

RAC-OPS 1: Operațiuni de zbor (avioane)

Cuprins:

SUBPARTEA A	—	Aplicabilitate și definiții	
SUBPARTEA B	—	Generalități	
SUBPARTEA C	—	Certificarea și supravegherea operatorului	
SUBPARTEA D	—	Proceduri operaționale	
SUBPARTEA E	—	Operațiuni în toate condițiile meteorologice	
SUBPARTEA F	—	Performanțe generalități	
SUBPARTEA G	—	Clasa A de performanță	
SUBPARTEA H	—	Clasa B de performanță	
SUBPARTEA I	—	Clasa C de performanță	
SUBPARTEA J	—	Masa și centrul	
SUBPARTEA K	—	Instrumente și echipamente	
SUBPARTEA L	—	Echipamente de navigație și comunicații	
SUBPARTEA M	—	Întreținerea avionului	
SUBPARTEA N	—	Echipajul de comandă	
SUBPARTEA O	—	Echipajul de cabină	
SUBPARTEA P	—	Manuale, jurnale și înregistrări	
SUBPARTEA Q	—	Limitări ale timpului de zbor și de serviciu și cerințe privind timpul de odihnă	
SUBPARTEA R	—	Transportul aerian al bunurilor periculoase	
SUBPARTEA S	—	Securitate	

SUBPARTEA A
APLICABILITATE ȘI DEFINIȚII
RAC-OPS 1.001
Aplicabilitate

RAC-OPS 1 stabilește cerințele aplicabile operării avioanelor civile în scopul transportului aerian comercial, de către operatorii aeriени din Republica Moldova, denumiți în continuare operatori, în condițiile în care:

- (a) avioanele civile nu dețin certificate de tip EASA,
- (b) avioanele civile dețin certificate de tip acceptabile pentru AAC,
- (c) avioanele civile sunt antrenate în zboruri în afara regiunii europene, după cum este specificat în apendicele 1 la RAC-OPS 1.620 litera (f).

RAC-OPS 1 nu se aplică:

1. avioanelor utilizate pentru operațiuni militare, vamale și de poliție;
2. zborurilor pentru lansări de parașutiști și stins incendii și nici zborurilor aferente de poziționare și de întoarcere, în care persoanele transportate sunt cele care, în mod normal, ar fi transportate în timpul zborurilor pentru lansări de parașutiști sau stins incendii;
3. zborurilor efectuate imediat înainte, pe parcursul sau imediat după o activitate de lucru aerian, cu condiția ca aceste zboruri să fie în legătură cu activitatea de lucru aerian în cauză, și în cursul cărora, cu excepția membrilor echipajului, nu sunt transportate mai mult de 6 persoane indispensabile activității de lucru aerian.

RAC-OPS 1.003
Definiții

(a) În sensul prezentului document:

1. AAC este Autoritatea Aeronautică Civilă a Republicii Moldova;
2. "acceptat/acceptabil" înseamnă ceea ce AAC nu consideră ca fiind inadecvat pentru scopul vizat;
3. "aprobat (de AAC)" înseamnă ceea ce s-a stabilit de către AAC ca fiind adecvat pentru scopul vizat;
4. "Lista master a echipamentului minim (MMEL)" înseamnă o listă de referință (inclusiv un preambul) specifică pentru un tip de avion care determină acele instrumente, unități de echipament sau funcții care, menținând nivelul de siguranță prevăzut în specificațiile aplicabile de certificare a navigabilității, pot fi temporar nefuncționale din cauza redundanței inerente proiectării și/sau din cauza procedurilor, a condițiilor și a limitărilor de operare și de întreținere specificate și în conformitate cu procedurile aplicabile pentru menținerea navigabilității;
5. "Lista echipamentului minim (MEL)" înseamnă o listă (inclusiv un preambul) conform căreia un avion poate fi exploatat în condiții specificate, cu anumite instrumente, unități de echipament sau funcții inactive la începutul zborului. Această listă este pregătită de operator pentru avionul său, ținând cont de definiția avionului și de condițiile de operare și de întreținere relevante, în conformitate cu o procedură aprobată de AAC.
6. RAC-CAW înseamnă Reglementări aeronautice civile RAC-CAW Navigabilitatea continuă.

