

REGULAMENT din 24 ianuarie 2021

pentru zbor al aviației militare

EMITENT • MINISTERUL APĂRĂRII NAȚIONALE

Publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 148 din 12 februarie 2021

Data intrării în vigoare 14-03-2021

Prezenta formă este valabilă începând cu data de 14-03-2021 până la data de 14-10-2021

Notă

Aprobat prin ORDINUL nr. M.18 din 24 ianuarie 2021, publicat în Monitorul Oficial, Partea I, nr. 148 din 12 februarie 2021.

Capitolul I Dispoziții generale

Secțiunea 1 Domeniul de aplicare

Articolul 1

(1) Regulamentul pentru zbor al aviației militare stabilește cadrul normativ și regulile generale care se aplică activităților aeronautice militare.

(2) Activităților aeronautice militare cu aeronave de stat românești în spațiul aerian național și pe teritoriul României sau pe timpul zborurilor internaționale, dincolo de frontierele României și activităților aeronautice cu aeronave de stat străine în spațiul aerian național și pe teritoriul României, li se aplică prevederile acestui regulament în măsura în care acestea nu sunt incompatibile sau nu contravin cadrului normativ al statului respectiv, situație în care se aplică normativul cel mai restrictiv.

Articolul 2

Activitățile aeronautice militare în spațiul aerian național și pe teritoriul României sau pe timpul zborurilor internaționale, dincolo de frontierele României, sunt reglementate prin prezentul regulament, [Legea nr. 35/1990](#) privind [Statutul personalului aeronautic](#) din aviația militară a României, cu modificările și completările ulterioare, [Legea nr. 21/2020 privind Codul aerian](#), reglementările Uniunii Europene aplicabile, tratatele internaționale la care România este parte și, după caz, [Convenția privind aviația civilă internațională](#), semnată la Chicago la 7 decembrie 1944, la care România a aderat prin [Decretul nr. 194/1965](#), cu amendamentele ulterioare, precum și prin alte acte normative în materie.

Articolul 3

(1) Sensul unor termeni și expresii, precum și abrevierile utilizate în prezentul regulament sunt prevăzute în [anexa nr. 1](#).

(2) Termenii accident, activități aeronautice militare, activități aeronautice conexe, administrator al aerodromului, aerodrom, aeronavă, aeronave de stat, aeronave fără pilot la bord, agent aeronautic, căutare și salvare, certificare, certificat de identitate, certificat de înmatriculare, certificat de navigabilitate, certificat de tip, document de certificare, eveniment de aviație, misiune, navigabilitate, operare în câmp vizual direct, operator al aeronavei, regiune de informare a zborurilor, reglementări europene, reglementări specifice, rute internaționale, securitatea aviației, servicii militare de supraveghere și control utilizare spațiu aerian, servitute aeronautică, siguranța, spațiu aerian restricționat, spațiu aerian segregat, supervizarea siguranței, standarde și practici recomandate emise de Organizația Aviației Civile Internaționale, tehnică aeronautică, tehnică aeronautică de stat, trafic aerian, trafic aerian operațional, zbor de căutare-salvare, zbor internațional, zbor de intervenție în situații de urgență, zbor special, zbor umanitar, zbor VFR, zone dens populate, zonă de interes militar, zonă de protecție acustică, zone supuse serviciilor aeronautice au înțelesul prevăzut în [Legea nr. 21/2020](#). Termenii managementul traficului aerian, rută, serviciu de alarmare, serviciu de control al traficului aerian, serviciu de informare a zborurilor, serviciu de navigație aeriană, serviciu de trafic aerian și trafic aerian general au înțelesul prevăzut în [Regulamentul \(CE\) nr. 549/2004](#) al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 de stabilire a cadrului pentru crearea Cerului unic european (regulament-cadru), cu modificările și completările ulterioare. Termenii incident, incident grav și investigația privind siguranța au înțelesul prevăzut în [Regulamentul \(UE\) nr. 996/2010](#) al Parlamentului European și al Consiliului din 20 octombrie 2010 privind investigarea și prevenirea accidentelor și incidentelor survenite în aviația civilă și de abrogare a [Directivei 94/56/CE](#), cu modificările ulterioare.

Secțiunea a 2-a

Competențe și atribuții

Articolul 4

Pentru exercitarea competențelor stabilite prin [Legea nr. 21/2020](#), Ministerul Apărării Naționale, denumit în continuare MAPN, delegă în calitate de organ de specialitate al administrației publice centrale și de autoritate aeronautică de stat unele atribuții specifice către Statul Major al Forțelor Aeriene, denumit în continuare SMFA, în calitate de Autoritate Aeronautică Militară Națională, denumită în continuare AAMN.

Articolul 5

AAMN are următoarele atribuții:

- a)** elaborează reglementări specifice privind cadrul normativ și instituțional pentru desfășurarea activităților aeronautice militare cu aeronave de stat;
- b)** elaborează reglementări specifice privind organizarea spațiului aerian național în colaborare cu organele specializate ale Ministerului Transporturilor și Infrastructurii și asigură serviciile militare de supraveghere și control al utilizării spațiului aerian național;
- c)** elaborează reglementări specifice pentru certificarea personalului aeronautic militar, a tehnicii aeronautice de stat, a infrastructurii și a agenților aeronautici care desfășoară activități aeronautice militare;
- d)** elaborează reglementări specifice privind raportarea și investigarea evenimentelor de aviație militare;
- e)** elaborează reglementări specifice privind siguranța și securitatea activităților aeronautice militare;
- f)** elaborează reglementări specifice privind acțiunile de căutare-salvare pentru aeronavele de stat.

Secțiunea a 3-a

Sistemul de reglementare

Articolul 6

Prezentul regulament stă la baza următoarelor reglementări privind activitățile aeronautice militare:

- a)** manuale din domeniul aeronautic militar și reglementări aeronautice militare, denumite în continuare RAM, emise de către AAMN;
- b)** proceduri aeronautice militare, denumite în continuare PAM, emise de către AAMN, pentru punerea în aplicare a actelor normative, actelor normative specifice sau RAM;
- c)** precizări aeronautice militare, pentru punerea în aplicare a actelor normative, actelor normative specifice sau RAM;
- d)** publicații aeronautice militare;
- e)** programe-cadru de instrucție în zbor, denumite în continuare PCIZ, programe de instruire sau documente similare;
- f)** proceduri de operare standard, denumite în continuare SOP.

Articolul 7

Activitățile care se desfășoară în cadrul procesului de elaborare și emitere a RAM emise de AAMN sunt următoarele:

- a)** structura inițitoare transmite șefului AAMN solicitarea de emitere a reglementării; această solicitare va fi avizată de structurile de specialitate cu responsabilități în implementarea și aplicarea prevederilor respectivei reglementări și de către directorul structurii executive a AAMN;
- b)** șeful AAMN nominalizează structura desemnată cu elaborarea dacă constată necesitatea elaborării reglementării;
- c)** structura desemnată cu elaborarea RAM stabilește colectivul de elaborare, proiectul de cuprins al reglementării, planul de activitate al colectivului de elaborare, termenele și responsabilitățile fiecărui membru în parte;
- d)** la terminarea procesului de elaborare, structura desemnată înaintează raport de aprobare către șeful AAMN, cu avizele consultative ale structurilor implicate în implementarea prevederilor respectivei reglementări și avizul structurii juridice/AAMN;
- e)** în situația în care prevederile reglementării sunt aplicabile și unei instituții sau structuri din afara MAPN, se va solicita un aviz consultativ și de la respectiva instituție/structură înainte de emiterea reglementării.

Articolul 8

PAM:

- a)** sunt emise pe baza actelor normative, actelor normative specifice sau a RAM;
- b)** nu pot depăși limitele competenței instituite de reglementarea pe baza căreia au fost emise și nici nu pot contraveni principiilor și dispozițiilor acesteia;
- c)** furnizează instrucțiuni detaliate cu privire la modalitatea în care se realizează conformarea cu prevederile reglementărilor specifice sau RAM;

- d)** sunt secrete de stat, secrete de serviciu sau neclasificate, în funcție de informațiile deținute, și pot fi obligatorii pentru toți agenții aeronautici sau doar pentru o parte dintre aceștia;
- e)** descriu procese sau activități aeronautice militare privind planificarea, organizarea, conducerea, controlul-evaluarea, pregătirea, executarea și analiza activităților aeronautice militare și activităților aeronautice militare conexe, operarea aeronavelor de stat în spațiul aerian național și pe teritoriul României sau pe timpul zborurilor internaționale, dincolo de frontierele României.

Articolul 9

Precizările aeronautice militare:

- a)** sunt emise pe baza actelor normative, a actelor normative specifice sau RAM;
- b)** nu pot depăși limitele competenței instituite de reglementarea pe baza căreia au fost emise și nici nu pot contraveni principiilor și dispozițiilor acesteia;
- c)** clarifică anumite aspecte referitoare la aplicarea reglementărilor în vigoare;
- d)** au un caracter urgent de emitere pentru reglementarea unui domeniu nereglementat sau au un caracter temporar sau limitat ca domeniu de reglementare până la emiterea unei reglementări specifice, RAM sau PAM, în funcție de situație.

Articolul 10

Publicațiile aeronautice militare sunt:

- a)** publicația de informare aeronautică militară, denumită în continuare MIL AIP;
- b)** notificări pentru aviatori - Notice to Airmen, denumite în continuare NOTAM;
- c)** circularele de aeronautică militară, denumite în continuare CAM;
- d)** buletinele de informare, denumite în continuare BI;
- e)** circulare de siguranță aeronautică.

Articolul 11

- (1)** În exercitarea funcției de supervizare a siguranței aeronautice în aviația militară și pentru asigurarea aplicării corecte a reglementărilor aeronautice militare, AAMN emite CAM ori de câte ori consideră necesar.
- (2)** CAM conțin material explicativ și de îndrumare referitor la cerințele reglementărilor, procedurilor aplicabile și mijloacelor de conformare acceptate.

Articolul 12

Cerințele privind formatul și procesul de elaborare și emitere a RAM, PAM și publicațiilor aeronautice militare se stabilesc de către AAMN, printr-o PAM.

Articolul 13

- (1)** Atunci când se pretează tipului de operațiune sau de privilegii, pregătirea personalului aeronautic militar trebuie realizată printr-o/un formă/program/curs de pregătire care trebuie să îndeplinească următoarele condiții:
 - a)** să existe o programă analitică pentru fiecare formă/program/curs de pregătire;
 - b)** să includă atât cunoștințe teoretice, cât și instruire practică, inclusiv pregătire sintetică/pregătire la simulator, dacă este cazul.
- (2)** Cerințele/Criteriile minime de selecție și programele minime de pregătire a personalului aeronautic militar sunt stabilite prin RAM.
- (3)** Personalul aeronavigant din MAPN se instruește conform prevederilor PCIZ sau documentelor similare care sunt aprobate de șeful AAMN.
- (4)** Personalul navigant din afara MAPN se instruește conform prevederilor PCIZ sau documentelor similare care sunt aprobate de șeful instituției sau al structurii care deține tipul respectiv de aeronavă cu avizul structurii desemnate de șeful AAMN.
- (5)** Personalul aeronautic nenavigant de sol se instruește conform prevederilor programelor de instruire aplicabile în funcție de categoria de personal.

Articolul 14

Difuzarea reglementărilor și publicațiilor aeronautice se face de către emitent tuturor instituțiilor și structurilor care desfășoară sau participă la activități aeronautice militare sau activități aeronautice militare conexe.

Capitolul II

Personalul aeronautic militar

Secțiunea 1

Admiterea personalului aeronautic militar la executarea activităților aeronautice militare

Articolul 15

(1) Admiterea personalului aeronautic la activități aeronautice militare se face prin ordin al șefului AAMN în baza documentelor de brevetare/certificare sau atestare a:

- a)** calificării și specialității militare a personalului pe categoria, tipul și varianta de tehnică aeronautică, cu excepția personalului care parcurge cursuri de pregătire inițială;
- b)** aptitudinii medicale;
- c)** nivelului de pregătire de luptă și profesională a personalului aeronautic militar.

(2) Nu este admis la executarea activităților aeronautice militare personalul aflat în oricare din următoarele situații:

- a)** expirarea perioadei de valabilitate, suspendarea, retragerea sau revocarea documentelor de atestare a calificărilor și autorizărilor;
- b)** expirarea perioadei de valabilitate a certificatului de aptitudine medico-aeronautică;
- c)** inaptitudinea medicală temporară;
- d)** inaptitudinea medicală permanentă.

(3) Nu este admis la executarea activităților aeronautice militare personalul aeronautic care prezintă modificări ale stării de sănătate ce pot pune în pericol siguranța acestor activități.

(4) Nu este admis la executarea activităților aeronautice militare personalul aeronautic aflat sub influența băuturilor alcoolice sau sub influența unor substanțe psihoactive.

Articolul 16

(1) Rezultatele examenelor teoretice și evaluărilor practice de atestare a calificărilor și specializărilor, ale celor de obținere ori menținere a titlurilor de clasificare și specializare, ale cursurilor de pregătire inițială, ale cursurilor de pregătire periodică, precum și rezultatele expertizei medicale și psihologice se consemnează în ordinul de zi pe unitate/similar, denumit în continuare OZU.

(2) În OZU se consemnează, de asemenea, începerea și terminarea cursurilor de pregătire inițială ori periodică, rezultatele examenelor/verificărilor de promovare a acestora și trecerea la o categorie superioară de pregătire.

(3) Rezultatele examenelor teoretice și practice de atestare ale calificărilor și specializărilor, ale celor de obținere ori menținere a titlurilor de clasificare și specializare, ale cursurilor de pregătire inițială, ale cursurilor de pregătire periodică, precum și rezultatele expertizei medicale și psihologice se consemnează și în documentele de evidență individuală a activităților aeronautice militare.

(4) Suspendarea, retragerea sau revocarea documentelor de atestare a calificărilor, specializărilor și a titlurilor de clasificare:

- a)** este atributul șefului AAMN și se face prin ordin emis de acesta pentru personalul aeronautic militar care desfășoară activități aeronautice militare;
- b)** se face la propunerea comandantului/șefului unității militare, instituției/structurii în care este încadrat personalul;
- c)** se aduce la cunoștință în mod direct persoanei în cauză și se consemnează în OZU.

Articolul 17

Trecerea personalului navigant pe o altă categorie, un alt tip sau variantă de aeronavă se aprobă de către șeful AAMN la solicitarea comandantului/șefului unității militare, instituției/structurii în care personalul își desfășoară activitatea. Criteriile de selecționare și admitere la zbor pe un nou tip/variantă de aeronavă se stabilesc prin RAM.

Articolul 18

(1) Anual, personalul navigant și operatorii de aeronave fără pilot sunt evaluați sau examinați în zbor/pe timpul activităților practice de zbor.

(2) Numărul minim de evaluări sau examinări în zbor, stabilit în funcție de nivelul de pregătire, pentru fiecare tip de aeronavă în parte este reglementat prin RAM.

(3) Evaluarea/Examinarea în zbor a personalului navigant, pentru toate categoriile de pregătire, se face de instructori de zbor cu calificare corespunzătoare pentru tipul de aeronavă/variantă, condițiile de timp și meteorologice în care se execută misiunea, în conformitate cu PCIZ și normele de apreciere specifice.

(4) Evaluarea operatorilor de aeronave fără pilot se face de către instructori cu calificare corespunzătoare pe tipul de aeronavă/variantă în cadrul activităților practice de zbor.

Secțiunea a 2-a Aptitudinea medicală

Articolul 19

(1) Aptitudinea medicală presupune ca personalul aeronautic militar să nu sufere de nicio boală sau handicap care să îl împiedice să execute activități aeronautice militare.

(2) Acordarea, confirmarea sau retragerea aptitudinii medicale a personalului aeronautic militar se face de către Institutul Național de Medicină Aeronautică și Spațială „General doctor aviator Victor Anastasiu”, denumit în continuare INMAS, în calitate de agent aeronautic certificat care are ca obiect de activitate selecția, evaluarea, testarea sau expertizarea medicală și psihologică a personalului aeronautic militar, în urma expertizei medicale conform reglementărilor în vigoare. Medicul-șef al unității unde este încadrat personalul aeronautic primește o copie a rezultatului examinărilor medico-psihologice și ține evidența acestora.

(3) Personalului aeronautic militar îi este interzisă executarea activităților aeronautice militare până la obținerea rezultatelor expertizei medicale la care a fost planificat.

(4) Personalul aeronautic militar are obligația să se prezinte pentru menținerea/obținerea aptitudinii medicale în conformitate cu prevederile valabilității menționate pe certificatul medical sau la ordinul comandantului/șefului unității militare, instituției sau structurii în care este încadrat.

(5) Aptitudinea medicală a personalului aeronautic militar se certifică prin:

a) certificatele medicale emise în urma desfășurării de expertize medicale periodice sau controale medicale intercurente efectuate de către INMAS;

b) evaluări medicale efectuate de către medicul unității/medicul de serviciu la zbor, conform unei RAM emise de către AAMN;

c) formularul de evaluare inițială a stării de sănătate prevăzut în [anexa nr. 2](#).

(6) Formularul de evaluare inițială a stării de sănătate prevăzut la [alin. \(5\) lit. c](#)) se completează de către tot personalul aeronautic militar încadrat în unitatea militară/similar în termen de 30 de zile de la intrarea în vigoare a prezentului regulament, respectiv în termen de 30 de zile de la data încadrării pe funcția de personal aeronautic militar.

(7) În cazul desfășurării unor activități aeronautice militare în cadrul NATO, se recunosc valabilitatea și data expirării valabilității menționate pe certificatul medical al personalului aeronautic străin, emis în țara de origine, în baza aprobării șefului AAMN, cu avizul INMAS, pe timpul procesului de planificare a acestei activități.

(8) În cazuri deosebite, personalul aeronautic care depășește termenul stabilit pentru efectuarea expertizei medicale poate desfășura activități aeronautice militare cu aprobarea șefului AAMN, după obținerea avizului de la INMAS, comunicată în scris comandantului unității militare/similar, la solicitarea acestuia, pentru o perioadă de maximum 30 de zile.

Articolul 20

(1) Personalul aeronautic militar își exercită toate drepturile conferite de certificatul medical în limita lui de valabilitate, cu respectarea eventualelor restricții sau limitări stabilite de către INMAS, atât timp cât nu apar modificări în starea lui de sănătate.

(2) Personalul aeronautic militar este obligat să comunice imediat medicului unității/medicului de serviciu la zbor orice modificare a stării de sănătate.

(3) Personalului aeronautic militar îi este interzis consumul de medicamente, suplimente nutritive sau alte substanțe care pot afecta capacitatea de a desfășura activități aeronautice militare, cu excepția cazurilor în care acestea sunt recomandate sau avizate de medicul unității/medicul de serviciu la zbor.

Secțiunea a 3-a Personalul navigant de aviație

Articolul 21

Personalul navigant poate îndeplini la bordul aeronavelor o funcție corespunzătoare cu nivelul de instruire, calificările și specialităților pe care le deține.

