



**AUTORITATEA AERONAUTICĂ CIVILĂ  
A REPUBLICII MOLDOVA**

**C**erințe  
**T**ehnice

**CT – OPS  
Cerințe tehnice referitoare la operațiuni aeriene**

**Aprobări specifice  
(partea SPA)**



**ORDIN**

**cu privire la aprobarea Cerințelor tehnice referitoare  
la operațiunile aeriene (CT-OPS)**

**nr. 11/GEN din 21.02.2019**

*Monitorul Oficial nr.86-92/486 din 08.03.2019*

\* \* \*

În temeiul art.5 alin.(3) lit.e) din [Legea aviației civile nr.1237/1997](#) și al punctului 2 din [Hotărârea Guvernului Republicii Moldova nr.831/2018](#), întru executarea atribuțiilor ce îi revin Autorității Aeronautice Civile în calitate de autoritate administrativă care aprobă regulamente, instrucțiuni, alte acte cu caracter tehnic ce conțin standarde și proceduri executorii pentru persoanele fizice și juridice care activează în domeniul aviației civile, în scopul transunerii prevederilor Regulamentul (UE) nr.965/2012 al Comisiei din 5 octombrie 2012 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene în temeiul Regulamentului (CE) nr.216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, L nr.296 din 25 octombrie 2012,

**ORDON:**

1. Se aprobă Cerințele tehnice referitoare la operațiunile aeriene, după cum urmează:
  - (a) Anexa I – Definițiile termenilor utilizați;
  - (b) Anexa II – Cerințe tehnice – inspecțiile la platformă efectuate în cazul aeronavelor operatorilor aflați sub supravegherea reglementară a altui stat (subpartea RAMP)
  - (c) Anexa III – Cerințe tehnice – manuale, jurnale și înregistrări (subpartea MLR, SEC, FC, CC, TC, FTL);
  - (d) Anexa IV – Cerințe tehnice – operațiuni de transport aerian comercial (partea CAT);
  - (e) Anexa V – Cerințe tehnice – aprobări specifice (partea SPA);
  - (f) Anexa VI – Cerințe tehnice – operațiuni aeriene necomerciale efectuate cu aeronave motorizate complexe (partea NCC);
  - (g) Anexa VII – Cerințe tehnice – operațiuni aeriene necomerciale cu alte aeronave decât cele motorizate complexe (partea NCO);
  - (h) Anexa VIII – Cerințe tehnice – operațiuni comerciale specializate (partea SPO).
2. Cerințele tehnice menționate la punctul 1 vor intra în vigoare la data de 28.08.2019, cu excepția cerințelor tehnice menționate la punctul 1 litera (b), care vor intra în vigoare la data publicării prezentului ordin în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.
3. Autoritatea Aeronautică Civilă va pune la dispoziția tuturor persoanelor interesate anexele la prezentul ordin prin publicarea pe pagina web oficială [www.caa.md](http://www.caa.md), la compartimentul „Cadrul normativ – cerințe tehnice”.
4. Prezentul ordin intră în vigoare la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.

**DIRECTORUL AUTORITĂȚII  
AERONAUTICE CIVILE**

**Octavian NICOLAESCU**

**Nr.11/GEN. Chișinău, 21 februarie 2019.**

## ANEXA V

### APROBĂRI SPECIFICE

#### [PARTEA-SPA]

#### SUBPARTEA A

#### **CERINȚE GENERALE**

##### **SPA.GEN.100 Autoritatea competentă**

- (a) Autoritatea competentă pentru eliberarea unei aprobări specifice pentru operatorul de transport aerian comercial este Autoritatea Aeronautică Civilă (AAC):
1. pentru operatorii comerciali, dacă operatorul își are locul principal de activitate în Republica Moldova;
  2. pentru operatorii necomerciali, dacă Republica Moldova este statul în care este stabilit sau își are reședința operatorul.
- (b) Fără a aduce atingere literei (a) subpunctul 2, pentru operatorii necomerciali care folosesc aeronave înmatriculate într-o țară terță, cerințele aplicabile în temeiul prezentei anexe pentru aprobarea următoarelor operațiuni nu se aplică dacă aceste aprobări sunt emise de un stat de înmatriculare terț:
1. navigația bazată pe performanțe (PBN);
  2. specificații minime de performanță operațională (MNPS);
  3. spațiu aerian cu minimă redusă de separare verticală (RVSM).

##### **SPA.GEN.105 Solicitarea unei aprobări specifice**

- (a) Operatorul care solicită eliberarea inițială a unei aprobări specifice trebuie să pună la dispoziția AAC documentele prevăzute în subpartea aplicabilă, împreună cu următoarele informații:
1. numele, adresa și adresa de corespondență a solicitantului;
  2. o descriere a operațiunii avute în vedere.
- (b) Operatorul trebuie să prezinte AAC dovada:
1. conformității cu cerințele din subpartea aplicabilă;
  2. faptului că sunt luate în considerare elementele relevante definite în datele stabilite în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile.
- (c) Operatorul trebuie să păstreze înregistrări referitoare la literele (a) și (b) cel puțin pe durata operațiunii care necesită o aprobare specifică sau, dacă este cazul, în conformitate cu anexa nr.2 la Regulamentul privind procedurile administrative referitoare la operațiunile aeriene aprobat prin din Hotărârea Guvernului nr. 831/2018.

### **SPA.GEN.110 Privilegiile unui operator titular al unei aprobări specifice**

Sfera activității pe care un operator a primit aprobare să o desfășoare trebuie documentată și specificată:

- (a) pentru operatorii titulari ai unui certificat de operator aerian (AOC), în specificațiile de operare anexate la AOC;
- (b) pentru toți ceilalți operatori, în lista de aprobări specifice.

### **SPA.GEN.115 Modificări aduse unei aprobări specifice**

În cazul în care condițiile unei aprobări specifice sunt afectate de modificări, operatorul trebuie să pună la dispoziția AAC documentația relevantă și să obțină aprobarea prealabilă pentru operațiune.

### **SPA.GEN.120 Prelungirea valabilității unei aprobări specifice**

Aprobările specifice se eliberează pe durată nedeterminată și rămân valabile cu condiția ca operatorul să își mențină conformitatea cu cerințele asociate aprobării specifice și având în vedere elementele relevante definite în datele stabilite în partea obligatorie a datelor privind conformitatea operațională instituite în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile.

## SUBPARTEA B

### **Operațiuni de navigație bazată pe performanțe (PBN)**

#### **SPA.PBN.100 Operațiuni PBN**

- (a) Este necesară o aprobare pentru fiecare dintre următoarele specificații PBN:
1. RNP AR APCH; și
  2. RNP 0.3 pentru operațiuni cu elicoptere.
- (b) O aprobare pentru operațiuni RNP AR APCH permite efectuarea de operațiuni pe baza procedurilor publice de apropiere instrumentală care îndeplinesc criteriile aplicabile ale OACI privind concepția procedurilor.
- (c) O aprobare specifică procedurii pentru RNP AR APCH sau RNP 0.3 este necesară pentru procedurile private de apropiere instrumentală sau pentru orice procedură publică de apropiere instrumentală care nu îndeplinește criteriile aplicabile ale OACI privind concepția procedurilor ori atunci când este impusă de publicația de informare aeronautică (AIP) sau de AAC.

#### **SPA.PBN.105 Aprobare operațională PBN**

Pentru a obține o aprobare PBN specifică din partea AAC, operatorul trebuie să facă dovada că:

- (a) certificarea de navigabilitate relevantă, adecvată pentru operațiunea PBN prevăzută, este specificată în AFM sau în alt document în cadrul unei evaluări a navigabilității sau care se bazează pe o astfel de aprobare;
- (b) a fost instituit un program de pregătire pentru membrii echipajului de zbor și pentru membrii personalului relevant implicați în pregătirea zborurilor;
- (c) a fost efectuată o evaluare a siguranței;
- (d) au fost instituite proceduri operaționale care precizează:
1. echipamentele care trebuie transportate la bord, inclusiv limitările de operare ale acestora și articolele corespunzătoare din lista echipamentului minim (MEL);
  2. componența, calificările și experiența echipajului de zbor;
  3. procedurile pentru situații normale, anormale și de urgență; și
  4. managementul datelor electronice de navigație;
- (e) a fost specificată o listă a evenimentelor raportabile; și
- (f) a fost instituit un program de monitorizare a gestionării RNP pentru operațiuni RNP AR APCH, dacă este cazul.

## SUBPARTEA C

### **OPERAȚIUNI CU SPECIFICAȚII DE PERFORMANȚE DE NAVIGAȚIE MINIME (MNPS)**

#### **SPA.MNPS.100 Operațiuni MNPS**

Aeronavele se exploatează numai în cadrul spațiului aerian desemnat cu specificații de performanțe de navigație minime (MNPS) în conformitate cu procedurile suplimentare regionale, în care se prevăd specificații de performanțe de navigație minime, dacă operatorul a primit o aprobare pentru desfășurarea unor astfel de operațiuni din partea AAC.

#### **SPA.MNPS.105 Aprobare operațională MNPS**

Pentru a obține o aprobare operațională MNPS din partea AAC, operatorul trebuie să facă dovada că:

- (a) echipamentul de navigație îndeplinește standardele de performanță necesare;
- (b) afișajele de navigație, indicatoarele și comenzile de zbor sunt vizibile și operabile de către fiecare pilot din postul său de lucru;
- (c) a instituit un program de pregătire pentru membrii echipajului de zbor angajați în aceste operațiuni;
- (d) procedurile de operare instituite specifică:
  - 1. echipamentele care trebuie transportate la bord, inclusiv limitările de operare ale acestora și articolele corespunzătoare din MEL;
  - 2. componența echipajului de zbor și cerințele privind experiența;
  - 3. procedurile normale;
  - 4. procedurile pentru situații de urgență, inclusiv cele specificate de autoritatea responsabilă pentru spațiul aerian în cauză;
  - 5. monitorizarea și raportarea incidentelor.

