



**AUTORITATEA AERONAUTICĂ CIVILĂ  
A REPUBLICII MOLDOVA**

**C**erințe  
**T**ehnice

**CT – OPS**

**Cerințe tehnice referitoare la operațiuni aeriene**

**Operațiuni aeriene necomerciale cu alte  
aeronave decât cele motorizate complexe  
(partea NCO)**



**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 transpunerii 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 VII

### OPERAȚIUNI AERIENE NECOMERCIALE CU ALTE AERONAVE DECÂT CELE MOTORIZATE COMPLEXE

#### [PARTEA NCO]

#### SUBPARTEA A

#### CERINȚE GENERALE

##### **NCO.GEN.100 Autoritatea competentă**

- (a) AAC este autoritatea competentă dacă aeronava este înmatriculată în Republica Moldova.
- (b) Dacă aeronava este înmatriculată într-o țară terță, AAC este autoritatea competentă dacă operatorul este stabilit sau rezident în Republica Moldova.

##### **NCO.GEN.101 Mijloace de conformare**

Pentru a obține conformitatea cu reglementările aeronautice aplicabile, un operator poate utiliza mijloace de conformare alternative la cele adoptate de AAC.

##### **NCO.GEN.102 Motoplanoare de agrement, planoare motorizate și baloane mixte**

- (a) Motoplanoarele de agrement trebuie operate conform cerințelor pentru:
  - 1. avioane, atunci când sunt acționate de un motor; și
  - 2. planoare, atunci când sunt operate fără utilizarea unui motor.
- (b) Motoplanoarele de agrement trebuie echipate în conformitate cu cerințele aplicabile avioanelor, cu excepția cazului în care se specifică altfel în subpartea D.
- (c) Planoarele motorizate, cu excepția motoplanoarelor de agrement, trebuie să fie operate și echipate în conformitate cu cerințele aplicabile planoarelor.
- (d) Baloanele mixte se operează în conformitate cu cerințele pentru baloanele cu aer cald.

##### **NCO.GEN.103 Zboruri introductive**

Zborurile introductive menționate la punctul 24 subpunctul 3) din Regulamentul privind procedurile administrative referitoare la operațiunile aeriene, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 831/2018, în cazul în care sunt efectuate în conformitate cu prezenta anexă:

- (a) au punctul de plecare și punctul de sosire pe același aerodrom sau loc de operare, cu excepția baloanelor și a planoarelor;
- (b) se operează în condiții VFR pe timp de zi;
- (c) sunt supravegheate de o persoană desemnată a fi responsabilă pentru siguranța lor; și

(d) respectă orice alte condiții stipulate de AAC.

### **NCO.GEN.105 Responsabilitățile și autoritatea pilotului comandant**

(a) Pilotul comandant răspunde de:

1. siguranța aeronavei și a tuturor membrilor echipajului, a pasagerilor și a încărcăturii de la bord în timpul operațiunilor cu aeronava, după cum se menționează la punctul 3 din Anexa 3 la Codul aerian al Republicii Moldova;
2. inițierea, continuarea, încheierea sau devierea unui zbor din motive de siguranță;
3. asigurarea faptului că toate procedurile operaționale și listele de verificare sunt respectate, după cum se menționează la punctul 2 din Anexa 3 la Codul aerian al Republicii Moldova;
4. inițierea unui zbor numai în cazul în care este convins că sunt respectate toate limitările operaționale menționate la punctul 6 alin. 3) din Anexa 3 la Codul aerian al Republicii Moldova, după cum urmează:
  - (i) aeronava îndeplinește condițiile de navigabilitate;
  - (ii) aeronava este înmatriculată corespunzător;
  - (iii) instrumentele și echipamentele necesare pentru efectuarea respectivului zbor sunt instalate în aeronavă și sunt funcționale, cu excepția cazului în care lista echipamentului minim (MEL) sau un document echivalent permite operarea cu echipamente nefuncționale, conform prevederilor punctelor NCO.IDE.A.105, NCO.IDE.H.105, NCO.IDE.S.105 sau NCO.IDE.B.105;
  - (iv) masa aeronavei și, cu excepția baloanelor, poziția centrului său de greutate permit efectuarea zborului în limitele prevăzute în documentația de navigabilitate;
  - (v) toate echipamentele, bagajele și mărfurile sunt încărcate și asigurate corespunzător, fiind posibilă o evacuare de urgență;
  - (vi) limitările de operare ale aeronavei, precizate în manualul de zbor al aeronavei (AFM), nu vor fi depășite în niciun moment al zborului; și
  - (vii) orice bază de date de navigație necesară pentru PBN este corespunzătoare și actuală.
  - (viii) orice bază de date de navigație necesară pentru PBN este corespunzătoare și actuală;
5. neinițierea unui zbor în cazul în care se află în incapacitatea de a-și îndeplini atribuțiile din cauze precum vătămare corporală, boală, oboseală sau efecte ale unor substanțe psihoactive;
6. necontinuarea unui zbor dincolo de cel mai apropiat aerodrom sau loc de operare cu condiții meteorologice admisibile în cazul în care capacitatea sa de a își îndeplini atribuțiile este semnificativ redusă din cauze precum oboseală, boală sau lipsă de oxigen;

7. decizia referitoare la acceptarea unei aeronave care prezintă elemente inutilizabile permise de lista derogărilor de configurație (CDL) sau de lista echipamentului minim (MEL), după caz; și
  8. înregistrarea datelor de utilizare și a tuturor defecțiunilor cunoscute sau suspectate ale aeronavei în jurnalul tehnic al aeronavei sau în jurnalul de bord al acesteia la încheierea zborului sau a seriei de zboruri.
- (b) Pilotul comandant trebuie să se asigure că în timpul fazelor critice de zbor, sau ori de câte ori este considerat necesar din motive de siguranță, toți membrii echipajului sunt așezați la posturile lor desemnate și nu efectuează alte activități decât cele necesare pentru operarea aeronavei în condiții de siguranță.
  - (c) Pilotul comandant este autorizat să refuze transportul sau să debarce orice persoană, bagaj sau marfă care poate reprezenta un pericol potențial pentru siguranța aeronavei sau a ocupanților acesteia.
  - (d) Pilotul comandant raportează, cât mai curând posibil, unității corespunzătoare de servicii de trafic aerian (ATS) orice condiții meteorologice sau condiții de zbor periculoase întâlnite care ar putea afecta siguranța altor aeronave.
  - (e) Într-o situație de urgență care necesită decizii și acțiuni imediate, pilotul comandant ia toate măsurile pe care le consideră necesare în circumstanțele respective, în conformitate cu punctul 24 din Anexa 3 la Codul aerian al Republicii Moldova. În astfel de cazuri, pilotul comandant se poate abate, din motive de siguranță, de la reguli, proceduri și metode operaționale.
  - (f) În timpul zborului, pilotul comandant trebuie:
    1. cu excepția baloanelor, să își mențină centura de siguranță cuplată atunci când se află la postul său; și
    2. să rămână la comenzile aeronavei în permanență, cu excepția cazului în care un alt pilot preia comenzile.
  - (g) Pilotul comandant înaintează fără întârziere AAC un raport cu privire la un act de intervenție ilicită și informează autoritatea locală desemnată.
  - (h) Pilotul comandant înștiințează cea mai apropiată autoritate competentă, prin cele mai rapide mijloace disponibile, cu privire la orice accident care implică aeronava și care are ca rezultat vătămări corporale grave sau decesul unei persoane sau daune semnificative provocate aeronavei sau bunurilor.

#### **NCO.GEN.106 Responsabilitățile și autoritatea pilotului comandant – baloane**

Pilotul comandant al unui balon îndeplinește următoarele sarcini, pe lângă cele specificate la punctul NCO.GEN.105:

- (a) răspunde de activitatea de informare înaintea zborului a acelor persoane care asistă la umflarea și dezumflarea anvelopei;
- (b) se asigură că nicio persoană nu fumează la bord sau în vecinătatea imediată a balonului; și
- (c) se asigură că persoanele care asistă la umflarea și dezumflarea anvelopei poartă îmbrăcăminte de protecție adecvată.

### **NCO.GEN.110 Respectarea actelor cu putere de lege și a procedurilor**

- (a) Pilotul comandant respectă actele cu putere de lege și procedurile statelor în care se derulează operațiunile.
- (b) Pilotul comandant trebuie să cunoască actele cu putere de lege și procedurile relevante pentru îndeplinirea atribuțiilor sale, prevăzute pentru zonele care urmează a fi traversate, pentru aerodromurile sau locurile de operare care urmează a fi utilizate și pentru infrastructurile de navigație aeriană conexe, după cum se menționează la punctul 1 din Anexa 3 la Codul aerian al Republicii Moldova.

### **NCO.GEN.115 Rularea la sol avioanelor**

Un avion este rulat pe suprafața de mișcare a unui aerodrom numai dacă persoana aflată la comenzi:

- (a) este un pilot calificat corespunzător; sau
- (b) a fost desemnată de operator și:
  - 1. este calificată să ruleze avionul;
  - 2. este calificată să folosească radiotelefonie, dacă este necesară radiocomunicația;
  - 3. a fost instruită cu privire la configurația, rutele, semnele, marcajele, luminile aerodromului, precum și la semnalele, instrucțiunile, frazeologia și procedurile de control al traficului aerian (ATC); și
  - 4. se poate conforma standardelor operaționale necesare pentru deplasarea în siguranță a avionului pe aerodrom.

### **NCO.GEN.120 Pornirea rotoarelor — elicoptere**

Un rotor al unui elicopter se pornește numai în scopul efectuării unui zbor cu un pilot calificat la comenzi.

### **NCO.GEN.125 Dispozitive electronice portabile**

Pilotul comandant nu permite niciunei persoane să utilizeze la bordul unei aeronave un dispozitiv electronic portabil (PED) care poate afecta negativ performanțele sistemelor și ale echipamentelor aeronavei.

### **NCO.GEN.130 Informații privind echipamentele de urgență și de supraviețuire transportate**

Cu excepția aeronavelor care decolează și aterizează pe același aerodrom/loc de operare, operatorul trebuie să aibă permanent liste cu informații privind echipamentele de urgență și de supraviețuire de la bord, care să fie disponibile pentru comunicarea imediată către centrele de coordonare a acțiunilor de căutare și salvare (RCC).

## **NCO.GEN.135 Documente, manuale și informații care trebuie păstrate la bord**

- (a) Următoarele documente, manuale și informații se păstrează la bord în timpul fiecărui zbor, în original sau copie, cu excepția cazurilor în care există dispoziții contrare:
1. AFM sau un document ori documente echivalente;
  2. certificatul de înmatriculare în original;
  3. certificatul de navigabilitate (CofA) în original;
  4. certificatul de zgomot, dacă este cazul;
  5. lista aprobărilor specifice, dacă este cazul;
  6. autorizația pentru stația radio a aeronavei, dacă este cazul;
  7. certificatul (certIFICATELE) de asigurare pentru răspundere civilă față de terți;
  8. jurnalul de bord al aeronavei sau un document echivalent;
  9. detalii ale planului de zbor ATS depus, dacă este cazul;
  10. hărți aeronautice actualizate și corespunzătoare pentru zona rutei zborului propus și pentru toate rutele pe care este rezonabil să se prevadă că poate fi deviat zborul;
  11. procedurile și informațiile privind semnalele vizuale care trebuie utilizate de aeronava interceptoare și de aeronava interceptată;
  12. MEL sau CDL, dacă este cazul; și
  13. orice alte documente care pot fi relevante pentru zbor sau care sunt cerute de statele implicate în zborul respectiv.
- (b) Fără a aduce atingere literei (a), în cazul zborurilor:
1. care intenționează să decoleze și să aterizeze pe același aerodrom/loc de operare; sau
  2. care rămân la o distanță sau într-o zonă determinată de AAC;
- documentele și informațiile de la litera (a) subpunctele 2-8 pot fi păstrate la aerodrom sau la locul de operare.
- (c) Fără a aduce atingere literei (a), în cazul zborurilor cu baloane sau planoare, cu excepția motoplanoarelor de agrement (touring motor glider – TMG), documentele și informațiile de la litera (a) subpunctele 2-8 și 11-13 pot fi transportate în vehiculul de recuperare.
- (d) Pilotul comandant trebuie să pună la dispoziție, într-un termen rezonabil de la cererea în acest sens a AAC, documentele care trebuie să se afle la bord.

## **NCO.GEN.140 Transportul bunurilor periculoase**

- (a) Transportul aerian al bunurilor periculoase se desfășoară în conformitate cu prevederile cerințelor tehnice Transportul aerian al bunurilor periculoase, aprobate de AAC și Instrucțiunile tehnice privind siguranța transportului aerian al bunurilor periculoase (documentul 9284-AN/905 al OACI), incluzând orice alte adăugiri, anexe sau rectificări.
- (b) Bunurile periculoase pot fi transportate numai de către un operator aprobat în conformitate cu cerințe tehnice - aprobări specifice (partea SPA), subpartea G, cu excepția cazului în care:
  - 1. nu fac obiectul Instrucțiunilor tehnice (documentul 9284-AN/905 al OACI) în conformitate cu partea 1 a acestor instrucțiuni; sau
  - 2. sunt transportate de pasageri sau de pilotul comandant sau se află în bagaje, în conformitate cu partea 8 a Instrucțiunilor tehnice (documentul 9284-AN/905 al OACI).
  - 3. sunt transportate de operatori de aeronave ELA2.
- (c) Pilotul comandant trebuie să ia toate măsurile rezonabile pentru a preveni transportul neintenționat de bunuri periculoase la bord.
- (d) În conformitate cu Instrucțiunile tehnice (documentul 9284-AN/905 al OACI), dacă au loc orice incidente sau accidente legate de bunurile periculoase, pilotul comandant trebuie să raporteze fără întârziere AAC și autorității corespunzătoare a statului în care a avut loc evenimentul.
- (e) Pilotul comandant se asigură că pasagerii sunt informați în legătură cu bunurile periculoase, în conformitate cu Instrucțiunile tehnice (documentul 9284-AN/905 al OACI).
- (f) Cantitățile rezonabile de articole și de substanțe care ar putea fi altfel clasificate ca bunuri periculoase și care sunt utilizate pentru a facilita siguranța zborului, în cazul în care transportul acestora la bordul aeronavei este recomandabil pentru a asigura disponibilitatea lor în timp util în scopuri operaționale, sunt considerate ca fiind autorizate conform punctului 1;2.2.1 litera (a) din Instrucțiunile tehnice (documentul 9284-AN/905 al OACI). Această dispoziție se aplică indiferent dacă este sau nu necesar ca astfel de articole și de substanțe să fie transportate sau dacă acestea sunt sau nu destinate a fi utilizate pentru un anumit zbor.