SUBPARTEA B
PREVEDERI GENERALE
RAC-OPS 1.005
Prevederi generale

- (a) Operatorul operează avionul pentru transport aerian comercial doar în conformitate cu RAC-OPS 1. Pentru operarea avioanelor din clasa de performanță B, în apendicele 1 la RAC-OPS 1.005 litera (a) se pot găsi cerințe mai puțin restrictive.
- (b) Operatorul respectă cerințele de navigabilitate retroactive aplicabile pentru avioanele operate pentru transport aerian comercial.
- (c) Fiecare avion este operat în conformitate cu condițiile din certificatul său de navigabilitate și cu respectarea limitărilor stabilite în manualul de zbor al avionului.
- (d) Toate dispozitivele pentru pregătire sintetică (STD), cum ar fi simulatoarele de zbor sau dispozitivele de antrenament pentru zbor (FTD), care înlocuiesc avionul în scopul pregătirii și/sau al verificării, trebuie să fie autorizate în conformitate cu cerințele aplicabile dispozitivelor pentru pregătire sintetică. Operatorul care intenționează să folosească astfel de STD trebuie să obțină aprobarea din partea AAC.

RAC-OPS 1.010
Derogări

- (1) AAC, poate în mod excepțional și temporar acorda o derogare de la prevederile RAC-OPS 1 pe un termen nu mai mare de 6 luni, atunci când constată că există o necesitate și cu condiția respectării oricăror condiții suplimentare pe care AAC le consideră necesare în scopul asigurării unui nivel acceptabil de siguranță în fiecare caz particular.
- (2) Derogarea poate fi acordată numai o singură dată și nu poate fi prelungită.

RAC-OPS 1.020
Acte normative, reglementări și proceduri – responsabilitățile operatorului

Operatorul trebuie să se asigure că:

1. toți angajații cunosc faptul că trebuie să respecte cadrul normativ al statelor în care se desfășoară operațiunile și care privesc îndeplinirea obligațiilor lor;
2. toți membrii echipajului sunt familiarizați cu actele cu putere de lege, normele administrative și procedurile care privesc îndeplinirea îndatoririlor care le revin.

RAC-OPS 1.025
Limbaj comun

- (a) Operatorul trebuie să se asigure că toți membrii echipajului pot comunica într-o limbă comună.
- (b) Operatorul trebuie să se asigure că întreg personalul operațional poate înțelege limba în care sunt scrise acele părți din manualul operațional care se referă la îndatoririle și responsabilitățile lor.

RAC-OPS 1.030
Lista echipamentului minim – responsabilitățile operatorului

- (a) Operatorul trebuie să stabilească, pentru fiecare avion, Lista echipamentului minim (MEL) aprobată de AAC. Aceasta trebuie să se bazeze pe Lista master de echipament minim (MMEL) corespunzătoare (dacă acesta există) acceptată de AAC, dar nu poate fi mai puțin restrictivă decât aceasta.

(b) Operatorul nu trebuie să opereze un avion decât în conformitate cu MEL, cu excepția situației în care AAC autorizează altfel. O astfel de autorizare nu permite, în nici un caz, operarea în afara restricțiilor impuse de MMEL.

RAC-OPS 1.035

Sistemul de calitate

(a) Operatorul stabilește un sistem de calitate și desemnează un manager responsabil cu calitatea care să urmărească respectarea și caracterul adecvat al procedurilor necesare pentru a asigura practici operaționale sigure și navigabilitatea avioanelor. Urmărirea respectării procedurilor trebuie să includă un sistem de feedback către managerul responsabil (a se vedea și RAC-OPS 1.175 litera (h)), pentru a asigura luarea măsurilor corective necesare.

(b) Sistemul de calitate trebuie să includă un program de asigurare a calității care să conțină proceduri prin care să se verifice dacă toate operațiunile se desfășoară în conformitate cu toate cerințele, standardele și procedurile în vigoare.

(c) Sistemul de calitate și managerul responsabil cu calitatea trebuie să fie acceptați de AAC.

(d) Sistemul de calitate trebuie să fie descris în documentația relevantă.