Articolul 22

Pilotul are următoarele responsabilități:

a) să cunoască caracteristicile tehnico-tactice ale aeronavei pe care zboară și să respecte normele de exploatare ale acesteia la sol și în zbor;

b) să cunoască și să aplice toate prevederile reglementărilor referitoare la executarea zborului în spațiul aerian al României, precum și regulile pentru executarea zborurilor internaționale;

c) să cunoască regulile, procedeele și acțiunile de salvare - parașutare, catapultare, supraviețuire, în toate condițiile de timp, stare a vremii și teren, executând antrenamente în acest sens;

d) să cunoască și să respecte prevederile normelor de exploatare ale aerodromului și ale poligonului de tragere utilizat;

e) să execute întocmai ordinele primite de la unitățile de conducere, dirijare și control al traficului aerian, cu excepția cazurilor în care astfel de ordine afectează siguranța zborului sau a pasagerilor, acțiunile pe care urmează să le efectueze în aceste cazuri fiind raportate unităților de conducere, dirijare și control al traficului aerian;

- f)** să își perfecționeze cunoștințele și deprinderile în executarea zborului și pentru întrebuințarea în luptă a aeronavei;
- g)** să cunoască procedurile operaționale, gestionarea resurselor, să planifice combustibilul pentru zbor, să cunoască și să evalueze corect condițiile meteorologice în care se execută zborul;
- h)** să execute controlul aeronavei înaintea fiecărei misiuni de zbor;
- i)** să execute misiuni de zbor numai dacă agregatele, instalațiile și aparatura de la bordul aeronavei funcționează normal, cu excepția cazului în care aeronava este operată în conformitate cu lista minimă cu echipamente - Minimum Equipment List, denumită în continuare MEL, sau Master Minimum Equipment List, denumită în continuare MMEL;
- j)** să cunoască în permanență poziția aeronavei, să aibă cunoștințe de navigație și să aplice procedurile aferente folosind inclusiv repere vizuale și mijloace de radionavigație;
- k)** să consemneze în fișa aeronavei constatările cu privire la funcționarea acestora;
- l)** să cunoască procedurile normale și de urgență, inclusiv simularea unor defecțiuni ale echipamentelor aeronavei;
- m)** să consemneze corect datele în documentele de evidență personală a zborului.

Articolul 23

Când la bordul aeronavei se află două sau mai multe persoane cu atribuții pentru operarea aeronavei sau a echipamentelor acesteia, acestea constituie un echipaj.

Articolul 24

Echipajul este condus de un pilot comandant, denumit în continuare PC, numit din rândul piloților cu nivelul de instruire în zbor corespunzător misiunii pe care o execută. PC este desemnat pentru fiecare misiune de către comandantul escadrei/similar sau de către comandantul unității militare de aviație.

Articolul 25

(1) PC este șef al întregului personal aflat la bord, are autoritatea finală de a decide în legătură cu aeronava pe timpul cât este în funcție, răspunde nemijlocit de pregătirea și executarea misiunii de zbor și are următoarele responsabilități:

- a)** să dispună măsurile necesare pentru executarea zborului în bune condiții, pentru respectarea regulilor specifice misiunii și pentru menținerea disciplinei în rândul membrilor echipajului;
 - b)** să verifice starea tehnică a aeronavei și a echipamentelor de bord, starea psihofizică și nivelul de pregătire al membrilor echipajului, cantitatea de combustibil, existența documentelor care trebuie să fie păstrate la bord și să nu treacă la executarea zborului dacă a constatat nereguli, cu excepția cazului în care în MEL sau MMEL se prevede o derogare în acest sens;
 - c)** să cunoască și să informeze pasagerii despre amplasarea și folosirea echipamentelor de urgență, despre modul de evacuare a aeronavei în cazul apariției unei situații de urgență sau aterizare forțată și despre restricțiile de folosire a dispozitivelor electronice portabile;
 - d)** să dispună măsurile necesare pentru salvarea pasagerilor, echipajului, încărcăturii și aeronavei în caz de pericol.
- (2)** În situația producerii unui eveniment de aviație, PC continuă să își îndeplinească îndatoririle, până când autoritatea în drept îl eliberează de atribuțiile ce îi revin în legătură cu misiunea și aeronava de stat încredințată.
- (3)** În timpul executării misiunilor de zbor, PC poate stabili atribuții pentru membrii echipajului, dar nu poate delega responsabilitățile care îi revin. În cazul în care acesta este împiedicat din orice cauză, în cursul zborului sau la sol, să își îndeplinească atribuțiile, în lipsa desemnării prealabile a unei alte persoane pentru a-l înlocui, atribuțiile de PC se preiau de unul din ceilalți piloți din echipaj, în ordinea stabilită prin PAM.
- (4)** În timpul escalelor sau al oricăror alte aterizări pe durata misiunii, răspunderea PC cu privire la pasageri încetează după coborârea persoanelor îmbarcate, iar cu privire la încărcătură încetează în momentul debarcării întregului echipaj și predării aeronavei persoanelor abilitate în acest sens sau după debarcarea încărcăturii de la bord. Responsabilitatea PC este angajată din nou în momentul reluării în primire a aeronavei de stat.

Articolul 26

Copilotul, denumit în continuare CP, membru al echipajului, este subordonat PC, are obligațiile generale prevăzute pentru pilot la [art. 22](#) și alte atribuții la bord specifice postului de pilotaj pe care îl ocupă, având un nivel de instruire în zbor corespunzător misiunii/exercițiului de executat și condițiilor de executare a zborului și care în situații deosebite poate înlocui PC în zbor, dacă acesta intră în incapacitate psihică sau fizică de a-și îndeplini atribuțiile. Toate manevrele pe care urmează să le execute la bordul aeronavei le raportează PC.

Articolul 27

Navigatorul de bord este subordonat PC și este obligat:

- a)** să cunoască caracteristicile tehnico-tactice ale aeronavei;

- b)** să exploateze corect aparatura de navigație, bombardament, de parașutare/delestare și aerofotografiere de la bord;
- c)** să cunoască regulile de zbor în spațiul aerian al României și în afara granițelor;
- d)** să determine cu precizie poziția actuală și viitoare a aeronavei;
- e)** să efectueze rapid și precis calculele de navigație, de bombardament, de aerofotografiere aeriană și de parașutare/delestare;
- f)** să cunoască în orice moment cantitatea de combustibil rămasă la bordul aeronavei, durata de zbor până la aterizare și autonomia de zbor a aeronavei;
- g)** să întocmească toate documentele de navigație necesare îndeplinirii misiunii;
- h)** să cunoască modul de executare a zborului, situația terestră și aeriană și să aprecieze corect condițiile meteorologice;
- i)** să cunoască raionul/zona de parașutare/delestare;
- j)** să fie în măsură să mențină legătura bilaterală sigură cu unitățile de trafic aerian în dirijarea cărora se află;
- k)** să își perfecționeze permanent cunoștințele și deprinderile practice necesare îndeplinirii atribuțiilor ce îi revin la bordul aeronavei.

Articolul 28

Tehnicianul/Inginerul de bord și/sau specialistul cu încărcarea și centrajul, pe timpul executării misiunii, sunt/este subordonați/subordonat PC, răspund/răspunde de pregătirea pentru zbor a aeronavei și sunt/este obligați/obligat:

- a)** să cunoască caracteristicile tehnico-tactice ale aeronavei pe care zboară, construcția, funcționarea și regulile de exploatare ale tuturor instalațiilor acesteia;
- b)** să participe la pregătirea aeronavei pe care zboară și să raporteze ierarhic defecțiunile și neregulile constatate pentru a se lua măsuri în vederea înlăturării lor;
- c)** să cunoască în orice moment resursa aeronavei, motoarelor, elicelor și agregatelor;
- d)** să supravegheze și să participe la încărcarea corectă a aeronavei, în limitele de centraj și de greutate stabilite, asigurând dispunerea și fixarea corectă a încărcăturii la bord;
- e)** să controleze funcționarea motoarelor, instalațiilor și agregatelor la sol și în timpul zborului;
- f)** să raporteze PC neregulile constatate și să ia măsurile necesare pentru remedierea eventualelor defecțiuni;
- g)** să execute toate manevrele la ordinul PC sau cu aprobarea acestuia și să raporteze de executarea lor;
- h)** să își perfecționeze permanent cunoștințele profesionale și deprinderile tehnice;
- i)** în misiuni independente, să execute pregătirea pentru zbor a aeronavei.

Articolul 29

Ceilalți membri ai echipajului execută sarcinile ce le revin la bordul aeronavei, în conformitate cu atribuțiile funcției/postului în echipaj și deciziile PC.

Articolul 30

- (1)** Instructorul de zbor se numește din rândul personalului navigant, pe categorii/specialități de personal navigant, care deține calificarea necesară și este desemnat să participe la formarea și dezvoltarea profesională a personalului aflat în pregătire. Instructorul de zbor asigură instruirea personalului aflat în pregătire, corespunzător obiectivelor și planului de instruire în zbor al acestuia.
- (2)** Criteriile de selecționare, formare, atestare, suspendare sau retragere a calificării de instructor sunt stabilite prin RAM emise de AAMN.
- (3)** Instructorul de zbor răspunde atât de modul de desfășurare a activităților la bordul aeronavei de către personalul aflat în pregătire sau evaluat/examinat, cât și de prevenirea agravării greșelilor acestuia.
- (4)** Instructorul de zbor poate face parte din echipajul aeronavei sau poate executa misiunea din altă aeronavă, în formație cu pilotul instruit.

Articolul 31

Evaluatorii, examinatorii, evaluatorii superiori de la bordul aeronavei se numesc din rândul personalului navigant care deține calificarea de instructor de zbor și este desemnat să participe la evaluările sau examinările piloților sau ale echipajelor. Pe timpul desfășurării evaluărilor sau a examinărilor evaluatorii, examinatorii sau evaluatorii superiori execută activități aeronautice militare în calitate de instructor de zbor.

Articolul 32

- (1)** Pe timpul misiunilor care au ca scop transportul aerian de personal și materiale, la bordul aeronavelor de stat de transport se poate desemna un comandant de aeronavă, denumit în continuare CA.
- (2)** Personalul care poate fi desemnat în funcția de CA trebuie să dețină titlul de pilot militar clasa I, să dețină calificarea de instructor de zbor și să fie încadrat într-o funcție de comandă de nivel superior funcției în care este încadrat PC.

(3) Pe timpul exercițiilor desfășurate pe teritoriul național, executate în comun cu aeronave aparținând altor state, pot fi desemnați în funcția de CA la bordul aeronavelor străine piloți sau navigatori de bord cu atribuții de monitorizare și coordonare privind respectarea procedurilor și reglementărilor naționale, precum și a documentelor de planificare a exercițiilor.

(4) Obligațiile pentru executarea misiunii se împart între CA și PC, după cum urmează:

a) PC răspunde, de la începerea și până la terminarea misiunii de zbor, de pilotarea aeronavei, putând lua orice măsuri pentru desfășurarea zborului în condiții de siguranță;

b) CA răspunde de executarea misiunii de zbor în bune condiții, pentru toate celelalte aspecte care nu privesc conducerea tehnică și operarea în siguranță a aeronavei, fără a avea dreptul de a interveni în pilotarea sau exploatarea aeronavei.

Capitolul III **Aeronavele de stat**

Secțiunea 1

Clasificarea aeronavelor de stat

Articolul 33

Clasificarea pe tipuri și categorii a aeronavelor de stat este prevăzută în anexa nr. 3.

Secțiunea a 2-a

Înmatricularea, admiterea la zbor și certificarea aeronavelor de stat

Articolul 34

(1) O aeronavă de stat poate opera în spațiul aerian național numai dacă deține un certificat de înmatriculare.

(2) Cerințele specifice privind înmatricularea aeronavelor de stat, emiterea certificatelor de înmatriculare, însemnele de înmatriculare a aeronavelor de stat, precum și stabilirea categoriilor sau tipurilor de aeronave de stat care pot fi utilizate fără să dețină certificat de înmatriculare se stabilesc prin RAM emise de AAMN.

Articolul 35

(1) Prin înscrierea în Registrul unic de înmatriculare a aeronavelor de stat din România și emiterea certificatului de înmatriculare, aeronava respectivă capătă naționalitatea română.

(2) Registrul unic de înmatriculare a aeronavelor de stat din România este gestionat de către AAMN și nu este public.

Articolul 36

Aeronavele de stat, motoarele și elicele acestora trebuie să dețină un certificat de tip, care să acopere produsul complet, inclusiv toate piesele și echipamentele instalate pe acesta. Cerințele specifice privind certificarea de tip, emiterea certificatelor de tip, precum și stabilirea categoriilor sau tipurilor de aeronave de stat care pot fi utilizate fără să dețină aceste certificate se stabilesc prin RAM emise de AAMN.

Articolul 37

(1) O aeronavă de stat poate fi operată numai în situația în care are eliberat și este valid un certificat de navigabilitate sau un document echivalent de navigabilitate corespunzător pentru acea aeronavă.

(2) Cerințele specifice pentru certificarea navigabilității, tipul documentelor de certificare a navigabilității, emiterea certificatelor de navigabilitate, precum și stabilirea categoriilor sau tipurilor de aeronave de stat care pot fi utilizate fără să dețină asemenea certificate se stabilesc prin RAM emise de AAMN.

(3) Pentru aeronavele de stat de transport, certificatul de navigabilitate sau documentul echivalent de navigabilitate trebuie să se afle în permanență la bordul aeronavei. Pentru celelalte tipuri de aeronave de stat, certificatul de navigabilitate se păstrează împreună cu documentația de exploatare a aeronavei.

(4) Pentru aeronava fără pilot la bord, certificatul de navigabilitate sau documentul echivalent trebuie să se afle în permanență asupra persoanei care asigură controlul acesteia la distanță.

Articolul 38

Fiecare parașută utilizată de personalul aeronautic militar în spațiul aerian național trebuie să dețină un document de admisibilitate la salt. Tipul documentelor de admisibilitate la salt, cerințele de emitere a acestor documente și stabilirea categoriilor de parașute care pot fi utilizate fără să dețină un document de admisibilitate la salt se stabilesc prin RAM emise de AAMN.

Articolul 39

AAMN poate recunoaște sau valida certificatele, licențele, aprobările sau alte documente echivalente, eliberate de către alte autorități aeronautice, produselor, pieselor, echipamentelor, personalului și organizațiilor din domeniul aeronautic, conform RAM emisă de AAMN.

Articolul 40

Admiterea la zbor a aeronavelor de stat se face numai dacă acestea sunt disponibile din punct de vedere tehnic, au fost pregătite pentru zbor și dacă unitatea, în dotarea căreia se află, dispune de următoarele documente:

- a) certificatul de înmatriculare;
- b) certificatul de navigabilitate sau un document de certificare echivalent;
- c) livretele aeronavei și ale motorului/motoarelor;
- d) instrucțiunile de exploatare și manualele de pilotaj;
- e) instrucțiunile de mentenanță.

Articolul 41

(1) Agenților aeronautici care fac obiectul certificării și supravegherii continue de către AAMN li se eliberează o autorizare de către AAMN. Această autorizare se eliberează la cerere, atunci când agentul aeronautic a demonstrat că respectă reglementările specifice. Respectiva autorizare precizează privilegiile acordate agentului aeronautic și domeniul acoperit de autorizare.

(2) Autorizările prevăzute la alin. (1) pot fi limitate, suspendate sau revocate atunci când titularul nu mai respectă reglementările specifice și procedurile pentru eliberarea și menținerea unei astfel de autorizări.

(3) În concordanță cu tipul de activitate, autorizările pentru agenții aeronautici se eliberează când sunt îndeplinite următoarele condiții:

- a) agentul aeronautic dispune de toate mijloacele necesare pentru realizarea activităților din domeniul său de activitate;
- b) în concordanță cu tipul de activitate desfășurată și cu dimensiunea agentului aeronautic, acesta trebuie să instituie și să mențină un sistem de management care să asigure respectarea reglementărilor specifice, să gestioneze riscurile în materie de siguranță și să urmărească îmbunătățirea continuă a acestui sistem;
- c) agentul aeronautic încheie acorduri cu alte organizații relevante, după caz, în scopul de a asigura respectarea neîntreruptă a reglementărilor specifice;
- d) agentul aeronautic instituie un sistem de raportare a evenimentelor în cadrul sistemului de management prevăzut la lit. b) și în cadrul acordurilor prevăzute la lit. c), pentru a contribui la atingerea obiectivului de îmbunătățire continuă a siguranței.

(4) Mijloace prevăzute la alin. (3) lit. a) includ, dar nu se limitează la: facilități, personal, echipamente, instrumente și materiale, documentarea sarcinilor, a responsabilităților și a procedurilor, accesul la datele relevante și evidența documentelor.

(5) Condițiile prevăzute la alin. (3) lit. c) și d) nu se aplică în cazul agenților aeronautici care se ocupă cu pregătirea personalului aeronautic militar.

(6) Cerințele tehnice și procedurile administrative detaliate privind autorizarea agenților aeronautici se stabilesc prin RAM.

Articolul 42

Toate aeronavele de stat care operează în spațiul aerian național trebuie să dețină la bord un dispozitiv funcțional care să se activeze în caz de urgență. Cerințele privind înregistrarea și gestionarea dispozitivelor de localizare în caz de urgență, precum și stabilirea categoriilor sau tipurilor de aeronave de stat care pot opera fără a deține un dispozitiv de localizare în caz de urgență se stabilesc prin RAM emise de AAMN.

Articolul 43

Orice aeronavă de stat care efectuează un zbor în spațiul aerian național trebuie să aibă la bord dispozitive /echipamente de identificare a poziției aeronavei în zbor. Cerințele privind înregistrarea și gestionarea dispozitivelor/echipamentelor de identificare a poziției aeronavelor în zbor, precum și stabilirea categoriilor sau tipurilor de aeronave de stat care pot opera în spațiul aerian național fără a deține un dispozitiv/echipament de identificare a poziției aeronavei în zbor se stabilesc prin RAM emise de AAMN.

Articolul 44

Agentul aeronautic care operează aeronava de stat poartă întreaga responsabilitate pentru asigurarea navigabilității aeronavei și are obligația de a o reține de la zbor de îndată ce vreuna din condițiile în care a fost eliberat certificatul de navigabilitate nu mai este îndeplinită.

Secțiunea a 3-a

Accesul la bordul aeronavelor de stat și transportul personalului și materialelor

Articolul 45

(1) Accesul la bordul aeronavelor de stat aparținând MApN și transportul persoanelor și materialelor se aprobă de către:

- a)** șeful Statului Major al Apărării, pentru cetățenii străini și materialele transportate în folosul lor, pentru transportul de personal, echipamente și materiale în și din străinătate și pentru personalul, echipamentele și materialele operatorilor economici, asociațiilor și fundațiilor, transportate în baza unor contracte;
- b)** șefii statelor majore ale categoriilor de forțe, denumite în continuare SMCFA, care dețin aeronave de stat, pentru militarii străini în cadrul exercițiilor sau aplicațiilor și pentru cetățenii români, militari sau civili și materialele transportate în folosul acestora;
- c)** comandantul Componentei Operaționale Aeriene, denumită în continuare COA, pentru persoanele aflate în pericol, rănite sau bolnave, în baza solicitărilor primite;
- d)** comandanții unităților care dețin aeronave de stat în organigramă sau le primesc temporar sub comandă tactică sau control tactic, pentru personalul din subordine, echipamentele și materialele din dotarea unității și pentru persoanele aflate în pericol, rănite sau bolnave, în baza solicitărilor primite, cu informarea ulterioară a comandantului COA.
- (2)** Pentru aeronavele de stat aparținând altor instituții sau structuri din afara MApN, accesul la bord și transportul persoanelor și materialelor se aprobă și se execută în conformitate cu reglementările interne emise de comandanții/șefii acestor instituții sau structuri.
- (3)** În toate situațiile de urgență, când este pusă în pericol viața sau integritatea corporală a unei persoane, PC poate permite accesul la bordul aeronavelor al persoanelor aflate în pericol, cu informarea ulterioară a unității de control al traficului aerian - Air Traffic Control, denumit în continuare ATC, cu care este în legătură.
- (4)** PC este autoritatea finală de decizie privind accesul la bordul aeronavei, în funcție de numărul locurilor disponibile, capacitatea de transport și de performanțele aeronavei în condițiile concrete din zona în care operează. De asemenea, PC decide continuarea misiunii sau întreruperea acesteia, pentru a asigura salvarea vieților omenești.

