipaj de zbor pentru planoare</p> <p>În particular, operatorul își desfășoară operațiunile comerciale în conformitate cu următoarele cerințe din Anexa nr. 2 (Partea SAO) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor, precum și pentru acordarea certificatelor de echipaj de zbor pentru planoare</p> <p><i>The operator complies, and will continue to comply, with the essential requirements set out in Annex no.3 to the Aviation Code and with the requirements from Regulation laying down detailed rules for the operation of sailplanes as well as for the flight crew licensing for sailplanes</i></p> <p><i>In particular, the operator conducts its commercial operations in accordance with the following requirements of Annex no.2 (Part SAO) to Regulation laying down detailed rules for the operation of sailplanes as well as for the flight crew licensing for sailplanes</i></p>
<p><input type="checkbox"/> Toate planoarele operate dețin un certificat de navigabilitate <sup>(4)</sup> eliberat în conformitate cu Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și certificarea organizațiilor de proiectare și producție, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.468/2019</p> <p><i>All sailplanes operated have a certificate of airworthiness <sup>(4)</sup> issued in accordance with Regulation laying down implementing rules for the airworthiness and environmental certification of aircraft and related products, parts and appliances, as well as for the certification of design and production organisations, approved by Government decision no.468/2019</i></p>
<p><input type="checkbox"/> Toți piloții dețin un certificat și calificări eliberate sau acceptate în conformitate cu Anexa nr.1 (Partea FCL) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.204/2020, după cum se prevede la SAO.GEN.125 din Anexa nr.2 (Partea SAO)</p> <p><i>Any pilot holds a license and ratings issued or accepted in accordance with Annex no.1 (Part FCL) to Regulation laying down technical requirements and administrative procedures related to civil aviation aircrew, as required by SAO.GEN.125 of Annex no.2 (Part SAO).</i></p>
<p><input type="checkbox"/> Operatorul va notifica AAC orice modificare a circumstanțelor care îi afectează conformarea cu cerințele esențiale stabilite în Anexa nr.3 la Codul aerian și cu cerințele din Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor, precum și pentru acordarea certificatelor de echipaj de zbor pentru planoare, astfel cum a fost declarată AAC prin prezenta declarație, precum și orice modificări ale informațiilor și ale listelor AltMoC incluse în prezenta declarație și anexate la acestea, după cum se prevede la SAO.DEC.100 litera (c) din Anexa nr.2 (Partea SAO)</p>

*The operator will notify to the CAA any changes in circumstances affecting its compliance with the essential requirements set out in Annex no.3 to the Aviation Code and with the requirements set out in Regulation laying down detailed rules for the operation of sailplanes as well as for the flight crew licensing for sailplanes as declared to the CAA through this declaration and any changes to the information and lists of AltMoC included in and annexed to this declaration, as required by SAO.DEC.100 (c) of Annex no.2 (Part SAO)*

☐ **Operatorul confirmă faptul că toate informațiile în prezenta declarație și în anexele sale sunt complete și corecte**

*The operator confirms that all information included in this declaration, including its annexes, is complete and correct*

**Data, numele și semnătura**

**Date, name and signature**

<sup>(1)</sup> Completați tabelul. Dacă nu este suficient spațiu pentru a indica informațiile, acestea trebuie enumerate într-o anexă separată. Anexa trebuie să fie datată și semnată.

*Complete the table. If there is not enough space to list the information, it shall be listed in a separate annex. The annex shall be dated and signed.*

<sup>(2)</sup> Rubrica „Tip (tipuri) de operațiuni” se referă la tipul de operațiune comercială efectuată cu planorul. „Type(s) of operation” refers to the type of commercial operation conducted with sailplane.

<sup>(3)</sup> Informațiile despre organizația responsabilă de managementul continuității navigabilității trebuie să includă numele, adresa și numărul aprobării organizației.

*Information about organisation responsible for continuing airworthiness management shall include the name of the organisation, the address and the approval reference.*

<sup>(4)</sup> Certificatul de navigabilitate este un certificat de navigabilitate obișnuit, un certificat de navigabilitate restrictiv sau un permis de zbor eliberat în conformitate cu cerințele din Anexa 1 la Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și certificarea organizațiilor de proiectare și producție.