(e) Fără a aduce atingere literei (a), AAC poate accepta numirea a doi manageri responsabili cu calitatea, unul pentru operațiuni și unul pentru întreținere, în cazul în care operatorul a stabilit o singură unitate de management al calității pentru a garanta aplicarea uniformă a sistemului de calitate pentru ansamblul operațiunilor.

RAC-OPS 1.037

Prevenirea accidentelor și programul de siguranță a zborului

(a) Operatorul stabilește și menține programe de prevenire a accidentelor și de siguranță a zborului, care pot fi integrate în sistemul de calitate și care includ:

1. programe de sensibilizare în privința riscurilor existente a tuturor persoanelor implicate în operare; și
2. un sistem de raportare a evenimentelor care să permită colaționarea și evaluarea rapoartelor relevante privind incidentele și accidentele, pentru a identifica tendințele adverse sau pentru a încerca să rezolve deficiențele în interesul siguranței zborului. Sistemul trebuie să protejeze identitatea raportorului și să prevadă posibilitatea ca rapoartele să poată fi transmise anonim; și
3. evaluarea informațiilor relevante referitoare la accidente și incidente și difuzarea informațiilor asociate, însă fără a atribui învinuiri; și
4. un program de monitorizare a datelor de zbor pentru avioanele care au peste 27000 kg masă maximă certificată la decolare (MCTOM). Monitorizarea datelor de zbor (FDM) constă în utilizarea proactivă a datelor de zbor digitale ale operațiunilor de rutină, în scopul îmbunătățirii siguranței aviației. Programul de monitorizare a datelor de zbor nu are un caracter punitiv și conține măsuri de siguranță adecvate de protejare a sursei (surselor) datelor; și
5. nominalizarea unei persoane care să răspundă de gestionarea programului.

(b) Propunerile de măsuri corective care decurg din programul de prevenire a accidentelor și de siguranță a zborului sunt în responsabilitatea persoanei care răspunde de gestionarea programului.

(c) Eficacitatea schimbărilor rezultate din propunerile de acțiuni corective identificate de programul de prevenire a accidentelor și siguranță a zborului este urmărită de managerul responsabil cu calitatea.

RAC-OPS 1.040

Membrii echipajului

(a) Operatorul se asigură că toți membrii echipajului de comandă și ai echipajului de cabină sunt instruiți în vederea îndeplinirii sarcinilor atribuite și sunt competenți în executarea lor.

(b) Atunci când sunt membri ai echipajului, alții decât membrii echipajului de cabină, care își exercită atribuțiile în compartimentul pasagerilor unui avion, operatorul se asigură că aceștia

1. nu sunt confundați de pasageri cu membrii echipajului de cabină;
2. nu ocupă posturile atribuite echipajului de cabină necesar;

3. nu împiedică membrii echipajului de cabină în exercitarea atribuțiilor lor.

RAC-OPS 1.050
Informații de căutare și de salvare

Operatorul se asigură că informațiile esențiale referitoare la zborul respectiv privind serviciile de căutare și de salvare sunt ușor accesibile din cabina de pilotaj.

RAC-OPS 1.055
Informații privind echipamentul de urgență și de supraviețuire transportat

Operatorul se asigură că există liste disponibile pentru comunicare imediată către centrele de coordonare a salvării, cu informații privind echipamentul de urgență și supraviețuire de la bordul tuturor avioanelor sale. Informațiile includ, după caz, numărul, culoarea și tipul bărcilor de salvare și al efectelor pirotehnice, detalii privind echipamentele medicale de urgență, rezervele de apă, precum și tipul și frecvențele echipamentelor radio portabile de urgență.

RAC-OPS 1.060
Amerizare

Operatorul nu operează un avion cu o configurație aprobată mai mare de 30 de locuri pentru pasageri, în zboruri deasupra întinderilor de apă, la o distanță de o locație care să permită aterizarea de urgență mai mare de 120 de minute de zbor la viteza de croazieră sau 400 de mile nautice (cea mai mică dintre aceste valori), fără ca avionul să corespundă cerințelor de amerizare prevăzute de codul de navigabilitate.

RAC-OPS 1.065
Transportul armelor și al munițiilor de război

(a) Operatorul nu trebuie să transporte arme și muniții de război pe calea aerului decât dacă are o aprobare expresă în acest sens, acordată de toate statele implicate.