Ambalarea și încărcarea la bord a articolelor și substanțelor sus-menționate se efectuează, sub responsabilitatea pilotului comandant, în așa fel încât riscurile pentru membrii echipajului, pentru pasageri, pentru încărcătură sau pentru aeronavă să fie reduse la minimum pe durata operațiunilor efectuate cu aeronave.

## **NCO.GEN.145 Reacția imediată la o problemă de siguranță**

Operatorul trebuie să implementeze:

- (a) orice măsuri de siguranță impuse de AAC în conformitate cu punctul ARO.GEN.135 litera (c); și
- (b) orice informații obligatorii relevante în materie de siguranță emise de AAC, inclusiv directivele privind navigabilitatea.



## **NCO.GEN.150 Jurnalul de bord**

Caracteristicile aeronavei, ale echipajului și ale fiecărei călătorii se înregistrează pentru fiecare zbor sau serie de zboruri sub forma unui jurnal de bord sau a unui document echivalent.

## **NCO.GEN.155 Lista echipamentului minim**

- (a) Poate fi stabilită o listă a echipamentului minim (MEL) luând în considerare următoarele:
1. documentul trebuie să prevadă funcționarea aeronavei în condiții specifice, în care anumite instrumente, echipamente sau funcții sunt nefuncționale la începutul zborului;
  2. documentul trebuie întocmit separat pentru fiecare aeronavă, ținând seama de condițiile relevante de operare și de întreținere ale operatorului; și
  3. MEL trebuie să se bazeze pe Lista master a echipamentului minim (MMEL), astfel cum este definită în datele stabilite în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile , și nu trebuie să fie mai puțin restrictivă decât MMEL.
- (b) MEL și orice modificare a acesteia trebuie notificate AAC.

## SUBPARTEA B

### PROCEDURI OPERAȚIONALE

#### **NCO.OP.100 Folosirea aerodromurilor și a locurilor de operare**

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

#### **NCO.OP.105 Specificarea aerodromurilor izolate — avioane**

Pentru selectarea aerodromurilor de rezervă și a politicii de combustibil, pilotul comandant consideră un aerodrom ca fiind un aerodrom izolat dacă timpul de zbor până la cel mai apropiat aerodrom de rezervă la destinație adecvat este mai lung de:

- (a) pentru avioane cu motoare cu piston, 60 de minute; sau
- (b) pentru avioane cu motoare cu turbină, 90 de minute.

#### **NCO.OP.110 Minime de operare pentru aerodromuri — avioane și elicoptere**

(a) Pentru zborurile desfășurate în conformitate cu regulile de zbor instrumental (IFR), pilotul comandant trebuie să selecteze și să utilizeze minime de operare pentru fiecare aerodrom de plecare, de destinație și de rezervă. Aceste minime trebuie:

- 1. să nu fie mai mici decât cele stabilite de statul în care se află aerodromul, cu excepția cazului când se obține o aprobare specifică din partea statului respectiv; și
- 2. atunci când se efectuează operațiuni în condiții de vizibilitate redusă, să fie aprobate de AAC în conformitate cerințele tehnice – aprobări specific (partea SPA), subpartea E.

(b) La selectarea minimelor de operare ale aerodromului, pilotul comandant trebuie să țină seama de următoarele:

- 1. tipul, performanța și caracteristicile de manevrabilitate ale aeronavei;
- 2. competența și experiența proprie;
- 3. dimensiunile și caracteristicile pistelor și ale zonelor de apropiere finală și de decolare (FATO) care pot fi selectate în vederea utilizării;
- 4. caracterul adecvat și performanța mijloacelor vizuale și nevizuale de asistență disponibile la sol;
- 5. echipamentele disponibile la bordul aeronavei pentru navigație și/sau controlul traiectoriei de zbor în timpul decolării, apropierii, redresării, aterizării, decelerării și apropierii întrerupte;
- 6. obstacolele de pe suprafețele de apropiere, de apropiere întreruptă și de urcare la decolare necesare pentru executarea procedurilor pentru situații neprevăzute;

7. altitudinea/înălțimea de trecere a obstacolelor pentru procedurile de apropiere instrumentală;
  8. mijloacele de determinare și raportare a condițiilor meteorologice; și
  9. tehnica de zbor de folosit pentru apropierea finală.
- (c) Minimele pentru un tip specific de procedură de apropiere și de aterizare se folosesc numai dacă:
1. echipamentele de la sol necesare pentru procedura prevăzută sunt în funcțiune;
  2. sistemele aeronavei necesare pentru tipul de apropiere sunt în funcțiune;
  3. criteriile de performanță prevăzute pentru aeronavă sunt îndeplinite; și
  4. pilotul este calificat corespunzător.

**NCO.OP.111 Minime de operare pentru aerodromuri — operațiuni NPA, APV, CAT I**

- (a) Înălțimea de decizie (DH) care urmează a fi utilizată pentru o apropiere de non-precizie (NPA) executată folosind tehnica apropierii finale cu coborâre continuă (CDFA), o procedură de apropiere cu ghidare verticală (APV) sau o operațiune de categoria I (CAT I) trebuie să nu fie mai mică decât cea mai mare dintre următoarele:
1. înălțimea minimă la care echipamentele de asistență pentru apropiere se pot utiliza fără reperul vizual necesar;
  2. înălțimea de trecere a obstacolelor (OCH) pentru categoria de aeronavă;
  3. DH publicată pentru procedura de apropiere, dacă este cazul;
  4. minimele sistemului specificate în tabelul 1; sau
  5. DH minimă specificată în AFM sau într-un document echivalent, dacă este precizată.
- (b) Înălțimea minimă de coborâre (MDH) pentru o operațiune NPA executată fără tehnica CDFa trebuie să nu fie mai mică decât cea mai mare dintre următoarele:
1. OCH pentru categoria de aeronavă în cauză;
  2. minimele sistemului specificate în tabelul 1; sau
  3. MDH minimă specificată în AFM, dacă este precizată.

**Tabelul 1 Minime de system**

<b>Mijloace</b>	<b>Cea mai mică DH/MDH (ft)</b>
Sistem de aterizare instrumentală (ILS)	200
Sistem global de navigație prin satelit (GNSS)/sistem de augmentare bazat pe sateliți (SBAS) [apropiere laterală de precizie cu ghidare verticală (LPV)]	200
GNSS [navigație laterală (LNAV)]	250
GNSS/navigație barometrică verticală (VNAV) (LNAV/VNAV)	250
Localizator (LOC) cu sau fără echipament de măsurare a distanței (DME)	250
Apropiere supravegheată radar (SRA) (încheiată la ½ MN)	250
SRA (încheiată la 1 MN)	300
SRA (încheiată la 2 MN sau mai mult)	350
Radiofar omnidirecțional VHF (VOR)	300
VOR/DME	250
Baliză nedirecțională (NDB)	350
NDB/DME	300
Radiogoniometru VHF (VDF)	350

**NCO.OP.112 Minime de operare pentru aerodromuri — operațiuni de apropiere cu manevre la vedere efectuate cu avioane**

- (a) MDH pentru o operațiune de apropiere cu manevre la vedere cu avioane trebuie să nu fie mai mică decât cea mai mare dintre următoarele:
1. OCH publicată pentru apropierea cu manevre la vedere pentru categoria de avion în cauză;
  2. înălțimea minimă pentru apropierea cu manevre la vedere determinată pe baza tabelului 1; sau
  3. DH/MDH pentru procedura de apropiere instrumentală precedentă.
- (b) Vizibilitatea minimă pentru o operațiune de apropiere cu manevre la vedere cu avioane trebuie să fie cea mai mare dintre următoarele:
1. vizibilitatea pentru apropierea cu manevre la vedere pentru categoria de avion în cauză, dacă este publicată;
  2. vizibilitatea minimă determinată pe baza tabelului 2; sau
  3. distanța vizuală în lungul pistei/vizibilitatea meteorologică convertită (RVR/CMV) a procedurii precedente de apropiere instrumentală.

**Tabelul 1 MDH și vizibilitatea minimă pentru apropierea cu manevre la vedere pe categorii de avioane**

	Categorია de avion			
	A	B	C	D
<b>MDH (ft)</b>	400	500	600	700
<b>Vizibilitate meteorologică minimă (m)</b>	1 500	1 600	2 400	3 600

**NCO.OP.113 Minime de operare pentru aerodromuri – operațiuni de apropiere cu manevre la vedere pe uscat cu elicoptere**

MDH pentru o operațiune de apropiere cu manevre la vedere pe uscat cu elicoptere nu trebuie să fie mai mică de 250 ft, iar vizibilitatea meteorologică nu trebuie să fie mai mică de 800 m.

**NCO.OP.115 Proceduri de plecare și de apropiere — avioane și elicoptere**

- (a) Pilotul comandant utilizează procedurile de plecare și de apropiere stabilite de statul aerodromului, dacă astfel de proceduri au fost publicate pentru pista sau FATO care urmează a fi utilizată.
- (b) Pilotul comandant poate devia de la o rută de plecare sau de sosire publicată sau de la o procedură de apropiere publicată:
  - 1. cu condiția să se respecte criteriile de trecere a obstacolelor, să se țină seama în totalitate de condițiile de operare și să se respecte orice autorizare ATC; sau
  - 2. dacă este dirijat radar de către o unitate ATC.

**NCO.OP.116 Navigația bazată pe performanțe – avioane și elicoptere**

Pilotul comandant se asigură că, atunci când PBN este necesară pentru ruta sau procedura de zbor:

- (a) specificația de navigație PBN relevantă este precizată în AFM sau în alt document care a fost aprobat de autoritatea de certificare în cadrul unei evaluări a navigabilității sau care se bazează pe o astfel de aprobare; și
- (b) aeronava este operată în conformitate cu specificația de navigație și cu limitările relevante indicate în AFM sau în celălalt document menționat mai sus.

**NCO.OP.120 Proceduri de reducere a zgomotului — avioane, elicoptere și plane motorizate**

Pentru a reduce la minimum efectul zgomotului produs de aeronave, pilotul comandant trebuie să țină seama de procedurile de reducere a zgomotului publicate, asigurând în același timp prioritatea siguranței față de reducerea zgomotului.

## **NCO.OP.121    Proceduri de reducere a zgomotului — baloane**

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

## **NCO.OP.125    Aprovizionarea cu combustibil și ulei — avioane**

(a) Pilotul comandant nu inițiază un zbor decât în cazul în care avionul transportă suficient combustibil și ulei pentru următoarele:

1.    în cazul zborurilor desfășurate în conformitate cu regulile de zbor la vedere (VFR):
  - (i)    pe timp de zi, care decolează și aterizează pe același aerodrom/loc de aterizare și rămân întotdeauna în contact vizual cu aerodromul/locul de aterizare respectiv, pentru a zbura pe ruta intenționată și apoi timp de cel puțin 10 minute la o altitudine normală de croazieră;
  - (ii)    pe timp de zi, pentru a zbura până la aerodromul prevăzut pentru aterizare și, de acolo, pentru a zbura timp de cel puțin 30 de minute la o altitudine normală de croazieră; sau
  - (iii)    pe timp de noapte, pentru a zbura până la aerodromul prevăzut pentru aterizare și, de acolo, pentru a zbura timp de cel puțin 45 de minute la o altitudine normală de croazieră;
2.    în cazul zborurilor în condiții IFR:
  - (i)    atunci când nu este necesar un aerodrom de rezervă la destinație, pentru a zbura până la aerodromul prevăzut pentru aterizare și, de acolo, pentru a zbura timp de cel puțin 45 de minute la o altitudine normală de croazieră; sau
  - (ii)    atunci când este necesar un aerodrom de rezervă la destinație, pentru a zbura până la aerodromul prevăzut pentru aterizare, până la un aerodrom de rezervă și, de acolo, pentru a zbura timp de cel puțin 45 de minute la o altitudine normală de croazieră.

(b) La calcularea combustibilului necesar, inclusiv în caz de urgență, se iau în considerare următoarele:

1.    condițiile meteorologice prognozate;
2.    redirectionările ATC și întârzierile în trafic anticipate;
3.    procedurile pentru depresurizare sau pentru defectarea unui motor în cursul zborului pe rută, dacă este cazul; și
4.    orice alt factor care poate întârzia aterizarea avionului sau poate mări consumul de combustibil și/sau ulei.

(c) Nimic nu împiedică modificarea unui plan de zbor în timpul zborului în scopul de a replanifica zborul spre o altă destinație, cu condiția ca toate cerințele să poată fi respectate din momentul în care zborul este replanificat.