*The certificate of airworthiness is a normal certificate of airworthiness, a restricted certificate of airworthiness or a permit to fly issued in accordance with the requirements of Annex 1 to the Regulation laying down administrative requirements and procedures for the airworthiness and environmental certification of aircraft and related products, parts and appliances, as well as for the certification of design and production organisations.*

**NOTĂ INFORMATIVĂ**  
la proiectul hotărârii Guvernului privind aprobarea normelor  
de operare a baloanelor și planoarelor

<b>1. Denumirea autorului, și după caz, a participanților la elaborarea proiectului</b>
Proiectul hotărârii Guvernului <i>privind aprobarea normelor de operare a baloanelor și planoarelor</i> a fost elaborat de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale în colaborare cu Autoritatea Aeronautică Civilă.
<b>2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ și finalitățile urmărite</b>
<p>Proiectul hotărârii Guvernului privind aprobarea normelor de operare a baloanelor și planoarelor, prin care se aprobă Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor, precum și pentru acordarea certificatelor de echipaj de zbor pentru baloane și Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor, precum și pentru acordarea certificatelor de echipaj de zbor pentru planoare, transpune:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Regulamentul (UE) nr.395/2018 al Comisiei din 13 martie 2018 de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor, precum și pentru acordarea de licențe de echipaj de zbor pentru baloane în temeiul Regulamentului (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, L nr.071 din 14 martie 2018, astfel cum a fost modificat ultima oară prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 357/2020 al Comisiei din 4 martie 2020;</li><li>• Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr.1976/2018 al Comisiei din 14 decembrie 2018 de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor, precum și pentru acordarea de licențe de echipaj de zbor pentru planoare în temeiul Regulamentului (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, L nr.326 din 20 decembrie 2018, astfel cum a fost modificat ultima oară prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 358/2020 al Comisiei din 4 martie 2020,</li></ul> <p>ambele fiind parte integrantă a Anexei III la Acordul privind Spațiul Aerian Comun (ASAC) dintre Republica Moldova și Uniunea Europeană și statele sale membre, ratificat prin Legea nr.292/2012.</p> <p>Până la adoptarea de către Comisia europeană a Regulamentului nr.1976/2018 și Regulamentului (UE) nr.395/2018, prevederile privind operarea planoarelor și baloanelor, precum și cele referitoare la supravegherea acestora, erau incluse în Regulamentul european nr.965/2012, transpus în cadrul normativ național prin Hotărârea Guvernului nr.831/2018 cu privire la aprobarea Regulamentului privind procedurile administrative referitoare la operațiunile aeriene și Cerințele tehnice referitoare la operațiunile aeriene aprobate de AAC și în normele sale de aplicare (AMC, GM, CS). Cerințele pentru acordarea certificatelor de echipaj de zbor pentru planoare și baloane erau stabilite în Regulamentul european nr.1178/2011, transpuse în cadrul normativ național prin Hotărârea Guvernului nr.204/2020 cu privire la aprobarea Regulamentului de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă.</p> <p>Urmare modificărilor intervenite în cadrul normativ european aferent planoarelor și baloanelor, precum aprobarea Regulamentelor distincte pentru planoare (Regulamentul nr.1976/2018) și pentru baloane (Regulamentul nr.395/2018) și excluderea cerințelor referitoare la operarea acestora (Regulamentul nr.965/2012) și certificarea echipajului de zbor pentru planoare și baloane (Regulamentul nr.1178/2011), s-a modificat și Anexa III la ASAC și prin urmare se impune și modificarea cadrului normativ național prin aprobarea hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea normelor de operare a baloanelor și normele sale de aplicare (AMC, GM, CS). Este necesar de menționat că, cerințele față de autoritatea competentă (AAC) continuă să se regăsească în Anexa 3 - Partea ARO la Regulamentul nr.965/2012.</p> <p>Este necesar de menționat că supravegherea persoanelor și a organizațiilor, precum și cerințele prevăzute la articolul 3 din Regulamentul (UE) nr. 965/2012 și în anexa II la regulamentul respectiv (transpuse în cadrul normativ național prin HG nr.831/2018) se aplică în continuare în cazul operațiunilor aeriene cu planoare și baloane.</p> <p>Prin aprobarea și implementarea prezentului proiect se urmărește scopul de a stabili un cadru de reglementare mai simplificat și proporțional cu riscurile și complexitatea operațiunilor aeriene cu planoare/baloane, deoarece aceste aeronave presupun operațiuni mai puțin complexe și prin urmare riscuri mai mici urmare acestor operațiuni.</p>

În aceeași ordine de idei, prin elaborarea prezentului proiect se va asigura un nivel înalt de siguranță, reducând în același timp sarcina de reglementare, în special pentru piloții/operatorii de planoare/baloane.

Aprobarea și intrarea în vigoare a prezentului proiect este direct legată de intrarea în vigoare a Hotărârii Guvernului nr.573/2022 „pentru modificarea Hotărârea Guvernului nr.204/2020 cu privire la aprobarea Regulamentului de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă” și Hotărârii Guvernului nr. 612/2022 „cu privire la aprobarea Regulamentului de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene” care urmează să intre în vigoare la data de 16.02.2023.

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

Prezentul proiect transpune prevederile Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr.1976/2018 al Comisiei din 14 decembrie 2018 de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor, precum și pentru acordarea de licențe de echipaj de zbor pentru planoare în temeiul Regulamentului (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului și a Regulamentului (UE) nr.395/2018 al Comisiei din 13 martie 2018 de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor, precum și pentru acordarea de licențe de echipaj de zbor pentru baloane în temeiul Regulamentului (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului.