## SUBPARTEA D

### **Operațiuni în spațiul aerian cu eșalonare verticală minimă (RVSM)**

#### **SPA.RVSM.100 Operațiuni RVSM**

Aeronavele se exploatează numai în spațiul aerian desemnat în cazul căruia se aplică o eșalonare verticală minimă de 300 m (1 000 ft) între nivelul de zbor (FL) 290 și FL 410, inclusiv, dacă operatorul a primit o aprobare pentru desfășurarea unor astfel de operațiuni din partea AAC.

#### **SPA.RVSM.105 Aprobare operațională RVSM**

Pentru a obține o aprobare operațională RVSM din partea AAC, operatorul trebuie să facă dovada că:

- (a) a obținut certificarea de navigabilitate RVSM;
- (b) au fost instituite proceduri de monitorizare și de raportare a erorilor de menținere a înălțimii;
- (c) a instituit un program de pregătire pentru membrii echipajului de zbor angajați în aceste operațiuni;
- (d) procedurile de operare instituite specifică:
  1. echipamentele care trebuie transportate la bord, inclusiv limitările de operare ale acestora și articolele corespunzătoare din MEL;
  2. componența echipajului de zbor și cerințele privind experiența;
  3. planificarea zborului;
  4. procedurile înainte de zbor;
  5. procedurile înainte de intrarea în spațiul aerian RVSM;
  6. procedurile în timpul zborului;
  7. procedurile după zbor;
  8. raportarea incidentelor;
  9. procedurile operaționale regionale specifice.

#### **SPA.RVSM.110 Cerințe privind echipamentul RVSM**

Aeronavele utilizate pentru operațiuni în spațiul aerian RVSM trebuie să fie echipate cu:

- (a) două sisteme independente de măsurare a altitudinii;
- (b) un sistem de avertizare referitor la altitudine;
- (c) un sistem automat de control al altitudinii;

- (d) un radar secundar de supraveghere (SSR) cu un sistem de raportare a altitudinii care poate fi conectat la sistemul de măsurare a altitudinii utilizat pentru controlul acesteia.

### **SPA.RVSM.115 Erori de menținere a înălțimii RVSM**

- (a) Operatorul trebuie să raporteze evenimentele înregistrate sau comunicate referitoare la erori de menținere a înălțimii provocate de funcționarea defectuoasă a echipamentelor aeronavei sau de natură operațională, egale sau mai mari decât:
1. o eroare verticală totală (TVE) de  $\pm 90$  m ( $\pm 300$  ft);
  2. o eroare a sistemului altimetric (ASE) de  $\pm 75$  m ( $\pm 245$  ft); și
  3. o deviere de la altitudinea desemnată (AAD) de  $\pm 90$  m ( $\pm 300$  ft).
- (b) Rapoartele cu privire la astfel de evenimente se trimit AAC de investigare în termen de 72 de ore. Rapoartele cuprind o analiză inițială a factorilor cauzali și a măsurilor întreprinse pentru prevenirea repetării evenimentelor.
- (c) Dacă se înregistrează sau se primesc erori de menținere a înălțimii, operatorul ia imediat măsuri de rectificare a condițiilor care au provocat erorile și pune la dispoziție rapoarte de urmărire, dacă AAC solicită acest lucru.



## SUBPARTEA E

### **Operațiuni în condiții de vizibilitate redusă (LVO)**

#### **SPA.LVO.100 Operațiuni în condiții de vizibilitate redusă**

Operatorul desfășoară următoarele operațiuni în condiții de vizibilitate redusă (LVO) numai dacă a primit aprobare din partea AAC:

- (a) operațiuni de decolare în condiții de vizibilitate redusă (LVTO);
- (b) operațiuni de categoria I inferioară celei standard (LTS CAT I);
- (c) operațiuni de categoria II standard (CAT II);
- (d) operațiuni de categoria II diferită de cea standard (OTS CAT II);
- (e) operațiuni de categoria III standard (CAT III);
- (f) operațiuni de apropiere utilizând sisteme de vizualizare îmbunătățită (EVS) pentru care se aplică un credit operațional pentru reducerea minimelor de vizibilitate în lungul pistei (RVR) cu cel mult o treime din RVR publicată.

#### **SPA.LVO.105 Aprobare LVO**

Pentru a obține aprobarea LVO din partea AAC, operatorul trebuie să demonstreze conformitatea cu cerințele prezentei subpărți.

#### **SPA.LVO.110 Cerințe generale de operare**

- (a) Operatorul desfășoară operațiuni LTS CAT I numai dacă:
  - 1. fiecare aeronavă implicată este certificată pentru operațiuni CAT II; și
  - 2. apropierea se execută:
    - (i) autocuplată la o aterizare automată care trebuie aprobată pentru operațiuni CAT IIIA; sau
    - (ii) utilizând un sistem de aterizare prin ghidare HUD (HUDLS) aprobat la cel puțin 150 ft deasupra pragului pistei.
- (b) Operatorul desfășoară operațiuni CAT II, OTS CAT II sau CAT III numai dacă:
  - 1. fiecare aeronavă implicată este certificată pentru operațiuni cu o înălțime de decizie (DH) sub 200 ft sau fără DH și echipată în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile;
  - 2. se instituie și se menține un sistem de înregistrare a succesului și eșecului apropiierilor și/sau aterizărilor automate pentru monitorizarea siguranței globale a operațiunii;
  - 3. DH se determină cu ajutorul radioaltimetrului;

4. echipajul de zbor este format din cel puțin doi piloți;
  5. toate semnalele auditive referitoare la înălțimile sub 200 ft deasupra pragului aerodromului sunt determinate de un radioaltimetru.
- (c) Operatorul desfășoară operațiuni de apropiere folosind un EVS numai dacă:
1. EVS este certificat în scopul prezentei subpărți și combină imagini de la un senzor infraroșu și informații de zbor pe HUD;
  2. pentru operațiuni cu o RVR sub 550 m, echipajul de zbor este format din cel puțin doi piloți;
  3. pentru operațiuni CAT I, reperarea vizuală naturală a marcajelor de semnalizare ale pistei se realizează la cel puțin 100 ft deasupra pragului aerodromului;
  4. pentru procedura de apropiere cu ghidare verticală (AVP) și pentru operațiunile de apropiere de nonprecizie (NPA) executate cu tehnica CDFa, reperarea vizuală naturală a marcajelor de semnalizare ale pistei se realizează la cel puțin 200 ft deasupra pragului aerodromului și se respectă următoarele cerințe:
    - (i) apropierea se execută utilizând un sistem de ghidare a pantei de coborâre aprobat;
    - (ii) segmentul de apropiere de la punctul de apropiere finală (FAF) până la pragul pistei este drept, iar diferența dintre cursul de apropiere finală și axul pistei să nu depășească 2°;
    - (iii) traiectoria de apropiere finală se publică și nu depășește 3,7°;
    - (iv) nu se depășesc componentele vântului lateral maxim stabilite în cursul certificării EVS.

#### **SPA.LVO.115 Cerințe referitoare la aerodrom**

- (a) Operatorul nu folosește un aerodrom pentru operațiuni LVO sub o vizibilitate de 800 m decât dacă:
1. aerodromul a primit autorizarea pentru astfel de operațiuni din partea statului aerodromului; și
  2. au fost instituite proceduri în condiții de vizibilitate redusă (LVP).
- (b) Dacă operatorul selectează un aerodrom la care termenul LVP nu se utilizează, acesta se asigură că, în respectivul aerodrom, există proceduri echivalente care respectă cerințele pentru LVP. Această situație se menționează clar în manualul de operațiuni sau în manualul de proceduri, incluzându-se orientări pentru echipajul de zbor cu privire la modul de a determina dacă există LVP echivalente în vigoare.

### **SPA.LVO.120 Pregătirea și calificările echipajului de zbor**

Înainte de desfășurarea unei LVO, operatorul se asigură că:

- (a) fiecare membru al echipajului de zbor:
  - 1. respectă cerințele privind pregătirea și verificarea prevăzute în manualul de operațiuni, inclusiv pregătirea pe un echipament de pregătire sintetică pentru zbor (FSTD), la efectuarea de operațiuni până la valorile limită ale RVR/VIS (vizibilitate) și DH specifice operațiunii și tipului de aeronavă;
  - 2. este calificat în conformitate cu standardele prevăzute în manualul de operațiuni;
- (b) pregătirea și verificarea se desfășoară în conformitate cu o programă detaliată.

### **SPA.LVO.125 Proceduri de operare**

- (a) Operatorul instituie proceduri și instrucțiuni care trebuie utilizate pentru operațiunile LVO. Aceste proceduri și instrucțiuni se includ în manualul de operațiuni sau în manualul de proceduri și cuprind sarcinile echipajului de zbor în timpul rulajului la sol, decolării, apropierii, redresării, aterizării, decelerării și întreruperii apropierii, după caz.
- (b) Înainte de inițierea unei operațiuni LVO, pilotul comandant/comandantul trebuie să se asigure că:
  - 1. starea dotărilor vizuale și nevizuale este satisfăcătoare;
  - 2. sunt în vigoare LVP corespunzătoare în conformitate cu informațiile primite de la serviciile de trafic aerian (ATS);
  - 3. membrii echipajului de zbor sunt calificați corespunzător.

### **SPA.LVO.130 Echipament minim**

- (a) Operatorul include echipamentul minim care trebuie să fie funcțional la începutul unei operațiuni LVO în conformitate cu manualul de zbor al aeronavei (AFM) sau alt document aprobat în manualul de operațiuni sau în manualul de proceduri, după caz.
- (b) Pilotul comandant/comandantul trebuie să se asigure că starea aeronavei și a sistemelor relevante de la bord este corespunzătoare pentru operațiunea care urmează a fi desfășurată.

## SUBPARTEA F

### **OPERAȚIUNI PE RAZĂ EXTINSĂ CU AVIOANE BIMOTOARE (ETOPS)**

#### **SPA.ETOPS.100 ETOPS**

În cadrul operațiunilor de transport aerian comercial, avioanele bimotoare se operează în afara limitei de distanță determinată în conformitate cu punctul CAT.OP.MPA.140 numai dacă operatorul a obținut o aprobare operațională ETOPS din partea AAC.