## **NCO.OP.126    Aproxionarea cu combustibil și ulei — elicoptere**

- (a) Pilotul comandant nu inițiază un zbor decât în cazul în care elicopterul transportă suficient combustibil și ulei pentru următoarele:
1. în cazul zborurilor în condiții VFR, pentru a zbura până la aerodromul/locul de operare prevăzut pentru aterizare și, de acolo, pentru a zbura timp de cel puțin 20 de minute la viteza optimă; și
  2. în cazul zborurilor în condiții IFR:
    - (i) atunci când nu este necesar un aerodrom de rezervă sau nu este disponibil un aerodrom de rezervă cu condiții meteorologice admisibile, pentru a zbura până la aerodromul/locul de operare prevăzut pentru aterizare și, de acolo, pentru a zbura timp de 30 de minute la viteza de așteptare, la 450 m (1 500 ft) deasupra aerodromului/locului de operare de destinație, în condiții standard de temperatură, precum și pentru apropiere și aterizare; sau
    - (ii) atunci când este necesar un aerodrom de rezervă, pentru a zbura până la aerodromul/locul de operare prevăzut pentru aterizare și pentru a executa o apropiere și o apropiere întreruptă la respectivul aerodrom/loc de operare și, de acolo:
      - (A) pentru a zbura până la aerodromul de rezervă specificat; și
      - (B) pentru a zbura timp de 30 de minute la viteza de așteptare, la 450 m (1 500 ft) deasupra aerodromului/locului de operare de rezervă, în condiții standard de temperatură, precum și pentru apropiere și aterizare.
- (b) La calcularea combustibilului necesar, inclusiv în caz de urgență, se iau în considerare următoarele:
1. condițiile meteorologice prognozate;
  2. redirectionările ATC și întârzierile în trafic anticipate;
  3. procedurile pentru depresurizare sau pentru defectarea unui motor în cursul zborului pe rută, dacă este cazul; și
  4. orice alt factor care poate întârzia aterizarea aeronavei sau poate mări consumul de combustibil și/sau ulei.
- (c) Nimic nu împiedică modificarea unui plan de zbor în timpul zborului în scopul de a replanifica zborul spre o altă destinație, cu condiția ca toate cerințele să poată fi respectate din momentul în care zborul este replanificat.

## **NCO.OP.127    Planificarea și aprovizionarea cu combustibil și balast — baloane**

- (a) Pilotul comandant începe un zbor numai în cazul în care cantitatea de combustibil sau balast de rezervă este suficientă pentru 30 de minute de zbor.

- (b) Calculele pentru aprovizionarea cu combustibil sau balast trebuie să se bazeze cel puțin pe următoarele condiții de operare în care urmează să se desfășoare zborul:
1. datele furnizate de producătorul balonului;
  2. masele anticipate;
  3. condițiile meteorologice prognozate; și
  4. procedurile și restricțiile furnizorului de servicii de navigație aeriană.

#### **NCO.OP.130 Informarea pasagerilor**

Pilotul comandant se asigură că, înainte de zbor sau, după caz, în timpul zborului, pasagerii sunt informați cu privire la echipamentele și procedurile în caz de urgență.

#### **NCO.OP.135 Pregătirea zborului**

- (a) Înainte de a iniția un zbor, pilotul comandant se asigură, prin toate mijloacele rezonabile disponibile, că instalațiile spațiale, de la sol și/sau de pe apă, inclusiv echipamentele de comunicare și mijloacele de navigație disponibile și necesare în mod direct pentru respectivul zbor în vederea operării în siguranță a aeronavei, sunt adecvate pentru tipul de operațiune în cadrul căreia urmează să fie efectuat zborul.
- (b) Înainte de a iniția un zbor, pilotul comandant trebuie să cunoască toate informațiile meteorologice disponibile pertinente pentru zborul avut în vedere. Pregătirea pentru un zbor în afara vecinătății locului de plecare, precum și pentru fiecare zbor în condiții IFR trebuie să cuprindă:
1. un studiu al buletinelor și prognozelor meteorologice curente disponibile; și
  2. un plan de acțiune alternativ pentru cazul în care zborul nu se poate efectua cum s-a prevăzut din cauza condițiilor meteorologice.

#### **NCO.OP.140 Aerodromuri de rezervă la destinație — avioane**

Pentru zborurile în condiții IFR, pilotul comandant trebuie să specifice în planul de zbor cel puțin un aerodrom de rezervă la destinație cu condiții meteorologice admisibile, cu excepția cazului în care:

- (a) informațiile meteorologice curente disponibile indică faptul că, în perioada cuprinsă între o oră înainte și o oră după ora estimată de sosire sau între ora reală de plecare și o oră după ora estimată de sosire, luându-se în considerare perioada mai scurtă dintre acestea, apropierea și aterizarea pot fi efectuate în condiții meteorologice de zbor la vedere (VMC); sau



- (b) locul avut în vedere pentru aterizare este izolat și:
1. pentru aerodromul avut în vedere pentru aterizare este prevăzută o procedură de apropiere instrumentală; și
  2. informațiile meteorologice curente disponibile indică faptul că, în perioada cuprinsă între două ore înainte și două ore după ora estimată de sosire, vor exista următoarele condiții meteorologice:
    - (i) baza norilor este cu cel puțin 300 m (1 000 ft) peste minima asociată procedurii de apropiere instrumentală; și
    - (ii) vizibilitatea este de cel puțin 5,5 km sau cu 4 km peste minima asociată procedurii.

#### **NCO.OP.141 Aerodromuri de rezervă la destinație — elicoptere**

Pentru zborurile în condiții IFR, pilotul comandant trebuie să specifice în planul de zbor cel puțin un aerodrom de rezervă la destinație cu condiții meteorologice admisibile, cu excepția cazului în care:

- (a) pentru aerodromul avut în vedere pentru aterizare este prevăzută o procedură de apropiere instrumentală, iar informațiile meteorologice curente disponibile indică faptul că, în perioada cuprinsă între două ore înainte și două ore după ora estimată de sosire sau între ora reală de plecare și două ore după ora estimată de sosire, luându-se în considerare perioada mai scurtă dintre acestea, vor exista următoarele condiții meteorologice:
1. baza norilor este cu cel puțin 120 m (400 ft) peste minima asociată procedurii de apropiere instrumentală; și
  2. vizibilitatea este cu cel puțin 1 500 m peste minima asociată procedurii; sau
- (b) locul prevăzut pentru aterizare este izolat și:
1. pentru aerodromul avut în vedere pentru aterizare este prevăzută o procedură de apropiere instrumentală;
  2. informațiile meteorologice curente disponibile indică faptul că, în perioada cuprinsă între două ore înainte și două ore după ora estimată de sosire vor exista următoarele condiții meteorologice:
    - (i) baza norilor este cu cel puțin 120 m (400 ft) peste minima asociată procedurii de apropiere instrumentală;
    - (ii) vizibilitatea este cu cel puțin 1 500 m peste minima asociată procedurii; și
  3. se stabilește un punct de la care întoarcerea nu mai este posibilă (PNR) în cazul unei destinații pe mare.

#### **NCO.OP.142 Aerodromuri de destinație – operațiuni de apropiere instrumentală**

Pilotul comandant trebuie să se asigure că sunt disponibile mijloace suficiente pentru navigare și pentru aterizarea la aerodromul de destinație sau la orice aerodrom de rezervă la destinație în cazul pierderii de capacitate pentru apropierea și aterizarea avute în vedere.

#### **NCO.OP.145 Realimentarea pe durata îmbarcării sau debarcării pasagerilor sau în timp ce pasagerii se află la bord**

- (a) Aeronava nu se realimentează cu combustibil de aviație (AVGAS) sau cu combustibil de tip fracțiune largă sau cu un amestec din aceste tipuri de combustibil pe durata îmbarcării sau debarcării pasagerilor sau în timp ce aceștia se află la bord.
- (b) Pentru toate celelalte tipuri de combustibil, aeronava nu se realimentează pe durata îmbarcării sau debarcării pasagerilor sau în timp ce aceștia se află la bord, cu excepția cazului în care aeronava este supravegheată de pilotul comandant sau de alt personal calificat, pregătit să inițieze și să conducă o evacuare a aeronavei prin cele mai practice și rapide mijloace disponibile.

#### **NCO.OP.150 Transportul pasagerilor**

Cu excepția baloanelor, pilotul comandant trebuie să se asigure că, înainte de și în timpul rulajului la sol, al decolării și al aterizării, precum și ori de câte ori este considerat necesar din motive de siguranță, fiecare pasager aflat la bord ocupă un scaun sau o cușetă și are centura de siguranță sau dispozitivul de reținere cuplat(ă) în mod corespunzător.

#### **NCO.OP.155 Fumatul la bord — avioane și elicoptere**

Pilotul comandant nu permite fumatul la bord:

- (a) ori de câte ori se consideră că este necesar din motive de siguranță; și
- (b) pe durata alimentării cu combustibil a aeronavei.

#### **NCO.OP.156 Fumatul la bord — planoare și baloane**

Fumatul la bordul unui planor sau al unui balon este complet interzis.

#### **NCO.OP.160 Condiții meteorologice**

- (a) Pilotul comandant inițiază sau continuă un zbor în condiții VFR numai dacă cele mai recente informații meteorologice disponibile indică faptul că, de-a lungul rutei și la destinația avută în vedere, în momentul estimat al utilizării condițiile meteorologice vor fi la nivelul sau peste nivelul minimelor de operare VFR aplicabile.
- (b) Pilotul comandant inițiază sau continuă un zbor în condiții IFR către aerodromul de destinație planificat numai dacă cele mai recente informații meteorologice disponibile indică faptul că, la ora estimată de sosire, condițiile meteorologice la aerodromul de destinație sau cel puțin la un aerodrom de rezervă la destinație sunt la nivelul sau peste nivelul minimelor de operare ale aerodromului aplicabile.

- (c) Dacă un zbor conține segmente VFR și IFR, informațiile meteorologice menționate la literele (a) și (b) se aplică în măsura în care sunt relevante.

#### **NCO.OP.165 Gheața și alți contaminanți — proceduri la sol**

Pilotul comandant nu trebuie să inițieze decolarea decât atunci când aeronava nu prezintă nicio depunere care ar putea afecta negativ performanța sau posibilitatea de control al aeronavei, cu excepția situațiilor permise de AFM.

#### **NCO.OP.170 Gheața și alți contaminanți — proceduri în zbor**

- (a) Pilotul comandant nu inițiază zborul și nici nu zboară intenționat în condiții de jivraj probabile sau certe decât în cazul în care aeronava este certificată și echipată pentru a face față unor astfel de condiții, după cum se menționează la punctul 6 alin. 5) din Codul aerian al Republicii Moldova.
- (b) Dacă jivrajul depășește intensitatea pentru care aeronava este certificată sau dacă o aeronavă necertificată pentru zborul în condiții cunoscute de jivraj se confruntă cu jivraj, pilotul comandant părăsește fără întârziere zona cu condiții de jivraj, printr-o modificare de nivel și/sau rută, declarând, dacă este necesar, o urgență la ATC.

#### **NCO.OP.175 Condiții de decolare — avioane și elicoptere**

Înainte de a iniția decolarea, pilotul comandant trebuie să se asigure că:

- (a) în conformitate cu informațiile disponibile, condițiile meteorologice la aerodrom sau la locul de operare și starea pistei sau a FATO care urmează a fi utilizată nu ar împiedica decolarea și plecarea în condiții de siguranță; și
- (b) vor fi respectate minimele de operare aplicabile ale aerodromului.

#### **NCO.OP.176 Condiții de decolare — baloane**

Înainte de a iniția decolarea, pilotul comandant al unui balon trebuie să se asigure că, conform informațiilor disponibile, condițiile meteorologice la locul de operare sau la aerodrom nu ar împiedica decolarea și plecarea în condiții de siguranță.

#### **NCO.OP.180 Situații simulate în zbor**

- (a) Atunci când transportă pasageri sau mărfuri, pilotul comandant nu simulează:
1. situații care necesită aplicarea de proceduri pentru situații anormale și de urgență; sau
  2. zborul în condiții meteorologice instrumentale (IMC).
- (b) Fără a aduce atingere dispozițiilor de la litera (a), atunci când se efectuează zboruri de pregătire de către o organizație de pregătire autorizată, astfel de situații pot fi simulate cu elevi piloți la bord.

## **NCO.OP.185 Managementul combustibilului în zbor**

Pilotul comandant trebuie să verifice la intervale regulate cantitatea de combustibil utilizabil sau, în cazul baloanelor, cantitatea de balast rămasă în timpul zborului, astfel încât aceasta să nu fie mai mică decât cantitatea de combustibil sau de balast necesară pentru a continua zborul până la un aerodrom sau un loc de operare cu condiții meteorologice admisibile, rezerva de combustibil planificată rămânând la nivelul prevăzut de punctele NCO.OP.125, NCO.OP.126 sau NCO.OP.127.

## **NCO.OP.190 Utilizarea oxigenului suplimentar**

- (a) Pilotul comandant se asigură că toți membrii echipajului de zbor implicați în îndeplinirea unor sarcini esențiale pentru operarea în siguranță a unei aeronave în zbor utilizează în permanență oxigen suplimentar ori de câte ori acesta stabilește că, la altitudinea zborului avut în vedere, lipsa oxigenului ar putea avea ca rezultat afectarea capacităților membrilor echipajului și se asigură că se pune oxigen suplimentar la dispoziția pasagerilor atunci când lipsa oxigenului i-ar putea afecta în mod negativ pe pasageri.
- (b) În orice altă situație în care pilotul comandant nu poate determina modul în care lipsa oxigenului i-ar putea afecta pe toți ocupanții de la bord, acesta trebuie să se asigure că:
  - 1. toți membrii echipajului implicați în îndeplinirea unor sarcini esențiale pentru operarea în siguranță a unei aeronave în timpul zborului utilizează oxigen suplimentar în orice perioadă care depășește 30 de minute atunci când altitudinea barometrică din cabina de pasageri este cuprinsă între 10 000 ft și 13 000 ft; și
  - 2. toți ocupanții utilizează oxigen suplimentar în orice perioadă în care altitudinea barometrică din cabina de pasageri este mai mare de 13 000 ft.

## **NCO.OP.195 Detectarea apropierii de sol**

Atunci când se detectează o apropiere nedorită față de sol, de către pilotul comandant sau de către un sistem de avertizare privind apropierea față de sol, pilotul comandant ia imediat acțiuni corective pentru a stabili condiții de zbor în siguranță.

## **NCO.OP.200 Sistemul de evitare a coliziunii în zbor (ACAS II)**

Atunci când se folosește ACAS II, procedurile operaționale și pregătirea trebuie să fie în conformitate cu Cerințele tehnice aplicabile pentru evitarea coliziunii în zbor – ACAS II.