(b) Operatorul se asigură că armele și munițiile de război sunt:

1. depozitate în avion într-un loc inaccesibil pasagerilor pe durata zborului; și
2. în cazul armelor de foc, neîncărcate, cu excepția cazului în care, înainte de începerea zborului, s-a primit aprobare de la toate statele implicate că astfel de arme și muniții de război pot fi transportate în condiții care diferă parțial sau total de cele prevăzute la prezentul punct.

(c) Operatorul se asigură că, înainte de începerea zborului, pilotul comandant este informat cu privire la detaliile și amplasarea la bordul avionului a tuturor armelor și a muniției de război care urmează să fie transportate.

RAC-OPS 1.070
Transportul armelor și al munițiilor sportive

(a) Operatorul trebuie să ia toate măsurile necesare pentru a se asigura că este informat cu privire la toate armele sportive care urmează să fie transportate pe calea aerului.

(b) Operatorul care acceptă transportul armelor sportive se asigură că acestea sunt:

1. depozitate în avion într-un loc inaccesibil pasagerilor pe durata zborului, cu excepția cazului în care AAC a hotărât că respectarea acestei dispoziții nu este aplicabilă din punct de vedere practic și a acceptat că se pot aplica alte proceduri; și
2. în cazul armelor de foc și al altor arme care pot conține muniție, neîncărcate.

(c) Muniția pentru arme sportive poate fi transportată în bagajele verificate ale pasagerilor, sub rezerva anumitor limitări, în conformitate cu instrucțiunile tehnice (a se vedea RAC-OPS 1.1160 litera (b) punctul 5) definite în RAC-OPS 1.1150 litera (a) punctul 15.

RAC-OPS 1.075

Metodă de transport al persoanelor

Operatorul ia toate măsurile pentru a se asigura că nici o persoană nu se află în nici o zonă a unui avion în zbor care nu este desemnat pentru pasageri, cu excepția cazului în care comandantul a acordat acces temporar la oricare parte a avionului:

1. în scopul luării de măsuri necesare pentru siguranța avionului sau a oricărei persoane, a oricărui animal sau a oricăror bunuri aflate la bord; sau
2. în care se transportă cargo sau mărfuri, în condițiile în care există o cale care să permită accesul unei persoane la acestea în timpul zborului.

RAC-OPS 1.080

Oferirea bunurilor periculoase pentru transportul aerian

Operatorul ia toate măsurile pentru a se asigura că nici o persoană nu oferă sau acceptă transportul bunurilor periculoase, cu excepția cazului în care persoana este instruită și bunurile periculoase sunt în modul corespunzător clasificate, documentate, certificate, descrise, ambalate, marcate, etichetate și corespund cerințelor pentru transport prevăzute în instrucțiunile tehnice și prevederile legale stabilite de AAC.

RAC-OPS 1.085

Responsabilitățile echipajului

(a) Membrul echipajului este răspunzător de executarea corespunzătoare a îndatoririlor sale care:

1. sunt legate de siguranța avionului și a ocupanților acestuia; și
2. sunt precizate în instrucțiunile și procedurile cuprinse în manualul operațional.

(b) Membrul echipajului:

1. raportează comandantului orice cedare, funcționare necorespunzătoare sau defect care consideră că poate afecta starea de navigabilitate sau operarea în siguranță a avionului, inclusiv sistemele de urgență;
2. raportează comandantului orice incident care a pus în pericol sau ar fi putut pune în pericol siguranța operării;
3. folosește formularele de raport al incidentelor ale operatorului în conformitate cu RAC-OPS 1.037 litera (a) punctul 2. În toate aceste cazuri, o copie a raportului (rapoartelor) se comunică comandantului în cauză.

(c) Nici o dispoziție de la litera (b) nu obligă un membru al echipajului să raporteze un incident care a fost deja raportat de un alt membru al echipajului.