#### **SPA.ETOPS.105 Aprobare operațională ETOPS**

Pentru a obține o aprobare operațională ETOPS din partea AAC, operatorul trebuie să facă dovada că:

- (a) combinația avion/motor deține o aprobare de tip și fiabilitate pentru ETOPS pentru operațiunea avută în vedere;
- (b) a instituit un program de pregătire pentru membrii echipajului de zbor și pentru întregul personal operațional angajat în aceste operațiuni, iar membrii echipajului de zbor și întregul personal operațional angajat sunt calificați corespunzător pentru desfășurarea operațiunii avute în vedere;
- (c) organizarea și experiența operatorului sunt corespunzătoare pentru a susține desfășurarea operațiunii avute în vedere;
- (d) a instituit proceduri de operare.

#### **SPA.ETOPS.110 Aerodrom de rezervă pe o rută ETOPS**

- (a) Un aerodrom de rezervă pe o rută ETOPS se consideră ca adecvat dacă, la momentul prevăzut pentru utilizare, aerodromul este disponibil și echipat cu serviciile auxiliare necesare, precum servicii de trafic aerian (ATS), iluminare suficientă, comunicații, rapoarte meteorologice, sisteme de navigație și servicii de urgență și dacă dispune de cel puțin o procedură de apropiere instrumentală.
- (b) Înainte de efectuarea unui zbor ETOPS, operatorul trebuie să se asigure că este disponibil un aerodrom de rezervă pe o rută ETOPS, care se încadrează fie în timpul de deviere aprobat al operatorului, fie într-un timp de deviere bazat pe starea de operabilitate a avionului în funcție de MEL, luându-se în considerare timpul cel mai scurt dintre acestea.
- (c) Operatorul trebuie să indice în planul de zbor operațional și în planul de zbor ATS orice aerodrom (aerodromuri) de rezervă pe o rută ETOPS necesar(e).

#### **SPA.ETOPS.115 Minime pentru planificarea zborurilor pe un aerodrom de rezervă pe o rută ETOPS**

- (a) Operatorul nu selectează un aerodrom ca aerodrom de rezervă pe o rută ETOPS decât în cazul în care rapoartele sau prognozele meteorologice corespunzătoare, sau orice combinație a acestora, indică faptul că, în intervalul dintre ora estimată de aterizare și o oră după ora maximă de aterizare posibilă, condițiile vor fi egale sau superioare minimelor pentru planificarea zborurilor calculate prin însumarea limitelor suplimentare din tabelul 1.

- (b) Operatorul include în manualul de operațiuni metoda de determinare a minimelor de operare la aerodromul de rezervă planificat pe o rută ETOPS.

**Tabelul 1 Minime pentru planificarea zborurilor pentru aerodromul de rezervă pe o rută ETOPS**

Tip de apropiere	Minime pentru planificare
Apropiere de precizie	DA/H + 200 ft RVR/VIS + 800 m (*)
Apropiere de nonprecizie sau Apropiere cu manevre la vedere (circling)	MDA/H + 400 ft (*) RVR/VIS + 1 500 m

(\*) VIS: vizibilitate; MDA/H: altitudine/înălțime minimă de coborâre

## SUBPARTEA G

### **TRANSPORTUL BUNURILOR PERICULOASE**

#### **SPA.DG.100 Transportul bunurilor periculoase**

Cu excepția dispozițiilor din cerințele tehnice - operațiuni de transport aerian comercial (partea CAT), cerințele tehnice - operațiuni aeriene necomerciale efectuate cu aeronave motorizate complexe (partea NCC), cerințele tehnice - operațiuni aeriene necomerciale cu alte aeronave decât cele motorizate complexe (partea NCO), operatorul transportă bunuri periculoase pe calea aerului numai dacă a obținut aprobarea din partea AAC.

#### **SPA.DG.105 Aprobarea pentru transportul de bunuri periculoase**

Pentru a obține aprobarea pentru transportul de bunuri periculoase, în conformitate cu Instrucțiunile tehnice (Doc 9284-AN/905 al OACI), operatorul trebuie:

- (a) să instituie și să mențină un program de pregătire pentru întregul personal implicat și să demonstreze AAC că întregul personal a beneficiat de pregătirea adecvată;
- (b) să instituie proceduri de operare pentru a asigura manipularea în siguranță a bunurilor periculoase pe parcursul tuturor fazelor transportului aerian, care să cuprindă informații și instrucțiuni referitoare la:
  - 1. politica operatorului privind transportul bunurilor periculoase;
  - 2. cerințele privind acceptarea, manipularea, încărcarea, depozitarea și izolarea bunurilor periculoase;
  - 3. acțiuni în caz de accident sau incident cu o aeronavă, atunci când se transportă bunuri periculoase;
  - 4. răspunsul la situații de urgență care implică bunuri periculoase;
  - 5. înlăturarea oricărei posibile contaminări;
  - 6. sarcinile tuturor membrilor personalului implicați, în special în ceea ce privește manipularea la sol și în aeronavă;
  - 7. inspecția pentru a detecta deteriorarea, scurgerile sau contaminarea;
  - 8. raportarea accidentelor și a incidentelor care implică bunuri periculoase.

#### **SPA.DG.110 Informații și documente referitoare la bunuri periculoase**

În conformitate cu Instrucțiunile tehnice (Doc 9284-AN/905 al OACI), operatorul trebuie:

- (a) să pună la dispoziția pilotului comandant/comandantului informații scrise:
  - 1. referitoare la bunurile periculoase transportate pe aeronavă;
  - 2. care să fie utilizate atunci când se răspunde unor situații de urgență în timpul zborului;

- (b) să folosească o listă de acceptare;
- (c) să se asigure că bunurile periculoase sunt însoțite de documentul (documentele) de transport al bunurilor periculoase impus(e), completat(e) de persoana care a predat bunurile periculoase spre transport aerian, cu excepția cazului în care informațiile aplicabile bunurilor periculoase sunt furnizate sub formă electronică;
- (d) să se asigure că, în cazul în care un document de transport al bunurilor periculoase este furnizat în formă scrisă, o copie a documentului se păstrează la sol, unde poate fi consultat într-un interval de timp rezonabil până când bunurile ajung la destinația lor finală;
- (e) să se asigure că o copie a informațiilor furnizate pilotului comandant/comandantului se păstrează la sol și că această copie, sau informațiile pe care le cuprinde, este accesibilă imediat pe aerodromul de la care s-a efectuat ultima plecare și pe cel pe care va avea loc următoarea sosire programată până după încheierea zborului la care se referă acestea;
- (f) să păstreze lista de acceptare, documentul de transport și informațiile furnizate pilotului comandant/comandantului timp de cel puțin trei luni după încheierea zborului;
- (g) să păstreze documentele referitoare la pregătirea întregului personal timp de cel puțin trei ani.

## SUBPARTEA H

### **OPERAȚIUNI CU ELICOPTERE CU AJUTORUL SISTEMELOR DE REDARE A IMAGINII PE TIMP DE NOAPTE**

#### **SPA.NVIS.100 Operațiuni cu ajutorul sistemelor de redare a imaginii pe timp de noapte (NVIS)**

- (a) Elicopterele se operează în condiții VFR pe timp de noapte cu ajutorul NVIS numai dacă operatorul a obținut aprobarea din partea AAC.
- (b) Pentru a obține o astfel de aprobare din partea AAC, operatorul trebuie:
  - 1. să își desfășoare activitatea în transportul aerian comercial (CAT) și să fie titularul unui AOC CAT în conformitate cu anexa nr.2 la Regulamentul privind procedurile administrative referitoare la operațiunile aeriene aprobat prin din Hotărârea Guvernului nr. 831/2018;
  - 2. să demonstreze AAC că:
    - (i) respectă cerințele aplicabile din prezenta subparte;
    - (ii) integrează cu succes toate elementele NVIS.

#### **SPA.NVIS.110 Cerințe referitoare la echipamentele pentru operațiuni NVIS**

- (a) Înainte de a desfășura operațiuni NVIS, fiecare elicopter și toate echipamentele NVIS asociate trebuie să fi obținut certificarea de navigabilitate relevantă în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile .
- (b) Radioaltimetru. Elicopterul trebuie să fie echipat cu un radioaltimetru cu avertizare sonoră înainte atingerii unei înălțimi prestabilite și o avertizare vizuală și sonoră la o înălțime care să poată fi selectată de pilot, decelabilă imediat în timpul tuturor fazelor de zbor NVIS.
- (c) Iluminarea compatibilă cu NVIS a aeronavei. Pentru a reduce efectul numărului diminuat de repere vizuale periferice și nevoia de îmbunătățire a conștientizării situației, se pun la dispoziție următoarele:
  - 1. iluminarea panoului de instrumente cu proiectoare compatibile cu NVIS, dacă sunt instalate, care să ilumineze toate instrumentele de zbor esențiale;
  - 2. lămpi utilitare compatibile cu NVIS;
  - 3. lanterne portabile compatibile cu NVIS; și
  - 4. un mijloc de înlăturare sau stingere a luminilor interioare care nu sunt compatibile cu NVIS.
- (d) Echipamente NVIS *suplimentare*. Se furnizează următoarele echipamente NVIS suplimentare:
  - 1. o sursă de alimentare de rezervă sau secundară pentru ochelarii de vedere pe timp de noapte (NVG);



2. o cască cu NVG adecvați.
- (e) Toți ochelarii de vedere pe timp de noapte necesari pentru un zbor NVIS trebuie să fie de același tip, generație și model.
- (f) Menținerea navigabilității
1. Procedurile de menținere a navigabilității trebuie să cuprindă informațiile necesare pentru realizarea operațiunilor de întreținere continuă și a inspecțiilor echipamentelor NVIS instalate pe elicopter și trebuie să acopere minimum:
    - (i) parbrizul și ferestrele elicopterului;
    - (ii) iluminarea NVIS;
    - (iii) ochelarii de vedere pe timp de noapte; și
    - (iv) orice echipament suplimentar care vine în sprijinul operațiunilor NVIS.
  2. Orice modificare sau operațiune de întreținere ulterioară a aeronavei trebuie să fie conformă cu certificarea de navigabilitate a NVIS.