## **NCO.OP.205 Condiții de apropiere și de aterizare — avioane și elicoptere**

Înainte de a iniția o apropiere în vederea aterizării, pilotul comandant trebuie să se asigure că, conform informațiilor disponibile, condițiile meteorologice la aerodrom sau la locul de operare și starea pistei sau a FATO care urmează să fie utilizată nu ar împiedica o apropiere, o aterizare sau o apropiere întreruptă în condiții de siguranță.

### **NCO.OP.210 Inițierea și continuarea apropierii — avioane și elicoptere**

- (a) Pilotul comandant poate iniția o apropiere instrumentală indiferent de distanța vizuală în lungul pistei/vizibilitatea (RVR/VIS) raportată.
- (b) Dacă valoarea RVR/VIS raportată este mai mică decât minima aplicabilă, apropierea nu se continuă:
  - 1. sub 1 000 ft deasupra aerodromului; sau
  - 2. în segmentul de apropiere finală, în cazul în care altitudinea/înălțimea de decizie (DA/H) sau altitudinea/înălțimea minimă de coborâre (MDA/H) este mai mare de 1 000 ft deasupra aerodromului.
- (c) Atunci când RVR nu este disponibilă, valorile RVR pot fi obținute prin conversia vizibilității raportate.
- (d) Dacă, după depășirea a 1 000 ft deasupra aerodromului, RVR/VIS raportată se încadrează sub minima aplicabilă, apropierea poate fi continuată până la DA/H sau MDA/H.
- (e) Apropierea poate fi continuată sub DA/H sau MDA/H, iar aterizarea poate fi finalizată, cu condiția ca, la DA/H sau MDA/H, să se stabilească și să se mențină contactul vizual necesar pentru tipul de operațiune de apropiere și pentru pista avută în vedere.
- (f) RVR pentru zona de contact trebuie să fie în permanență determinantă.

### **NCO.OP.215 Limitări operaționale – baloane cu aer cald**

- (a) Un balon cu aer cald nu este autorizat să aterizeze pe timp de noapte, cu excepția situațiilor de urgență.
- (b) Un balon cu aer cald poate decola pe timp de noapte, cu condiția să transporte suficient combustibil pentru o aterizare pe timp de zi.

### **NCO.OP.220 Sistemul de evitare a coliziunii în zbor (ACAS II)**

În cazul în care se utilizează ACAS II, pilotul comandant trebuie să aplice procedurile operaționale corespunzătoare și să fie pregătit în mod adecvat.

## **SUBPARTEA C**

### **PERFORMANȚELE AERONAVEI ȘI LIMITĂRILE DE OPERARE ALE ACESTEIA**

#### **NCO.POL.100 Limitări de operare — toate aeronavele**

- (a) În orice fază a operării, încărcarea, masa și, cu excepția baloanelor, poziția centrului de greutate (CG) ale aeronavei trebuie să respecte orice limitare specificată în AFM sau în documentul echivalent.
- (b) Plăcile, listele, marcajele instrumentelor sau combinațiile acestora care conțin respectivele limitări de operare prevăzute în AFM pentru prezentarea vizuală trebuie afișate în aeronavă.

#### **NCO.POL.105 Cântărire**

- (a) Operatorul se asigură că masa și, cu excepția baloanelor, centrul de greutate ale aeronavei au fost stabilite prin cântărire efectivă înainte de darea în exploatare inițială. Efectele cumulate ale modificărilor și reparațiilor asupra masei și centrajului trebuie să fie motivate și dovedite în mod corespunzător prin documente. Aceste informații trebuie să fie puse la dispoziția pilotului comandant. Aeronava trebuie recântărită dacă efectul modificărilor asupra masei și centrajului nu se cunoaște cu precizie.
- (b) Cântărirea se efectuează:
  - 1. în cazul avioanelor și al elicopterelor, de către producătorul aeronavei sau de către o organizație de întreținere aprobată; și
  - 2. în cazul planoarelor și al baloanelor, de către producătorul aeronavei sau în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile, în funcție de caz.

#### **NCO.POL.110 Performanța — generalități**

Pilotul comandant operează aeronava numai în cazul în care performanța este suficientă pentru a se conforma reglementărilor aeronautice aplicabile și oricăror alte restricții aplicabile zborului, spațiului aerian sau aerodromurilor ori locurilor de operare utilizate, ținând seama de precizia graficelor din orice diagrame și hărți utilizate.

## **SUBPARTEA D**

### **INSTRUMENTE, DATE ȘI ECHIPAMENTE**

#### **SECȚIUNEA 1**

##### **Avioane**

#### **NCO.IDE.A.100 Instrumente și echipamente — generalități**

- (a) Instrumentele și echipamentele obligatorii conform prezentei subpărți trebuie să fie aprobate în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile dacă sunt:
1. utilizate de echipajul de zbor pentru a controla traiectoria de zbor;
  2. utilizate pentru a respecta punctul NCO.IDE.A.190;
  3. utilizate pentru a respecta punctul NCO.IDE.A.195; sau
  4. instalate în avion.
- (b) Pentru următoarele elemente, atunci când sunt obligatorii conform prezentei subpărți, nu este necesară aprobarea echipamentului:
1. siguranțe de rezervă;
  2. lanterne autonome;
  3. un mijloc precis de indicare a timpului;
  4. trusă de prim ajutor;
  5. echipamente de supraviețuire și de semnalizare;
  6. ancoră plutitoare și echipamente pentru amarare; și
  7. dispozitive de siguranță pentru copii.
- (c) Instrumentele și echipamentele care nu sunt obligatorii conform prezentei subpărți, precum și alte echipamente care nu sunt obligatorii conform altor anexe aplicabile, dar se transportă la bord în timpul unui zbor, trebuie să respecte următoarele:
1. informațiile furnizate de aceste instrumente sau echipamente nu se folosesc de către echipajul de zbor pentru a se conforma cu Anexa 1 din Codul aerian al Republicii Moldova sau NCO.IDE.A.190 și NCO.IDE.A.195; și
  2. instrumentele și echipamentele nu afectează navigabilitatea avionului, nici în cazul defectării sau proastei funcționări.
- (d) Instrumentele și echipamentele trebuie să fie utilizabile rapid sau ușor accesibile din postul la care este așezat membrul echipajului de zbor care are nevoie să le utilizeze.
- (e) Toate echipamentele de urgență obligatorii trebuie să fie ușor accesibile pentru utilizare imediată.

### **NCO.IDE.A.105 Echipamentul minim de zbor**

Nu se inițiază un zbor în momentul în care oricare dintre instrumentele, echipamentele sau funcțiile avionului necesare pentru zborul avut în vedere este nefuncțional(ă) sau lipsește, cu excepția cazului în care:

- (a) avionul este operat în conformitate cu MEL, dacă aceasta este stabilită; sau
- (b) avionul dispune de un permis (autorizație) de zbor emisă în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile.

### **NCO.IDE.A.110 Siguranțe electrice de rezervă**

Avioanele trebuie să fie echipate cu siguranțe electrice de rezervă, cu puterile nominale necesare pentru protecția integrală a circuitului, pentru înlocuirea acelor siguranțe a căror înlocuire este permisă în zbor.

### **NCO.IDE.A.115 Lumini de operare**

Avioanele operate pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu:

- (a) un sistem de lumini anticoliziune;
- (b) lumini de navigație/poziție;
- (c) lumină de aterizare;
- (d) un sistem de lumini alimentat de la sistemul electric al avionului pentru asigurarea unei iluminări adecvate a tuturor instrumentelor și echipamentelor esențiale pentru operarea în siguranță a avionului;
- (e) un sistem de lumini alimentat de la sistemul electric al avionului pentru asigurarea iluminării în toate compartimentele pentru pasageri;
- (f) o lanternă autonomă pentru fiecare post de membru al echipajului; și
- (g) lumini pentru a respecta reglementările internaționale pentru prevenirea coliziunilor pe mare, dacă avionul este exploatat ca hidroavion.

### **NCO.IDE.A.120 Operațiuni în condiții VFR — instrumente de zbor și de navigație și echipamente asociate**

- (a) Avioanele operate în condiții VFR pe timp de zi trebuie să fie echipate cu un mijloc de măsurare și afișare a următoarelor:
  - 1. capul magnetic;
  - 2. timpul, în ore, minute și secunde;
  - 3. altitudinea barometrică;
  - 4. viteza față de aer indicată; și



5. numărul Mach, ori de câte ori limitările de viteză se exprimă cu ajutorul numărului Mach.
- (b) Avioanele operate în condiții meteorologice de zbor la vedere (VMC) pe timp de noapte sau în condiții în care avionul nu poate fi menținut pe o traiectorie de zbor dorită fără a se recurge la unul sau mai multe instrumente suplimentare trebuie să fie echipate, în plus față de cele de la litera (a), cu:
1. un mijloc de măsurare și afișare a următoarelor:
    - (i) virajul și glisada;
    - (ii) atitudinea;
    - (iii) viteza verticală; și
    - (iv) direcția stabilizată;
- și
2. un mijloc de indicare a momentului în care alimentarea cu energie electrică a instrumentelor giroscopice nu este corespunzătoare.
- (c) Avioanele operate în condiții în care nu pot fi menținute pe o traiectorie de zbor dorită fără a se recurge la unul sau mai multe instrumente suplimentare trebuie să fie echipate, în plus față de cele de la literele (a) și (b), cu un mijloc de prevenire a funcționării defectuoase, din cauza condensului sau jivrajului, a sistemului de indicare a vitezei față de aer obligatoriu conform literei (a) punctul 4.

**NCO.IDE.A.125 Operațiuni în condiții IFR — instrumente de zbor și de navigație și echipamente asociate**

Avioanele operate în condiții IFR trebuie să fie echipate cu:

- (a) un mijloc de măsurare și afișare a următoarelor:
1. capul magnetic;
  2. timpul în ore, minute și secunde;
  3. altitudinea barometrică;
  4. viteza față de aer indicată;
  5. viteza verticală;
  6. virajul și glisada;
  7. atitudinea;
  8. direcția stabilizată;
  9. temperatura aerului exterior; și

10. numărul Mach, ori de câte ori limitările de viteză se exprimă cu ajutorul numărului Mach;
- (b) un mijloc de indicare a momentului în care alimentarea cu energie electrică a instrumentelor giroscopice nu este corespunzătoare; și
- (c) un mijloc de prevenire a funcționării defectuoase, din cauza condensului sau jivrajului, a sistemului de indicare a vitezei față de aer obligatoriu conform literei (a) punctul 4.

#### **NCO.IDE.A.130 Sistemul de avertizare și de informare asupra configurației terenului (TAWS)**

Avioanele cu motor cu turbină certificate pentru o configurație maximă a locurilor pentru pasageri de peste nouă locuri trebuie să fie echipate cu un TAWS care îndeplinește cerințele pentru:

- (a) echipamente de clasă A, așa cum se specifică într-un standard admisibil, în cazul avioanelor pentru care certificatul individual de navigabilitate (CofA) a fost eliberat prima dată după 1 ianuarie 2011; sau
- (b) echipamente de clasă B, așa cum se specifică într-un standard admisibil, în cazul avioanelor pentru care CofA individual a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2011 sau înainte de această dată.

#### **NCO.IDE.A.135 Sistemul interfon al echipajului de zbor**

Avioanele operate de un echipaj de zbor format din mai mult de un membru trebuie să fie echipate cu un sistem interfon pentru echipajul de zbor, care să includă căști și microfoane destinate utilizării de către toți membrii echipajului de zbor.

#### **NCO.IDE.A.140 Scaune, centuri de siguranță ale scaunelor, sisteme de reținere și dispozitive de siguranță pentru copii**

- (a) Avioanele trebuie să fie echipate cu:
1. un scaun sau o cușetă pentru fiecare persoană de la bord care are vârsta de cel puțin 24 de luni;
  2. o centură de siguranță pentru fiecare scaun pentru pasageri și hamuri de siguranță pentru fiecare cușetă;
  3. un dispozitiv de siguranță pentru copii (CRD) pentru fiecare persoană de la bord cu vârsta mai mică de 24 de luni; și
  4. o centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului pentru fiecare scaun al echipajului de zbor, cu un singur punct de eliberare în cazul avioanelor care dispun de un certificat de navigabilitate obținut la 25 august 2016 sau după această dată.

#### **NCO.IDE.A.145 Trusa de prim ajutor**

- (a) Avioanele trebuie să fie echipate cu o trusă de prim ajutor.
- (b) Trusa de prim ajutor trebuie să fie:
  - 1. ușor accesibilă pentru folosire; și
  - 2. menținută în termenul de valabilitate.

#### **NCO.IDE.A.150 Oxigen suplimentar — avioane presurizate**

- (a) Avioanele presurizate, operate la altitudini de zbor la care alimentarea cu oxigen este necesară în conformitate cu litera (b), trebuie să fie dotate cu echipamente specifice capabile să stocheze și să distribuie rezerva de oxigen necesară.
- (b) Avioanele presurizate operate peste altitudinile de zbor la care altitudinea barometrică în compartimentele pentru pasageri depășește 10 000 ft trebuie să transporte oxigen pentru respirație suficient pentru a alimenta:
  - 1. toți membrii echipajului și:
    - (i) 100 % din pasageri, pentru orice perioadă în care altitudinea barometrică din cabină depășește 15 000 ft, însă în niciun caz pentru mai puțin de 10 minute;
    - (ii) cel puțin 30 % din pasageri, pentru orice perioadă în care, în eventualitatea depresurizării și ținând seama de circumstanțele de zbor, altitudinea barometrică în compartimentul pentru pasageri se va situa între 14 000 ft și 15 000 ft; și
    - (iii) cel puțin 10 % din pasageri, pentru orice perioadă care depășește 30 de minute, atunci când altitudinea barometrică în compartimentul pentru pasageri se va situa între 10 000 ft și 14 000 ft;
  - și
  - 2. toți ocupanții compartimentului pentru pasageri, timp de cel puțin 10 minute, în cazul avioanelor operate la altitudini barometrice de peste 25 000 ft sau operate sub această altitudine, dar în condiții care nu le permit să coboare în patru minute în condiții de siguranță la o altitudine barometrică de 13 000 ft.
- (c) Avioanele presurizate operate la altitudini de zbor mai mari de 25 000 ft trebuie să fie echipate suplimentar cu un dispozitiv care să avertizeze echipajul de zbor în cazul oricărei depresurizări.