Articolul 46

Sunt interzise următoarele activități:

- a)** transportul de persoane la bordul aeronavelor prevăzute cu scaune de catapultare, dacă acestea nu au fost instruite asupra modului de utilizare a mijloacelor de salvare și asupra particularităților zborului la mare altitudine;
- b)** transportul pasagerilor la bordul aeronavelor care execută zboruri tehnice, cu excepția specialiștilor în verificarea aeronavelor sau produselor de aviație în zbor, cu atribuții în determinarea și consemnarea parametrilor de funcționare a acestora;
- c)** intervenția în deciziile și acțiunile echipajului a oricărei persoane de la bord care nu are calitatea de membru al acestuia.

Articolul 47

Pe timpul activităților în comun cu aeronave de stat străine, solicitarea sau acceptarea invitației privind accesul la bordul aeronavelor de stat străine și transportul personalului militar și civil și materialelor se aprobă de către șeful SMCFA, șeful instituției sau al structurii căreia îi aparține personalul.

Capitolul IV Aerodromuri militare

Articolul 48

Înființarea, funcționarea și publicarea terenurilor de zbor, altele decât cele certificate, pentru desfășurarea activităților aeronautice militare se efectuează în conformitate cu RAM emise de AAMN, prin care se stabilesc cerințele tehnice specifice, operaționale, de siguranță și securitate a aviației militare, precum și de protecție a mediului.

Articolul 49

În cadrul terenurilor de zbor sunt incluse aerodromurile, heliporturile, platformele de decolare-aterizare, terenurile de decolare-aterizare, tronsoanele de autostradă special construite și hidroscalele.

Articolul 50

Cerințele privind caracteristicile, compunerea, dispunerea și regimul de funcționare a mijloacelor specifice fiecărei categorii de piste/direcții se stabilesc conform legislației în vigoare.

Articolul 51

Baremele meteorologice minime admise pe categorii de aeronave, pentru operare, sunt stabilite prin RAM ale șefului AAMN, în funcție de categoria pistei de decolare/aterizare, dotarea cu mijloace terestre de navigație aeriană și obstacolele din zona terenului de zbor.

Articolul 52

- (1)** Zborul aeronavelor de stat sub baremele minime meteorologice stabilite este permis pentru executarea zborurilor de luptă, umanitare, de căutare-salvare, de intervenție în situații de urgență și speciale.

(2) Decolarea aeronavelor de transport, de pe aerodromuri civile sau militare, sub baremele minime meteorologice stabilite pentru aterizare, este permisă dacă valoarea vizibilității în lungul pistei - Runway Visual Range, denumită în continuare RVR, este mai mare decât RVR minimă admisă la decolare, publicată în AIP sau în RAM emise de AAMN, în condițiile existenței unui aerodrom de rezervă la decolare, la o distanță de maximum o oră de zbor la viteza de croazieră, pentru aeronavele cu două motoare sau la o distanță de maximum două ore de zbor la viteza de croazieră, pentru aeronavele cu mai mult de două motoare, având condiții stabile peste baremele minime meteorologice de aterizare.

Articolul 53

Terenurile de zbor pot fi utilizate numai după certificarea lor de către AAMN în cazul aerodromurilor și tronsoanelor de autostradă. Pentru terenurile de zbor, altele decât cele certificate, se respectă RAM emise de AAMN.

Articolul 54

(1) Aerodromurile și tronsoanele de autostradă se utilizează în conformitate cu prevederile normelor de exploatare întocmite și actualizate permanent de unitatea de aviație utilizatoare și aprobate de șeful AAMN.

(2) Terenurile de decolare-aterizare și hidroscalele se admit la exploatare după ce au aprobată șeful AAMN și sunt publicate într-o publicație militară de informare aeronautică.

Articolul 55

Terenurile de decolare-aterizare trebuie să fie dimensionate, amenajate și dotate astfel încât să asigure desfășurarea activităților aeronautice militare în condiții de siguranță.

Articolul 56

Aerodromurile și tronsoanele de autostradă cuprind următoarele elemente de infrastructură:

- a)** pistele/platformele/suprafețele pentru decolare-aterizare;
- b)** căile de rulaj;
- c)** acostamentele și zonele de siguranță;
- d)** platformele, locurile și zonele de staționare și dispersare;
- e)** spațiile special amenajate pentru activitățile de comandă-control, întreținere tehnică a aeronavelor și pentru adăpostirea tehnicii și personalului;
- f)** amplasamentul mijloacelor de comunicații și de navigație aeriană.

Articolul 57

Direcțiile de aterizare, pistele de decolare-aterizare, căile de rulaj și platformele de staționare, zonele de luare a contactului la aterizare și obstacolele de pe aerodrom se marchează și se balizează conform normelor și standardelor în vigoare.

Articolul 58

Sistemul de comunicații se realizează și mijloacele de comunicații se dispun în conformitate cu reglementările în vigoare.

Articolul 59

Folosirea în comun a aerodromurilor și tronsoanelor de autostradă de către unități sau subunități de aviație din cadrul MAPN și alți operatori aerieni de stat sau civili se face în baza unui protocol de colaborare militar-militar sau civil-militar pentru fiecare aerodrom, aprobat de către șeful AAMN și autoritatea căreia îi este subordonat operatorul aerian.

Articolul 60

O aeronavă civilă poate opera pe un aerodrom militar numai pe baza unui protocol încheiat în formă scrisă între operatorul aeronavei și administratorul aerodromului militar.

Capitolul V **Zborul aeronavelor**

Secțiunea 1

Definirea și clasificarea zborurilor aeronavelor de stat

Articolul 61

Misiunea de zbor reprezintă întreaga activitate a pilotului/echipajului desfășurată de la luarea în primire a aeronavei până la predarea acesteia sau până când autoritatea în drept eliberează PC de atribuțiile ce îi revin în legătură cu misiunea și aeronava de stat încredințată.

Articolul 62

Timpul de zbor reprezintă:

- a) durata deplasărilor executate pe suprafața căilor de rulaie prin autopropulsie în scopul executării misiunii de zbor cumulată cu timpul de evoluție al aeronavei în aer, pentru aeronavele cu aripă fixă;
- b) durata cuprinsă între momentul începerii rotirii rotorului portant până la oprirea acestuia, pentru aeronavele cu aripă rotativă.

Articolul 63

Zborul aeronavelor de stat se clasifică după scopul acestuia, teritoriul survolat, înălțimea și viteza de zbor, timpul și condițiile meteorologice în care se execută, gradul de utilizare a informațiilor furnizate de echipamentele de la bordul aeronavelor pentru determinarea poziției sau a traiectului aeronavei în spațiu, numărul aeronavelor, mediul și relieful survolat și prevederile standardelor de instrucție.

Articolul 64

(1) În funcție de scop, zborul aeronavelor de stat este:

- a) de instrucție;
- b) de luptă;
- c) de executare a misiunilor specifice reale;
- d) tehnic;
- e) demonstrativ;
- f) umanitar;
- g) de căutare-salvare;
- h) de intervenție în situații de urgență;
- i) special;
- j) alte zboruri.

(2) Zborul de instrucție este zborul executat conform PCIZ, în vederea perfecționării nivelului de pregătire în zbor și pentru obținerea și menținerea calificărilor necesare personalului navigant/operator UAV.

(3) Zborul de luptă este o misiune reală de luptă executată în timp de pace, criză sau război.

(4) Zborul de executare a misiunilor specifice reale se execută independent sau în sprijinul/cooperare altor/cu alte structuri de stat, pe timp de pace sau de criză, în scopul asigurării securității naționale, ordinii și siguranței publice, pe timpul participării la aplicații/antrenamente specifice structurilor sau instituțiilor care dețin aeronave de stat, inclusiv pentru aerofotogrammetrie sau pentru calibrarea radarelor și a mijloacelor terestre de navigație aeriană.

(5) Zborul tehnic se execută în scopul determinării parametrilor de funcționare ai aeronavei sau produselor de aviație, certificării caracteristicilor tehnico-tactice de zbor ale aeronavelor de stat și a instalațiilor de bord sau acroșate, precum și a munițiilor în conformitate cu RAM aplicabile.

(6) Zborul demonstrativ este zborul care se execută pentru a arăta performanțele de zbor, caracteristicile aeronavelor și îndemânarea piloților/echipajelor în cadrul demonstrațiilor și survolurilor aeriene, aplicațiilor și exercițiilor demonstrative.

Articolul 65

În funcție de teritoriul survolat, zborul se clasifică în:

- a) zbor intern, zborul executat fără depășirea frontierei de stat;
- b) zbor internațional, zborul executat cu depășirea frontierei de stat.

Articolul 66

După înălțime, zborul se clasifică în:

- a) zbor razant între 0 și 100 m pentru aeronave cu aripă fixă, respectiv între 0 și 50 m pentru aeronave cu aripă rotativă;
- b) zbor la înălțimi mici, zborul executat între 101 m și 1.000 m pentru aeronave cu aripă fixă, respectiv între 51 m și 200 m pentru aeronave cu aripă rotativă;
- c) zbor la înălțimi medii, zborul executat între 1.001 m și 4.000 m, pentru aeronave cu aripă fixă, respectiv între 201 m și 2.500 m pentru aeronave cu aripă rotativă;
- d) zbor la înălțimi mari, zborul executat între 4.001 m și 10.000 m pentru aeronave cu aripă fixă, respectiv la înălțimi mai mari de 2.500 m până la plafonul practic pentru aeronave cu aripă rotativă;
- e) zbor stratosferic, zborul executat între 10.000 m și 35.000 m.

Articolul 67

În funcție de viteză, zborul se clasifică în:

- a) zbor cu viteză mică, zborul executat cu viteză până la 0,4 Mach;
- b) zbor cu viteză subsonică, zborul executat cu viteză între 0,4 și 0,9 Mach;
- c) zbor cu viteză transsonică, zborul executat cu viteză între 0,9 și 1,1 Mach;
- d) zbor cu viteză supersonică, zborul executat cu viteză între 1,1 și 5 Mach;

e) zbor cu viteză hipersonică, zborul executat cu viteză peste 5 Mach.

Articolul 68

În funcție de timpul de executare, zborul se clasifică în:

- a)** zbor de zi, zborul executat între răsăritul și apusul soarelui;
- b)** zbor de noapte, zborul executat între momentul apusului și momentul răsăritului soarelui;
- c)** zbor mixt, zborul începe ziua și se termină noaptea sau începe noaptea și se termină ziua.

Articolul 69

Planificarea, organizarea și executarea tuturor zborurilor se fac folosind ora timpului universal coordonat - Universal Time Coordinated, denumit în continuare UTC, cu excepția misiunilor din cadrul serviciului de luptă pentru care reglementările în vigoare prevăd utilizarea orei locale.

Articolul 70

În funcție de regulile folosite și de gradul de utilizare a informațiilor furnizate de echipamentele de la bordul aeronavelor pentru determinarea poziției sau a traiectului aeronavei în spațiu, zborul se clasifică în:

- a)** zbor cu respectarea regulilor de zbor la vedere - Visual Flight Rules, denumite în continuare VFR, când determinarea poziției aeronavei în spațiu și controlul evoluției acesteia se realizează vizual de către echipajul acesteia în raport cu solul;
- b)** zbor cu respectarea regulilor de zbor instrumental - Instrumental Flight Rules, denumite în continuare IFR, când determinarea poziției aeronavei în spațiu și controlul evoluției acesteia se realizează cu ajutorul echipamentelor de bord și de sol.

Articolul 71

După condițiile meteorologice în care se desfășoară, zborul se clasifică în:

- a)** zbor în condiții meteorologice pentru zborul la vedere - Visual Meteorological Conditions, denumite în continuare VMC, asimilat zborului de zi sau de noapte în condiții meteorologice normale;
- b)** zbor în condiții meteorologice pentru zborul instrumental - Instrument Meteorological Conditions, denumite în continuare IMC, asimilat zborului de zi sau de noapte în condiții meteorologice grele.

Articolul 72

După numărul aeronavelor care participă la misiune, zborul este:

- a)** individual;
- b)** în formație.

Articolul 73

(1) În funcție de mediul în care se execută, zborul poate fi:

- a)** deasupra uscatului;
- b)** deasupra întinderilor de apă.

(2) Zborul deasupra uscatului poate fi:

- a)** zbor deasupra regiunilor de șes cu cote care nu depășesc 500 m;
- b)** zbor deasupra regiunilor de deal cu cote cuprinse între 500 m și 800 m;
- c)** zbor deasupra regiunilor muntoase cu cote care depășesc 800 m.

Articolul 74

În funcție de prevederile standardelor de instrucție și a personalului navigant necesar la bordul aeronavei, zborul poate fi:

- a)** cu un singur pilot;
- b)** în echipaj - cu unul sau doi piloți, plus alți membri ai echipajului, în funcție de caracteristicile constructive ale aeronavei și/sau misiunea de zbor;
- c)** fără pilot la bordul aeronavei din compunerea sistemelor de aeronave fără pilot la bord, denumite în continuare UAS.

Articolul 75

În funcție de scopul zborului, privind instruirea sau menținerea antrenamentului, acesta poate fi:

- a)** zbor în dublă comandă, care se execută asistat de instructorul de zbor în scop de instrucție/școală sau de evaluare. Instructorul de zbor poate fi: în aceeași aeronavă și zborul se va considera zbor în echipaj sau în altă aeronavă, în formație cu pilotul instruit;
- b)** zbor în simplă comandă, care se execută cu un singur pilot sau cu copilot.

Secțiunea a 2-a

Restricții privind utilizarea echipamentelor electronice și transportul încărcăturilor periculoase la bordul aeronavelor de stat

Articolul 76

PC nu permite niciunei persoane să utilizeze la bordul aeronavelor de stat dispozitive electronice portabile, care pot afecta negativ performanțele sistemelor și echipamentelor aeronavei, și ia toate măsurile necesare în acest scop.

Articolul 77

Transportul bunurilor periculoase pe calea aerului se desfășoară în conformitate cu prevederile anexei nr. 18 la Convenția de la Chicago.

Secțiunea a 3-a

Reguli generale de zbor

Articolul 78

(1) Înălțimea minimă de zbor deasupra nivelului solului - Above Ground Level, denumit în continuare AGL, este de 300 de metri.

(2) De la prevederile alin. (1) fac excepție:

a) zborurile de luptă, zborurile de executare a misiunilor specifice reale, zborurile umanitare, zborurile de căutare-salvare, zborurile de intervenție în situații de urgență, zborurile speciale și executarea procedurilor de decolare/aterizare pe/de pe aerodromuri certificate;

b) zborurile pentru care există o autorizare specială emisă de AAMN;

c) zborul elicopterelor, pentru care înălțimea este de 100 de metri față de orice obstacol fix situat pe o rază de 600 de metri față de poziția aeronavei;

d) zborurile de instrucție pentru executarea aterizărilor forțate în zone rezervate și activate prin cererile de zbor sau exercițiilor de apropiere pentru aterizare în zonele de control de aerodrom ori în zone rezervate și activate prin cererile de zbor;

e) zborurile la înălțime mică și zborurile razant, în zone rezervate/segregate sau pe traiectele din țară autorizate și activate prin cererile de zbor, în cadrul activității de zbor, în conformitate cu precizările din programele/manualele de instrucție în zbor și al antrenamentelor/exercițiilor;

f) zborurile aeronavelor care prin construcție nu pot zbura la această înălțime;

g) parașutările de personal și materiale, cu deschidere automată, conform manualelor de cunoaștere și utilizare a tehnicii de parașutare.

Articolul 79

Zborul deasupra zonelor dens populate sau deasupra adunărilor de oameni organizate în aer liber se execută cu respectarea prevederilor Legii nr. 21/2020 și a reglementărilor subsecvente acesteia.

Articolul 80

Survolul zonelor de control de aerodrom este permis la o înălțime de minimum 600 m față de sol sau 300 m peste înălțimea turului de pistă, în interiorul unui perimetru situat, astfel:

a) la 5 km față de axul pistei, când zborul se execută paralel cu axul pistei;

b) la 7 km față de pragul pistei, când zborul se execută perpendicular pe axul pistei.

Articolul 81

Rezerva minimă de combustibil pentru un zbor trebuie să fie suficientă pentru a permite aeronavelor să zboare până la destinație și, la nevoie, până la aerodromul de rezervă și să execute procedura de apropiere, aterizarea și rulajul până la locul de oprire a motoarelor/platforma de staționare.

Secțiunea a 4-a

Reguli de zbor la vedere

Articolul 82

În cazul zborului VFR, piloții sunt direct responsabili de menținerea distanțelor sau intervalelor dintre aeronava proprie și alte aeronave și de asigurarea condițiilor care să le permită o rezervă suficientă de spațiu și timp pentru a vedea și evita alte aeronave din trafic, precum și pentru a evita obstacolele de la sol, pe timp de zi sau noapte.

Articolul 83

(1) În cazul în care se întâlnesc condiții meteorologice sub limitele minime corespunzătoare VFR, pilotul continuă zborul în zona cu condiții meteorologice ce permit zborul la vedere și inițiază acțiuni de trecere la zborul IFR.

(2) În cazul în care se întâlnesc condiții meteorologice sub limitele minime corespunzătoare VFR, pilotul /operatorul aeronavelor fără pilot la bord, denumite în continuare UAV, ale căror caracteristici constructive nu au posibilitatea de zbor IFR, readuce UAV la sol cât mai curând posibil, din proprie inițiativă.

Secțiunea a 5-a

Reguli de zbor instrumental

Articolul 84

Zborul în IMC, cu caracteristici inferioare condițiilor meteorologice minime pentru zborul la vedere, zborul în spațiul aerian clasă A, zborul pe căile aeriene sub controlul unităților ATC civile, zborul la viteze supersonice, zborul în stratosferă sau zborul cu cabina acoperită se execută obligatoriu după IFR.

Articolul 85

Se consideră zbor în IMC zborul executat în cel puțin una din condițiile meteorologice stabilite prin RAM emise de AAMN.

Articolul 86

Trecerea de la zborul IFR la zborul VFR se face la inițiativa pilotului, care comunică unității ATC această schimbare.

Articolul 87

Pentru executarea unui zbor cu furnizarea serviciilor civile de navigație aeriană este necesară o calificare profesională validă pentru acest tip de zbor.

Articolul 88

Personalul navigant este admis la zborul în IMC, în simplă comandă/de antrenament, numai după executarea zborului instrumental de evaluare/examinare și obținerea calificativului prevăzut în PCIZ.

Articolul 89

Aeronavele sunt admise la executarea zborului instrumental în conformitate cu RAM emise de AAMN.

Articolul 90

Se pot utiliza planuri de zbor după IFR, până la un punct de pe ruta de zbor sau un punct dintr-o procedură de apropiere cunoscută, de la care se anticipează existența VMC, de unde zborul poate fi continuat după VFR.

Secțiunea a 6-a

Reguli privind zborul aeronavelor fără pilot la bord

Articolul 91

Zborul UAV se execută ca trafic aerian general - General Air Traffic, denumit în continuare GAT, sau trafic aerian operațional - Operational Air Traffic, denumit în continuare OAT, respectându-se cu strictețe regulile de zbor corespunzătoare spațiului aerian în care se execută misiunea.

Articolul 92

Operarea UAV se face în conformitate cu manualele de operare în zbor ale producătorilor și/sau cu SOP, elaborate conform specificului fiecărui tip de UAV în parte avizate de structura desemnată de AAMN.

Articolul 93

În funcție de clasa și metodele de lansare/decolare și recuperare/aterizare, UAS pot fi utilizate și în zone sau terenuri de zbor sumar amenajate conform instrucțiunilor furnizate de producător, care nu necesită certificarea lor de către AAMN.

Articolul 94

Clasificarea UAV și caracteristicile generale aferente platformelor aeriene sunt prevăzute în tabelul din anexa nr. 3.

Articolul 95

(1) UAV de unică folosință, precum și UAV care au ca unică utilizare cea de traseu de țintă pentru tragerile sol-aer/antiaeriene sau aer-aer în sectoare restricționate ale poligoanelor de tragere se exceptează de la regulile privind zborul aeronavelor de stat, cu respectarea PAM emise de șeful AAMN.