#### **SPA.NVIS.120 Minime de operare NVIS**

- (a) Operațiunile nu se desfășoară sub minimele meteorologice VFR pentru tipul de operațiuni pe timp de noapte desfășurate.
- (b) Operatorul trebuie să stabilească o înălțime minimă de tranziție de la care poate continua o schimbare spre/dinspre zborul asistat.

#### **SPA.NVIS.130 Cerințe referitoare la echipaj pentru operațiuni NVIS**

- (a) Selecție. Operatorul instituie criteriile de selecție a membrilor echipajului pentru sarcini NVIS.
- (b) Experiență. Experiența minimă pentru comandant nu poate fi de mai puțin de 20 de ore VFR pe timp de noapte în calitate de pilot comandant/comandant al unui elicopter înainte de începerea pregătirii.
- (c) Pregătirea *operațională*. Toți piloții trebuie să fi urmat pregătirea operațională în conformitate cu procedurile NVIS cuprinse în manualul de operațiuni.
- (d) Experiența recentă. Toți piloții și membrii personalului tehnic NVIS care desfășoară operațiuni NVIS trebuie să fi efectuat trei zboruri NVIS în cursul ultimelor 90 de zile. Experiența recentă poate fi redobândită cu ocazia unui zbor de instruire pe elicopter sau pe un simulator complet de zbor (FFS) aprobat, care să cuprindă elementele de la litera (f) punctul 1.
- (e) Componența echipajului. Numărul minim de membri ai echipajului trebuie să fie mai mare decât cel specificat:
1. în manualul de zbor al aeronavei (AFM),
  2. pentru activitatea în cauză; sau

3. În aprobarea operațională pentru operațiuni NVIS.
- (f) Pregătirea și verificarea echipajului
1. Pregătirea și verificarea se desfășoară în conformitate cu o programă detaliată aprobată de AAC și inclusă în manualul de operațiuni.
  2. Membrii echipajului
    - (i) Programele de pregătire a echipajului trebuie să îmbunătățească cunoștințele despre mediul de lucru și echipamentele NVIS, să îmbunătățească coordonarea echipajului și să cuprindă măsuri de minimizare a riscurilor asociate intrării în condiții de vizibilitate redusă și proceduri NVIS normale și de urgență.
    - (ii) Măsurile menționate la litera (f) punctul 2 subpunctul (i) se evaluează în timpul:
      - (A) verificării competenței pe timp de noapte; și
      - (B) verificărilor în zbor de linie.

#### **SPA.NVIS.140 Informații și documentație**

Operatorul trebuie să se asigure că, în cadrul procesului de analiză și management al riscurilor, riscurile asociate mediului NVIS sunt reduse la minimum prin specificarea în manualul de operațiuni a: selecției, componenței și pregătirii echipajelor; nivelurilor de echipare și criteriilor de trimitere în operațiune; și procedurilor și minimelor de operare, astfel încât operațiunile normale și potențial anormale să fie descrise și reduse corespunzător.

## SUBPARTEA I

### **OPERAȚIUNI CU ÎNCĂRCĂTURI SPECIALE EFECTUATE CU ELICOPTERUL**

#### **SPA.HHO.100 Operațiuni cu încărcături speciale efectuate cu elicopterul (HHO)**

- (a) Elicopterele se operează în scopul unor operațiuni cu încărcături speciale CAT numai dacă operatorul a obținut aprobarea din partea AAC.
- (b) Pentru a obține o astfel de aprobare din partea AAC, operatorul trebuie:
  - (i) să își desfășoare activitatea în CAT și să fie titularul unui AOC CAT în conformitate cu anexa nr.2 la Regulamentul privind procedurile administrative referitoare la operațiunile aeriene aprobat prin din Hotărârea Guvernului nr. 831/2018;
  - (ii) să demonstreze AAC conformitatea cu cerințele din prezenta subparte.

#### **SPA.HHO.110 Cerințe privind echipamentele pentru HHO**

- (a) Instalarea tuturor echipamentelor pentru operațiuni cu încărcături speciale cu elicoptere, inclusiv a oricărui tip de echipament radio pentru respectarea punctului SPA.HHO.115, și orice modificări ulterioare trebuie să fie acoperite de o certificare de navigabilitate adecvată pentru funcția prevăzută. Echipamentele auxiliare trebuie să fie proiectate și testate la standardul corespunzător, conform cerințelor AAC.
- (b) Instrucțiunile de întreținere pentru echipamentele și sistemele HHO se stabilesc de către operator în colaborare cu producătorul și sunt introduse în programul operatorului de întreținere a elicopterului conform cerințelor de navigabilitate aplicabile.

#### **SPA.HHO.115 Comunicații HHO**

Se stabilesc comunicații radio bidirecționale cu organizația pentru care se efectuează operațiuni HHO și, dacă este posibil, un mijloc de comunicare cu personalul de la sol din zona HHO pentru:

- (a) operațiuni deasupra mării pe timp de zi și de noapte;
- (b) operațiuni pe uscat pe timp de noapte, cu excepția operațiunilor HHO la un loc de operare pentru servicii medicale de urgență cu elicopterul (HEMS).

#### **SPA.HHO.125 Cerințe privind performanțele pentru HHO**

Cu excepția operațiunilor HHO desfășurate într-un loc de operare HEMS, operațiunile HHO trebuie să poată fi continuate în cazul unei cedări a motorului critic cu motorul (motoarele) rămase funcționând în regim corespunzător fără a pune în pericol persoana (persoanele)/încărcătura suspendată, părțile terțe sau bunurile materiale.

### SPA.HHO.130 Cerințe privind echipajul pentru HHO

- (a) Selecție. Operatorul instituie criteriile de selecție a membrilor echipajului de zbor pentru sarcinile aferente HHO, având în vedere experiența anterioară.
- (b) Experiență. Nivelul minim de experiență pentru comandanții care execută zboruri HHO nu este mai mic decât cel prevăzut în continuare:
  - 1. pe mare:
    - (i) 1 000 de ore în calitate de pilot comandant/comandant pe elicoptere sau 1 000 de ore în calitate de copilot în cadrul HHO, din care 200 de ore în calitate de pilot comandant sub supraveghere; și
    - (ii) 50 de cicluri de ridicare desfășurate deasupra mării, din care 20 de cicluri desfășurate pe timp de noapte în cazul în care se desfășoară operațiuni pe timp de noapte, unde un ciclu de ridicare înseamnă un ciclu de urcare-coborâre a cârligului trolului.
  - 2. pe uscat:
    - (i) 500 de ore în calitate de pilot comandant/comandant pe elicoptere sau 500 de ore în calitate de copilot în cadrul HHO, din care 100 de ore în calitate de pilot comandant sub supraveghere;
    - (ii) 200 de ore experiență operațională pe elicoptere dobândită într-un mediu operațional similar cu cel al operațiunii avute în vedere; și
    - (iii) 50 de cicluri de ridicare, dintre care 20 de cicluri desfășurate pe timp de noapte, în cazul în care se desfășoară operațiuni pe timp de noapte.
- (c) *Pregătirea operațională și experiența.* Finalizarea cu succes a pregătirii în conformitate cu procedurile HHO cuprinse în manualul de operațiuni și experiența relevantă în rolul și în mediul în care se desfășoară operațiunile HHO.
- (d) Experiența recentă. Toți piloții și membrii echipajului HHO care desfășoară operațiuni HHO trebuie să fi finalizat în cursul ultimelor 90 de zile:
  - 1. dacă își desfășoară activitatea pe timp de zi: orice combinație de trei cicluri de ridicare pe timp de zi sau pe timp de noapte, fiecare dintre acestea cuprinzând o tranziție către și de la un punct fix;
  - 2. dacă își desfășoară activitatea pe timp de noapte: trei cicluri de ridicare pe timp de noapte, fiecare dintre acestea cuprinzând o tranziție către și de la un punct fix.
- (e) Componenta echipajului. Numărul minim de membri ai echipajului pentru operațiuni pe timp de zi sau de noapte trebuie să fie cel precizat în manualul de operațiuni. Numărul minim de membri ai echipajului va depinde de tipul de elicopter, condițiile meteorologice, tipul de sarcină de îndeplinit și, în plus pentru operațiunile HHO deasupra mării, de mediul zonei HHO, starea mării și mișcarea vasului. În niciun caz echipajul minim nu poate cuprinde mai puțin de un pilot și un membru al echipajului HHO.

(f) Pregătirea și verificarea

1. Pregătirea și verificarea se desfășoară în conformitate cu o programă detaliată aprobată de AAC și inclusă în manualul de operațiuni.
2. Membrii echipajului
  - (i) Programele de pregătire a echipajului trebuie să îmbunătățească cunoștințele despre mediul de lucru și echipamentele HHO; să îmbunătățească coordonarea echipajului și să cuprindă măsuri de minimizare a riscurilor asociate procedurilor HHO normale și de urgență și descărcării electricității statice.
  - (ii) Măsurile menționate la litera (f) punctul 2 subpunctul (i) se evaluează prin verificări ale competenței pe timp de zi în condiții meteorologice la vedere (VMC) sau pe timp de noapte în condiții VMC, dacă operatorul efectuează operațiuni HHO pe timp de noapte.

**SPA.HHO.135 Informarea pasagerilor HHO**

Înainte de orice zbor sau serie de zboruri HHO, pasagerii HHO trebuie informați și atenționați cu privire la pericolele descărcărilor de electricitate statică și la alte aspecte legate de HHO.