(d) Membrul echipajului nu trebuie să execute sarcini la bordul avionului:

1. în timp ce se află sub influența oricărui medicament care ar putea să-i afecteze facultățile într-un mod ce contravine siguranței;
2. după ce a făcut o scufundare la mare adâncime, cu excepția cazului când a trecut o perioadă de timp rezonabilă;
3. după o donare de sânge, cu excepția cazului când a trecut o perioadă de timp rezonabilă;
4. în cazul în care nu sunt îndeplinite cerințele medicale aplicabile sau în cazul în care persoana respectivă are dubii privind capacitatea sa de a își îndeplini sarcinile atribuite; sau
5. în cazul în care știe sau suspectează că suferă de oboseală sau nu se simte capabil de a executa sarcini la bordul avionului, în măsura în care poate periclita zborul.

(e) Un membru al echipajului se supune cerințelor corespunzătoare privind consumul de alcool care sunt stabilite de către operator și acceptate de AAC și care nu trebuie să fie mai puțin restrictive decât următoarele:

1. nu trebuie să se consume alcool cu mai puțin de opt ore înaintea începerii misiunii sau a serviciului de rezervă;
2. nivelul de alcool în sânge nu trebuie să depășească 0,2 la mie la începutul perioadei de serviciu pentru zbor;
3. nu se consumă alcool în timpul perioadei de serviciu pentru zbor sau în timpul serviciului de rezervă.

(f) Comandantul:

1. răspunde de siguranța tuturor membrilor echipajului, a pasagerilor și a mărfurilor aflate la bord, imediat după ce se îmbarcă și până când părăsește avionul la sfârșitul zborului;
2. răspunde de operarea și siguranța avionului din momentul în care avionul este pregătit să se pună în mișcare pentru rulajul la sol înainte de decolare și până în momentul în care se oprește la încheierea zborului și motorul (motoarele) folosit(e) ca mijloace principale de propulsie sunt oprite;
3. are autoritatea să dea toate comenzile pe care le consideră necesare în scopul asigurării siguranței avionului și a persoanelor sau a bunurilor transportate;
4. este autorizat să debarce orice persoană sau orice parte din marfă care, în opinia sa, poate reprezenta un pericol potențial pentru siguranța avionului sau a ocupanților acestuia;
5. nu permite transportul în avion al nici unei persoane care pare să se afle sub influența alcoolului sau a drogurilor, în măsura în care poate fi periclitată siguranța avionului sau a ocupanților acestuia;
6. are dreptul să refuze transportul pasagerilor neadmiși, al deportaților sau al persoanelor aflate în stare de arest, în cazul în care transportul acestora reprezintă un risc pentru siguranța avionului sau a ocupanților acestuia;
7. se asigură că toți pasagerii sunt informați asupra amplasării ieșirilor de urgență, precum și asupra amplasării și a modului de utilizare a echipamentului de siguranță și urgență relevant;
8. se asigură că toate procedurile operaționale și listele de verificare sunt respectate în conformitate cu manualul operațional;
9. nu permite nici unui membru al echipajului să desfășoare nici o activitate în timpul decolării, al urcării inițiale, al apropierei finale și al aterizării, cu excepția acelor îndatoriri necesare pentru operarea în siguranță a avionului;
10. nu permite:
 - (i) dezactivarea, oprirea sau ștergerea datelor, în timpul zborului, unui înregistrator de date de zbor, nici ștergerea după zbor a datelor înregistrate, în cazul unui accident sau incident care trebuie să fie obligatoriu raportat;
 - (ii) dezactivarea sau oprirea în timpul zborului a unui înregistrator de voce din cabina de pilotaj, cu excepția situației în care consideră că datele înregistrate, care altfel ar fi fost șterse automat, trebuie păstrate pentru investigarea incidentului sau accidentului, nici ștergerea manuală, în timpul zborului sau după zbor, a datelor înregistrate, în cazul unui accident sau incident care trebuie să fie obligatoriu raportat;
11. decide dacă acceptă sau nu un avion care prezintă elemente inutilizabile permise de CDL sau MEL; și
12. se asigură că s-a efectuat inspecția premergătoare zborului.

(g) Într-o situație de urgență care impune luarea unei decizii și acțiunea imediată, comandantul ia orice măsură pe care o consideră necesară în condițiile date. În aceste cazuri, comandantul, în interesul siguranței, se poate abate de la reguli, proceduri și metode operaționale.

RAC-OPS 1.090

Autoritatea comandantului

Operatorul ia toate măsurile necesare pentru a se asigura că toate persoanele transportate în avion se supun comenzilor legitime date de comandant în scopul asigurării siguranței avionului și a persoanelor sau a bunurilor îmbarcate.