(2) UAV prevăzute la [alin. \(1\)](#) nu se certifică și nu se înmatriculează ca aeronave de stat.

(3) UAV prevăzute la [alin. \(1\)](#) se utilizează doar în interiorul limitelor orizontale și verticale ale zonei periculoase de spațiu aerian corespunzătoare poligonului, rezervată prin NOTAM.

Articolul 96

Zborul UAV în spațiul aerian național trebuie să respecte condițiile, restricțiile și limitările tehnico-operaționale, inclusiv de masă, stabilite pentru astfel de zboruri prin RAM emise de AAMN.

Capitolul VI

Regulile privind situații particulare ale zborului

Secțiunea 1

Reguli privind zborul în formație

Articolul 97

- (1) Formația este gruparea de două sau mai multe aeronave, din aceeași categorie, care execută zborul întrunit în vederea îndeplinirii unei misiuni comune, cu menținerea legăturii vizuale sau prin intermediul senzorilor de la bordul aeronavelor, și care se găsește sub controlul unei agenții de dirijare ca o singură aeronavă.
- (2) Denumirea formației este dată, de regulă, de numărul aeronavelor din compunere:
- a) celulă, pentru 2 aeronave;
 - b) patrulă, pentru 3-6 aeronave;
 - c) escadrilă, pentru 9-18 aeronave.
- (3) Grupele/Pachetele cu destinație tactică pot include un număr variabil de aeronave.

Articolul 98

- (1) Dispozitivul reprezintă modul de dispunere a aeronavelor în formație care le permite executarea în siguranță a manevrelor necesare îndeplinirii misiunilor.
- (2) Elementele dispozitivului unei formații sunt:
- a) intervalul, care reprezintă spațiul dintre aeronave sau formații, măsurat în plan orizontal, perpendicular pe direcția de zbor;
 - b) distanța, care reprezintă spațiul dintre aeronave sau formații, măsurat pe direcția de zbor;
 - c) plasarea, care reprezintă diferența de înălțime dintre aeronave sau formații și care poate fi subplasare sau supraplasare.
- (3) Eșalonarea unei formații reprezintă modul de dispunere a coechipierilor față de capul formației și care poate fi eşalonare pe stânga, eşalonare pe dreapta sau în coloană.

Articolul 99

În funcție de distanța dintre aeronave, dispozitivele de zbor pot fi:

- a) strânse, cu eşalonări sub 50 m;
- b) largi, cu eşalonări între 51 și 2000 m, cu legătură vizuală;
- c) dispersate, cu eşalonări peste 2000 m, cu sau fără legătură vizuală.

Articolul 100

Configurația dispozitivului unei formații de aeronave în zbor se stabilește în conformitate cu procedurile de operare și manualele de zbor și este corelată cu cerințele operaționale.

Articolul 101

Piloții din cadrul formației sunt:

- a) lider de formație, care reprezintă pilotul comandant desemnat pentru conducerea în zbor a tuturor piloților /echipajelor aeronavelor care compun formația și poartă răspunderea pentru executarea cu succes a misiunii încredințate;
- b) cap de formație, care reprezintă pilotul comandant desemnat pentru a zbura în partea frontală a formației și care poartă răspunderea pentru menținerea dispozitivului cu alte formații și pentru precizia și siguranța zborului;
- c) coechipieri, care reprezintă piloții comandanți ai celorlalte aeronave din cadrul formației și poartă răspunderea deconectării față de capul de formație și față de alte aeronave din aceeași formație.

Articolul 102

Regulile privind zborul tactic în formație sunt precizate în PCIZ și în PAM. Specificații suplimentare privind executarea zborului tactic în formație se pot face și de către comandanții/șefii care conduc activitățile respective.

Articolul 103

În cazul zborului în formații mixte de aeronave, cu cel puțin două tipuri de aeronave, piloții execută înainte de zbor un briefing detaliat care cuprinde toate aspectele zborului în formație, particularitățile aeronavelor participante, limitările și riscurile ce afectează zborul, procedurile de apropiere și intrare în formație, eşalonarea și deconectarea aeronavelor în cadrul formației.

Articolul 104

- (1) Formațiile constituite din aeronave de stat românești și aeronave civile sau aeronave de stat străine se numesc formații combinate.
- (2) În cazul zborurilor în formații combinate în spațiul aerian național, liderul de formație este întotdeauna un pilot militar român stabilit prin documentele de planificare a misiunii de zbor.

Articolul 105

- (1) În cazul în care există nevoia constituirii unei formații neplanificate, unitatea ATC comunică cine este liderul formației neplanificate, procedeul, dispozitivul, aliniamentul, direcția, altitudinea și timpul pentru constituirea formației. Aceste informații se retransmit în clar de către coechipieri și de către liderul formației către unitatea ATC.

(2) În cazul în care unitatea ATC nu comunică informațiile prevăzute la [alin. \(1\)](#), liderul de formație este declarat pilotul din aeronava care nu are o situație specială la bord, urmând ca aceasta să fie luată la cunoștință de către celelalte echipaje. În acest caz, informațiile de la [alin. \(1\)](#) se comunică de către liderul de formație și repetate de coechipieri.

Secțiunea a 2-a

Reguli privind zborul cu realimentare în aer

Articolul 106

Planificarea, organizarea, conducerea și desfășurarea zborului cu realimentare în aer se desfășoară în baza prevederilor actelor normative specifice care implementează acordurile de standardizare NATO aplicabile.

Articolul 107

Zborul cu realimentare în aer se execută în zonele rezervate în acest scop sau pe traiectele aprobate.

Articolul 108

Condițiile aplicabile piloților pentru zborul cu realimentare în aer sunt stabilite în conformitate cu reglementările aplicabile pentru astfel de misiuni.

Secțiunea a 3-a

Regulile privind zborul de noapte

Articolul 109

Aeronaute de stat românești pot zbura noaptea după reguli VFR sau IFR, în funcție de dotarea aeronavei, de spațiul aerian folosit și condițiile meteorologice în care se execută zborul.

Articolul 110

Piloții sunt admiși la executarea zborului de noapte în simplă comandă sau de antrenament, în calitate de pilot comandant sau copilot, numai după ce au fost calificați pentru zborul instrumental, în conformitate cu prevederile manualelor/programelor de instruire în zbor.

Articolul 111

Sunt admise la zborul de noapte numai aeronavele echipate cu instalații de iluminare interioară și exterioară corespunzătoare, cu excepția UAV pentru care este necesară numai instalație de iluminare exterioară.

Articolul 112

(1) Aeronavele se admit la zborul de noapte numai cu sistemul de iluminare de poziție în stare normală de funcționare.

(2) Folosirea iluminării de poziție este obligatorie pe timpul zborului de noapte, când nu se folosesc dispozitive de vedere pe timp de noapte - Night Vision Devices, denumite în continuare NVD.

Articolul 113

Decolarea și aterizarea aeronavelor noaptea se admit de pe terenurile de zbor certificate pentru exploatarea de noapte sau de pe alte terenuri în situația folosirii NVD, cu excepția UAV în condițiile stabilite prin RAM de AAMN.

Articolul 114

Verificarea aeronavelor, mijloacelor de asigurare, precum și dispunerea mijloacelor pentru asigurarea zborului de noapte se realizează numai în condiții de iluminare adecvată pentru executarea activităților.

Articolul 115

Tractarea și rulajul aeronavelor pe timpul nopții se execută cu lămpile de poziție în funcțiune sau cu semnalizarea luminoasă la capetele planurilor.

Articolul 116

(1) Iluminarea pistei/platformei/punții de zbor/terenului de decolare-aterizare pentru executarea aterizării se realizează cu proiectoare, cu farurile de bord ale aeronavelor sau cu instalații de balizare.

(2) Aprinderea proiectoarelor de aterizare se execută la cererea pilotului/echipajului și/sau la comanda unității ATC și se sting după aterizare.

Articolul 117

În cazul executării procedurii de ratare a aterizării, proiectoarele se sting numai după ce aeronava a atins înălțimea de siguranță.

Articolul 118

Zborul de noapte se execută sub control radar, exceptând zborul elicopterelor și avioanelor de categoria a IV-a, pentru care se admite numai legătură radio bilaterală permanentă cu unitatea ATC.

Secțiunea a 4-a

Regulile privind zborul la înălțimi mari, în stratosferă și cu viteză supersonică

Articolul 119

(1) Zborul la înălțimi mari și în stratosferă se execută numai cu aeronave special proiectate, care asigură pilotului/echipajului condițiile necesare pentru supraviețuire și menținerea capacității de pilotaj corespunzătoare.

(2) Este interzis zborul la viteze supersonice, la înălțimi mai mici de 10.000 m, cu excepția zborului aeronavelor de stat române sau ale statelor aliate, executate pentru îndeplinirea misiunilor de luptă.

Articolul 120

Piloții sunt admiși la zborul în stratosferă după ce și-au însușit tehnica pilotajului instrumental pe aeronavele pe care se instruiesc.

Articolul 121

Pentru executarea zborului în stratosferă sau cu viteză supersonică, piloții/echipajele trebuie să fie echipați /echipate conform prevederilor manualelor de instrucție și instrucțiunilor de exploatare ale aeronavelor.

Secțiunea a 5-a

Reguli privind zborul la înălțimi mici sau zborul razant

Articolul 122

(1) Zborul la înălțimi mici și zborul razant se execută în zone rezervate sau pe traiecte aprobate în acest scop.

(2) Pe timpul executării zborului la înălțimi mici și zborului razant, în spațiul aerian unde nu se poate asigura legătura radio bilaterală permanentă, legătura radio cu unitatea ATC se realizează la punctele sau momentele stabilite pentru raport sau prin intermediul altei aeronave care este sub controlul aceleiași unități ATC.

Articolul 123

Zonele rezervate sau traiectele destinate zborului la înălțimi mici sau zborului razant sunt stabilite și autorizate astfel încât să se asigure evitarea zonelor dens populate sau a adunărilor de oameni organizate în aer liber.

Articolul 124

Admiterea piloților la zborul la înălțimi mici și la zborul razant se execută în conformitate cu prevederile PCIZ.

Articolul 125

La planificarea zborurilor razante, comandanții și piloții trebuie să ia în considerare inclusiv situația ornitologică, obstacolarea din zona respectivă și condițiile de iluminare/vizibilitate.

Articolul 126

Zborul razant cu formația se execută numai cu supraplasarea coechipierilor.

Secțiunea a 6-a

Reguli privind zborul elicopterelor

Articolul 127

Pornirea rotorului/rotoarelor elicopterului se face numai atunci când la bord se găsește echipajul minim prevăzut în manualul de zbor.

Articolul 128

Rulajul elicopterului la sol este permis numai când suprafața terenului este netedă și solul tare. Dacă suprafața terenului este accidentată, cu permisiunea controlorului de trafic aerian de la terenul de zbor respectiv, se execută rulaj aerian la înălțimea de siguranță.

Articolul 129

În cadrul misiunilor planificate, decolarea și aterizarea de pe/pe terenul/suprafața de apă altul/alta decât un aerodrom certificat, unde nu există o unitate ATC, se execută la aprecierea și decizia PC.

Articolul 130

Decolarea sau aterizarea de pe/pe locurile de staționare se permite numai dacă acestea sunt degajate și curate, iar distanța între elicoptere, măsurată între centrele rotoarelor portante, este de minimum două diametre ale rotorului portant cel mai mare.

Articolul 131

Aterizarea pe o platformă sau un teren necunoscut se execută conform instrucțiunilor specifice, cu respectarea măsurilor de siguranță aeriană.

Articolul 132

Aterizarea/Decolarea elicopterelor pe/de pe terenuri de decolare-aterizare înconjurate de obstacole, cum ar fi arbori, construcții sau rețele electrice, se execută numai la o greutate totală a aeronavei care să asigure zborul staționar fără efect de sol și executarea procedurilor de urgență în cazul opririi necomandate a unui motor.

Articolul 133

Aterizarea/Decolarea elicopterelor pe/de pe terenul/suprafața de apă, altul/alta decât un teren de zbor certificat, se face:

- a) dacă misiunea de zbor a fost autorizată astfel și locul ales asigură executarea în siguranță a manevrei pentru aterizare/decolare;
- b) în cazul apariției unor situații de urgență la bord;
- c) preventiv, dacă aparatele de bord indică o funcționare anormală sau elemente neobișnuite ale elicopterului, fără a aștepta confirmarea defecțiunii;
- d) în cazul în care evoluția situației meteorologice pune în pericol siguranța zborului.

Articolul 134

În cazul necesității executării unei aterizări de urgență în afara unui teren de zbor, PC raportează unității ATC sub controlul căreia se află, direct, prin intermediul unei aeronave aflate în zbor sau prin intermediul mijloacelor publice de comunicații, indicând: locul și ora aterizării, cauzele aterizării de urgență, necesitățile de ajutor, situația pasagerilor, echipajului și a elicopterului.

Secțiunea a 7-a

Reguli privind zborul deasupra întinderilor de apă

Articolul 135

- (1) Pentru executarea zborului deasupra mării sunt admiși/admise piloții/echipajele care au obținut calificativul prevăzut în PCIZ la evaluarea executării zborului instrumental.
- (2) Atunci când se execută activități de zbor deasupra întinderilor de apă, PC va executa o analiză de risc luând în considerare cel puțin următorii factori: gradul de agitație al apei, curentul la suprafața apei, temperatura apei, temperatura aerului, distanța față de uscat necesară pentru a executa o aterizare de urgență și disponibilitatea autorităților responsabile pentru a interveni cu mijloace de intervenție pentru căutare-salvare.

Articolul 136

Se admit la executarea zborului deasupra mării numai piloții/echipajele și aeronavele echipate corespunzător pentru aceasta. Este obligatorie purtarea costumului de protecție termică, în funcție de temperatura apei mării și distanța față de țărm, conform reglementărilor în vigoare, cu excepția aeronavelor cu aripă fixă multimotor.

Articolul 137

Înainte de executarea zborului deasupra mării cu aeronave de transport, PC face instruirea pasagerilor privind modul de acțiune în caz de amerizare forțată și folosirea mijloacelor de salvare individuale și colective de la bordul aeronavei.

Articolul 138

- (1) Pentru elicopterele bimotoare, fiecare membru al echipajului, precum și pasagerii transportați trebuie să poarte costum de protecție termică și vestă de salvare, atunci când efectuează operațiuni de zbor la o distanță față de țărm echivalentă cu mai mult de 10 minute de zbor la viteză de croazieră.
- (2) Aceeași reglementare se aplică atunci când rapoartele meteorologice, respectiv previziunile disponibile indică o temperatură a apei mai mică de 15 grade Celsius pe timpul zborului sau când timpul estimat necesar salvării depășește timpul estimat de supraviețuire.

Articolul 139

În situația în care cerințele operaționale o permit, înălțimile de zbor deasupra întinderilor de apă se stabilesc astfel încât să se asigure legătura radio bilaterală permanentă, precum și timpul necesar pentru punerea în stare de operativitate a mijloacelor de salvare de la bord.

Articolul 140

La ieșirea deasupra întinderilor de apă, PC este obligat să verifice starea echipamentelor de flotabilitate și să informeze unitatea ATC, sub al cărei control se găsește altitudinea planificată, despre numărul de persoane la bord și autonomia, dacă nu au fost prevăzute în planul de zbor.

Articolul 141

- (1) Zborurile deasupra mării se execută numai dacă este asigurat serviciul de căutare și salvare cu elicoptere sau nave.
- (2) Zborurile la distanță maximă deasupra întinderilor de apă sunt autorizate numai dacă timpul de intervenție al mijloacelor de salvare aflate la dispoziție este mai mic decât timpul de supraviețuire în apă al echipajului și pasagerilor, în cazul amerizării forțate, pentru elicoptere și aeronave cu aripă fixă monomotor.

Secțiunea a 8-a

Reguli privind zborul de la bordul navelor cu capabilități port-elicopter

Articolul 142

Atunci când elicopterul este îmbarcat pentru o perioadă determinată, în vederea executării unui program de instrucție sau participării la o misiune sau operație de lungă durată, la bordul navei cu capacități port-elicopter se constituie serviciul de luptă aviație, elicopterul îmbarcat având statut de aeronavă organică. Toate activitățile de pregătire a zborului, de conducere și de control al spațiului aerian, decolările, apunările, refacerea capacității de zbor și de luptă, asigurarea zborului și mentenanța se execută la bord cu personalul de specialitate încadrat în serviciul de luptă aviație, cu sprijinul personalului de conducere, unitatea ATC și de asigurare din echipajul navei.

Articolul 143

Componența serviciului de luptă aviație este stabilită pentru fiecare perioadă de îmbarcare/misiune în parte în funcție de condițiile de operare, durata și intensitatea acestora și resursa de elicopter planificată a fi întrebuințată în conformitate cu prevederile reglementărilor în vigoare.

Secțiunea a 9-a

Regulile privind executarea altor zboruri

Articolul 144

Misiunile de parașutare se execută cu respectarea prevederilor prezentului regulament, a PCIZ, a programelor-cadru de instrucție a parașutării, a regulamentelor, a manualelor pentru instrucția de parașutare și a manualelor de zbor ale aeronavelor.

Articolul 145

(1) Misiunile aerofotogrammetrice, magnetometrice, de prospectare geologică, de verificare a sistemelor terestre de navigație aeriană și de calibrare a radarelor terestre se execută pe baza planurilor aprobate de șeful SMCFA, instituției sau structurii care deține aeronava. Aceste misiuni se execută numai în zone rezervate de spațiu aerian, în condițiile existenței legăturii radio bilaterale permanente cu unitatea ATC în a cărei zonă de responsabilitate se desfășoară și a unor condiții meteorologice care asigură îndeplinirea obiectivelor stabilite.

(2) În zonele rezervate de spațiu aerian în care se execută aceste misiuni, accesul celorlalte aeronave de stat este permis numai pe traiecte și la înălțimi care asigură siguranța zborului, fără a perturba misiunea respectivă.

Articolul 146

Zborurile executate în folosul operatorilor economici se desfășoară pe baza convențiilor și contractelor încheiate de către MAPN/ministerele sau instituțiile care dețin aeronave de stat cu beneficiarii acestor zboruri.

Capitolul VII

Managementul activității de zbor

Articolul 147

(1) Managementul activității de zbor cuprinde ansamblul de măsuri și acțiuni pentru planificarea, organizarea, conducerea, controlul, evaluarea și evidența activității de zbor, în scopul îndeplinirii obiectivelor și misiunilor stabilite în condiții de siguranță aeronautică.

(2) Detalierea aspectelor privind managementul activității de zbor se face prin precizări, RAM și PAM, emise de către AAMN.

Articolul 148

(1) Planificarea activității de zbor cuprinde totalitatea activităților desfășurate pentru stabilirea perioadei de executare, stabilirea aeronavelor, echipajelor și a misiunilor de zbor, în conformitate cu sarcinile structurii și obiectivele de îndeplinit, precum și pentru transmiterea cererilor de zbor, de survol și de alocare a spațiului aerian restricționat.

(2) Planificarea activității de zbor este atributul locțiitorului comandantului unității/subunității de aviație sau similar și se execută cu sprijinul centrului de operații aeriene, comandantului grupului operațional, instructorului șef zbor și comandanților/șefilor structurilor din subordine sau similar.

Articolul 149

(1) Organizarea activității de zbor cuprinde totalitatea măsurilor privind nominalizarea personalului și a mijloacelor de conducere, asigurare și sprijin logistic.

(2) Organizarea activității de zbor este responsabilitatea șefului de stat major/similar și se execută cu sprijinul comandantului grupului sprijin al unității care administrează terenul de zbor.

Articolul 150

Conducerea activității de zbor presupune comanda, controlul și coordonarea zborului și se exercită de către comandanții de la fiecare eșalon, prin personalul cu funcții de conducere cu competențe privind activitatea de zbor, structurile de comandă și control/unitățile ATC subordonate.