**SPA.HHO.140 Informații și documentație**

- (a) Operatorul trebuie să se asigure că, în cadrul procesului de analiză și management al riscurilor, riscurile asociate mediului HHO sunt reduse la minimum prin specificarea în manualul de operațiuni a: selecției, componentei și pregătirii echipajelor; nivelurilor de echipare și criteriilor de trimitere în operațiune; și procedurilor și minimelor de operare, astfel încât operațiunile normale și potențial anormale să fie descrise și reduse corespunzător.
- (b) Organizației pentru care se efectuează operațiunile HHO i se pun la dispoziție extrase relevante din manualul de operațiuni.

## SUBPARTEA J

### **OPERAȚIUNI DE SERVICII MEDICALE DE URGENȚĂ CU ELICOPTERUL**

#### **SPA.HEMS.100 Operațiuni de servicii medicale de urgență cu elicopterul (HEMS)**

- (a) Elicopterele se operează în scopul unor operațiuni HEMS numai dacă operatorul a obținut aprobarea din partea AAC.
- (b) Pentru a obține o astfel de aprobare din partea AAC, operatorul trebuie:
  - (i) să își desfășoare activitatea în CAT și să fie titularul unui AOC CAT în conformitate cu anexa nr.2 la Regulamentul privind procedurile administrative referitoare la operațiunile aeriene aprobat prin din Hotărârea Guvernului nr. 831/2018;
  - (ii) să demonstreze AAC conformitatea cu cerințele din prezenta subparte.

#### **SPA.HEMS.110 Cerințe referitoare la echipamente pentru operațiuni HEMS**

Instalarea tuturor echipamentelor medicale destinate utilizării pe elicoptere și orice modificări ulterioare și, dacă este cazul, manevrarea acestora trebuie să fie aprobate în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile .

#### **SPA.HEMS.115 Comunicații**

În plus față de cele prevăzute la punctul CAT.IDE.H, elicopterele care execută zboruri HEMS trebuie să fie echipate cu echipamente capabile să asigure comunicarea bilaterală cu organizația pentru care se execută HEMS și, dacă este posibil, pentru a comunica cu personalul serviciilor de urgență de la sol.

#### **SPA.HEMS.120 Minime de operare HEMS**

- (a) Zborurile HEMS efectuate în clasele de performanță 1 și 2 respectă minimele meteorologice din tabelul 1 pentru trimiterea în operațiune și faza de zbor pe rută a zborului HEMS. În cazul în care, în timpul fazei de zbor pe rută, condițiile meteorologice scad sub minimele prezentate referitoare la baza norilor sau vizibilitate, elicopterele certificate pentru zboruri numai în condiții VMC trebuie să renunțe la zbor sau să se întoarcă la bază. Elicopterele echipate și certificate pentru operațiuni IMC (condiții meteorologice instrumentale) pot să oprească zborul, să se întoarcă la bază sau să aplice din toate punctele de vedere prevederile zborului executat în conformitate cu regulile de zbor instrumental (IFR), cu condiția ca echipajul de zbor să fie adecvat calificat.

**Tabelul 1 Minime de operare HEMS**

2 PILOȚI		1 PILOT	
ZIUA			
Plafon	Vizibilitate	Plafon	Vizibilitate
500 ft (150 m) și peste	Așa cum este definită de minimele VFR ale spațiului aerian aplicabil	500 ft (150 m) și peste	Așa cum este definită de minimele VFR ale spațiului aerian aplicabil
499-400 ft	1 000 m (*)	499-400 ft	2 000 m
399-300 ft	2 000 m	399-300 ft	3 000 m
NOAPTE			
Baza norilor	Vizibilitate	Baza norilor	Vizibilitate
1 200 ft (**)	2 500 m	1 200 ft (**)	3 000 m

(\*) Pe durata fazei de zbor pe rută, vizibilitatea poate fi redusă sub 800 m pentru perioade scurte de timp când este vizibil pământul și dacă elicopterul este manevrat la o viteză care va oferi posibilitatea observării oricărui obstacol în timp util pentru a evita o coliziune.

(\*\*) Pe durata fazei de zbor pe rută, baza norilor poate fi redusă la 1 000 ft pentru perioade scurte.

- (b) Minimele meteorologice pentru trimiterea în operațiune și faza de zbor pe rută a unui zbor HEMS executat în clasa de performanță 3 sunt un plafon al norilor de 600 ft și o vizibilitate de 1 500 m. Vizibilitatea poate fi redusă la 800 m pentru perioade scurte de timp când este vizibil pământul și dacă elicopterul este manevrat la o viteză care va oferi posibilitatea observării oricărui obstacol în timp util pentru a evita o coliziune.

### **SPA.HEMS.125 Cerințe referitoare la performanțe pentru operațiuni HEMS**

- (a) Nu se desfășoară operațiuni în clasa de performanță 3 deasupra unui mediu ostil.
- (b) Decolarea și aterizarea
1. Elicopterele care execută zboruri spre/de la o zonă de apropiere finală și de aterizare (FATO) către un spital care se află într-un mediu ostil aglomerat și care este folosit ca bază de operare HEMS se operează în conformitate cu clasa de performanță 1.
  2. Elicopterele care execută zboruri spre/de la o FATO către un spital care se află într-un mediu ostil aglomerat și care nu este folosit ca bază de operare HEMS se operează în conformitate cu clasa de performanță 1, cu excepția cazului în care operatorul este titularul unei aprobări în conformitate cu punctul CAT.POL.H.225.
  3. Elicopterele care execută zboruri spre/de la un loc de operare HEMS situat într-un mediu ostil se operează în conformitate cu clasa de performanță 2 și sunt scutite de aprobarea impusă de punctul CAT.POL.H.305 litera (a), cu condiția demonstrării respectării dispozițiilor de la punctul CAT.POL.H.305 litera (b) subpunctele 2 și 3.
  4. Locul de operare HEMS trebuie să fie suficient de mare pentru a asigura o degajare adecvată față de toate obstacolele. Pentru operațiunile desfășurate pe timp de noapte, locul trebuie să fie iluminat pentru a permite identificarea acestuia și a eventualelor obstacole.

### **SPA.HERMS.130 Cerințe privind echipajul**

- (a) Selecție. Operatorul instituie criteriile de selecție a membrilor echipajului de zbor pentru sarcinile aferente HERMS, având în vedere experiența anterioară.
- (b) Experiență. Nivelul minim de experiență pentru comandanții care execută zboruri HERMS nu este mai mic de:
  - 1. fie:
    - (i) 1 000 de ore în calitate de pilot comandant/comandant de aeronavă, din care 500 de ore în calitate de pilot comandant/comandant pe elicoptere; fie
    - (ii) 1 000 de ore în calitate de copilot în operațiuni HERMS, din care 500 de ore în calitate de pilot comandant sub supraveghere și 100 de ore în calitate de pilot comandant/comandant pe elicoptere;
  - 2. 500 de ore experiență operațională pe elicoptere dobândită într-un mediu operațional similar cu cel al operațiunii avute în vedere; și
  - 3. pentru piloți angrenați în operațiuni pe timp de noapte, 20 de ore VMC pe timp de noapte în calitate de pilot comandant/comandant.
- (c) Pregătirea operațională. Finalizarea cu succes a pregătirii operaționale în conformitate cu procedurile HERMS cuprinse în manualul de operațiuni.
- (d) Experiența recentă. Toți piloții care execută operațiuni HERMS trebuie să fi efectuat cel puțin 30 de minute de zbor numai cu ajutorul instrumentelor pe un elicopter sau pe un FSTD în ultimele șase luni.
- (e) *Componenta echipajului*
  - 1. Zbor pe timp de zi. Echipajul minim pe timp de zi este alcătuit dintr-un pilot și un membru al personalului tehnic HERMS.
    - (i) Acesta se poate reduce la un singur pilot atunci când:
      - (A) într-un loc de operare HERMS comandantul trebuie să aducă articole medicale suplimentare. În astfel de cazuri, membrul personalului tehnic HERMS poate fi lăsat să acorde asistență persoanelor bolnave sau rănite în timp ce comandantul efectuează zborul;
      - (B) după sosirea la locul de operare HERMS, instalarea unei brancarde îl împiedică pe membrul personalului tehnic HERMS să ocupe locul din față; sau
      - (C) pasagerul cu pregătire medicală necesită asistența membrului personalului tehnic HERMS în zbor.
    - (ii) În cazurile descrise la subpunctul (i), minimele de operare sunt cele definite în cerințele ale spațiului aerian aplicabil. Nu se utilizează minimele de operare HERMS cuprinse în tabelul 1 de la punctul SPA.HERMS.120.



- (iii) Numai în cazul descris la subpunctul (i) litera (A) comandantul poate ateriza într-un loc de operare HEMS fără ca membrul personalului tehnic să îl asiste de pe scaunul din față.
2. Zbor pe timp de noapte. Echipajul minim pe timp de noapte este alcătuit din:
- (i) doi piloți; sau
  - (ii) un pilot și un membru al personalului tehnic HEMS în zone geografice specifice definite de operator în manualul de operațiuni luând în considerare următoarele:
    - (A) reперele terestre adecvate;
    - (B) sistemul de urmărire a zborului pe durata misiunii HEMS;
    - (C) fiabilitatea stațiilor meteorologice;
    - (D) lista echipamentului minim pentru HEMS;
    - (E) continuitatea conceptului de echipaj;
    - (F) calificarea minimă a echipajului, pregătirea inițială și periodică;
    - (G) procedurile de operare, inclusiv coordonarea echipajului;
    - (H) minimele meteorologice; și
    - (I) considerațiile suplimentare generate de condițiile locale specifice.
- (f) Pregătirea și verificarea echipajului
1. Pregătirea și verificarea se desfășoară în conformitate cu o programă detaliată aprobată de AAC și inclusă în manualul de operațiuni.
  2. Membrii echipajului
    - (i) Programele de pregătire a echipajului trebuie să îmbunătățească cunoștințele despre mediul de lucru și echipamentele HEMS; să îmbunătățească coordonarea echipajului și să cuprindă măsuri de minimizare a riscurilor asociate tranzitului pe rută în condiții de vizibilitate redusă, selecției locurilor de operare HEMS și profilelor de apropiere și de plecare.
    - (ii) Măsurile menționate la litera (f) punctul 2 subpunctul (i) se evaluează în timpul:
      - (A) verificărilor competenței VMC pe timp de zi sau a verificărilor competenței VMC pe timp de noapte atunci când operatorul desfășoară operațiuni HEMS pe timp de noapte; și
      - (B) verificărilor în zbor de linie.