Tabelele de concordanță au fost supuse examinării de către Centrul de Armonizare a Legislației în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr.1171/2018 privind armonizarea legislației Republicii Moldova cu legislația Uniunii Europene cu definitivarea acestuia conform obiecțiilor și propunerilor recepționate.

### **4. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi**

Proiectul Regulamentului de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor, precum și pentru acordarea certificatelor de echipaj de zbor cuprinde:

- Regulamentul cadru;
- Anexa nr.1 Definițiile termenilor utilizați în Regulament;
- Anexa nr.2 (Partea BOP) Operațiuni aeriene cu baloane;
- Anexa nr.3 (Partea BFCL) Cerințe pentru acordarea certificatelor de echipaj de zbor pentru baloane;
  - o Apendicele nr.1 Formatul Declarației pentru operarea balonului.

Proiectul Regulamentului de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor, precum și pentru acordarea certificatelor de echipaj de zbor cuprinde:

- Regulamentul cadru;
- Anexa nr.1 Definițiile termenilor utilizați în Regulament;
- Anexa nr.2 (Partea SAO) Operațiuni aeriene cu planoare;
- Anexa nr.3 (Partea SFCL) Cerințe pentru acordarea certificatelor de echipaj de zbor pentru planoare;
  - o Apendicele nr.1 Formatul Declarației pentru operarea planorului.

Proiectul stabilește cerințe aplicabile:

1. operațiunilor aeriene cu planoare/baloane, precum și eliberării și menținerii certificatelor de pilot pentru planoare/baloane și a calificărilor, privilegiilor și certificatelor asociate;
2. certificatelor de pilot și certificatelor medicale existente și înlocuirea acestora cu certificatele care respectă formatul prevăzut în Anexa nr.6 (Partea ARA) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă;
3. procedurilor de operare, performanțelor și limitărilor de operare, instrumentelor, datelor și echipamentelor;
4. calificărilor și privilegiilor aferente certificatelor de pilot de planor, instructorilor și examinatorilor de zbor.

### **5. Fundamentarea economică-financiară**

Implementarea prevederilor proiectului de hotărâre nu necesită alocarea resurselor financiare suplimentare de la bugetul de stat.

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



Prezentul proiect este elaborat în vederea ajustării cadrului normativ național la prevederile cadrului normativ european aferent operațiunilor aeriene cu planoarele/baloanele, precum și pentru acordarea certificatelor de echipaj de zbor, iar urmare a aprobării hotărârii de Guvern se vor aduce în concordanță mijloacele acceptabile de punere în conformitate și materialele de îndrumare (AMC, GM).

#### **7. Avizarea și consultarea proiectului**

Proiectul de hotărâre a fost consultat și avizat de autoritățile responsabile de implementarea prevederilor conținute în proiect, instituțiile interesate, agenții aeronautici, în conformitate cu prevederile Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative.

În scopul respectării prevederilor art. 11 al Legii nr.239 din 13 noiembrie 2008 privind transparența în procesul decizional, anunțul privind inițierea elaborării proiectului hotărârii Guvernului *privind aprobarea normelor de operare a baloanelor și planoarelor* a fost plasat pe pagina web oficială a Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (compartimentul „Transparență”, directoriul Transparență decizională/Anunțuri de inițiere a politicilor) și pe portalul guvernamental [particip.gov.md](http://particip.gov.md).

La fel, întru respectarea prevederilor art. 32 al Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative, proiectul a fost plasat spre consultare publică pe paginile web menționate.

Informația privind rezultatele procesului de avizare și consultare publică a fost inclusă în Tabelul de sinteză.

#### **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, fiind solicitată efectuarea expertizei de către Centrul Național Anticorupție.

Informația privind rezultatele expertizei anticorupție a fost inclusă în Tabelul de sinteză.

#### **9. Constatările expertizei de compatibilitate**

Proiectul de hotărâre a fost supus expertizei de compatibilitate cu legislația Uniunii Europene în conformitate cu prevederile art. 36 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative, fiind solicitată expertiza Centrului de Armonizare a Legislației.

Urmare avizului Centrului de Armonizare a Legislației au fost definitive Tabelele de concordanță.

#### **10. Constatările expertizei juridice**

Proiectul de hotărâre a fost supus expertizei juridice conform art.37 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative, fiind solicitată efectuarea expertizei de către Ministerul Justiției.

Concluziile expertizei juridice au fost incluse în Tabelul de sinteză.

#### **11. Constatările altor expertize**

Analiza impactului cât și proiectul de hotărâre au fost supuse expertizei în cadrul Grupului de lucru al Comisiei de stat pentru reglementarea activității de întreprinzător în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 23/2019 cu privire la aprobarea Metodologiei de analiză a impactului în procesul de fundamentare a proiectelor de acte normative.

**Ministru**

**Lilia DABIJA**