#### **NCO.IDE.A.155 Oxigen suplimentar — avioane nepresurizate**

Avioanele nepresurizate operate atunci când este necesară o rezervă de oxigen în conformitate cu punctul NCO.OP.190 trebuie dotate cu echipamente de stocare și de distribuire a oxigenului capabile să stocheze și să distribuie rezervele de oxigen necesare.

### **NCO.IDE.A.160 Stingătoare de incendiu manuale**

- (a) Avioanele, cu excepția motoplanoarelor de agrement (TMG) și a avioanelor ELA1, trebuie să fie echipate cu cel puțin un stingător de incendiu manual:
1. în compartimentul echipajului de zbor; și
  2. în fiecare compartiment pentru pasageri care este separat de compartimentul echipajului de zbor, cu excepția cazului în care compartimentul este ușor accesibil pentru echipajul de zbor.
- (b) Tipul și cantitatea agentului de stingere pentru stingătoarele de incendiu obligatorii trebuie să fie adecvate tipurilor de incendii care ar putea să se producă în compartimentul în care este destinat a fi utilizat stingătorul, iar pentru compartimentele ocupate de persoane, trebuie să reducă riscul de acumulare a gazelor toxice.

### **NCO.IDE.A.165 Marcarea punctelor de spargere**

Dacă pe avion sunt marcate zone ale fuzelajului adecvate pentru spargere de către echipele de salvare în caz de urgență, aceste zone trebuie să fie marcate după cum se indică în figura 1.

### **NCO.IDE.A.170 Emițător pentru localizare în caz de urgență (ELT)**

- (a) Avioanele trebuie să fie echipate cu:
1. un ELT de orice tip, dacă li s-a eliberat prima dată un CofA individual la 1 iulie 2008 sau înainte de această dată;
  2. un ELT automat, dacă li s-a eliberat prima dată un CofA individual după 1 iulie 2008; sau
  3. un ELT de supraviețuire [ELT(S)] sau o baliză de localizare personală (PLB) transportată de un membru al echipajului sau de un pasager, atunci când sunt certificate pentru o configurație maximă a locurilor pentru pasageri de șase sau mai puține locuri.
- (b) ELT-urile de orice tip și PLB-urile trebuie aibă capacitatea de a transmite simultan pe frecvențele de 121,5 MHz și 406 MHz.

### **NCO.IDE.A.175 Zborul deasupra apei**

- (a) Următoarele avioane trebuie să fie echipate cu câte o vestă de salvare pentru fiecare persoană aflată la bord sau cu un dispozitiv individual de flotabilitate echivalent pentru fiecare persoană de la bord cu vârsta mai mică de 24 de luni, care trebuie purtat(ă) sau depozitat(ă) într-o poziție în care să fie ușor accesibil(ă) de pe scaunul sau din cușeta persoanei căreia îi este destinat(ă):
1. avioane terestre cu un singur motor, în cazul în care:
    - (i) zboară deasupra apei la o distanță față de uscat mai mare decât distanța de planare; sau

- (ii) decolează sau aterizează pe un aerodrom sau loc de operare unde, în opinia pilotului comandant, traiectoria de decolare sau de apropiere este dispusă deasupra apei în așa fel încât ar exista probabilitatea unei amerizări de urgență;
  - 2. hidroavioane operate deasupra apei; și
  - 3. avioane operate la o distanță față de uscat, unde este posibilă o aterizare de urgență, mai mare decât cea corespunzătoare unui timp de zbor de 30 de minute la viteza normală de croazieră sau 50 MN, luându-se în considerare valoarea mai mică.
- (b) Hidroavioanele operate deasupra apei trebuie să fie echipate cu:
- 1. ancoră;
  - 2. o ancoră plutitoare (de frânare), atunci când este necesară pentru a facilita manevrarea; și
  - 3. echipamente pentru producerea semnalelor sonore prevăzute în reglementările internaționale pentru prevenirea coliziunilor pe mare, după caz.
- (c) Pilotul comandant al unui avion operat la o distanță față de uscat, unde este posibilă o aterizare de urgență, mai mare decât cea corespunzătoare unui timp de zbor de 30 de minute la viteza normală de croazieră sau 50 MN, luându-se în considerare valoarea mai mică, trebuie să determine riscurile pentru supraviețuirea ocupanților avionului în eventualitatea unei amerizări de urgență, pe baza cărora decide transportul de:
- 1. echipamente pentru a produce semnale de ajutor;
  - 2. suficiente plute de salvare pentru a transporta toți pasagerii de la bord, depozitate astfel încât să fie disponibile pentru utilizare imediată în caz de urgență; și
  - 3. echipamente de salvare care asigură mijloace de susținere a vieții, adecvate zborului care urmează a fi efectuat.

#### **NCO.IDE.A.180 Echipamente de supraviețuire**

Avioanele operate peste zone în care operațiunile de căutare și salvare ar fi deosebit de dificile trebuie să fie echipate cu dispozitive de semnalizare și echipamente de salvare, inclusiv mijloace de susținere a vieții, adecvate pentru zona survolată.

#### **NCO.IDE.A.190 Echipament de radiocomunicații**

- (a) În cazul în care este necesar pentru spațiul aerian în care se desfășoară zborul, avioanele trebuie să fie echipate cu un echipament de radiocomunicații capabil să realizeze comunicația bidirecțională cu stațiile aeronautice și pe frecvențele necesare pentru a îndeplini cerințele spațiului aerian.
- (b) Echipamentul de radiocomunicații, dacă este obligatoriu conform literei (a), trebuie să permită comunicațiile pe frecvența aeronautică de urgență de 121,5 MHz.
- (c) Atunci când este necesară mai mult de o unitate de echipament de comunicații, fiecare unitate trebuie să fie independentă față de cealaltă sau celelalte, astfel încât o defecțiune a uneia să nu provoace defectarea alteia.

### **NCO.IDE.A.195 Echipamente de navigație**

- (a) Avioanele operate pe rute care nu sunt navigabile după repere terestre vizuale trebuie să fie echipate cu toate echipamentele de navigație necesare care să le permită să acționeze în conformitate cu:
  - 1. planul de zbor ATS, dacă este cazul; și
  - 2. cerințele spațiului aerian aplicabil.
- (b) Avioanele trebuie să dispună de suficiente echipamente de navigație pentru a se asigura că, în eventualitatea defectării unui element al echipamentului în orice etapă a zborului, restul echipamentului permite navigarea sigură în conformitate cu litera (a) sau executarea în siguranță a unei acțiuni de urgență corespunzătoare.
- (c) Avioanele care efectuează zboruri pentru care se prevede aterizarea în condiții IMC trebuie să fie dotate cu un echipament corespunzător care poate asigura ghidajul spre un punct de la care poate fi efectuată aterizarea după repere vizuale. Acest echipament trebuie să aibă capacitatea de a oferi o astfel de orientare pentru fiecare aerodrom la care se are în vedere aterizarea în condiții IMC și pentru orice aerodromuri de rezervă desemnate.
- (d) Pentru operațiunile PBN, aeronava trebuie să îndeplinească cerințele de certificare a navigabilității pentru specificația de navigație corespunzătoare.

### **NCO.IDE.A.200 Transponder**

În cazul în care este necesar pentru spațiul aerian în care se desfășoară zborul, avioanele trebuie să fie echipate cu un transponder radar secundar de supraveghere (SSR) cu toate capacitățile necesare.

### **NCO.IDE.A.205 Gestionarea bazelor de date aeronautice**

- (a) Bazele de date aeronautice utilizate în cadrul aplicațiilor sistemelor de aeronavă certificate respectă cerințele de calitate a datelor care sunt adecvate pentru utilizarea prevăzută a datelor.
- (b) Pilotul comandant trebuie să asigure distribuirea și introducerea în timp util a unor baze de date aeronautice actuale și nemodificate în aeronava căreia îi sunt necesare.
- (c) În pofida oricăror alte cerințe de raportare a evenimentelor, astfel cum sunt definite cerințele privind raportarea evenimentelor, pilotul comandant raportează furnizorului bazei de date cazurile de date eronate, inconsecvente sau lipsă despre care s-ar putea preconiza în mod rezonabil că ar constitui un pericol pentru un zbor.

În astfel de cazuri, pilotul comandant trebuie să nu utilizeze datele afectate.

## SECȚIUNEA 2

### Elicoptere

#### **NCO.IDE.H.100 Instrumente și echipamente — generalități**

- (a) Instrumentele și echipamentele obligatorii conform prezentei subpărți trebuie să fie aprobate în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile dacă sunt:
1. utilizate de echipajul de zbor pentru a controla traiectoria de zbor;
  2. utilizate pentru a respecta punctul NCO.IDE.H.190;
  3. utilizate pentru a respecta punctul NCO.IDE.H.195; sau
  4. instalate în elicopter.
- (b) Pentru următoarele elemente, atunci când sunt obligatorii conform prezentei subpărți, nu este necesară aprobarea echipamentului:
1. lanterne autonome;
  2. un mijloc precis de indicare a timpului;
  3. trusă de prim ajutor;
  4. echipamente de supraviețuire și de semnalizare;
  5. ancoră plutitoare și echipamente pentru amarare; și
  6. dispozitive de siguranță pentru copii.
- (c) Instrumentele și echipamentele care nu sunt obligatorii conform prezentei subpărți, precum și alte echipamente care nu sunt obligatorii conform altor anexe aplicabile, dar se transportă la bord în timpul unui zbor, trebuie să respecte următoarele:
1. informațiile furnizate de aceste instrumente sau echipamente nu se folosesc de către echipajul de zbor pentru a se conforma cu Anexa 1 din Codul aerian al Republicii Moldova sau punctele NCO.IDE.H.190 și NCO.IDE.H.195; și
  2. instrumentele și echipamentele nu afectează navigabilitatea elicopterului, nici în cazul defectării sau proastei funcționări.
- (d) Instrumentele și echipamentele trebuie să fie utilizabile rapid sau ușor accesibile din postul la care este așezat membrul echipajului de zbor care are nevoie să le utilizeze.
- (e) Toate echipamentele de urgență obligatorii trebuie să fie ușor accesibile pentru utilizare imediată.

### **NCO.IDE.H.105 Echipamentul minim de zbor**

Nu se inițiază un zbor în momentul în care oricare dintre instrumentele, echipamentele sau funcțiile necesare elicopterului pentru zborul avut în vedere este nefuncțional(ă) sau lipsește, cu excepția cazului în care:

- (a) elicopterul este operat în conformitate cu MEL, dacă aceasta este stabilită; sau
- (b) elicopterul dispune de un permis (autorizație) de zbor emisă în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile.

### **NCO.IDE.H.115 Lumini de operare**

Elicopterele operate pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu:

- (a) un sistem de lumini anticoliziune;
- (b) lumini de navigație/poziție;
- (c) lumină de aterizare;
- (d) un sistem de lumini alimentat de la sistemul electric al elicopterului pentru asigurarea unei iluminări adecvate a tuturor instrumentelor și echipamentelor esențiale pentru operarea în siguranță a elicopterului;
- (e) un sistem de lumini alimentat de la sistemul electric al elicopterului, pentru asigurarea iluminării în toate compartimentele pentru pasageri;
- (f) o lanternă autonomă pentru fiecare post de membru al echipajului; și
- (g) lumini pentru a respecta reglementările internaționale pentru prevenirea coliziunilor pe mare, dacă elicopterul este amfibiu.

### **NCO.IDE.H.120 Operațiuni în condiții VFR — instrumente de zbor și de navigație și echipamente asociate**

- (a) Elicopterele operate în condiții VFR pe timp de zi trebuie să fie echipate cu un mijloc de măsurare și afișare a următoarelor:
  - 1. capul magnetic;
  - 2. timpul în ore, minute și secunde;
  - 3. altitudinea barometrică;
  - 4. viteza față de aer indicată; și
  - 5. glisada.
- (b) Elicopterele operate în condiții VMC pe timp de noapte sau atunci când vizibilitatea este mai mică de 1 500 m sau în condiții în care elicopterul nu poate fi menținut pe o traiectorie de zbor dorită fără a se recurge la unul sau mai multe instrumente suplimentare trebuie să fie echipate, în plus față de cele de la litera (a), cu:



1. un mijloc de măsurare și afișare a următoarelor:
    - (i) atitudinea;
    - (ii) viteza verticală; și
    - (iii) direcția stabilizată; și
  2. un mijloc de indicare a momentului în care alimentarea cu energie electrică a instrumentelor giroscopice nu este corespunzătoare.
- (c) Elicopterele operate atunci când vizibilitatea este mai mică de 1 500 m sau în condiții în care elicopterul nu poate fi menținut pe o traiectorie de zbor dorită fără a se recurge la unul sau mai multe instrumente suplimentare trebuie să fie echipate, în plus față de cele de la literele (a) și (b), cu un mijloc de prevenire a funcționării defectuoase, din cauza condensului sau jivrajului, a sistemului de indicare a vitezei față de aer obligatoriu conform literei (a) subpunctul 4.

### **NCO.IDE.H.125 Operațiuni în condiții IFR — instrumente de zbor și de navigație și echipamente asociate**

Elicopterele operate în condiții IFR trebuie să fie echipate cu:

- (a) un mijloc de măsurare și afișare a următoarelor:
1. capul magnetic;
  2. timpul în ore, minute și secunde;
  3. altitudinea barometrică;
  4. viteza față de aer indicată;
  5. viteza verticală;
  6. glisada;
  7. atitudinea;
  8. direcția stabilizată; și
  9. temperatura aerului exterior;
- (b) un mijloc de indicare a momentului în care alimentarea cu energie electrică a instrumentelor giroscopice nu este corespunzătoare;
- (c) un mijloc de prevenire a funcționării defectuoase, din cauza condensului sau jivrajului, a sistemului de indicare a vitezei față de aer obligatoriu conform literei (a) subpunctul 4; și
- (d) un mijloc suplimentar de măsurare și afișare a atitudinii ca instrument de rezervă.