Articolul 151

Controlul și evaluarea activității de zbor se exercită de către comandanții de la fiecare eșalon, prin personalul cu funcții de conducere cu competențe privind activitatea de zbor și de către instructorii șefi de zbor din SMFA.

Articolul 152

Evidența activității de zbor presupune prelucrarea detaliată a datelor după desfășurarea activității de zbor, confruntarea informațiilor și consemnarea datelor esențiale în documentele de evidență centralizată și individuale, precum și în documentațiile tehnice ale aeronavelor și echipamentelor și raportarea ierarhică a situațiilor privind orele de zbor executate și consumurile de resursă înregistrate.

Capitolul VIII

Servicii specializate de asigurare și sprijin al activității de zbor

Secțiunea 1

Formele de asigurare și sprijin al activității de zbor

Articolul 153

(1) Serviciile specializate de asigurare și sprijin al activității de zbor cuprind totalitatea activităților specifice de realizare a condițiilor și resurselor informaționale, umane, tehnice și materiale necesare pentru desfășurarea misiunilor de zbor în condiții de siguranță aeronautică. Acestea cuprind:

- a) asigurarea de navigație;
- b) asigurarea de comunicații, informatică, sisteme terestre de navigație aeriană;
- c) asigurarea meteorologică;
- d) asigurarea de parașutare și salvare;
- e) asigurarea sprijinului informațional cu date radar;
- f) asigurarea controlului obiectiv;
- g) asigurarea ornitologică și a faunei;
- h) sprijinul de geniu/EOD;
- i) asigurarea medicală;
- j) sprijinul logistic;
- k) asigurarea managementului traficului aerian al aeronavelor de stat.

(2) Responsabilitățile privind organizarea, desfășurarea, executarea și asigurarea activităților de zbor desfășurate în comun de unități aparținând Forțelor Aeriene cu alte structuri din MAPN sau din sistemul național de apărare ordine publică și securitate națională se stabilesc prin protocol de colaborare.

(3) Comandantul unității de aviație care administrează aerodromul este autoritatea care conduce activitatea de zbor desfășurată în comun de mai multe structuri de aviație.

Secțiunea a 2-a

Asigurarea de navigație a zborului

Articolul 154

Asigurarea de navigație a zborului reprezintă ansamblul de măsuri ce se iau de către personalul cu atribuții de conducere a zborului și de către piloți/echipaje/operatori UAV în scopul desfășurării cu precizie a navigației aeriene pe timpul executării misiunilor și cuprinde:

- a) punerea la dispoziția personalului aeronavigant, a navigatorilor de sol și a unităților ATC a informațiilor, documentației, materialelor și aparaturii necesare pentru executarea zborului și controlul traficului aerian operațional;
- b) precizarea sistemelor terestre de navigație aeriană ce vor fi folosite pentru activitatea de zbor respectivă;
- c) indicarea procedurilor pentru coordonarea și transferul controlului traficului aerian;
- d) precizarea procedurilor de îndepărtare de aerodrom, de adunare/rupere a formațiilor și de apropiere pentru aterizare;
- e) precizarea traiectelor, zonelor de lucru alocate pentru îndeplinirea misiunilor de zbor;
- f) pregătirea echipamentelor de navigație aeriană de la bordul aeronavelor, încărcarea și verificarea hărților digitale;
- g) verificarea personalului navigant asupra cunoașterii și încărcării la bord a datelor de lucru ale sistemelor terestre de navigație aeriană și asupra modului de folosire a acestora;
- h) monitorizarea personalului navigant și a navigatorilor de sol pe timpul pregătirii și executării misiunilor de zbor privind folosirea mijloacelor terestre de navigație și aterizare, a procedurilor de control, precum și a modalităților de efectuare a coordonării traficului aerian operațional cu cel general;
- i) verificarea și transmiterea orei exacte UTC.

Secțiunea a 3-a

Asigurarea de comunicații, informatică și sisteme terestre de navigație aeriană

Articolul 155

Furnizarea serviciului specializat de asigurare de comunicații, informatică și sisteme terestre de navigație aeriană constituie ansamblul de măsuri ce se iau pentru funcționarea corespunzătoare a mijloacelor specifice în scopul transmiterii comenzilor, rapoartelor și informațiilor pentru conducerea zborului și asigurarea suportului terestru al navigației aeriene. Acesta cuprinde:

- a)** informarea personalului navigant și a unităților ATC privind starea de funcționare, caracteristicile de lucru și procedurile de întreținere a mijloacelor de comunicații și informatică, precum și a sistemelor terestre de navigație aeriană;
- b)** pregătirea mijloacelor terestre pentru comunicații sol-sol și sol-aer, a mijloacelor informatice și a sistemelor terestre de navigație aeriană, a personalului care exploatează aceste mijloace, precum și verificarea lor înainte de începerea zborului;
- c)** monitorizarea funcționării sistemelor de comunicații, informatice și terestre de navigație aeriană, trecerea pe mijloacele de rezervă în cazul defectării celor de bază, precum și înlocuirea celor defecte, în cel mai scurt timp, cu mijloace din rezerva aflată la dispoziție;
- d)** asigurarea alimentării cu energie electrică a mijloacelor de comunicații, informatice și terestre de navigație aeriană de la surse alternative proprii, în caz de avarie a rețelei electrice de bază;
- e)** asigurarea unei rezerve de mijloace de comunicații, informatică și terestre de navigație aeriană necesar a fi folosite în cazul defectării celor de bază;
- f)** executarea la timp și în întregime a lucrărilor de mentenanță a sistemelor de comunicații, informatice și terestre de navigație aeriană.

Articolul 156

Asigurarea de comunicații, informatică și sisteme terestre de navigație aeriană se execută în conformitate cu dispozițiile specifice elaborate de AAMN și precizările zilnice ale COA.

Articolul 157

Zborul unei aeronave este permis numai cu asigurarea înregistrării convorbirilor radio între aceasta și unitatea ATC.

Secțiunea a 4-a

Asigurarea meteorologică a zborului

Articolul 158

Furnizarea serviciului specializat de asigurare meteorologică a zborului se execută în scopul cunoașterii permanente a condițiilor meteorologice reale și prognozate în zonele de responsabilitate și de interes, precum și informării comandanților, personalului cu atribuții în planificarea, organizarea și conducerea zborului, structurilor de control al traficului aerian și al misiunilor de zbor și a personalului aeronavigant asupra evoluției și modificării acestora, pentru desfășurarea activităților aeronautice militare în deplină siguranță față de condițiile atmosferice de risc reprezentate de fenomenele meteorologice periculoase.

Articolul 159

- (1)** Furnizarea serviciului specializat de asigurare meteorologică a zborului la terenul de zbor de bază este responsabilitatea personalului meteorologic din turele operative desfășurate în cadrul structurilor meteorologice aeronautice militare permanente/similare, în baza calificărilor/autorizărilor specifice deținute și se execută sub coordonarea șefilor turelor operative din cadrul structurilor meteorologice aeronautice militare/similare care îndeplinesc rol de centre militare de prognoză/similare.
- (2)** Furnizarea serviciului specializat de asigurare meteorologică a zborului pe alte terenuri de zbor decât cel de bază, care se desfășoară în spațiul aerian național, este responsabilitatea personalului meteorologic nominalizat în cadrul structurilor meteorologice aeronautice militare temporare/similare, în baza calificărilor/autorizărilor specifice deținute și se execută sub coordonarea șefilor turelor operative din structurile meteorologice aeronautice militare permanente/ similare de care aparțin.
- (3)** Furnizarea serviciului specializat de asigurare meteorologică a zborului pe alte terenuri de zbor decât cel de bază, care se desfășoară în afara spațiului aerian național, este responsabilitatea personalului meteorologic nominalizat în cadrul structurilor meteorologice aeronautice militare temporare/ similare, în baza calificărilor /autorizărilor specifice deținute.

Articolul 160

Furnizarea serviciului specializat de asigurare meteorologică a zborului se execută în baza reglementărilor specifice naționale, în acord cu recomandările, standardele și practicile Organizației Meteorologice Mondiale, denumită în continuare WMO, Organizației Internaționale a Aviației Civile, denumită în continuare ICAO, și NATO și cuprinde:

- a) monitorizarea și observarea permanentă a stării vremii la terenul de zbor;
- b) executarea observațiilor, măsurărilor și determinărilor meteorologice în zona terenului de zbor;
- c) colectarea/achiziționarea, validarea, prelucrarea, transmiterea și arhivarea datelor, informațiilor și produselor meteorologice;
- d) întocmirea lucrărilor meteorologice, efectuarea analizei aerosinoptice și elaborarea prognozelor aeronautice și avertizărilor de aerodrom;
- e) informarea meteorologică a comandanților, personalului cu atribuții în planificarea, organizarea și conducerea zborului, structurilor de control al traficului aerian și al misiunilor de zbor și a personalului aeronavigant.

Articolul 161

Comandanții marilor unități, unităților și subunităților care desfășoară activități de zbor iau decizia de executare a acestora, în funcție de condițiile meteorologice reale și prognozate de către ofițerul meteorolog pentru zonele de responsabilitate și de interes, având în vedere complexitatea misiunilor planificate, nivelul pregătirii personalului aeronavigant și baremele minime/maxime meteorologice admise pentru operarea aeronavelor.

Secțiunea a 5-a

Asigurarea de parașutare și salvare a zborului

Articolul 162

- (1) Asigurarea de parașutare și salvare a zborului constă în pregătirea și verificarea mijloacelor și echipamentelor de parașutare, salvare și supraviețuire, precum și în pregătirea personalului aeronautic pentru întreținerea, exploatarea și întrebuințarea acestora.
- (2) Mijloacele și echipamentele de parașutare, salvare, supraviețuire și frânare includ, dar fără a se rezuma la, următoarele: parașute de salvare, veste de salvare, aparate de respirație de urgență, truse de supraviețuire, echipamente destinate intervenției pentru căutare, salvare și evacuare, bărci/plute de salvare, costume de protecție termică pentru zborul deasupra întinderilor de apă, parașute de frânare.

Articolul 163

Asigurarea de parașutare și salvare cuprinde:

- a) echiparea corespunzătoare a aeronavelor cu mijloacele și echipamente de parașutare, salvare, supraviețuire și frânare;
- b) executarea lucrărilor de mentenanță la mijloacele și echipamentele de parașutare, salvare, supraviețuire și frânare din dotare;
- c) pregătirea mijloacelor și echipamentelor de parașutare, salvare, supraviețuire și frânare pentru întrebuințare și executarea controalelor la aceste mijloace, inclusiv pe timpul pregătirii și desfășurării activității de zbor;
- d) pregătirea teoretică și practică a personalului navigant în scopul salvării vieții în situații de urgență la bord constând în: cunoașterea și întrebuințarea corectă a mijloacelor și echipamentelor de parașutare, salvare, supraviețuire și frânare de la bordul aeronavelor; cunoașterea procedurilor de salvare, supraviețuire și recuperare după catapultare, parașutare, aterizare forțată sau amerizare și executarea antrenamentelor periodice de parașutare stabilite prin ordin al șefului AAMN;
- e) pregătirea personalului responsabil cu executarea lucrărilor de mentenanță și cu pregătirea mijloacelor și echipamentelor de parașutare, salvare, supraviețuire și frânare;
- f) pregătirea la sol și în zbor a operatorilor căutare salvare-evacuare privind procedurile de intervenție pentru salvarea și recuperarea personalului catapultat, parașutat, aterizat forțat sau amerizat.

Articolul 164

Conducerea asigurării de parașutare și salvare revine instructorului cu parașutajul și mijloacele de salvare al eșalonului respectiv, care coordonează pe linie de specialitate și personalul tehnic responsabil cu mentenanța și pregătirea mijloacelor și echipamentelor de parașutare, salvare, supraviețuire și frânare din cadrul structurilor de întreținere și exploatare a acestora.

Articolul 165

Pentru fiecare activitate de zbor, instructorul cu parașutajul și mijloacele de salvare răspunde de asigurarea de parașutare și salvare.

Secțiunea a 6-a

Asigurarea sprijinului informațional cu date radar

Articolul 166

- (1) Asigurarea sprijinului informațional cu date radar a activității de zbor reprezintă totalitatea măsurilor și acțiunilor prin care se culeg, se centralizează, se prelucrează, se stochează și se diseminează informațiile radar în scopul furnizării serviciilor de supraveghere și control al traficului aerian.

(2) Radarele din unitățile de cercetare și supraveghere prin radiolocație întrebuințate pentru asigurarea sprijinului informațional cu date radar au ca misiune furnizarea datelor de radiolocație pentru îndeplinirea misiunilor de zbor executate de aeronavele de stat.

(3) Din categoria personalului care execută activități de asigurare a sprijinului informațional cu date radar pentru furnizarea serviciilor de supraveghere și control al traficului aerian face parte personalul de radiolocație care planifică, organizează, conduce sau execută activități specifice conform atribuțiilor și responsabilităților funcțiilor încadrate.

(4) Asigurarea sprijinului informațional cu date radar reprezintă o activitate specifică a marilor unități de cercetare, supraveghere și recunoaștere, denumite în continuare MU CSR, a unităților de cercetare, supraveghere prin radiolocație și avertizare timpurie, denumite în continuare U.CSRAT, și a subunităților de radiolocație, denumite în continuare Sub.Rdlc, pentru asigurarea informațiilor necesare activităților de zbor executate cu aeronave de stat.

Articolul 167

Structurile care asigură sprijinul informațional cu date radar a activității de zbor furnizează informațiile primare și secundare de radiolocație, necesare supravegherii și controlului traficului aerian.

Articolul 168

(1) Asigurarea sprijinului informațional cu date radar a activității de zbor a unităților de aviație se execută în mod centralizat prin transmiterea de către MU CSR a imaginii aeriene integrate la COA pentru realizarea imaginii aeriene recunoscute.

(2) Asigurarea sprijinului informațional cu date radar a activității de zbor a unităților de aviație se poate executa și în mod descentralizat de către U.CSRAT prin transmiterea imaginii aeriene locale, nemijlocit, către unitățile ATC ale unităților de aviație.

(3) Subunitățile de radiolocație pot executa nemijlocit sprijin informațional și asigurarea cu date radar a activității de zbor, prin transmiterea informațiilor de radiolocație necesare sau prin punerea la dispoziția unităților ATC ale unităților de aviație a echipamentelor de afișare a situației aeriene de la radarele digitale, analogice sau analog-digitizate, în funcție de specificul fiecărui radar.

Articolul 169

Asigurarea sprijinului informațional cu date radar a activității de zbor se organizează în scopul punerii la dispoziția unităților ATC, în timp real, în volum complet și cu precizia asigurată de radare, a datelor de radiolocație necesare pentru:

- a) cunoașterea în permanență a situației aeriene din spațiul aerian național, dar și din spațiul aerian adiacent celui național, în limitele posibilităților radarelor;
- b) controlul traficului aerian în spațiul aerian național;
- c) controlul executării misiunilor de către aeronavele de stat.

Articolul 170

Detalierea modului în care MU CSR, U.CSRAT și Sub. Rdlc asigură sprijinul informațional cu date radar, precum și atribuțiile personalului se va face în manualele specifice de sprijin informațional cu date radar, în manualele de întrebuințare ale MU CSR, U.CSRAT și Sub. Rdlc și în SOP.

Secțiunea a 7-a Asigurarea controlului obiectiv

Articolul 171

Asigurarea controlului obiectiv constă în ansamblul de măsuri pentru crearea condițiilor de înregistrare, prelucrare și analiză a informațiilor furnizate de echipamentele de înregistrare a parametrilor de zbor de la bordul aeronavelor și ale mijloacelor ATC și de control al interceptării.

Articolul 172

Prelucrarea informațiilor de la mijloacele de înregistrare se face astfel:

- a) pe timpul refacerii capacității de zbor între misiuni/ieșiri, de către specialiștii grupelor/formațiilor/formațiunilor/atelierelor mentenanță linie care exploatează sistemele de înregistrare a parametrilor de zbor pentru aeronavele care sunt dotate cu sisteme de înregistrare a parametrilor de zbor și care permit evaluarea calitativă a parametrilor de zbor;
- b) pentru toate categoriile de pregătire, altele față de cea prevăzută la lit. a), de către specialiștii grupelor/formațiilor/formațiunilor/atelierelor mentenanță linie care exploatează sistemele de înregistrare a parametrilor de zbor;
- c) după terminarea zborului, pentru toate mijloacele de control al traficului aerian și sistemele terestre de asigurare a navigației aeriene.

Articolul 173

Specialiștii grupelor/formațiilor/formațiunilor/ atelierelor mentenanță linie care asigură prelucrarea informațiilor de la mijloacele de înregistrare sunt obligați să raporteze imediat responsabililor cu siguranța aeronautică apariția defecțiunilor la aeronave sau a comportamentelor anormale ale sistemelor/ instalațiilor semnalate de senzori și /sau ca urmare a depășirilor parametrilor specificați în manualele de exploatare/zbor și să consemneze în fișa de zbor/carnetul de lucru constatările făcute.

Articolul 174

- (1) Șeful grupei/formației/formațiunii/atelierului de control obiectiv este obligat să verifice pe bază de semnătură consemnările specialiștilor în fișa de zbor/carnetul de lucru al aeronavei și să raporteze ierarhic despre acestea.
- (2) Șeful grupei/formației/formațiunii/atelierului de control obiectiv, la ordin, prezintă informații cu privire la activitatea de zbor, pe baza parametrilor analizați cu mijloacele de care dispune controlul obiectiv.
- (3) Aeronavele semnalate cu defecțiuni se opresc de la zbor până la remedierea acestora, cu excepția cazului când aeronava este operată în conformitate cu cerințele prevăzute în MEL sau MMEL.
- (4) Hotărârea privind continuarea zborului sau oprirea de la zbor pentru ziua respectivă a piloților care au comis greșeli grave de pilotaj sau abateri de la misiune se ia de către comandantul unității de aviație/similar, după analizarea tehnicii de pilotaj făcută de responsabilul cu siguranța aeronautică, pe baza informațiilor primite de la controlul obiectiv.

Articolul 175

- (1) Înregistrările mijloacelor de control obiectiv pentru zborurile în care nu s-au produs evenimente de aviație se păstrează 12 luni.
- (2) Înregistrările zborurilor sau ale funcționării tehnicii de aviație pentru situațiile producerii unui eveniment de aviație se păstrează conform hotărârii comisiilor de cercetare/investigații.

Secțiunea a 8-a

Asigurarea ornitologică și de faună

Articolul 176

Asigurarea ornitologică și de faună este responsabilitatea persoanei/structurii delegate de către fiecare structură care desfășoară activități aeronautice militare și constă în identificarea, stabilirea și luarea tuturor măsurilor pentru desfășurarea activităților aeronautice la sol și în zbor în deplină siguranță.

Articolul 177

Asigurarea ornitologică și de faună constă în prevenirea coliziunii aeronavelor cu păsările/animalele, prin:

- a) desfășurarea activităților de culegere, prelucrare și transmitere a datelor cu privire la existența păsărilor /animalelor pe aerodrom și migrația/deplasarea acestora;
- b) combaterea păsărilor folosind mijloace specifice, luminoase, acustice și pirotehnice și prin distrugerea florei care atrage anumite rase de păsări periculoase zborului;
- c) supravegherea și îndepărtarea păsărilor/animalelor de pe suprafața de manevră aeroportuară cu folosirea procedurilor și mijloacelor adecvate;
- d) informarea oportună a unităților ATC despre existența sau iminența apariției păsărilor/animalelor pe suprafața de manevră;
- e) luarea măsurilor de reducere a pericolului generat de păsări și animale din zonele adiacente suprafețelor aeroportuare și a zonelor de siguranță.