### **SPA.EMS.135 Informarea EMS a pasagerului cu pregătire medicală și a altor membri ai personalului**

- (a) Pasager cu pregătire medicală. Înainte de orice zbor sau serie de zboruri EMS, pasagerii cu pregătire medicală trebuie să fie informați pentru a se asigura faptul că sunt familiarizați cu mediul de lucru și echipamentele EMS, că pot manevra echipamentele medicale și de urgență de la bord și că pot lua parte la proceduri de intrare și ieșire normale și de urgență.
- (b) Personalul serviciilor de urgență de la sol. Operatorul ia toate măsurile rezonabile pentru a se asigura că personalul serviciilor de urgență de la sol este familiarizat cu mediul de lucru și echipamentele EMS și cu riscurile asociate operațiunilor de la sol într-un loc de operare EMS.
- (c) Pacient. Fără a aduce atingere dispozițiilor de la punctul CAT.OP.MPA.170, informarea acestuia se realizează numai în cazul în care starea sa de sănătate permite acest lucru.

### **SPA.EMS.140 Informații și documentație**

- (a) Operatorul trebuie să se asigure că, în cadrul procesului de analiză și management al riscurilor, riscurile asociate mediului EMS sunt reduse la minimum prin specificarea în manualul de operațiuni a: selecției, componentei și pregătirii echipajelor; nivelurilor de echipare și criteriilor de trimitere în operațiune; și procedurilor și minimelor de operare, astfel încât operațiunile normale și potențial anormale să fie descrise și reduse corespunzător.
- (b) Organizației pentru care se prestează EMS i se pun la dispoziție extrase relevante din manualul de operațiuni.

### **SPA.EMS.145 Facilitățile bazei de operare EMS**

- (a) Dacă membrilor echipajului li se cere să stea în așteptare cu un timp de reacție mai mic de 45 de minute, sunt furnizate spații adaptate specifice în apropierea fiecărei baze de operare.
- (b) La fiecare bază de operare, piloților li se oferă mijloace de a obține informații despre starea curentă și probabilă a vremii și li se asigură o legătură de comunicație adecvată cu unitățile serviciilor de trafic aerian (ATS) corespunzătoare. Se pun la dispoziție mijloacele adecvate pentru planificarea tuturor sarcinilor.

### **SPA.EMS.150 Aprovizionarea cu combustibil**

- (a) Dacă o misiune EMS se desfășoară în condiții VFR în cadrul unei zone geografice locale definite, poate fi utilizată planificarea standard a combustibilului cu condiția ca operatorul să stabilească rezerva finală de combustibil pentru a se asigura că, la încheierea misiunii, combustibilul rămas nu este mai puțin decât cantitatea de combustibil suficientă pentru:
  - 1. 30 de minute timp de zbor în condiții normale de croazieră; sau
  - 2. când se operează într-o zonă care oferă terenuri de aterizare de rezervă continue și adecvate, 20 de minute timp de zbor la viteză normală de croazieră.

**SPA.HERMS.155 Realimentarea pe durata îmbarcării, a debarcării sau în timp ce pasagerii se află la bord**

În cazul în care comandantul consideră necesară realimentarea cu combustibil în timp ce la bord se află pasageri, procedura se desfășoară fie cu rotoarele oprite, fie cu rotoarele în funcțiune, cu condiția să se respecte următoarele cerințe:

- (a) ușa (ușile) de pe partea pe unde se alimentează elicopterul rămân(e) închisă (închise);
- (b) dacă situația meteorologică permite acest lucru, ușa (ușile) de pe partea pe unde nu se alimentează elicopterul rămân(e) deschisă (deschise);
- (c) echipamentele pentru stingerea incendiilor adecvate situației sunt poziționate în așa fel încât să fie disponibile imediat în caz de incendiu; și
- (d) membrii personalului sunt imediat disponibili în număr suficient pentru a transporta pacienții departe de elicopter în caz de incendiu.

## SUBPARTEA K

### **OPERAȚIUNI DEASUPRA MĂRII CU ELICOPTERE**

#### **SPA.HOFO.100 Operațiuni deasupra mării cu elicoptere (HOFO)**

Cerințele prezentei subpărți se aplică:

- (a) unui operator de transport aerian comercial care deține un AOC valabil în conformitate cu partea ORO;
- (b) unui operator de operațiuni specializate care și-a declarat activitatea în conformitate cu partea ORO; sau
- (c) unui operator necomercial care și-a declarat activitatea în conformitate cu partea ORO.

#### **SPA.HOFO.105 Aprobarea operațiunilor deasupra mării cu elicoptere**

- (a) Înainte de implicarea în operațiunile menționate în prezenta subparte, AAC trebuie să fi eliberat operatorului o aprobare specifică.
- (b) Pentru a obține o astfel de aprobare, operatorul trebuie să depună o cerere la AAC, conform punctului SPA.GEN.105, și trebuie să demonstreze că respectă cerințele din prezenta subparte.
- (c) Înainte de a desfășura operațiuni cu pornire dintr-un alt stat decât statul care a eliberat aprobarea menționată la litera (a), operatorul trebuie să informeze autoritățile competente din ambele state cu privire la operațiunea avută în vedere.

#### **SPA.HOFO.110 Proceduri operaționale**

- (a) În cadrul procesului său de management al siguranței, operatorul trebuie să diminueze și să reducă la minimum riscurile și pericolele specifice operațiunilor deasupra mării cu elicoptere. Operatorul trebuie să specifice, în manualul de operațiuni:
  - 1. selecția, componența și pregătirea echipajelor;
  - 2. sarcinile și responsabilitățile membrilor echipajului și ale altor membri ai personalului implicați;
  - 3. echipamentul necesar și criteriile de trimitere în operațiune; și
  - 4. procedurile și minimele de operare, astfel încât operațiunile normale și potențial anormale să fie descrise și tratate în mod corespunzător.

(b) Operatorul trebuie să se asigure că:

1. înainte de fiecare zbor este elaborat un plan de zbor operațional;
2. informațiile de siguranță pentru pasageri includ, de asemenea, orice informație specifică privind elementele legate de operarea deasupra mării și sunt puse la dispoziție înainte de îmbarcarea în elicopter;
3. fiecare membru al echipajului de zbor poartă un costum de supraviețuire aprobat:
  - (i) atunci când buletinul sau prognozele meteorologice disponibile pilotului comandant/comandantului indică o temperatură a apei mării mai mică de 10 °C pe durata zborului; sau
  - (ii) atunci când timpul estimat necesar salvării depășește timpul de supraviețuire calculat; sau
  - (iii) atunci când zborul este planificat a fi efectuat pe timp de noapte într-un mediu ostil;
4. este respectată structura rutei de zbor deasupra mării pusă la dispoziție de unitatea ATS corespunzătoare, dacă este stabilită o asemenea structură;
5. piloții utilizează în mod optim sistemele automate de control al zborului (AFCS) pe parcursul întregului zbor;
6. sunt stabilite profiluri specifice de apropiere deasupra mării, inclusiv parametri de apropiere stabili și măsurile corective care trebuie luate în cazul în care o apropiere devine instabilă;
7. în cazul operațiunilor multipilot, sunt stabilite procedurile pentru monitorizarea instrumentelor de zbor de către un membru al echipajului de zbor în timpul unui zbor deasupra mării, în special pe parcursul apropierii sau al plecării, pentru a asigura menținerea unei traiectorii de zbor sigure;
8. echipajul de zbor ia măsuri imediate și corespunzătoare atunci când se declanșează o alertă de altitudine;
9. sunt stabilite proceduri care să impună ca sistemele de flotație pentru cazuri de urgență să fie armate, atunci când acest lucru poate fi făcut în condiții de siguranță, în cazul tuturor operațiunilor de sosire și de plecare desfășurate deasupra apei; și
10. operațiunile sunt efectuate în conformitate cu orice restricții de pe rutele sau din zonele de operare specificate de autoritatea competentă sau de autoritatea relevantă responsabilă pentru spațiul aerian.

### **SPA.HOFO.115 Utilizarea locațiilor din larg**

Operatorul utilizează numai locațiile din larg care sunt adecvate pentru dimensiunea și masa tipului de elicopter și pentru operațiunile avute în vedere.

## SPA.HOFO.120 Selectarea aerodromurilor și a locurilor de operare

- (a) *Aerodrom de rezervă la destinație pe uscat.* În pofida punctelor CAT.OP.MPA.181, NCC.OP.152 și SPO.OP.151, pilotul comandant/comandantul nu trebuie să specifice un aerodrom de rezervă la destinație în planul de zbor operațional atunci când efectuează zboruri de la o locație din larg către un aerodrom de pe uscat în cazul în care:
1. aerodromul de destinație este definit ca un aerodrom de coastă; sau
  2. sunt îndeplinite următoarele criterii:
    - (i) aerodromul de destinație dispune de o procedură de apropiere instrumentală publicată;
    - (ii) timpul de zbor este mai mic de 3 ore; și
    - (iii) în prognozele meteorologice publicate valabile cu 1 oră înainte și la 1 oră după ora de aterizare prevăzută se specifică următoarele:
      - A. baza norilor este la cel puțin 700 ft deasupra minimelor asociate cu apropierea instrumentală sau la 1 000 ft deasupra aerodromului de destinație, oricare dintre aceste valori este mai mare; și
      - B. vizibilitatea este de cel puțin 2 500 metri.
- (b) *Helipunte de rezervă la destinație în larg.* Operatorul poate selecta o helipunte de rezervă la destinație în larg atunci când sunt îndeplinite toate criteriile următoare:
1. helipunte de rezervă la destinație în larg trebuie utilizată numai după punctul de la care întoarcerea nu mai este posibilă (PNR) și atunci când, din punct de vedere geografic, nu este disponibil un aerodrom de rezervă la destinație pe uscat. Înainte de PNR, se utilizează un aerodrom de rezervă la destinație pe uscat.
  2. Posibilitatea de aterizare cu un motor inoperant (OEI) trebuie să fie realizabilă la helipuntea de rezervă la destinație din larg.
  3. În măsura posibilului, disponibilitatea helipunții trebuie să fie garantată înaintea atingerii PRN. Dimensiunile, configurația și distanța de trecere peste obstacole caracteristice fiecărei helipunți sau altor locuri trebuie să fie adecvate pentru utilizarea acestora sau acestora ca helipunte de rezervă de către fiecare tip de elicopter prevăzut a fi utilizat.
  4. Minimele meteorologice trebuie stabilite luând în considerare exactitatea și fiabilitatea informațiilor meteorologice.
  5. MEL conține prevederi specifice pentru acest tip de operațiune.
  6. O helipunte de rezervă la destinație în larg trebuie selectată numai dacă operatorul a stabilit o procedură în manualul de operațiuni.