### **NCO.IDE.H.126 Echipamente suplimentare pentru operațiuni în condiții IFR cu un singur pilot**

Elicopterele operate în condiții IFR cu un singur pilot trebuie să fie echipate cu un pilot automat care să dispună cel puțin de modurile de menținere a altitudinii și a capului-compas.

### **NCO.IDE.H.135 Sistemul interfon al echipajului de zbor**

Elicopterele operate de un echipaj de zbor format din mai mult de un membru trebuie să fie echipate cu sistem interfon pentru echipajul de zbor, care să includă căști și microfoane destinate utilizării de către toți membrii echipajului de zbor.

### **NCO.IDE.H.140 Scaune, centuri de siguranță ale scaunelor, sisteme de reținere și dispozitive de siguranță pentru copii**

(a) Elicopterele trebuie să fie echipate cu:

1. un scaun sau o cușetă pentru fiecare persoană de la bord care are vârsta de cel puțin 24 de luni;
2. o centură de siguranță pentru fiecare scaun pentru pasageri și hamuri de siguranță pentru fiecare cușetă;
3. pentru elicopterele al căror CofA individual a fost eliberat prima dată după 31 decembrie 2012, o centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului pentru fiecare pasager în vârstă de cel puțin 24 de luni;
4. un dispozitiv de siguranță pentru copii pentru fiecare persoană de la bord cu vârsta mai mică de 24 de luni; și
5. o centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului, incluzând un dispozitiv care va reține automat trunchiul ocupantului în cazul decelerării rapide, pentru fiecare scaun al membrilor echipajului de zbor.

(b) O centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului trebuie să aibă un singur punct de eliberare.

### **NCO.IDE.H.145 Trusa de prim ajutor**

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

(b) Trusa de prim ajutor trebuie să fie:

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

### **NCO.IDE.H.155 Oxigen suplimentar — elicoptere nepresurizate**

Elicopterele nepresurizate operate atunci când este necesară o rezervă de oxigen în conformitate cu punctul NCO.OP.190 trebuie dotate cu echipamente de stocare și de distribuire a oxigenului capabile să stocheze și să distribuie rezervele de oxigen necesare.

### **NCO.IDE.H.160 Stingătoare de incendiu manual**

- (a) Elicopterele, cu excepția elicopterelor ELA2, trebuie să fie echipate cu cel puțin un stingător de incendiu manual:
1. în compartimentul echipajului de zbor; și
  2. în fiecare compartiment pentru pasageri care este separat de compartimentul echipajului de zbor, cu excepția cazului în care compartimentul este ușor accesibil pentru echipajul de zbor.
- (b) Tipul și cantitatea agentului de stingere pentru stingătoarele de incendiu obligatorii trebuie să fie adecvate tipurilor de incendii care ar putea să se producă în compartimentul în care este destinat a fi utilizat stingătorul, iar pentru compartimentele ocupate de persoane, trebuie să reducă riscul de acumulare a gazelor toxice.

### **NCO.IDE.H.165 Marcarea punctelor de spargere**

Dacă pe elicopter sunt marcate zone ale fuzelajului adecvate pentru spargere de către echipele de salvare în caz de urgență, aceste zone trebuie să fie marcate după cum se indică în figura 1.

### **NCO.IDE.H.170 Emițător pentru localizare în caz de urgență (ELT)**

- (a) Elicopterele certificate pentru o configurație maximă a locurilor pentru pasageri de peste șase locuri trebuie să fie echipate cu:
1. un ELT automat; și
  2. un ELT de supraviețuire [ELT(S)] încorporat într-o plută de salvare sau într-o vestă de salvare atunci când elicopterul este operat la o distanță față de uscat corespunzătoare unui timp de zbor de peste trei minute la viteza de croazieră normală.
- (b) Elicopterele certificate pentru o configurație maximă a locurilor pentru pasageri de șase sau mai puține locuri trebuie să fie echipate cu un ELT(S) sau cu o baliză de localizare personală (PLB) transportat(ă) de un membru al echipajului sau de un pasager.
- (c) ELT-urile de orice tip și PLB-urile trebuie să aibă capacitatea de a transmite simultan pe frecvențele de 121,5 MHz și 406 MHz.

## **NCO.IDE.H.175 Zborul deasupra apei**

- (a) Elicopterele trebuie să fie echipate cu o căte o vestă de salvare pentru fiecare persoană aflată la bord sau cu un dispozitiv individual de flotabilitate echivalent pentru fiecare persoană aflată la bord cu vârsta mai mică de 24 de luni care trebuie purtat(ă) sau depozitat(ă) într-o poziție accesibilă imediat de pe scaunul sau din cușeta persoanei căreia îi este destinat(ă), atunci când:
1. zboară deasupra apei la o distanță față de uscat mai mare decât distanța de aterizare în autorotație, unde, în eventualitatea defectării motorului critic, elicopterul nu își poate menține zborul orizontal; sau
  2. zboară deasupra apei la o distanță față de uscat corespunzătoare unui timp de zbor de peste 10 minute la viteza de croazieră normală, unde, în eventualitatea defectării motorului critic, elicopterul își poate menține zborul orizontal; sau
  3. decolează sau aterizează la un aerodrom/loc de operare unde traiectoria de decolare sau de apropiere este deasupra apei.
- (b) Fiecare vestă de salvare sau dispozitiv individual de flotabilitate echivalent trebuie să fie echipat(ă) cu un mijloc de iluminare electrică pentru a facilita localizarea persoanelor.
- (c) Pilotul comandant al unui elicopter care este operat deasupra apei la o distanță față de uscat corespunzătoare unui timp de zbor de peste 30 de minute la viteza de croazieră normală sau 50 MN, luându-se în considerare valoarea mai mică, trebuie să stabilească riscurile pentru supraviețuirea ocupanților elicopterului în eventualitatea unei amerizări de urgență, pe baza cărora decide transportul de:
1. echipamente pentru a produce semnale de ajutor;
  2. suficiente plute de salvare pentru a transporta toți pasagerii de la bord, depozitate astfel încât să fie disponibile pentru utilizare imediată în caz de urgență; și
  3. echipamente de salvare care asigură mijloace de susținere a vieții adecvate zborului care urmează a fi efectuat.
- (d) Pilotul comandant trebuie să stabilească riscurile pentru supraviețuirea ocupanților elicopterului în eventualitatea unei amerizări de urgență atunci când decide dacă vestele de salvare obligatorii conform literei (a) trebuie să fie purtate de toți ocupanții.

## **NCO.IDE.H.180 Echipamente de supraviețuire**

Elicopterele operate peste zone în care operațiunile de căutare și salvare ar fi deosebit de dificile trebuie să fie echipate cu dispozitive de semnalizare și echipamente de salvare, inclusiv mijloace de susținere a vieții, adecvate pentru zona survolată.

### **NCO.IDE.H.185 Toate elicopterele care efectuează zboruri deasupra apei — amerizarea de urgență**

Elicopterele care efectuează zboruri deasupra apei într-un mediu ostil la o distanță față de uscat de 50 MN trebuie să fie:

- (a) proiectate pentru amerizare în conformitate cu codul de navigabilitate relevant;
- (b) certificate pentru amerizarea de urgență în conformitate cu codul de navigabilitate relevant; sau
- (c) dotate cu echipamente de flotabilitate pentru cazuri de urgență.

### **NCO.IDE.H.190 Echipament de radiocomunicații**

- (a) În cazul în care este necesar pentru spațiul aerian în care se desfășoară zborul, elicopterele trebuie să fie dotate cu un echipament de radiocomunicații capabil să realizeze comunicația bidirecțională cu stațiile aeronautice și pe frecvențele necesare pentru a îndeplini cerințele spațiului aerian.
- (b) Echipamentul de radiocomunicații, dacă este obligatoriu conform literei (a), trebuie să permită comunicațiile pe frecvența aeronautică de urgență de 121,5 MHz.
- (c) Atunci când este necesară mai mult de o unitate de echipament de comunicații, fiecare unitate trebuie să fie independentă față de cealaltă sau celelalte, astfel încât o defecțiune a uneia să nu provoace defectarea alteia.
- (d) Atunci când este necesar un sistem de radiocomunicații, elicopterele trebuie să fie echipate, în plus față de sistemul interfon al echipajului de zbor prevăzut la NCO.IDE.H.135, cu un buton de transmisie pe comenzile de zbor pentru fiecare pilot și/sau membru al echipajului necesar, la postul de lucru desemnat al acestuia.

### **NCO.IDE.H.195 Echipamente de navigație**

- (a) Elicopterele operate pe rute care nu sunt navigabile după repere terestre vizuale trebuie să fie echipate cu echipamente de navigație care să le permită să acționeze în conformitate cu:
  - 1. planul de zbor ATS, dacă este cazul; și
  - 2. cerințele spațiului aerian aplicabil.
- (b) Elicopterele trebuie să dispună de suficiente echipamente de navigație pentru a se asigura că, în eventualitatea defectării unui element al echipamentului în orice etapă a zborului, restul echipamentului permite navigarea sigură în conformitate cu litera (a) sau executarea în siguranță a unei acțiuni de urgență corespunzătoare.
- (c) Elicopterele care efectuează zboruri pentru care se prevede aterizarea în condiții IMC trebuie să fie dotate cu un echipament de navigație care poate asigura ghidajul spre un punct de la care poate fi efectuată aterizarea după repere vizuale. Acest echipament trebuie să aibă capacitatea de a oferi o astfel de orientare pentru fiecare aerodrom la care se are în vedere aterizarea în condiții IMC și pentru orice aerodromuri de rezervă desemnate.

- (d) Pentru operațiunile PBN, aeronava trebuie să îndeplinească cerințele de certificare a navigabilității pentru specificația de navigație corespunzătoare.

#### **NCO.IDE.H.200 Transponder**

În cazul în care este necesar pentru spațiul aerian în care se desfășoară zborul, elicopterele trebuie să fie echipate cu un transponder radar secundar de supraveghere (SSR) cu toate capacitățile necesare.

## **SECȚIUNEA 3**

### **Planoare**

#### **NCO.IDE.S.100 Instrumente și echipamente — generalități**

- (a) Instrumentele și echipamentele obligatorii conform prezentei subpărți trebuie să fie aprobate în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile dacă sunt:
1. utilizate de echipajul de zbor pentru a controla traiectoria de zbor;
  2. utilizate pentru a respecta punctul NCO.IDE.S.145;
  3. utilizate pentru a respecta punctul NCO.IDE.S.150; sau
  4. instalate în planor.
- (b) Pentru următoarele elemente, atunci când sunt obligatorii conform prezentei subpărți, nu este necesară aprobarea echipamentului:
1. lanterne autonome;
  2. un mijloc precis de indicare a timpului;
  3. echipamente de supraviețuire și de semnalizare.
- (c) Instrumentele și echipamentele care nu sunt obligatorii conform prezentei subpărți, precum și alte echipamente care nu sunt obligatorii conform altor anexe, dar se transportă la bord în timpul unui zbor, trebuie să respecte următoarele:
1. informațiile furnizate de aceste instrumente sau echipamente nu se folosesc de către echipajul de zbor pentru a se conforma cu Anexa 1 din Codul aerian al Republicii Moldova și
  2. instrumentele și echipamentele nu afectează navigabilitatea planorului, nici în cazul defectării sau proastei funcționări.
- (d) Instrumentele și echipamentele trebuie să fie utilizabile rapid sau ușor accesibile din postul la care este așezat membrul echipajului de zbor care are nevoie să le utilizeze.
- (e) Toate echipamentele de urgență obligatorii trebuie să fie ușor accesibile pentru utilizare imediată.

#### **NCO.IDE.S.105 Echipamentul minim de zbor**

Nu se inițiază un zbor în momentul în care oricare dintre instrumentele, echipamentele sau funcțiile planorului necesare pentru zborul avut în vedere este nefuncțional(ă) sau lipsește, cu excepția cazului în care:

- (a) planorul este operat în conformitate cu MEL, dacă aceasta este stabilită; sau
- (b) planorul dispune de un permis (autorizație de zbor) emisă în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile.

### **NCO.IDE.S.115 Operațiuni în condiții VFR — instrumente de zbor și de navigație**

- (a) Planoarele operate în condiții VFR pe timp de zi trebuie să fie echipate cu un mijloc de măsurare și afișare a următoarelor:
1. în cazul planoarelor motorizate, capul magnetic;
  2. timpul în ore, minute și secunde;
  3. altitudinea barometrică; și
  4. viteza față de aer indicată.
- (b) Planoarele operate în condiții în care planorul nu poate fi menținut pe o traiectorie de zbor dorită fără a se recurge la unul sau mai multe instrumente suplimentare trebuie să fie echipate, în plus față de cele de la litera (a), cu un mijloc de măsurare și afișare a următoarelor:
1. viteza verticală;
  2. atitudinea sau virajul și glisada; și
  3. capul magnetic.

### **NCO.IDE.S.120 Zborul în nori — instrumente de zbor și de navigație**

Planoarele care efectuează zboruri în nori trebuie să fie echipate cu un mijloc de măsurare și afișare a următoarelor:

- (a) capul magnetic;
- (b) timpul în ore, minute și secunde;
- (c) altitudinea barometrică;
- (d) viteza față de aer indicată;
- (e) viteza verticală; și
- (f) atitudinea sau virajul și glisada.

### **NCO.IDE.S.125 Scaune și sisteme de reținere**

- (a) Planoarele trebuie să fie echipate cu:
1. un scaun pentru fiecare persoană aflată la bord; și
  2. o centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului, pentru fiecare scaun, în conformitate cu AFM.
- (b) O centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului trebuie să aibă un singur punct de eliberare.



### **NCO.IDE.S.130 Oxigen suplimentar**

Planoarele operate atunci când este necesară o rezervă de oxigen în conformitate cu punctul NCO.OP.190 trebuie dotate cu echipamente de stocare și de distribuire a oxigenului capabile să stocheze și să distribuie rezervele de oxigen necesare.