Articolul 178

Asigurarea ornitologică și de faună a activității de zbor se execută conform prevederilor reglementărilor în vigoare, normelor specifice stabilite de către AAMN și programelor de prevenire a daunelor provocate de obiecte străine - Foreign Object Damage, denumite în continuare FOD, și a coliziunii cu animalele/păsările elaborate la nivelul fiecărei structuri de aviație.

Secțiunea a 9-a

Sprijinul de geniu/EOD

Articolul 179

Sprijinul de geniu și de neutralizare sau de distrugere a mecanismelor explozive neexplodate - Explosive Ordonance Disposal, denumit în continuare EOD, cuprinde totalitatea măsurilor întreprinse pentru pregătirea suprafețelor de mișcare aeroportuare, a terenului de zbor și a zonelor de siguranță, a echipamentelor, materialelor și tehnicii de geniu necesare desfășurării zborului.

Articolul 180

Sprijinul de geniu/EOD se realizează prin:

- a) organizarea și executarea cercetării de geniu;

- b)** executarea întregii game de lucrări genistice pentru menținerea în permanentă stare de operativitate a suprafețelor de mișcare aeroportuară și a zonelor de siguranță;
- c)** executarea, întreținerea și menținerea în stare corespunzătoare a marcajelor specifice suprafețelor de mișcare aeroportuară;
- d)** amenajarea locurilor de staționare și adăpostire a personalului și mijloacelor care participă la activitatea de zbor;
- e)** amenajarea, refacerea și întreținerea drumurilor și căilor de acces în cadrul bazei aeriene;
- f)** stabilirea și pregătirea personalului, tehnicii și materialelor de geniu necesare desfășurării activității de zbor;
- g)** aplicarea măsurilor de mascare și protecție genistică specifice;
- h)** participarea la restabilirea funcțiilor terenului de zbor în urma producerii unui eveniment de aviație;
- i)** evaluarea suprafețelor de mișcare aeroportuară prin executarea determinărilor tehnice pentru stabilirea numărului de clasificare a pavimentului - Pavement Clasification Number, denumit în continuare PCN, a indicelui de degradare - Pavement Condition Index, denumit în continuare PCI, și a coeficientului de frânare - pentru piste din beton de ciment și California Bearing Ratio, denumit în continuare CBR - pentru piste naturale;
- j)** intervenția EOD în scopul eliminării unei amenințări imediate, de natură explozivă, prin recuperarea sau aplicarea procedurilor pentru punerea în stare sigură și/sau dezasamblarea sau distrugerea muniției sau a oricărui material periculos aflate într-o aeronavă militară implicată într-un eveniment de aviație.

Articolul 181

Pe timpul activității de zbor sunt interzise lucrările de amenajare genistică pe suprafețele de mișcare aeroportuare și în zonele de siguranță.

Articolul 182

Sprijinul de geniu/EOD a activității de zbor se execută conform prevederilor ordinelor, regulamentelor și manualelor în vigoare, normelor specifice stabilite de către AAMN și programelor de prevenire FOD elaborate la nivelul fiecărei unități de aviație.

Secțiunea a 10-a Asigurarea medicală a zborului

Articolul 183

Asigurarea medicală a zborului constă în verificarea stării sănătății și acordarea asistenței medicale personalului aeronautic pe timpul pregătirii și executării zborului, în scopul menținerii capacității de muncă necesare îndeplinirii misiunilor în condiții de siguranță.

Articolul 184

Asigurarea medicală a zborului este în responsabilitatea medicului șef al unității de aviație/similar și cuprinde:

- a)** controlul stării sănătății personalului navigant planificat la activitatea de zbor;
- b)** verificarea regimului de lucru, de odihnă și de alimentație a personalului navigant înainte de activitatea de zbor;
- c)** monitorizarea stării de sănătate a personalului navigant și tehnic-ingineresc pe timpul executării activității de zbor și acordarea primului ajutor în caz de necesitate;
- d)** urmărirea asigurării timpului de odihnă necesar personalului navigant în vederea executării misiunilor de zbor în siguranță;
- e)** supravegherea exploatării corecte a echipamentului special de către personalul navigant;
- f)** controlul calității oxigenului folosit de personalul navigant;
- g)** urmărirea creșterii rezistenței fizice a personalului navigant prin desfășurarea antrenamentelor speciale, corespunzătoare eforturilor la care acesta este supus în timpul zborului;
- h)** stabilirea, împreună cu ofițerul cu pregătirea fizică, a unor programe individuale de pregătire fizică pentru personalul aeronautic care nu se încadrează în baremele stabilite;
- i)** supravegherea executării acestora, dacă este cazul chiar prin oprire temporară de la activitatea profesională;
- j)** studierea și stabilirea cauzelor de natură psihomedicală care pot periclita siguranța zborului;
- k)** asigurarea de asistență medicală pentru personalul care participă la activitatea de zbor.

Articolul 185

- (1)** Medicul de serviciu la zbor oprește temporar de la desfășurarea activităților aeronautice militare personalul care la examenul medical preliminar prezintă o condiție medicală incompatibilă cu desfășurarea acestor activități.
- (2)** Admiterea la activități aeronautice militare urmare la o oprire temporară din motive medicale se face după efectuarea unui examen medical de către un medic cu atestat de medicină aeronautică sau după efectuarea unei expertize medicale de către INMAS, în funcție de situație.

(3) Medicul de serviciu la zbor raportează ierarhic asupra situației de oprire temporară de la activități aeronautice militare, consemnează în registrul de consultații și transmite un raport medical în acest sens până la nivelul AAMN, în funcție de situație.

Secțiunea a 11-a

Sprijinul logistic al zborului

Articolul 186

Sprijinul logistic al zborului reprezintă totalitatea activităților specifice desfășurate de elementele de logistică ale bazei aeriene și escadrei de aviație/similar pentru asigurarea materialelor și serviciilor necesare pentru desfășurarea activității de zbor.

Articolul 187

Sprijinul logistic al zborului cuprinde: mentenanța tehnicii de aviație de nivel luptă specific logisticii operaționale și intermediar, aprovizionarea cu carburanți, lubrifianți muniții, gaze comprimate și lichide speciale, serviciile de tractare și parcare a aeronavelor, transportul personalului și asigurarea condițiilor de trai ale personalului, precum și asigurarea utilajelor și autospeciilor necesare deservirii tehnicii de aviație.

Articolul 188

(1) Mentenanța tehnicii de aviație de nivel luptă specifică logisticii operaționale, desfășurată în cadrul activității de zbor, se execută la nivelul escadrei de aviație/similar de către echipajul tehnic al aeronavei și atelierele specializate pentru pregătirea aeronavelor pentru zbor și pentru refacerea capacității acestora după executarea misiunilor de zbor.

(2) Mentenanța la UAS din clasa I, categoriile micro și mini poate fi realizată de operatorii UAV în conformitate cu instrucțiunile de exploatare a echipamentului militar dacă:

- a) documentația tehnică furnizată de producător prevede acest lucru;
- b) operatorul UAV deține o diplomă/certificat/atestat care îi conferă dreptul să execute astfel de activități;
- c) complexitatea activităților nu impune o calificare de personal tehnic-ingineresc de aviație.

(3) Principalele operațiuni desfășurate în cadrul acestora sunt: testarea, diagnoza, întreținerea și executarea unor reparații de mică amploare.

(4) În cadrul mentenanței tehnicii de aviație de nivel luptă specific logisticii operaționale se desfășoară următoarele activități:

- a) se stabilesc aeronavele și mijloacele de deservire participante la zbor și se pregătesc din punct de vedere tehnic conform reglementărilor în vigoare;
- b) se stabilesc și se instruiesc echipele tehnice și dispecerii de sol;
- c) se urmărește comportarea aeronavelor pe timpul desfășurării activității de zbor;
- d) se stabilesc mijloacele de protecție împotriva incendiilor și modalitățile de depanare, intervenție și evacuare, în caz de necesitate, a aeronavelor cu defecțiuni sau avariate;
- e) se desfășoară activități de alimentare, manevrare, degivrare, încărcare/descărcare, tractare și dirijare a aeronavelor, în conformitate cu reglementările în vigoare, în scopul prevenirii evenimentelor de aviație produse la sol;
- f) se verifică aeronavele din punct de vedere tehnic înainte de intrarea pe pistă;
- g) se prelucrează informațiile colectate de la mijloacele de control obiectiv de la bordul aeronavelor.

(5) Refacerea capacității de luptă se execută obligatoriu după refacerea capacității de zbor dacă urmează să se execute misiuni de luptă sau trageri.

Articolul 189

Pentru exploatarea în zbor se admit numai aeronavele pregătite pentru zbor care au o rezervă de resursă corespunzătoare normelor tehnice și la care s-a executat pregătirea pentru zbor în condițiile prevăzute de reglementările în vigoare.

Articolul 190

Defecțiunile constatate de către personalul tehnic sau navigant pe timpul pregătirii și desfășurării zborului se consemnează obligatoriu în documentele aeronavei. Remedierea defecțiunilor în cadrul mentenanței de nivel luptă specific logisticii operaționale, în scopul readmiterii aeronavelor la zborul respectiv, se execută numai ziua, iar continuarea zborului cu acestea se admite numai în cazul în care nu este necesară verificarea lor în zbor.

Articolul 191

Aeronavele care sunt dotate cu armament de bord se asigură cu muniție, conform reglementărilor în vigoare.

Articolul 192

Pentru fiecare activitate de zbor cu avioanele prevăzute cu sistem de frânare cu cârlig de acroșare, personalul de specialitate care operează sistemul de frânare aeronave în caz de urgență instalat pe pista de decolare/aterizare este subordonat managerului de aerodrom și unității ATC.

Articolul 193

(1) Aeronavele, motoarele, elicele, echipamentele și sistemele aeronavelor se verifică/controlează atât pe timpul zilei, cât și pe timpul nopții. Verificarea/Controlul înaintea executării zborului pe timpul nopții se execută numai dacă sunt asigurate condițiile de iluminare care să permită lucrul în siguranță la aeronave, în hangar sau la locul de dispunere/pe poziția de mentenanță.

(2) Iluminatul interior sau exterior trebuie corect dimensionat și realizat, inclusiv reflexia luminii din pardoseală, sub aeronavă. Condițiile de iluminare corespunzătoare și zonele de lucru pe timp de noapte, care permit lucrul în siguranță la aeronave, se stabilesc de către o comisie tehnică a unității. Zonele de lucru care permit executarea mentenanței la aeronave pe timp de noapte se nominalizează în OZU/similar.

(3) Verificarea și dispunerea mijloacelor pentru asigurarea zborului de noapte se realizează cu respectarea normelor tehnice de exploatare și a normelor de siguranță a activităților aeronautice militare în zone iluminate.

Secțiunea a 12-a

Asigurarea managementului traficului aerian al aeronavelor de stat

Articolul 194

Asigurarea managementului traficului aerian al aeronavelor de stat reprezintă totalitatea măsurilor, acțiunilor și procedurilor necesare pentru furnizarea serviciilor militare de trafic aerian și gestionarea fluxurilor militare de trafic aerian în scopul asigurării fluentei traficului aerian, siguranței zborului și eficienței misiunilor aeronavelor de stat.

Articolul 195

Managementul traficului aerian al aeronavelor de stat este asigurat prin structuri, personal, echipamente și proceduri certificate.

Articolul 196

Asigurarea managementului traficului aerian pentru aeronavele de stat se face în conformitate cu autorizările, competențele și limitările consemnate în certificatele de atestare a calificărilor și autorizărilor, în certificatele de atestare a aptitudinii medicale, precum și titlurile de clasificare și specializare deținute de navigatorii de sol.

Articolul 197

Furnizarea serviciilor de trafic aerian pentru aeronavele de stat presupune asigurarea serviciului militar de informare, serviciului militar de alarmare, serviciului militar consultativ și serviciului militar de control al traficului aerian.

Articolul 198

Managementul spațiului aerian asigură alocarea volumelor de spațiu aerian necesare zborului aeronavelor de stat prin coordonarea procedurală a alocării spațiului aerian.

Articolul 199

Gestionarea fluxurilor militare de trafic aerian asigură planificarea/programarea zborului aeronavelor de stat în scopul fluidizării traficului aerian prin coordonarea procedurală a fluxurilor de trafic aerian.

Articolul 200

Furnizarea serviciului militar de control al traficului aerian presupune asigurarea, după caz, a cel puțin unuia dintre următoarele servicii: serviciul militar de control de aerodrom, serviciul militar de control de apropiere, serviciul militar de control regional, serviciul de control tactic radar pentru interceptare, serviciul de control tactic procedural pe poziții înaintate, serviciul de control tactic radar de la bordul navelor sau serviciul de control tactic procedural pe puntea de zbor.

Articolul 201

Pentru executarea transferului controlului aeronavelor de stat între unitățile de control al traficului aerian, precum și pentru coordonarea zborului aeronavelor de stat cu traficul adiacent sau cu activitățile altor utilizatori de spațiu aerian se asigură servicii radar sau procedurale de coordonare a traficului aerian.

Articolul 202

Asigurarea serviciului militar de control al traficului aerian se face în limitele posibilităților tehnice ale mijloacelor de supraveghere a spațiului aerian și ale mijloacelor terestre pentru comunicații sol-sol și sol-aer.

Articolul 203

Zborul oricărei aeronave de stat se execută numai după asigurarea măsurilor privind gestionarea fluxurilor militare de trafic aerian prin planificarea/programarea zborului acestora.

Articolul 204

Zborul oricărei aeronave de stat care necesită alocare de spațiu aerian se execută numai după asigurarea managementului spațiului aerian prin alocarea volumelor de spațiu aerian necesare îndeplinirii misiunilor.

Articolul 205

Decolare/Aterizarea oricărei aeronave de stat de pe/pe un aerodrom militar certificat este permisă numai după asigurarea serviciului militar de control de aerodrom și a serviciului militar de coordonare a traficului aerian.

Articolul 206

Zborul oricărei aeronave de stat cu aripă fixă, atunci când la aerodromul de decolare sau la aerodromul de destinație sunt condiții meteorologice pentru zborul după instrumente, se execută numai după asigurarea serviciului de control de apropiere și a serviciului de coordonare radar a traficului aerian la aerodrom.

Articolul 207

Zborurile tehnice ale aeronavelor de stat în zone rezervate de spațiu aerian se execută numai după asigurarea serviciului militar de control al traficului aerian și a serviciului militar de coordonare radar a traficului aerian.

Articolul 208

Zborul aeronavelor de stat în zonele periculoase de spațiu aerian utilizate în mod exclusiv sau în comun cu alți utilizatori de spațiu aerian, pentru misiuni de trageri sau bombardament aerian, se execută numai după asigurarea, în aceste zone, a serviciului de control tactic procedural pe poziții înaintate.

Articolul 209

În zonele periculoase de spațiu aerian rezervate pentru misiuni de parașutare, desantare ori delestare de materiale, zborul aeronavelor de stat, altele decât cele ale operatorului care a făcut rezervarea, se execută numai după asigurarea, în aceste zone, a serviciului de control tactic procedural pe poziții înaintate.

Articolul 210

Apuntarea aeronavelor de stat sau decolare/aterizarea acestora de la bordul navelor se execută numai cu asigurarea serviciului de control tactic radar de la bordul navelor și a serviciului de control tactic procedural pe puntea de zbor.

Articolul 211

Misiunile de poliție aeriană, reale sau de antrenament, se execută numai cu asigurarea serviciului militar de control de aerodrom, a serviciului militar de control de apropiere, a serviciului de control tactic radar pentru interceptare, precum și a serviciului militar de coordonare a traficului aerian.

Capitolul IX

Siguranța aeronautică

Articolul 212

Siguranța aeronautică reprezintă starea în care riscurile asociate activităților aeronautice militare, în legătură directă cu operarea aeronavelor sau în sprijinul operării aeronavelor, sunt reduse și controlate la un nivel acceptabil.

Articolul 213

Activitățile specifice de siguranță aeronautică au ca scop principal prevenirea evenimentelor de aviație, pe timpul desfășurării activităților aeronautice militare, având la bază cunoașterea și aplicarea obligatorie de către întregul personal aeronautic a prevederilor reglementărilor privind desfășurarea activităților aeronautice militare, a măsurilor de siguranță aeronautică, precum și a mecanismelor managementului riscului.

Articolul 214

Siguranța aeronautică este domeniul de responsabilitate al comandanților/șefilor și al personalului care desfășoară activități aeronautice militare, care au obligația de a aplica și de a corecta permanent acest sistem complex, pentru a reduce riscurile asociate activităților desfășurate, iar în situația în care nu este posibil, să limiteze efectele manifestării riscurilor.

Articolul 215

Fiecare agent aeronautic care execută activități aeronautice militare prevede în statul de organizare o structură /funcție responsabilă cu siguranța aeronautică.

Articolul 216

Structurile de siguranță aeronautică se subordonează direct comandanților/șefilor, sunt încadrate cu personal aeronautic cu pregătire în domeniul siguranței aeronautice și au competențe și atribuții funcționale stabilite prin fișele de post care trebuie să fie în acord cu prevederile reglementărilor specifice și ale RAM emise de către AAMN.

Articolul 217

Structura de siguranță aeronautică emite recomandări de siguranță în conformitate cu pericolele/ amenințările identificate în baza analizelor de siguranță aeronautică, a raportărilor sau informărilor de siguranță aeronautică periodice sau speciale, voluntare sau obligatorii, a rapoartelor în urma desfășurării investigații privind siguranța.

Articolul 218

(1) Structurile de siguranță aeronautică, constituite la diferitele eșaloane ierarhice, au rolul de a desfășura activități de conducere, coordonare, analiză și supraveghere a acțiunilor/activităților de implementare a măsurilor de siguranță aeronautică, de diseminare a recomandărilor de siguranță, precum și de consiliere a comandantului /șefului structurii respective pentru elaborarea deciziilor acestuia privind activitățile ce contribuie la îndeplinirea misiunilor de zbor la parametri planificați, cu asigurarea unui nivel corespunzător de siguranță aeronautică.

(2) Aceste structuri au obligația de a disemina/prelucra recomandările de siguranță aeronautică emise de AAMN, precum și de a instrui întregul personal aeronautic, pe linie de siguranță aeronautică.

Articolul 219

Principala responsabilitate a comandanților/șefilor structurilor care desfășoară activități aeronautice militare este menținerea unui nivel acceptat al riscului în cadrul sistemului aeronautic prin derularea continuă a proceselor specifice dedicate identificării pericolelor potențiale și aplicării măsurilor pentru reducerea și controlul riscului de producere a evenimentelor de aviație și/sau limitarea efectelor acestora, pentru a permite îndeplinirea misiunilor, conservarea resurselor umane și materiale și menținerea capabilităților operaționale. Prioritatea în desfășurarea activităților aeronautice militare este evitarea pierderii de vieți omenești și/sau vătămării persoanelor.

Articolul 220

(1) În scopul desfășurării în condiții de siguranță a activităților aeronautice militare și a procesului de selecție /instruire a personalului navigant/operatorilor aeronavelor fără pilot, în cadrul unităților din SMCFA, instituțiile sau structurile care dețin aeronave de stat și în instituțiile militare de învățământ care desfășoară astfel de activități, se constituie Consiliul de metodică și siguranță aeronautică, denumit în continuare CMSA, ca organ consultativ al comandanților/șefilor acestora.

(2) Activitatea, componența, atribuțiile și principalele elemente monitorizate și analizate de CMSA se stabilesc prin PAM a AAMN.

Articolul 221

(1) În urma ședințelor de lucru ale CMSA, secretarul CMSA propune, prin raport de siguranță aeronautică adresat comandantului/șefului SMCFA, instituției sau structurii care deține aeronave de stat, măsuri/recomandări de siguranță aeronautică și/sau elemente de metodică de instruire. Comandanții/Șefii aprobă raportul de siguranță, precum și modul de implementare a propunerilor prin ordine și dispoziții, conform competențelor.