## **SPA.HOFO.125 Apropieri cu ajutorul radarului de bord (ARA) către locații din larg – operațiuni CAT**

- (a) Un operator de transport aerian comercial (CAT) trebuie să stabilească proceduri operaționale și să se asigure că ARA se efectuează numai dacă:
1. elicopterul este echipat cu un radar capabil să furnizeze informații cu privire la obstacolele din împrejurimi; și
  2. fie:
    - (i) înălțimea minimă de coborâre (MDH) se determină cu ajutorul unui radioaltimetru; fie
    - (ii) se aplică altitudinea minimă de coborâre (MDA) plus o marjă corespunzătoare.
- (b) Operațiunile ARA către platforme maritime sau nave în mișcare se efectuează ca operațiuni multipilot.
- (c) Distanța de decizie trebuie să asigure o distanță corespunzătoare de trecere peste obstacole în cazul unei apropieri întrerupte de la orice destinație pentru care este prevăzută o ARA.
- (d) Apropierea se continuă dincolo de distanța de decizie sau sub altitudinea/înălțimea minimă de coborâre (MDA/H) numai dacă s-a stabilit contactul vizual cu destinația.
- (e) Pentru operațiunile CAT cu un singur pilot, la MDA/H și la distanța de decizie se fac adăugiri corespunzătoare.
- (f) Atunci când o ARA se efectuează către o locație fixă din larg (și anume o instalație fixă sau o navă ancorată), iar în sistemul de navigație este disponibilă o poziție GPS fiabilă pentru locația respectivă, se utilizează sistemul de navigație GPS/de suprafață, pentru a spori siguranța operațiunii ARA.

## **SPA.HOFO.130 Condiții meteorologice**

În pofida punctelor CAT.OP.MPA.247, NCC.OP.180 și SPO.OP.170, în cazul zborurilor dintre locații din larg aflate într-un spațiu aerian de clasa G în care sectorul de deasupra apei este mai mic de 10 MN, se pot desfășura zboruri în condiții VFR dacă limitele sunt egale sau superioare următoarelor valori:

### **Minimele pentru zborul între locații din larg aflate într-un spațiu aerian de clasa G**

	Zi		Noapte	
	Înălțime*	Vizibilitate	Înălțime*	Vizibilitate
Un singur pilot	300 ft	3 km	500 ft	5 km
Doi piloți	300 ft	2 km**	500 ft	5 km***

### **SPA.HOFO.135 Limitări legate de vânt pentru operațiunile către locații din larg**

Operațiunile către o locație din larg se efectuează numai atunci când viteza vântului la helipunte este raportată ca fiind de maximum 60 de noduri, inclusiv rafalele.

### **SPA.HOFO.140 Cerințe de performanță la locațiile din larg**

Elicopterele care decolează de la locații din larg și care aterizează în locații din larg trebuie să fie operate în conformitate cu cerințele de performanță incluse în anexa corespunzătoare, în funcție de tipul operațiunii.

### **SPA.HOFO.145 Sistemul de monitorizare a datelor de zbor (FDM)**

- (a) În cazul efectuării unor operațiuni CAT cu un elicopter echipat cu un înregistrator de date de zbor, operatorul trebuie ca, până la 1 ianuarie 2020, să instituie și să mențină un sistem FDM în cadrul sistemului său de management integrat.
- (b) Sistemul FDM trebuie să nu fie punitiv și trebuie să cuprindă măsuri adecvate de protecție a sursei (surselor) de date.

### **SPA.HOFO.150 Sistemul de urmărire a aeronavelor**

Operatorul trebuie să instituie și să mențină un sistem de urmărire a aeronavelor monitorizat pentru operațiunile deasupra mării efectuate într-un mediu ostil, din momentul plecării elicopterului până la sosirea acestuia la destinația finală.

### **SPA.HOFO.155 Sistemul de monitorizare a vibrațiilor (VHM)**

- (a) Până la 1 ianuarie 2020, următoarele elicoptere care efectuează operațiuni CAT deasupra mării într-un mediu ostil trebuie să fie echipate cu un sistem VHM capabil să monitorizeze starea sistemelor esențiale ale rotoarelor și a sistemelor de acționare a rotoarelor:
  - 1. elicopterele motorizate complexe al căror certificat de navigabilitate individual a fost obținut după 31 decembrie 2016;
  - 2. toate elicopterele cu o configurație maximă operațională a locurilor pentru pasageri (MOPSC) mai mare de 9, al căror certificat de navigabilitate individual a fost obținut înainte de 1 ianuarie 2017;
  - 3. toate elicopterele al căror certificat de navigabilitate individual a fost obținut după 31 decembrie 2018.
- (b) Operatorul trebuie să dispună de un sistem pentru:
  - 1. colectarea datelor, inclusiv a alertelor generate de sistem;
  - 2. analizarea și determinarea bunei funcționări a componentelor; și
  - 3. intervenția în cazul defecțiunilor detectate în stadiu incipient.



## **SPA.HOFO.160 Cerințe privind echipamentele**

(a) Operatorul trebuie să respecte următoarele cerințe privind echipamentele:

1. Un sistem de sonorizare (PA) în elicopterele utilizate pentru operațiuni CAT și necomerciale cu elicoptere motorizate complexe (NCC):
  - (i) elicopterele cu o configurație maximă operațională a locurilor pentru pasageri (MOPSC) mai mare de 9 trebuie echipate cu un sistem PA;
  - (ii) elicopterele cu o MOPSC de 9 sau mai mică nu trebuie echipate cu un sistem PA dacă operatorul poate demonstra că vocea pilotului poate fi înțeleasă de pe toate scaunele de pasageri în timpul zborului.

2. Radioaltimetru

Elicopterele trebuie să fie echipate cu un radioaltimetru capabil să emită o avertizare sonoră sub o înălțime preselectată și o avertizare vizuală la o înălțime selectabilă de către pilot.

(b) Ieșirile de urgență

Toate ieșirile de urgență, inclusiv ieșirile de urgență pentru echipaj, și eventualele uși, ferestre sau alte deschizături care se pretează a fi utilizate pentru evacuarea de urgență, precum și mijloacele de deschidere a acestora trebuie să fie marcate în mod clar pentru ghidarea ocupanților care le utilizează la lumina zilei sau pe întuneric. Aceste marcaje trebuie proiectate astfel încât să rămână vizibile dacă elicopterul este răsturnat sau cabina este sub apă.

(c) Sistemul de avertizare și de informare asupra configurației terenului pentru elicoptere (HTAWS)

Elicopterele utilizate în operațiuni CAT cu o masă maximă certificată la decolare de peste 3 175 kg sau cu o MOPSC mai mare de 9, al căror certificat de navigabilitate individual a fost obținut după 31 decembrie 2018, trebuie să fie echipate cu un sistem HTAWS care să respecte cerințele pentru echipamentele de clasa A specificate într-un standard admisibil.

## **SPA.HOFO.165 Proceduri și echipamente suplimentare pentru operațiuni efectuate într-un mediu ostil**

(a) Veste de salvare

Toate persoanele de la bord trebuie să poarte în permanență veste de salvare aprobate, cu excepția cazului în care poartă costume de supraviețuire integrate care respectă cerințele combinate privind costumele de supraviețuire și vestele de salvare.

(b) Costume de supraviețuire

Toți pasagerii de la bord trebuie să poarte costume de supraviețuire aprobate:

1. atunci când buletinul sau prognozele meteorologice disponibile comandantului/pilotului comandant indică faptul că temperatura apei mării va fi mai mică de 10 °C pe durata zborului; sau
2. atunci când timpul estimat necesar salvării depășește timpul de supraviețuire calculat; sau
3. atunci când zborul este planificat a fi efectuat pe timp de noapte.

(c) Sistemul de respirație de urgență

Toate persoanele de la bord trebuie să fie echipate cu sisteme de respirație în situații de urgență și să fie instruite cu privire la utilizarea acestora.

(d) Plute de salvare

1. Toate plutele de salvare transportate trebuie instalate astfel încât să poată fi utilizate în condițiile de pe mare în care au fost evaluate pentru certificare caracteristicile de amerizare de urgență, de flotabilitate și de echilibru ale elicopterului.
2. Toate plutele de salvare transportate trebuie instalate astfel încât să poată fi utilizate imediat în caz de urgență.
3. Numărul de plute de salvare instalate:
  - (i) în cazul elicopterelor care transportă mai puțin de 12 persoane, minimum o plută de salvare cu o capacitate nominală corespunzând cel puțin numărului maxim de persoane de la bord; sau
  - (ii) în cazul elicopterelor care transportă mai mult de 11 persoane, minimum două plute de salvare, cu o capacitate totală suficientă pentru a asigura un loc tuturor persoanelor care pot fi transportate la bord și, în cazul pierderii uneia dintre plute, cea sau cele rămase având suficientă capacitate de supraîncărcare pentru a transporta toate persoanele din elicopter.
4. Fiecare plută de salvare trebuie să fie echipată cu cel puțin un emițător de supraviețuire pentru localizare în caz de urgență [(ELT(S)]. și
5. Fiecare plută de salvare trebuie să fie echipată cu echipamente de salvare, inclusiv cu mijloace de susținere a vieții, adecvate zborului care urmează a fi efectuat.