### **NCO.IDE.S.135 Zborul deasupra apei**

Pilotul comandant al unui planor operat deasupra apei trebuie să stabilească riscurile pentru supraviețuirea ocupanților planorului în cazul unei amerizări de urgență, pe baza cărora decide transportul:

- (a) unei veste de salvare sau unui dispozitiv de flotabilitate individual echivalent pentru fiecare persoană aflată la bord, care trebuie purtat(ă) sau depozitat(ă) într-o poziție în care să fie ușor accesibil(ă) de pe scaunul persoanei pentru al cărei uz este prevăzut(ă);
- (b) unui emițător pentru localizare în caz de urgență (ELT) sau unei balize de localizare personale (PLB), transportat(ă) de un membru al echipajului sau de un pasager, capabil(ă) să transmită simultan pe frecvențele de 121,5 MHz și 406 MHz; și
- (c) de echipament pentru a produce semnale de ajutor, atunci când se realizează un zbor:
  - 1. deasupra apei la o distanță față de uscat mai mare decât distanța de planare; sau
  - 2. în cazul căruia traiectoria de decolare sau de apropiere este dispusă deasupra apei în așa fel încât, în eventualitatea unei probleme, există probabilitatea unei amerizări de urgență.

### **NCO.IDE.S.140 Echipamente de supraviețuire**

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

### **NCO.IDE.S.145 Echipament de radiocomunicații**

- (a) În cazul în care este necesar pentru spațiul aerian în care se desfășoară zborul, planoarele trebuie să fie dotate cu un echipament de radiocomunicații capabil să realizeze comunicația bidirecțională cu stațiile aeronautice sau pe frecvențele necesare pentru a îndeplini cerințele spațiului aerian.
- (b) Echipamentul de radiocomunicații, dacă este obligatoriu conform literei (a), trebuie să permită comunicațiile pe frecvența aeronautică de urgență de 121,5 MHz.

### **NCO.IDE.S.150 Echipamente de navigație**

Planoarele trebuie să fie echipate cu toate echipamentele de navigație necesare pentru a acționa în conformitate cu:

- (a) planul de zbor ATS, dacă este cazul; și
- (b) cerințele spațiului aerian aplicabil.

## **NCO.IDE.S.155 Transponder**

În cazul în care este necesar pentru spațiul aerian în care se desfășoară zborul, planele trebuie să fie echipate cu un transponder radar secundar de supraveghere (SSR) cu toate capacitățile necesare.

## **SECȚIUNEA 4**

### **Baloane**

#### **NCO.IDE.B.100 Instrumente și echipamente — generalități**

- (a) Instrumentele și echipamentele obligatorii conform prezentei subpărți trebuie să fie aprobate în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile dacă sunt:
1. utilizate de echipajul de zbor pentru a determina traiectoria de zbor;
  2. utilizate pentru a respecta punctul NCO.IDE.B.195; sau
  3. instalate în balon.
- (b) Pentru următoarele elemente, atunci când sunt obligatorii conform prezentei subpărți, nu este necesară aprobarea echipamentului:
1. lanterne autonome;
  2. un mijloc precis de indicare a timpului;
  3. trusă de prim ajutor;
  4. echipamente de supraviețuire și de semnalizare.
- (c) Instrumentele și echipamentele care nu sunt obligatorii conform prezentei subpărți, precum și alte echipamente care nu sunt obligatorii conform altor anexe, dar se transportă la bord în timpul unui zbor, trebuie să respecte următoarele:
1. informațiile furnizate de aceste instrumente sau echipamente nu se folosesc de către echipajul de zbor pentru a se conforma cu Anexa 1 din Codul aerian al Republicii Moldova; și
  2. instrumentele și echipamentele nu afectează navigabilitatea balonului, nici în cazul defectării sau proastei funcționări.
- (d) Instrumentele și echipamentele trebuie să fie utilizabile rapid sau ușor accesibile din postul la care este așezat membrul echipajului de zbor care trebuie să le utilizeze.
- (e) Toate echipamentele de urgență obligatorii trebuie să fie ușor accesibile pentru utilizare imediată.

#### **NCO.IDE.B.105 Echipamentul minim de zbor**

Nu se inițiază un zbor în momentul în care oricare dintre instrumentele, echipamentele sau funcțiile balonului necesare pentru zborul avut în vedere este nefuncțional(ă) sau lipsește, cu excepția cazului în care:

- (a) balonul este operat în conformitate cu MEL, dacă aceasta este stabilită; sau
- (b) balonul dispune de un permis (autorizație) de zbor emisă în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile.

### **NCO.IDE.B.110 Lumini de operare**

Baloanele operate pe timp de noapte sunt echipate cu:

- (a) lumini anticoliziune;
- (b) un mijloc de asigurare a iluminării adecvate a tuturor instrumentelor și echipamentelor esențiale pentru operarea în siguranță a balonului; și
- (c) o lanternă autonomă.

### **NCO.IDE.B.115 Operațiuni în condiții VFR — instrumente de zbor și de navigație și echipamente asociate**

Baloanele operate în condiții VFR pe timp de zi trebuie să fie echipate cu următoarele:

- (a) un mijloc de afișare a direcției de derivă; și
- (b) un mijloc de măsurare și afișare pentru:
  - 1. timpul în ore, minute și secunde;
  - 2. viteza verticală, dacă este necesar conform AFM; și
  - 3. altitudinea barometrică, dacă este necesar conform AFM, dacă este necesar conform cerințelor spațiului aerian sau atunci când altitudinea trebuie controlată în vederea utilizării oxigenului.

### **NCO.IDE.B.120 Trusa de prim ajutor**

- (a) Baloanele trebuie să fie echipate cu o trusă de prim ajutor.
- (b) Trusa de prim ajutor trebuie să fie:
  - 1. ușor accesibilă pentru folosire; și
  - 2. menținută în termenul de valabilitate.

### **NCO.IDE.B.121 Oxigen suplimentar**

Baloanele operate la altitudini barometrice mai mari de 10 000 ft trebuie să fie echipate cu un aparat de stocare și distribuire a oxigenului care să conțină oxigen pentru respirație suficient pentru a alimenta:

- (a) membrii echipajului, pentru orice perioadă mai mare de 30 de minute în care altitudinea barometrică se va situa între 10 000 ft și 13 000 ft; și
- (b) toți membrii echipajului și pasagerii, pentru orice perioadă în care altitudinea barometrică va fi mai mare de 13 000 ft.

### **NCO.IDE.B.125 Stingătoare de incendiu manual**

Baloanele cu aer cald sunt echipate cu cel puțin un stingător de incendiu manual, dacă acest lucru este obligatoriu conform specificațiilor de certificare aplicabile.

### **NCO.IDE.B.130 Zborul deasupra apei**

Pilotul comandant al unui balon operat deasupra apei trebuie să stabilească riscurile pentru supraviețuirea ocupanților balonului în cazul unei amerizări de urgență, pe baza cărora decide transportul:

- (a) unei veste de salvare pentru fiecare persoană aflată la bord sau al unui dispozitiv de flotabilitate individual echivalent pentru fiecare persoană aflată la bord cu vârsta mai mică de 24 de luni, care trebuie purtat(ă) sau depozitat(ă) într-o poziție în care să fie ușor accesibil(ă) de la postul persoanei pentru al cărei uz este prevăzut(ă);
- (b) atunci când transportă mai mult de șase persoane, al unui emițător pentru localizare în caz de urgență (ELT) capabil să transmită simultan pe frecvențele de 121,5 MHz și 406 MHz;
- (c) atunci când transportă până la șase persoane, al unui ELT sau al unei balize de localizare personale (PLB), transportat(ă) de un membru al echipajului sau de un pasager, capabil(ă) să transmită simultan pe frecvențele de 121,5 MHz și 406 MHz; și
- (d) de echipamente pentru a produce semnale de ajutor;

### **NCO.IDE.B.135 Echipamente de supraviețuire**

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

### **NCO.IDE.B.140 Diverse alte echipamente**

- (a) Baloanele se echipează cu mănuși de protecție pentru fiecare membru al echipajului.
- (b) Baloanele cu aer cald se echipează cu:
  - 1. o sursă alternativă de aprindere;
  - 2. un mijloc de măsurare și indicare a cantității de combustibil;
  - 3. o pătură împotriva incendiilor sau o prelată ignifugă; și
  - 4. un cablu de manevră de cel puțin 25 de metri (m) lungime.
- (c) Baloanele cu gaz se echipează cu:
  - 1. un cuțit; și
  - 2. un cablu de manevră cu o lungime de cel puțin 20 m fabricat din fibre naturale sau dintr-un material bun conductor electric.

#### **NCO.IDE.B.145 Echipament de radiocomunicații**

- (a) În cazul în care este necesar pentru spațiul aerian în care se desfășoară zborul, baloanele trebuie să fie dotate cu un echipament de radiocomunicații capabil să realizeze comunicația bidirecțională cu stațiile aeronautice sau pe frecvențele necesare pentru a îndeplini cerințele spațiului aerian.
- (b) Echipamentul de radiocomunicații, dacă este obligatoriu conform literei (a), trebuie să permită comunicațiile pe frecvența aeronautică de urgență de 121,5 MHz.

#### **NCO.IDE.B.150 Transponder**

În cazul în care este necesar pentru spațiul aerian în care se desfășoară zborul, baloanele trebuie să fie echipate cu un transponder radar secundar de supraveghere (SSR) cu toate capacitățile necesare.

**SUBPARTEA E**  
**CERINȚE SPECIFICE**

**SECȚIUNEA 1**

**Generalități**

**NCO.SPEC.100 Domeniu de aplicare**

Prezenta subparte stabilește cerințe specifice care trebuie respectate de un pilot comandant care efectuează operațiuni specializate necomerciale cu aeronave altele decât cele complexe motorizate.

**NCO.SPEC.105 Lista de verificare**

- (a) Înainte de a iniția o operațiune specializată, pilotul comandant efectuează o evaluare a riscurilor prin care evaluează complexitatea activității în vederea determinării pericolelor și a riscurilor asociate inerente din cadrul operațiunii, precum și a stabilirii de măsuri de reducere a acestor riscuri.
- (b) O operațiune specializată se efectuează în conformitate cu o listă de verificare. Pe baza evaluării riscurilor pilotul comandant întocmește astfel de liste de verificare corespunzătoare activității specializate și aeronavei utilizate, luând în considerare orice secțiune a prezentei subpărți.
- (c) Lista de verificare relevantă pentru sarcinile pilotului comandant, ale membrilor echipajului și ale specialiștilor în executarea anumitor sarcini trebuie să fie ușor accesibilă în cazul fiecărui zbor.
- (d) Lista de verificare trebuie revizuită și actualizată periodic, după caz.

**NCO.SPEC.110 Responsabilitățile și autoritatea pilotului comandant**

Ori de câte ori membrii echipajului sau specialiștii în executarea anumitor sarcini sunt implicați în operațiune, pilotul comandant

- (a) asigură respectarea de către membrii echipajului și de către specialiștii în executarea anumitor sarcini a punctelor NCO.SPEC.115 și NCO.SPEC.120;
- (b) nu inițiază niciun zbor în cazul în care vreun membru al echipajului sau vreun specialist în executarea anumitor sarcini se află în incapacitatea de a-și exercita atribuțiile din cauze precum vătămare corporală, boală, oboseală sau consumul de substanțe psihoactive;
- (c) nu continuă un zbor dincolo de cel mai apropiat aerodrom sau loc de operare cu condiții meteorologice admisibile în cazul în care capacitatea de exercitare a atribuțiilor a oricărui membru al echipajului sau a oricărui specialist în executarea anumitor sarcini este semnificativ redusă din cauze precum oboseală, boală sau lipsă de oxigen;
- (d) se asigură că membrii echipajului și specialiștii în executarea anumitor sarcini respectă legislația, reglementările și procedurile statelor în care se derulează operațiunile;

- (e) se asigură că toți membrii echipajului și specialiștii în executarea anumitor sarcini pot comunica între ei într-o limbă comună; și
- (f) se asigură că specialiștii în executarea anumitor sarcini și membrii echipajului utilizează în permanență oxigen suplimentar ori de câte ori acesta stabilește că, la altitudinea zborului avut în vedere, lipsa oxigenului ar putea avea ca rezultat afectarea capacităților membrilor echipajului sau i-ar putea afecta negativ pe specialiștii în executarea anumitor sarcini. Dacă pilotul comandant nu poate determina modul în care lipsa oxigenului i-ar putea afecta pe ocupanții de la bord, acesta se asigură că specialiștii în executarea anumitor sarcini și membrii echipajului utilizează în permanență oxigen suplimentar ori de câte ori altitudinea din cabină depășește 10 000 ft timp de peste 30 de minute și ori de câte ori altitudinea din cabină depășește 13 000 ft.

### **NCO.SPEC.115 Responsabilitățile echipajului**

- (a) Membrul echipajului este responsabil de executarea corespunzătoare a atribuțiilor sale. Atribuțiile echipajului sunt specificate în lista de verificare.
- (b) Exceptând baloanele, în timpul fazelor critice de zbor sau ori de câte ori pilotul comandant consideră necesar din motive de siguranță, membrul echipajului este reținut la postul său alocat dacă lista de verificare nu specifică altceva.
- (c) În timpul zborului, membrul echipajului de zbor menține centura de siguranță cuplată atunci când se află la postul său.
- (d) În timpul zborului, cel puțin un membru calificat al echipajului de zbor rămâne la comenzile aeronavei în orice moment.
- (e) Membrul echipajului nu îndeplinește atribuții pe o aeronavă:
  - 1. în cazul în care știe sau suspectează că suferă de oboseală, așa cum se menționează la punctul 26 din Anexa 3 la Codul aerian al Republicii Moldova, sau nu se simte capabil de a își executa atribuțiile; sau
  - 2. în cazul în care se află sub influența unor substanțe psihoactive ori din alte motive, așa cum se menționează la punctul 27 din anexa 3 la Codul aerian al Republicii Moldova.
- (f) Membrul echipajului care îndeplinește atribuții pentru mai mult de un operator:
  - 1. își păstrează documentele individuale cu privire la timpul de zbor și de serviciu și la perioadele de odihnă, așa cum se menționează în cerințele tehnice – manuale, jurnale și înregistrări (subpartea FTL), dacă este cazul; și
  - 2. pune la dispoziția fiecărui operator datele necesare pentru programarea activităților în conformitate cu cerințele FTL aplicabile.
- (g) Membrul echipajului raportează pilotului comandant:
  - 1. orice avarie, funcționare necorespunzătoare sau defecțiune pe care o consideră ca putând afecta starea de navigabilitate sau operarea în siguranță a aeronavei, inclusiv a sistemelor de urgență; și
  - 2. orice incident care a pus sau ar putea pune în pericol siguranța operațiunii.