(2) În vederea stabilirii măsurilor de siguranță și/sau susținerii implementării acestora, comandanții/șefii pot solicita sprijin prin raport adresat șefului AAMN.

Articolul 222

(1) Pentru creșterea nivelului general de pregătire de specialitate în domeniul siguranței, a nivelului culturii de siguranță aeronautică, precum și pentru însușirea cunoștințelor și deprinderilor de siguranță aeronautică se planifică, se organizează și se desfășoară activități de pregătire în domeniul siguranței aeronautice pentru toate categoriile de personal care desfășoară activități aeronautice militare.

(2) Pregătirea inițială și cea periodică de siguranță aeronautică în marile unități și unități de aviație/similar se desfășoară în baza programelor de siguranță aeronautică.

Articolul 223

Investigațiile privind siguranța au ca unic scop prevenirea repetării unor evenimente similare, sunt independente, distincte de orice proceduri judiciare sau administrative și nu urmăresc în niciun caz stabilirea gradului de vinovăție, culpei sau a răspunderii individuale.

Articolul 224

Raportarea și investigarea evenimentelor produse pe timpul desfășurării activităților aeronautice militare se fac în conformitate cu reglementările specifice. Structurile sau instituțiile deținătoare de aeronave de stat/parașute sunt obligate să raporteze AAMN evenimentele de aviație, precum și orice eveniment cu risc semnificativ pentru siguranța aviației militare și să respecte prevederile privind raportarea, colectarea, stocarea, protecția, schimbul, diseminarea și analiza informațiilor relevante privind siguranța aeronautică, în scopul prevenirii evenimentelor de aviație.

Articolul 225

Pentru prevenirea evenimentelor de aviație, AAMN, SMCFA, instituțiile sau structurile care dețin aeronave de stat pot emite măsuri/recomandări de siguranță aeronautică în orice stadiu al unei investigații privind siguranța. Recomandarea de siguranță trebuie să fie clară, concisă și aplicabilă și să nu creeze prezumția de vinovăție sau răspundere pentru un eveniment de aviație.

Articolul 226

SMCFA, instituțiile sau structurile care dețin aeronave de stat sunt obligate să implementeze măsurile transmise de AAMN pentru prevenirea evenimentelor de aviație, reieșite din analiza evenimentelor de aviație, din documentele primite de la eșaloanele superioare și din studii de caz sau analize proprii.

Articolul 227

Activitățile de analiză, evaluare, monitorizare și supervizare privind siguranța aeronautică au drept scop fundamental consolidarea și îmbunătățirea nivelului de siguranță pe timpul desfășurării activităților aeronautice militare prin identificarea riscurilor asociate activităților aeronautice militare și stabilirea măsurilor de control al acestora.

Articolul 228

Activitățile de analiză, evaluare și monitorizare în domeniul siguranței aeronautice se desfășoară în baza procedurilor stabilite de AAMN, ale șefilor SMCFA, instituțiilor sau structurilor care dețin aeronave de stat sau care desfășoară activități aeronautice militare.

Capitolul X

Participarea la expoziții statice, survoluri și demonstrații aeriene

Secțiunea 1

Reguli generale

Articolul 229

(1) Participarea aeronavelor de stat la expoziții statice, survoluri și demonstrații aeriene contribuie la promovarea imaginii aviației militare a României și reprezintă o activitate importantă care necesită pregătire și măsuri speciale.

(2) Șeful SMCFA, instituției sau structurii care deține aeronave de stat aprobă planurile de participare la expoziții statice, survoluri și demonstrații aeriene.

Articolul 230

Pentru toate zborurile organizate în afara teritoriului național, echipajele sunt obligate să se conformeze prevederilor reglementărilor naționale și ale reglementărilor aeronautice ale țării gazdă, prevalând cea mai restrictivă dintre acestea.

Articolul 231

Survoul reprezintă zborul aeronavelor de stat, în cadrul unor ceremonii militare organizate potrivit reglementărilor de desfășurare a onorurilor și ceremoniilor militare, în vigoare, cu respectarea condițiilor aplicabile zborurilor deasupra zonelor dens populate, prevăzute în Codul aerian.

Articolul 232

Expoziția statică reprezintă prezentarea la sol a aeronavelor de stat, a echipamentelor și/sau a munițiilor aferente acestora, în prezența publicului.

Articolul 233

Pentru pregătirea și desfășurarea demonstrațiilor aeriene cu aeronave de stat, șeful SMCFA, instituției sau structurii care deține aeronave de stat are următoarele atribuții:

- a) răspunde cererii de participare, iar în cazul unui răspuns pozitiv precizează forțele și mijloacele, precum și perioada în care acestea participă la activitate;
- b) stabilește modalitatea de prezentare a aeronavelor și nivelul de acces al publicului;
- c) desemnează unitatea/unitățile care participă cu personal și aeronave și aprobă planul evoluțiilor, pe variante, în funcție de condițiile meteorologice, pentru fiecare tip de aeronavă ce participă la activitate;
- d) stabilește criteriile de selecționare a personalului participant, în funcție de complexitatea activității și a evoluțiilor aeriene;
- e) evaluează piloții selecționați pentru participarea la activitate privind nivelul de calificare și antrenament pentru executarea evoluțiilor stabilite;
- f) asigură suportul logistic necesar pentru executarea misiunii, în cazul în care sunt depășite posibilitățile unității implicate în activitate.

Articolul 234

La activitățile care presupun prezentarea munițiilor sau elementelor acroșate, cum ar fi rezervoare suplimentare, containere, casete, bombe sau rachete, sunt folosite doar muniții inerte sau de exercițiu care, împreună cu dispozitivele de largare pirotehnică aferente, vor fi asigurate conform normelor tehnice în vigoare.

Articolul 235

Dacă activitatea nu presupune prezentarea munițiilor, atunci se detașează toate elementele de pe pilonii de acroșare sau rampele de lansare ale aeronavelor. Armamentul intern se asigură conform normelor tehnice în vigoare.

Articolul 236

Pentru promovarea imaginii aviației militare a României în țară și străinătate pot fi înființate formațiuni speciale destinate executării demonstrațiilor aeriene.

Secțiunea a 2-a

Participarea aeronavelor la expozițiile statice

Articolul 237

Șeful SMCFA, al instituției sau al structurii care deține aeronave de stat stabilește nivelul de acces al publicului la bordul aeronavelor.

Articolul 238

În situația în care accesul publicului la aeronave este interzis, organizatorul activității dispune măsuri necesare pentru împrejmuirea aeronavelor cu un cordon de siguranță pentru a limita apropierea publicului.

Articolul 239

În situația în care accesul publicului la aeronave este permis, iar cabina este închisă, se dispun următoarele măsuri:

- a) împrejmuirea aeronavei cu un cordon de siguranță pentru a controla accesul publicului la aeronavă;
- b) asigurarea prezenței unui membru al delegației lângă aeronavă pe timpul vizionării acesteia de către public;
- c) acoperirea prizelor de admisie, ajutoarelor și tuburilor Pitot cu capace ori huse, după caz, în scopul prevenirii deteriorării aeronavei de către corpuri străine;
- d) asigurarea cupolelor, ușilor, trapelor, scărilor de acces și altor elemente ce pot constitui un pericol pentru public.

Articolul 240

Un membru al echipajului sau personalul tehnic calificat pe tipul de aeronavă verifică aplicarea măsurilor de siguranță prevăzute la [art. 239](#), iar în cazul în care nu sunt asigurate, acesta are autoritatea de a limita sau interzice accesul publicului.

Articolul 241

- (1) În situația în care accesul publicului la aeronave este permis, iar cabina este deschisă, se dispun următoarele măsuri suplimentare:
- a) decuplarea și/sau asigurarea tuturor surselor de energie de la bord, a dispozitivelor pirotehnice, pneumatice, hidraulice de la bord și de sol;
 - b) înlăturarea tuturor echipamentelor cu caracter clasificat de la bordul aeronavei sau acoperirea acestora pentru a preveni observarea lor de către public;
 - c) asigurarea prezenței unui membru al echipajului în cabină, care, înainte de părăsirea cabinei, verifică poziția tuturor contactelor și organelor de comandă.
- (2) Dacă nu pot fi îndeplinite condițiile prevăzute la [alin. \(1\)](#), aeronava este expusă publicului cu cabina închisă sau este interzis accesul publicului.
- (3) Trapele de acces sau de evacuare ale echipajului care pot prezenta pericol pentru public se blochează cu benzi de interdicție a accesului, iar trapele blocate se supraveghează permanent de către un membru al echipajului aeronavei. În cazul în care aceste cerințe nu pot fi respectate, trapele respective se închid și se zăvorăsc.

Articolul 242

Seleționarea echipajelor participante la expoziții și demonstrații se face în funcție de abilitățile de comunicare și nivelul acestora de cunoaștere a echipamentelor expuse. La toate întrebările publicului legate de aeronave și modul de conducere a acestora, membrii echipajelor răspund în limita mandatului de participare la activitate.

Secțiunea a 3-a

Organizarea survolurilor și a demonstrațiilor aeriene

Articolul 243

Șeful AAMN stabilește proceduri și instrucțiuni generale de organizare a demonstrațiilor aeriene și survolurilor în vederea reducerii riscurilor asociate operării aeronavelor la un nivel acceptabil.

Articolul 244

Condițiile meteorologice minime pentru executarea survolurilor sau a zborurilor demonstrative sunt stabilite de către șeful SMCFA, instituției sau structurii care deține aeronave de stat.

Articolul 245

Zborul aeronavelor participante la activitate deasupra zonelor destinate spectatorilor este strict interzis.

Articolul 246

Toate demonstrațiile aeriene în care au loc parașutări, opriri sau reporniri ale motorului în zbor, lansări de capcane termice și dipoli, împrăștierea fumului colorat se planifică și se execută astfel încât să se prevină căderea vreunui obiect sau substanțe asupra publicului spectator.

Articolul 247

- (1) În afara zonelor dens populate, survolurile se execută la o înălțime minimă de 50 de metri deasupra solului.
- (2) Pentru survolurile executate deasupra unor zone dens populate, înălțimea minimă este de 300 de metri deasupra oricărui obstacol aflat la o distanță de 600 de metri lateral față de traiectoria aeronavei.
- (3) Zborurile de survol al aeronavelor de stat, deasupra zonelor dens populate, poate fi autorizat la înălțimi de minimum 50 de metri deasupra solului, în baza unei aprobări speciale emise de AAMN.

Secțiunea a 4-a

Siguranța aeronautică privind participarea la misiuni de prezentare la sol și în zbor a tehnicii din dotare

Articolul 248

Siguranța aeronautică este o responsabilitate individuală a întregului personal care participă la planificarea, organizarea, pregătirea, executarea, conducerea și analiza prezentării la sol și în zbor a tehnicii din dotare.

Articolul 249

Este obligatorie elaborarea/respectarea unui plan de evitare a publicului în eventualitatea apariției unei greșeli de pilotaj sau a unor defecțiuni tehnice la aeronave.

Articolul 250

Este obligatorie elaborarea/respectarea măsurilor specifice de siguranță pentru participarea la acest tip de misiune.

Capitolul XI

Sancțiuni și desemnarea inspectorilor aeronautici

Secțiunea 1

Sancțiuni

Articolul 251

- (1) Necunoașterea, încălcarea repetată sau premeditată ori abaterile de la prevederilor regulamentelor, normelor, PAM și RAM sau neraportarea abaterilor, incompetența profesională, precum și producerea unor evenimente de aviație din vină proprie atrag răspunderea disciplinară, civilă, contravențională sau penală, după caz.
- (2) Orice încălcare a prevederilor prezentului regulament, a celorlalte acte normative specifice care reglementează activitățile aeronautice militare, PAM și RAM aprobate se raportează ierarhic în maximum 24 de ore, telefonic, prin fax sau electronic, după caz, până la șeful AAMN.
- (3) Greșelile/Erorile făcute în procesul de instruire, de către personalul implicat în activități aeronautice militare, pe timpul îndeplinirii atribuțiilor funcționale, nu se pedepsesc. Investigația trebuie să determine cauzele apariției greșelii/erorii și factorii favorizanți, iar autoritățile de decizie să găsească soluții și să adopte măsuri pentru ca respectivele greșeli/erori să nu fie repetate.

Articolul 252

- (1) Comandanții/Șefii unităților militare/similar numesc comisii de cercetare a faptelor săvârșite sau comisii de investigație a evenimentelor în domeniul activităților aeronautice, denumite în continuare comisii de cercetare.
- (2) Modul de constituire și activitățile desfășurate de comisiile prevăzute la [alin. \(1\)](#) se stabilesc prin RAM.
- (3) Cercetarea executată de comisiile prevăzute la [alin. \(1\)](#) trebuie să determine cauzele și factorii favorizanți și să propună măsuri pentru prevenirea acestora în viitor, iar atunci când se constată fapte sancționate de legile și reglementările în vigoare să fie aduse la cunoștința comandanților/șefilor unităților militare/similar.
- (4) Raportul cuprinzând concluziile comisiilor de cercetare se înaintează ierarhic până la șeful AAMN.
- (5) Atunci când au luat cunoștință despre producerea unei fapte de natură penală sau a unei fapte contravenționale în legătură cu executarea activităților aeronautice ori există suspiciunea acestora, comandanții /șefii unităților militare/similar sunt obligați să sesizeze organele competente pentru începerea cercetării penale sau pentru constatarea și aplicarea sancțiunilor.
- (6) Șeful AAMN poate dispune următoarele sancțiuni administrative personalului:

- a) suspendarea documentelor de atestare a calificărilor și specialităților pentru o perioadă de maximum 30 de zile calendaristice;
 - b) retragerea dreptului la prima de clasificare sau specializare corespunzător titlului deținut, pe o perioadă de 3-12 luni;
 - c) retragerea titlului de clasificare sau specializare deținut;
 - d) retragerea calității de personal aeronautic.
- (7) Tipul și durata sancțiunii se stabilesc, în raport cu gravitatea consecințelor, după următoarele criterii:
- a) împrejurările și modul de săvârșire a faptelor ori de producere a evenimentului;
 - b) starea de pericol creată de săvârșirea faptelor ori de producerea evenimentului;
 - c) natura și gravitatea rezultatului produs sau ale altor consecințe ale faptelor ori evenimentului;
 - d) natura și frecvența abaterilor de la reglementările aeronautice săvârșite anterior producerii faptelor ori evenimentului;
 - e) conduita personalului cercetat după săvârșirea faptelor ori producerea evenimentului și pe parcursul cercetării;
 - f) nivelul de instruire deținut la momentul producerii faptei ori evenimentului, vârsta, starea de sănătate, situația familială și socială.

Articolul 253

(1) Șeful AAMN delegă competența privind dispunerea sancțiunii suspendării de la executarea activităților aeronautice următorilor:

- a) instructorului de zbor pentru personalul instruit, pentru o zi sau misiunea următoare;
- b) comandantului de subunitate/similar pentru personalul din subordine, pentru o perioadă de până la 5 zile lucrătoare;
- c) comandantului unității de aviație/similar pentru personalul din subordine, pentru o perioadă de până la 10 zile lucrătoare;
- d) loțiitorilor pentru resurse ai șefilor SMCFA deținătoare de aeronave de stat pentru personalul tehnic-ingineresc de aviație, pentru o perioadă de până la 10 zile lucrătoare;
- e) loțiitorilor și loțiitorilor pentru operații și instrucție ai șefilor categoriilor de forțe ale armatei, instituțiilor sau structurilor deținătoare de aeronave de stat pentru personalul navigant și nenavigant, cu excepția personalului tehnic-ingineresc, pentru o perioadă de până la 10 zile lucrătoare;
- f) șefului SMCFA, instituției sau structurii care deține aeronave de stat pentru personalul din subordine, pentru o perioadă de până la 15 zile lucrătoare.

(2) Perioada de suspendare prevăzută la [alin. \(1\)](#) este destinată pregătirii teoretice de specialitate, punându-se accent pe domeniile în care au fost constatate deficiențe, fără ca personalul să piardă drepturile care decurg din deținerea calității de personal aeronautic.

(3) La sfârșitul perioadelor de suspendare mai mari de 5 zile lucrătoare, personalul aeronautic susține un examen, teoretic și/sau practic, în fața unei comisii numite de autoritatea care a ordonat suspendarea. În funcție de rezultatele obținute, șeful comisiei propune reluarea activității, prelungirea perioadei de suspendare sau înaintarea propunerii de retragere a documentelor de atestare a calificărilor și specialităților.

Articolul 254

Propunerile pentru retragerea documentelor de atestare a calificărilor și specialităților, retragerea titlului de clasificare sau specializare ori retragerea calității de personal aeronautic se fac de către comandantul/șeful unității unde este încadrat personalul sancționat sau de către comisia de cercetare și se înaintează ierarhic, spre aprobare, șefului AAMN.

Articolul 255

(1) Personalul aeronavigant apt medical și psihologic are obligația de a executa, pe parcursul unui an calendaristic, cel puțin o activitate aeronautică practică de instrucție în zbor care poate constitui proba practică din cadrul examenului de revalidare/reînnoire a calificării de tip/variantă. Este exceptat pentru un singur an calendaristic de la această obligație personalul aeronavigant aflat în misiune temporară/misiune permanentă /curs timp de cel puțin 6 luni consecutive.

(2) Neexecutarea activității de instrucție în zbor, așa cum este menționată la [alin. \(1\)](#), constituie abatere gravă de la reglementările aeronautice.

(3) Neexecutarea activității de instrucție în zbor, așa cum este menționată la [alin. \(1\)](#), timp de doi ani consecutivi poate avea drept consecință retragerea calității de personal aeronavigant.

(4) Constatarea neîndeplinirii condițiilor prevăzute la [alin. \(1\)](#) se face de către comandantul/șeful unităților, structurilor și instituțiilor care au în încadrare personal aeronavigant prin proces-verbal transmis în 48 de ore de la constatare către loțiitorul pentru operații și instrucție din SMFA.

(5) Constatarea neexecutării activității de instrucție în zbor, așa cum este prevăzută la [alin. \(1\)](#), timp de doi ani consecutivi, se face de către comandantul/șeful unității, structurii sau instituției care are încadrat personal aeronavigant și este transmisă în 48 de ore de la constatare către loțiitorul pentru operații și instrucție din SMFA care propune spre analiza șefului AAMN retragerea calității de personal aeronavigant și către structura executivă a AAMN pentru neadmiterea la examinare până la decizia șefului AAMN referitoare la retragerea calității de personal aeronavigant.

(6) Constatarea neexecutării activității de instrucție în zbor, așa cum este prevăzută la [alin. \(1\)](#), timp de doi ani consecutivi, se poate face și de către comisia de certificare a calificărilor, prin proces-verbal transmis în 48 de ore de la constatare către loțiitorul pentru operații și instrucție din SMFA care poate propune spre analiza șefului AAMN retragerea calității de personal aeronavigant.

Secțiunea a 2-a

Desemnarea inspectorilor aeronautici

Articolul 256

În scopul asigurării supervizării siguranței zborului în aviația militară, AAMN efectuează, prin inspectorii aeronautici pentru supervizarea siguranței zborului, activități specifice de inspecție și/sau audit la agenții aeronautici care desfășoară activități aeronautice militare.

Articolul 257

Inspectorii aeronautici pentru supervizarea siguranței zborului efectuează activitățile de inspecție și/sau audit în domeniul supervizării siguranței zborului pentru:

- a) personalul aeronautic care desfășoară activități aeronautice militare și centrele de pregătire ale acestuia;
- b) operațiunile aeriene militare;
- c) aeronavele de stat înmatriculate în România, agenții aeronautici din domeniul navigabilității aeronavelor de stat și procesele conexe acestuia;
- d) furnizorii de servicii de navigație aeriană pentru aviația militară și tehnica aeronautică aferentă;
- e) aerodromurile militare și tehnica aeronautică aferentă;
- f) aeronavele de stat din țări terțe care utilizează aerodromurile militare din România și echipajele acestor aeronave, dacă există acorduri cu statele respective.