(e) Sistemul de iluminare a cabinei în caz de urgență

Elicopterul trebuie să fie echipat cu un sistem de iluminare în caz de urgență care să aibă o sursă de alimentare independentă, pentru a asigura iluminarea generală a cabinei în vederea facilitării evacuării elicopterului.

(f) Emițător de supraviețuire pentru localizare în caz de urgență cu declanșare automată [ELT(AD)]

Elicopterul trebuie să fie echipat cu un ELT(AD) care să fie capabil să transmită simultan pe frecvențele de 121,5 MHz și de 406 MHz.

(g) Securizarea ușilor care nu se pot desprinde

Ușile care nu se pot desprinde și care sunt proiectate ca ieșiri de urgență în cazul unei amerizări de urgență trebuie să dispună de un mijloc de menținere a acestora în poziție deschisă în așa fel încât să nu împiedice ieșirea ocupanților în orice condiții de pe mare, până la condițiile maxime de pe mare necesare pentru evaluarea privind amerizarea de urgență și flotabilitatea.

(h) Ieșirile de urgență și trapele de evacuare

Toate ieșirile de urgență, inclusiv ieșirile de urgență pentru echipaj și eventualele uși, ferestre sau alte deschizături care se pretează a fi utilizate în scopul evacuării sub apă trebuie să fie echipate astfel încât să poată fi utilizate în caz de urgență.

(i) În pofida literelor (a), (b) și (c) de mai sus, operatorul poate, pe baza unei evaluări a riscurilor, să permită pasagerilor aflați într-o stare de incapacitate medicală la o locație din larg să poarte parțial sau să nu poarte vestele de salvare, costumele de supraviețuire sau sistemele de respirație în situații de urgență în timpul zborurilor de întoarcere sau în timpul zborurilor între locații din larg.

### **SPA.HOFO.170 Cerințe referitoare la echipaj**

(a) Operatorul trebuie să instituie:

1. criteriile de selecție a membrilor echipajului de zbor, ținând seama de experiența anterioară a acestora;
2. un nivel minim de experiență pentru un comandant/pilot comandant care intenționează să efectueze operațiuni deasupra mării; și
3. un program de pregătire și de verificare a echipajului de zbor pe care fiecare membru al echipajului de zbor trebuie să îl finalizeze cu succes. Acest program trebuie să fie adaptat la mediul din larg și să includă proceduri pentru condiții normale, anormale și de urgență, pregătire în domeniul managementului resurselor de echipaj, al intrării în apă și al supraviețuirii pe mare.

(b) Cerințe privind experiența recentă

Un pilot nu poate opera un elicopter care transportă pasageri:

1. către o locație din larg, în calitate de comandant sau de pilot comandant sau copilot, decât atunci când a efectuat, în ultimele 90 de zile, cel puțin 3 decolări, plecări, apropieri și aterizări la o locație din larg cu un elicopter de același tip sau cu un simulator complet de zbor (FFS) care reprezintă respectivul tip de elicopter; sau
2. pe timp de noapte către o locație din larg, în calitate de comandant sau de pilot comandant sau copilot, decât atunci când a efectuat, în ultimele 90 de zile, cel puțin 3 decolări, plecări, apropieri și aterizări pe timp de noapte la o locație din larg cu un elicopter de același tip sau cu un FFS care reprezintă respectivul tip de elicopter.

Cele trei decolări și aterizări trebuie executate fie în operațiuni multipilot, fie în operațiuni cu un singur pilot, în funcție de operațiunea care urmează să fie efectuată.

(c) Cerințe specifice pentru operațiuni CAT:

1. Perioada de 90 de zile menționată la litera (b) punctele 1 și 2 de mai sus poate fi prelungită la 120 de zile, atât timp cât pilotul efectuează zboruri de linie sub supravegherea unui examinator sau a unui instructor pentru calificare de tip.
2. Dacă pilotul nu respectă cerințele prevăzute la punctul 1, el trebuie să finalizeze un zbor de pregătire cu elicopterul sau cu un FFS de tipul elicopterului care urmează să fie utilizat, care să includă cel puțin cerințele descrise la litera (b) punctele 1 și 2, înainte de a-și putea exercita privilegiile.

## SUBPARTEA L

### *OPERAȚIUNI CU AVIOANE MONOMOTOR CU TURBINĂ PE TIMP DE NOAPTE SAU ÎN CONDIȚII METEOROLOGICE DE ZBOR INSTRUMENTAL (SET-IMC)*

#### **SPA.SET-IMC.100 SET-IMC Operațiuni**

În transportul aerian comercial (CAT), avioanele monomotor cu turbină sunt operate pe timp de noapte sau în condiții IMC numai dacă operatorul a primit o aprobare SET-IMC din AAC.

#### **SPA.SET-IMC.105 SET-IMC Aprobarea operațiunilor**

Pentru a obține o aprobare SET-IMC din partea AAC, operatorul trebuie să facă dovada că toate condițiile de mai jos sunt îndeplinite:

- (a) este constatat în exploatare la nivelul flotei mondiale un nivel acceptabil de fiabilitate a motorului cu turbină pentru combinația specifică corp aeronavă-motor;
- (b) au fost elaborate și incluse în programul operatorului de întreținere a aeronavei în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile (partea M) instrucțiuni de întreținere și proceduri specifice pentru a asigura nivelurile preconizate de menținere a navigabilității și de fiabilitate a avionului și a sistemului său de propulsie, inclusiv toate elementele următoare:
  - 1. un program de monitorizare a tendințelor motorului, cu excepția avioanelor cărora li s-a emis inițial un certificat individual de navigabilitate după 31 decembrie 2004 care dispun de un sistem automat de monitorizare a tendințelor;
  - 2. un program de fiabilitate a sistemului de propulsie și a sistemelor asociate;
- (c) au fost stabilite componența echipajului de zbor și un program de formare/verificare pentru membrii echipajului de zbor implicați în aceste operațiuni;
- (d) au fost instituite proceduri operaționale care specifică toate elementele următoare:
  - 1. echipamentele care trebuie transportate la bord, inclusiv limitările de operare ale acestora și articolele corespunzătoare din MEL;
  - 2. planul de zbor;
  - 3. procedurile normale;
  - 4. procedurile de urgență, inclusiv procedurile care trebuie aplicate în cazul unei defecțiuni a sistemului de propulsie, precum și procedurile de aterizare forțată în toate condițiile meteorologice;
  - 5. monitorizarea și raportarea incidentelor;

- (e) a fost realizată o evaluare a riscurilor în materie de siguranță, incluzând determinarea unei perioade acceptabile a riscului dacă operatorul intenționează să facă uz de aceasta.

### **SPA.SET-IMC.110 Cerințe referitoare la echipamente pentru operațiuni SET-IMC**

Avioanele utilizate pentru operațiuni SET-IMC trebuie dotate cu toate echipamentele următoare:

- (a) două sisteme separate de generare a energiei electrice, fiecare dintre acestea capabile să furnizeze energia electrică necesară pentru toate instrumentele de zbor esențiale, pentru sistemele de navigație și pentru sistemele avionului necesare continuării zborului până la destinație sau la aerodromul de rezervă;
- (b) doi indicatori de altitudine alimentați din surse independente;
- (c) pentru transporturile de pasageri, un ham sau o centură de siguranță peste umăr cu o centură diagonală peste umăr pentru fiecare scaun pentru pasageri;
- (d) echipament la bord de detecție meteo;
- (e) într-un avion presurizat, suficient oxigen de subzistență pentru toți ocupanții pentru a permite coborârea, ca urmare a cedării motorului, de la altitudinea de croazieră maximă certificată până la altitudini mai mici de 13 000 ft, în planare la viteză și configurație de planare optime, presupunând o rată de depresurizare maximă a cabinei;
- (f) un sistem de navigație de suprafață în care pot fi programate pozițiile locurilor de aterizare și care furnizează echipajului navigant ghidare laterală pentru a ajunge la locurile respective;
- (g) un radio-altimetru;
- (h) un far de aterizare, capabil să lumineze punctul de contact cu solul pe traiectoria de planare de la o distanță de 200 ft;
- (i) un sistem de alimentare cu electricitate în caz de urgență cu o capacitate și o anduranță suficiente pentru a putea furniza energie, după o pană a tuturor sistemelor de producere de energie, pentru sarcinile suplimentare necesare tuturor elementelor următoare:
  1. instrumentele de zbor și de navigație de suprafață esențiale în timpul coborârii de la altitudinea maximă de operare după cedarea motorului;
  2. mijloacele care permit o încercare de repornire a motorului;
  3. dacă este cazul, ieșirea trenului de aterizare și acționarea flapsurilor;
  4. utilizarea radioaltimetrului pe tot parcursul încercării de aterizare;
  5. farul de aterizare;
  6. un încălzitor pentru tubul Pitot;
  7. în cazul în care sunt instalate, mijloacele electrice necesare pentru a oferi suficientă protecție împotriva deprecierii câmpului vizual al piloților la aterizare;

- (j) un sistem de aprindere care se activează automat sau poate fi pus în funcțiune manual, pentru decolare, pentru aterizare și pe durata zborului, în condiții de umiditate vizibilă;
- (k) un mijloc de monitorizare permanentă a sistemului de lubrifiere a grupului motopropulsor pentru a detecta prezența de deșeuri asociate cu defectarea iminentă a unei componente a sistemului de transmisie, inclusiv o indicație de avertizare în cabina echipajului de zbor;
- (l) un dispozitiv de control al puterii motorului de avarie care permite continuarea funcționării motorului într-un domeniu de putere suficient pentru a încheia zborul în siguranță în eventualitatea oricăror defecțiuni previzibile în mod rezonabil ale unității de control al debitului de carburant.