### **NCO.SPEC.120 Responsabilitățile specialiștilor în executarea anumitor sarcini**

- (a) Specialistul în executarea anumitor sarcini este responsabil de executarea corespunzătoare a atribuțiilor sale. Atribuțiile specialistului în executarea anumitor sarcini sunt specificate în lista de verificare.
- (b) Exceptând baloanele, în timpul fazelor critice ale zborului sau ori de câte ori pilotul comandant consideră necesar din motive de siguranță, specialistul în executarea anumitor sarcini este reținut la postul său alocat dacă lista de verificare nu specifică altceva.
- (c) Specialistul în executarea anumitor sarcini se asigură că este reținut atunci când efectuează sarcini specializate cu ușile exterioare deschise sau demontate.
- (d) Specialistul în executarea anumitor sarcini raportează pilotului comandant:
  - 1. orice avarie, funcționare necorespunzătoare sau defecțiune pe care o consideră ca putând afecta starea de navigabilitate sau operarea în siguranță a aeronavei, inclusiv a sistemelor de urgență; și
  - 2. orice incident care a pus sau ar putea pune în pericol siguranța operațiunii.

### **NCO.SPEC.125 Informare privind siguranța**

- (a) Înainte de decolare, pilotul comandant informează specialiștii în executarea anumitor sarcini în legătură cu:
  - 1. echipamentele și procedurile în caz de urgență;
  - 2. procedurile operaționale aferente sarcinii specializate înainte de fiecare zbor sau serie de zboruri.
- (b) Informarea menționată la litera (a) subpunctul 2 poate să nu fie obligatorie dacă specialiștii în executarea anumitor sarcini au fost instruiți cu privire la procedurile operaționale înainte de începerea sezonului de operare din respectivul an calendaristic.

### **NCO.SPEC.130 Altitudini minime de trecere a obstacolelor – zboruri în condiții IFR**

Pilotul comandant stabilește altitudini minime de zbor pentru fiecare zbor, asigurând distanța necesară pentru depășirea obstacolelor de la sol pentru toate segmentele de rută care urmează să fie parcurse în condiții IFR. Altitudinile minime de zbor trebuie să nu fie mai mici decât cele publicate de statul survolat.

### **NCO.SPEC.135 Aprovizionarea cu combustibil și ulei – avioane**

Punctul NCO.OP.125 litera (a) punctul 1 subpunctul (i) nu se aplică în cazul activităților de remorcare a planoarelor, al demonstrațiilor de zbor, al zborurilor acrobatice sau al zborurilor de competiție.

#### **NCO.SPEC.140 Aprovizionarea cu combustibil și ulei – elicoptere**

Fără a aduce atingere punctului NCO.OP.126 litera (a) subpunctul 1, pilotul comandant al unui elicopter poate iniția un zbor în condiții VFR pe timp de zi numai cu condiția să rămână în raza a 25 MN față de aerodromul/locul de operare de plecare cu combustibil de rezervă pentru a zbura nu mai puțin de 10 minute la viteza optimă.

#### **NCO.SPEC.145 Situații simulate în zbor**

Cu excepția cazului în care un specialist în executarea anumitor sarcini se află la bordul aeronavei în scopul pregătirii, atunci când transportă astfel de specialiști, pilotul comandant nu simulează:

- (a) situații care necesită aplicarea de proceduri pentru situații anormale și de urgență; sau
- (b) zborul în condiții meteorologice instrumentale (IMC).

#### **NCO.SPEC.150 Detectarea apropierii de sol**

Sistemul de avertizare privind apropierea față de sol poate fi dezactivat în timpul acestor sarcini specializate, care prin natura lor necesită ca aeronava să fie operată la o distanță față de sol inferioară celei care ar declanșa sistemul de avertizare privind apropierea față de sol.

#### **NCO.SPEC.155 Sistemul de evitare a coliziunii în zbor (ACAS II)**

Fără a aduce atingere punctului NCO.OP.200, sistemul ACAS II poate fi dezactivat în timpul acestor sarcini specializate, care prin natura lor necesită ca aeronava să fie operată la o distanță față de sol inferioară celei care ar declanșa ACAS.

#### **NCO.SPEC.160 Eliberarea de bunuri periculoase**

În timpul eliberării de bunuri periculoase, pilotul comandant nu operează o aeronavă deasupra zonelor dens populate ale orașelor sau ale altor așezări ori deasupra unor adunări de persoane în aer liber.

#### **NCO.SPEC.165 Transportul și utilizarea armelor**

- (a) Dacă într-un zbor se transportă arme în scopul unei sarcini specializate, pilotul comandant se asigură că acestea sunt asigurate atunci când nu se utilizează.
- (b) Specialistul în executarea anumitor sarcini care utilizează arma ia toate măsurile necesare pentru a preveni punerea în pericol a aeronavei și a persoanelor de la bord sau de la sol.

### **NCO.SPEC.170 Criterii de performanță și de operare – avioane**

Atunci când operează un avion la o înălțime mai mică de 150 m (500 ft) deasupra unei zone neaglomerate, pentru operațiunile cu avioane care nu au capacitatea de a-și menține nivelul de zbor în cazul unei defecțiuni a motorului critic, operatorul trebuie:

- (a) să fi instituit proceduri operaționale pentru a reduce la minimum consecințele unei defecțiuni a motorului; și
- (b) să fi informat toți membrii echipajului și specialiștii în executarea anumitor sarcini aflați la bord cu privire la procedurile care trebuie executate în cazul unei aterizări forțate.

### **NCO.SPEC.175 Criterii de performanță și de operare – elicoptere**

- (a) Pilotul comandant poate opera o aeronavă deasupra unor zone aglomerate cu condiția:
  - 1. ca elicopterul să fie certificat în categoria A sau B; și
  - 2. să fie instituite măsuri de siguranță pentru a preveni punerea în pericol în mod nejustificat a persoanelor și a bunurilor de la sol.
- (b) Pilotul comandant trebuie:
  - 1. să fi instituit proceduri operaționale pentru a reduce la minimum consecințele unei defecțiuni a motorului; și
  - 2. să fi informat toți membrii echipajului și specialiștii în executarea anumitor sarcini aflați la bord cu privire la procedurile care trebuie executate în cazul unei aterizări forțate.
- (c) Pilotul comandant se asigură că masa la decolare, la aterizare sau la zborul la punct fix nu depășește masa maximă specificată pentru:
  - 1. un zbor la punct fix în afara efectului de sol (HOGE) cu toate motoarele funcționând la puterea nominală corespunzătoare; sau
  - 2. în cazul în care predomină condiții astfel încât nu este probabil să se realizeze un HOGE, masa elicopterului nu trebuie să depășească masa maximă specificată pentru un zbor la punct fix cu efect de sol (HIGE) cu toate motoarele funcționând la puterea nominală corespunzătoare, în situația în care condițiile predominante permit un zbor la punct fix cu efect de sol la masa maximă specificată.

## SECȚIUNEA 2

### Operațiuni de transport cu elicopterul al unei încărcături acroșate (HESLO)

#### **NCO.SPEC.HESLO.100 Listă de verificare**

Lista de verificare pentru HESLO trebuie să conțină:

- (a) procedurile normale, anormale și de urgență;
- (b) datele relevante referitoare la performanță;
- (c) echipamentele necesare;
- (d) orice limitări; și
- (e) responsabilitățile și atribuțiile pilotului comandant, și, dacă este cazul, ale membrilor echipajului și ale specialiștilor în executarea anumitor sarcini.

#### **NCO.SPEC.HESLO.105 Echipamente specifice pentru HESLO**

Elicopterul se echipează cu cel puțin:

- (a) o oglindă de siguranță pentru încărcătură sau un mijloc alternativ de vizualizare a cârligului (cârligelor)/încărcăturii; și
- (b) un dispozitiv de măsurare a încărcăturii, cu excepția cazului în care există o altă metodă de determinare a greutății încărcăturii.

#### **NCO.SPEC.HESLO.110 Transportul bunurilor periculoase**

Operatorul care transportă bunuri periculoase în/din zone fără personal sau locuri îndepărtate solicită AAC o derogare de la dispozițiile din Instrucțiunile tehnice (documentul 9284-AN/905 al OACI) în cazul în care intenționează să nu respecte cerințele respectivelor instrucțiuni.

## SECȚIUNEA 3

### Operațiuni de transport de persoane la exterior (HEC)

#### **NCO.SPEC.HEC.100 Listă de verificare**

Lista de verificare pentru HEC trebuie să conțină:

- (a) procedurile normale, anormale și de urgență;
- (b) datele relevante referitoare la performanță;
- (c) echipamentele necesare;
- (d) orice limitări; și
- (e) responsabilitățile și atribuțiile pilotului comandant, și, dacă este cazul, ale membrilor echipajului și ale specialiștilor în executarea anumitor sarcini.

#### **NCO.SPEC.HEC.105 Echipamente specifice pentru HEC**

- (a) Elicopterul se echipează cu:
  - 1. echipamente pentru operațiuni de ridicare sau cârlig de suspendare a încărcăturii;
  - 2. o oglindă de siguranță pentru încărcătură sau un mijloc alternativ de vizualizare a cârligului; și
  - 3. un dispozitiv de măsurare a încărcăturii, cu excepția cazului în care există o altă metodă de determinare a greutății încărcăturii.
- (b) Instalarea tuturor echipamentelor de ridicare și a cârligelor de suspendare a încărcăturii, precum și orice schimbări ulterioare trebuie să fie acoperite de o certificare de navigabilitate corespunzătoare pentru funcția prevăzută.

## SECȚIUNEA 4

### Operațiuni cu parașute (PAR)

#### **NCO.SPEC.PAR.100 Listă de verificare**

Lista de verificare pentru PAR trebuie să conțină:

- (a) procedurile normale, anormale și de urgență;
- (b) datele relevante referitoare la performanță;
- (c) echipamentele necesare;
- (d) orice limitări; și
- (e) responsabilitățile și atribuțiile pilotului comandant, și, dacă este cazul, ale membrilor echipajului și ale specialiștilor în executarea anumitor sarcini.

#### **NCO.SPEC.PAR.105 Transportul membrilor echipajului și al specialiștilor în executarea anumitor sarcini**

Cerința prevăzută în punctul NCO.SPEC.120 litera (c) nu se aplică în cazul specialiștii în executarea anumitor sarcini care efectuează salturi cu parașuta.

#### **NCO.SPEC.PAR.110 Scaune**

Fără a aduce atingere punctului NCO.IDE.A.140 litera (a) subpunctul 1 și punctului NCO.IDE.H.140 litera (a) subpunctul 1, podeaua poate fi utilizată pe post de scaun dacă specialistul în executarea anumitor sarcini are la dispoziție mijloace de care să se prindă cu mâinile sau să se fixeze cu chingi.

#### **NCO.SPEC.PAR.115 Oxigen suplimentar**

Fără a aduce atingere punctului NCO.SPEC.110 litera (f), cerința de a utiliza oxigen suplimentar nu se aplică în cazul altor membri ai echipajului decât pilotul comandant și nici specialiștilor în executarea anumitor sarcini care îndeplinesc atribuții esențiale pentru sarcina specializată ori de câte ori altitudinea cabinei:

- (a) depășește 13 000 ft, pentru o perioadă de nu mai mult de șase minute; sau
- (b) depășește 15 000 ft, pentru o perioadă de nu mai mult de trei minute.

#### **NCO.SPEC.PAR.120 Eliberarea de bunuri periculoase**

Fără a aduce atingere punctului NCO.SPEC.160, parașutiștii pot ieși din aeronavă cu scopul de a efectua demonstrații de parașutism deasupra zonelor dens populate ale orașelor sau ale altor așezări ori deasupra unor adunări de persoane în aer liber purtând dispozitive de producere a dărelor de fum, cu condiția ca acestea să fie fabricate în acest scop.

## **SECȚIUNEA 5**

### **Zborurile acrobatice (ABF)**

#### **NCO.SPEC.ABF.100 Listă de verificare**

Lista de verificare pentru ABF trebuie să conțină:

- (a) procedurile normale, anormale și de urgență;
- (b) datele relevante referitoare la performanță;
- (c) echipamentele necesare;
- (d) orice limitări; și
- (e) responsabilitățile și atribuțiile pilotului comandant, și, dacă este cazul, ale membrilor echipajului și ale specialiștilor în executarea anumitor sarcini.

#### **NCO.SPEC.ABF.105 Documente și informații**

Următoarele documente și informații enumerate în punctul NCO.GEN.135 litera (a) nu trebuie transportate în timpul zborurilor acrobatice:

- (a) detalii ale planului de zbor ATS depus, dacă este cazul;
- (b) hărți aeronautice actualizate și corespunzătoare pentru ruta/zona zborului propus și pentru toate rutele pe care este rezonabil să se prevadă că poate fi deviat zborul; și
- (c) procedurile și informațiile privind semnalele vizuale care trebuie utilizate de aeronava interceptoare și de aeronava interceptată.

#### **NCO.SPEC.ABF.110 Echipamente**

În cazul zborurilor acrobatice nu este necesară aplicarea următoarelor cerințe privind echipamentele:

- (a) trusa de prim-ajutor prevăzută la punctele NCO.IDE.A.145 și NCO.IDE.H.145;
- (b) stingătoarele de incendiu manuale prevăzute la punctele NCO.IDE.A.160 și NCO.IDE.H.180; și
- (c) emițătoarele pentru localizare în caz de urgență sau balizele de localizare personale prevăzute la punctele NCO.IDE.A.170 și NCO.IDE.H.170.