Articolul 258

(1) Nominalizarea unui inspector aeronautic pentru supervizarea siguranței zborului se face prin decizie a șefului AAMN, în condițiile îndeplinirii cerințelor stabilite prin RAM a AAMN.

(2) Pentru fiecare inspector aeronautic pentru supervizarea siguranței zborului nominalizat, AAMN emite o împuternicire care conține: numele titularului, numărul împuternicirii, domeniul de competență conform [alin. \(1\)](#) și zonele de acces. Împuternicirea este nominală, netransmisibilă și trebuie să fie utilizată numai în interes de serviciu. Formatul împuternicirii este stabilit prin RAM a AAMN.

(3) Evidența inspectorilor aeronautici pentru supervizarea siguranței zborului și a împuternicirilor emise conform [alin. \(2\)](#) se realizează prin înscrierea acestora în Registrul unic al AAMN de evidență a inspectorilor aeronautici pentru supervizarea siguranței zborului, document gestionat de AAMN conform unei RAM elaborate în acest sens.

Articolul 259

(1) Pe toată durata efectuării activităților de supervizare a siguranței zborului în aviația militară, inspectorii aeronautici pentru supervizarea siguranței zborului au următoarele obligații și competențe:

- a) să respecte prevederile legale aplicabile activităților aeronautice militare pentru care sunt împuterniciți;
- b) să verifice și/sau să evalueze, în limitele competențelor acordate, conformarea agenților aeronautici și a personalului aeronautic care desfășoară activități aeronautice militare la prevederile reglementărilor aeronautice militare aplicabile;
- c) să utilizeze principii, proceduri și tehnici de inspecție și audit aplicabile activităților supuse supervizării;
- d) să asigure informarea operativă și corectă, conform RAM a AAMN, cu privire la neconformitățile constatate în cadrul activităților supuse supervizării;
- e) să întocmească rapoartele de inspecție/audit specifice și să asigure difuzarea și păstrarea corespunzătoare a acestora;
- f) să asigure confidențialitatea și securitatea datelor și informațiilor la care au acces în exercitarea atribuțiilor de serviciu;
- g) să respecte limitele de competență și de acces stabilite prin împuternicirea acordată.

(2) Inspectorii aeronautici aplică imediat măsurile prevăzute de legislația și reglementările aeronautice militare în cazul constatării abaterilor de la prevederile acestora, dacă prin continuarea activității/activităților respective se pune în pericol siguranța zborului, cum ar fi:

- a) suspendarea temporară a activității specifice a agenților aeronautici sau a personalului aeronautic inspectat, inclusiv măsura opririi de la zbor a unei aeronave și/sau a membrilor echipajului acesteia până la remedierea corespunzătoare a deficiențelor constatate;
- b) suspendarea sau limitarea privilegiilor/drepturilor asociate licențelor/calificărilor/autorizărilor în cazul personalului aeronautic licențiat de AAMN;
- c) impunerea de condiții, limitări sau restricții activităților agenților aeronautici până la remedierea corespunzătoare a deficiențelor constatate.

Articolul 260

(1) Agenții aeronautici care desfășoară activități aeronautice militare sunt obligați să asigure inspectorilor aeronautici pentru supervizarea siguranței zborului, posesori ai împuternicirii nominale prevăzute la [art. 258 alin. \(2\)](#), următoarele:

- a) accesul nerestricționat în cadrul organizațiilor lor, la sediile și spațiile administrative, în zonele operaționale care trebuie inspectate, precum și accesul la bordul aeronavelor, în cazul efectuării unor inspecții la platformă sau în zbor, indiferent de regimul de proprietate al acestora, conform zonelor de acces menționate în împuternicire și cu respectarea reglementărilor în vigoare privind securitatea aeronautică;
- b) accesul la toate documentele/informațiile solicitate de inspectorii aeronautici pentru realizarea scopului inspecției/ auditului și furnizarea de copii la cererea acestora.

(2) Măsurile dispuse de către inspectorii aeronautici pentru supervizarea siguranței zborului prevăzute la [art. 259 alin. \(2\)](#) sunt obligatorii pentru toți agenții aeronautici care desfășoară activități aeronautice militare.

(3) Nerespectarea prevederilor [alin. \(1\)](#) și [\(2\)](#) de către un agent aeronautic sau de către personalul care desfășoară activități aeronautice militare poate atrage, după caz, suspendarea sau restricționarea de către AAMN a documentelor de certificare deținute de acesta, amendă contravențională ori sesizarea organului de urmărire penală, conform legii.

(4) Administratorii aerodromurilor militare și furnizorii militari de servicii de navigație aeriană din România au obligația de a colabora cu inspectorii aeronautici pentru supervizarea siguranței zborului, pentru punerea în practică a măsurilor dispuse de către aceștia în conformitate cu prevederile [art. 259 alin. \(2\)](#).

Articolul 261

(1) Inspectorii aeronautici pentru supervizarea siguranței zborului sunt împuterniciți ca agenți constataitori pentru constatarea contravențiilor prevăzute la [art. 126 lit. d\), e\), p\) și q\) din Legea 21/2020](#), precum și pentru aplicarea amenzilor aferente, cu respectarea prevederilor [Ordonanței Guvernului nr. 2/2001](#) privind regimul juridic al contravențiilor, aprobată cu modificări și completări prin [Legea nr. 180/2002](#), cu modificările și completările ulterioare.

(2) Constatarea contravențiilor și aplicarea amenzilor prevăzute la [alin. \(1\)](#) se fac pe baza procesului-verbal de constatare a contravențiilor și aplicare a amenzilor, ale cărui model și conținut sunt prevăzute în RAM a AAMN.

Capitolul XII

Dispoziții finale

Articolul 262

Reglementările emise în aplicarea prevederilor prezentului regulament sunt obligatorii pentru personalul care desfășoară activități aeronautice militare și/sau activități aeronautice militare conexe.

Articolul 263

Unitățile/Structurile care nu au prevăzute în statele de organizare funcțiile nominalizate cu responsabilități în prezentul regulament ori care nu au încadrate respectivele funcții desemnează pentru îndeplinirea atribuțiilor specifice persoane încadrate pe funcții care pot fi asimilate acestora, cu respectarea calificărilor și competențelor necesare. Nominalizarea persoanelor se consemnează în OZU/similar, iar fișa postului corespunzătoare funcției asimilate se completează cu noile responsabilități.

Articolul 264

(1) În stare de alertă sau în situații de forță majoră, șeful AAMN poate prelungi valabilitatea: brevetelor /certificatelor personalului aeronautic, certificatelor de înmatriculare și navigabilitate ale aeronavelor de stat, documentelor de certificare a aerodromurilor militare și a agenților aeronautici. Șeful AAMN poate prelungi valabilitatea certificatelor de aptitudine medicală cu avizul INMAS.

(2) În situațiile prevăzute la [alin. \(1\)](#) activitățile aeronautice militare se desfășoară conform reglementărilor emise pentru aceste situații, potrivit legii.

Articolul 265

La instituirea stării de urgență sau a stării de asediu, precum și la declararea stării de mobilizare sau de război, aplicarea prevederilor prezentului regulament se poate suspenda, în parte sau în întregime, activitățile aeronautice militare urmând a se desfășura conform normelor emise în aceste situații, potrivit legii.

Articolul 266

Până la intrarea în vigoare a reglementărilor subsecvente prevăzute de prezentul regulament se aplică prevederile reglementărilor emise în temeiul „F.A./Av.-1, Regulamentul pentru zbor al aviației militare”, aprobat prin Ordinul ministrului apărării naționale nr. M.177/2005 și a altor reglementări aplicabile anterioare, în măsura în care nu contravin prevederilor prezentului regulament și [Legii nr. 21/2020](#).

Articolul 267

[Anexele nr. 1-3](#) fac parte integrantă din prezentul regulament.

Anexa nr. 1

la regulament

GLOSAR

1. Termeni și definiții

California Bearing Ratio/CBR este o unitate de măsură pentru clasificarea și evaluarea rezistenței suprafețelor flexibile.

Hidroscala reprezintă o suprafață de apă și elementele de infrastructură adiacente care permit decolarea și amerizarea aeronavelor special echipate.

Heliportul este terenul de zbor special amenajat și dotat pentru asigurarea și desfășurarea activității de zbor cu elicopterele.

Indicele de degradare - Pavement Condition Index/PCI reprezintă o valoare numerică a stării de degradare a îmbrăcămintei din beton de ciment aeroportuare ce are valori cuprinse între 0 (distrusă) și 100 (excelentă).

Indicele de degradare reprezintă măsura stării suprafeței îmbrăcămintei din beton de ciment aeroportuare determinată pe baza releveului defecțiunilor efectuat în mod cât mai detaliat.

Numărul de clasificare a pavimentului - Pavement Classification Number/PCN exprimă capacitatea relativă a unei structuri aeroportuare de a suporta încărcări, pentru încărcări pe fiecare roată cu presiunea de umflare de 1,25 MPa.

Platforma de decolare-aterizare/Puntea de zbor este o suprafață cu dimensiuni reduse, destinată exclusiv aeronavelor cu decolare și aterizare verticală.

Terenul de decolare-aterizare este suprafața de uscat sumar amenajată care permite decolarea și aterizarea, în anumite condiții de timp și meteorologice, a aeronavelor cu decolare și aterizare scurtă sau pe verticală.

Tronsonul de autostradă/șosea este suprafața de carosabil special construită astfel încât, cu amenajări minime, să permită decolarea, aterizarea și staționarea aeronavelor de stat.

2. Abrevieri

Abrevieri /Acronime	Limba engleză	Limba română
AAMN		Autoritate Aeronautică Militară Națională
AGL	Above ground level	deasupra nivelului solului/apei
AIP		publicația de informare aeronautică
ATC	Air Traffic Control	control al traficului aerian
BI		buletine de informare
CA		comandant de aeronavă
CAM		circularele de aeronautică militară
CMSA		Consiliul de metodică și siguranță aeronautică
COA		Componenta operațională aeriană
CP		copilotul
EOD	Explosive Ordonance Disposal	neutralizarea sau distrugerea mecanismelor explozive neexplodate
FOD	Foreign Object Damage	daune provocate de obiecte străine
GAT	General Air Traffic	trafic aerian general
ICAO		Organizația Internațională a Aviației Civile
IFR	Instrumental Flight Rules	reguli de zbor instrumental
IMC	Instrumental Meteorological Conditions	condiții meteorologice pentru zborul instrumental
INMAS		Institutul Național de Medicină Aeronautică și Spațială „General doctor aviator Victor Anastasiu”

MEL	Minimum Equipment List	lista minimă cu echipamente
MMEL	Master Minimum Equipment List	lista master minimă cu echipamente
MIL AIP		publicația de informare aeronautică militară
MU CSR		mari unități de cercetare, supraveghere și recunoaștere
NOTAM	Notice to Airmen	notificări pentru aviatori
NVD	Night Vision Devices	dispozitive de vedere pe timp de noapte
OAT	Operational Air Traffic	trafic aerian operațional
OZU		ordinul de zi pe unitate
PAM		proceduri aeronautice militare
PC		pilot comandant
PCIZ		program-cadru de instrucție în zbor
RAM		reglementări aeronautice militare
RVR	Runway Visual Range	vizibilitatea în lungul pistei
SOP	Standard/Standing operating procedures	procedurile de operare standard
SMCFA		statul major al categoriei de forțe a armatei
SMFA		Statul Major al Forțelor Aeriene
Sub.Rdlc		subunități de radiolocație
UAV	Unmanned aerial vehicle	aeronavă fără pilot la bord
UAS	Unmanned aircraft system	sistem de aeronave fără pilot la bord
U.CSRAT		unități de cercetare, supraveghere prin radiolocație și avertizare timpurie
UTC	Universal Time Coordinated	timpul universal coordonat
VFR	Visual Flight Rules	reguli de zbor la vedere
VMC	Visual Meteorological Conditions	condiții meteorologice pentru zborul la vedere
WMO	World Meteorological Organization	Organizația Meteorologică Mondială

Anexa nr. 2*)

la regulament

FORMULARUL DE EVALUARE INIȚIALĂ A STĂRII DE SĂNĂTATE
(se completează în întregime și cu majuscule)
FIȘĂ MEDICALĂ CONFIDENȚIALĂ

1. Unitatea militară:		2. Clasa certificatului medical deţinut: 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/>			
3. Nume:		4. Nume anterior:			
5. Prenume:		6. Data naşterii:		7. Sex M <input type="checkbox"/> F <input type="checkbox"/>	
8. Ţara şi locul naşterii:		9. Naţionalitatea:			
10. Adresa permanentă: Ţara: Telefon:		11. Adresa poştală (dacă este diferită): Ţara: Telefon:			
12. Licenţa(c) deţinută(c)(îp): Nr. licenţei: Statul emitenţ:		13. Orice limitări ale licenţei/Certificatul medical Nu <input type="checkbox"/> Da <input type="checkbox"/> Detalii:			
14. Aţi avut vreodată un certificat medical refuzat, suspendat sau revocat de către o autoritate de licenţiere? Nu <input type="checkbox"/> Da <input type="checkbox"/> Data: Ţara: Detalii:		15. Total ore de zbor:		16. Ore de zbor de la ultimul examen medical:	
		17. Aeronava pe care zboară în prezent:			
18. Aţi avut un accident/incident aeronautic de la ultimul examen medical? Nu <input type="checkbox"/> Da <input type="checkbox"/> Data: Locul: Detalii:					
19. Consumaţi alcool Nu <input type="checkbox"/> Da <input type="checkbox"/> cantitatea:		20. Utilizaţi o medicaţie în mod curent? Nu <input type="checkbox"/> Da <input type="checkbox"/> Ce medicamente, doza, data începerii şi motivul:			
21. Fumaţi? Nu, niciodată <input type="checkbox"/> Nu <input type="checkbox"/> Data la care s-a oprit: Da, <input type="checkbox"/> Ce tip şi cantitatea:					

Antecedente medicale şi generale: Aţi avut sau aveţi vreuna din următoarele?(bifaţi)

Da		Nu		Da		Nu		Antecedente în familie		Da		Nu	
101				119				132	Afecţiuni cardiovasculare				
102								133	Hipertensiune arterială				
103				120				134	Nivel ridicat de colesterol				
104				121				135	Epilepsie				
105				122				136	Boli psihice				
106				123				137	Diabet zaharat				
107				124				138	Tuberculoză				
108				125				139	Alergii/astm/eczeme				
109				126				140	Boli ereditare				
110				127				141	Glaucom				
111				128				142	Sindrom de apnee în somn				
112				129				Doar pentru femei					
113													
114				130				143	Probleme menstruale, ginecologice				
115				131				144	Sunteţi însărcinată?				
116													
117													
118													
22. Declaraţie: Prin aceasta declar că am acordat consideraţia corespunzătoare afirmaţiilor făcute mai sus şi că acestea au fost completate cât mai complet şi corect posibil în funcţie de cunoştinţele mele, că nu am omis nicio informaţie relevantă şi nu am făcut nicio consemnare eronată. Înţeleg că dacă am făcut orice declaraţie falsă sau eronată în legătură cu această solicitare sau am împiedicat realizarea documentaţiei de informare medicală, pot suporta consecinţe conform reglementărilor în vigoare. CONSIMŢIREA DE ELIBERARE A INFORMAŢIEI MEDICALE: Prin aceasta autorizez eliberarea tuturor informaţiilor conţinute în acest raport şi a oricărei sau a tuturor anexelor către Institutul Naţional de Medicină Aeronautică şi Spaţială, recunoscând că aceste documente sau date stocate electronic sunt folosite pentru completarea evaluării medicale şi că acestea vor deveni şi rămâne proprietatea Autorităţii, cu condiţia ca eu sau medicul meu să putem avea acces la ele în acord cu legea naţională. Se va păstra tot timpul confidenţialitatea medicală.													
Data				Semnătura solicitantului				Semnătura medic de unitate (Martor)					

*) Anexa nr. 2 la regulament este reprodusă în facsimil.

Anexa nr. 3

la regulament

Clasificarea aeronavelor de stat

- După modul de realizare a portanţei, aeronavele de stat sunt clasificate astfel:
 - aeronave cu aripi fixe, denumite în continuare avioane;
 - aeronave cu aripi rotative: elicoptere, girocoptere, convertoplane.
- După caracterul misiunilor, aeronavele de stat sunt clasificate astfel: de vânătoare, de vânătoare-bombardament, de bombardament, de atac, ISR, de cercetare, de transport, de sprijin, speciale, multirol, de instrucţie/şcoală.
- În funcţie de numărul motoarelor, aeronavele de stat sunt:
 - monomotoare;
 - multimotoare.

4. După tipul sistemului de propulsie, aeronavele de stat sunt:

- a) aeronave cu motoare cu piston;
- b) aeronave turboreactoare;
- c) aeronave turbopropulsoare;
- d) aeronave cu motoare electrice;
- e) aeronave cu motorizare hibridă.

5. În funcție de viteza maximă, avioanele de stat pot fi:

- a) subsonice, avioane care au viteza maximă mai mică decât 0,9 mach;
- b) transsonice, avioane care au viteza maximă cuprinsă între 0,9 și 1,1 mach;
- c) supersonice, avioane care au viteza maximă cuprinsă între 1,1 și 5 mach;
- d) hipersonice, avioane care au viteza maximă mai mare de 5 mach.

6. În funcție de viteza de apropiere pe panta de aterizare, avioanele sunt clasificate astfel:

- a) de categoria A, la care viteza de apropiere este sub 170 km/h (91 kts);
- b) de categoria B, la care viteza de apropiere este cuprinsă între 170 și 225 km/h (91-120 kts);
- c) de categoria C, la care viteza de apropiere este cuprinsă între 225 și 260 km/h (121-140 kts);
- d) de categoria D, la care viteza de apropiere este cuprinsă între 260 și 310 km/h (141-165 kts);
- e) de categoria E, la care viteza de apropiere este peste 310 km/h (166 kts).

7.

(1) În funcție de greutatea maximă admisă la decolare, avioanele sunt clasificate astfel:

- a) de categoria I, peste 30 tone;
- b) de categoria a II-a, cuprinsă între 30 și 16 tone;
- c) de categoria a III-a, cuprinsă între 16 și 5,7 tone;
- d) de categoria a IV-a, sub 5,7 tone.

(2) Avioanele de categoria I se împart la rândul lor în:

- a) grupa A, cuprinsă între 30 și 50 tone;
- b) grupa B, cuprinsă între 50 și 80 tone;
- c) grupa C, peste 80 tone.

8. În funcție de greutatea maximă admisă la decolare, elicopterele sunt clasificate astfel:

- a) de categoria I, peste 10 tone;
- b) de categoria a II-a, între 10 și 5 tone;
- c) de categoria a III-a, între 5 și 2 tone;
- d) de categoria a IV-a, sub 2 tone.

9. După modul de pilotare, aeronavele sunt clasificate astfel:

- a) cu pilot sau echipaj la bord, respectiv aeronave monoloc sau multiloc;
- b) fără pilot la bord.

10. Aeronavele fără pilot la bord sunt clasificate astfel:

Clasa	Categoria	Altitudinea potențială de operare (în „feet”)	Raza potențială de comandă-control km
Clasa III (peste 600 kg)	Lovire/Luptă	65.000	Nelimitată (BLOS)
	HALE	65.000	Nelimitată (BLOS)
	MALE	45.000	Nelimitată (BLOS)
Clasa II (150-600 kg)	TUAS/Tactic	18.000	200 km (LOS)
Clasa I (sub 150 kg)	Mici (peste 15 kg)	5.000	50 km (LOS)
	Mini (sub 15 kg)	3.000	Până la 25 km (LOS)
	Micro (energie sub 66 Jouli/0,02 watt-oră)	200	Până la 5 km (LOS)