RAC-OPS 1.095
Autoritatea privind rulajul la sol al avionului

Operatorul ia toate măsurile necesare pentru a se asigura că un avion aflat în responsabilitatea sa nu este rulat pe suprafața de mișcare a unui aerodrom de către o altă persoană decât un membru al echipajului de comandă, cu excepția cazului în care respectiva persoană, aflată la comanda avionului:

1. a fost autorizată în mod corespunzător de către operator sau de către un agent desemnat și este competentă:

- (i) să ruleze avionul;
- (ii) să folosească telefonía prin radio; și

2. a fost instruită cu privire la configurația aerodromului, rute, semne, marcaje, lumini, precum și la semnalele, instrucțiunile, frazeologia și procedurile de control al traficului aerian și se poate conforma standardelor operaționale necesare pentru deplasarea în siguranță a avionului pe aerodrom.

RAC-OPS 1.100
Admiterea în cabina de pilotaj

(a) Operatorul se asigură că nici o persoană, alta decât un membru al echipajului de comandă desemnat pentru un zbor, nu este admisă sau nu este transportată în cabina de pilotaj, cu excepția cazului în care persoana respectivă este:

- 1. un membru al echipei operaționale;
- 2. un reprezentant al AAC care răspunde de certificare, licențiere sau inspecție, în cazul în care acest lucru este necesar pentru îndeplinirea îndatoririlor sale oficiale; sau
- 3. autorizată și transportată în conformitate cu instrucțiunile cuprinse în manualul operațional.

(b) Comandantul trebuie să se asigure că:

- 1. în interesul siguranței, accesul în cabina de pilotaj nu distrage atenția și/sau nu împiedică operarea zborului; și
- 2. toate persoanele transportate în cabina de pilotaj sunt familiarizate cu procedurile de siguranță relevante.

(c) Decizia finală privind accesul în cabina de pilotaj este responsabilitatea comandantului.

RAC-OPS 1.105
Transporturi neautorizate

Operatorul trebuie să ia toate măsurile necesare pentru a se asigura că nicio persoană nu se ascunde la bordul avionului sau că nu ascunde marfă la bordul avionului.

RAC-OPS 1.110
Dispozitive electronice portabile

Operatorul nu permite nici unei persoane să utilizeze și ia toate măsurile necesare pentru a se asigura că nicio persoană nu utilizează, la bordul unui avion, un dispozitiv electronic portabil care poate afecta negativ performanțele sistemelor și ale echipamentelor avionului.

RAC-OPS 1.115
Alcool și droguri

Operatorul interzice accesul sau prezența la bordul unui avion a oricărei persoane aflate sub influența alcoolului sau a drogurilor, în măsura în care poate fi periclitată siguranța avionului sau a ocupanților acestuia, și ia toate măsurile necesare în acest sens.

RAC-OPS 1.120
Periclitarea siguranței

Operatorul ia toate măsurile necesare pentru a se asigura că nici o persoană nu acționează sau nu omite să acționeze, din imprudență sau neglijență, astfel încât:

1. să periclitaze avionul sau să pună în pericol persoanele aflate la bordul acestuia;
2. avionul să pună în pericol orice persoană sau proprietate.

RAC-OPS 1.125
Documente obligatorii la bordul avionului

(a) Operatorul se asigură că următoarele documente sau copii ale acestora se află la bord în timpul fiecărui zbor:

1. certificatul de înmatriculare;
2. certificatul de navigabilitate;
3. certificatul de zgomot în original sau copie (după caz), inclusiv o traducere în limba engleză, în cazul în care a fost furnizată de către AAC responsabilă de emiterea certificatului de zgomot;
4. originalul sau o copie a certificatului de operator aerian;
5. licența pentru utilizarea stației radio a avionului; și
6. originalul sau o copie a certificatului (certificatelor) de asigurare pentru răspundere civilă.

(b) Fiecare membru al echipajului de zbor trebuie, la fiecare zbor, să aibă asupra sa licența de echipaj de zbor validă și cu calificarea (calificările) adecvată (adecvate) pentru scopul zborului.

RAC-OPS 1.130
Manuale care trebuie să se afle la bord

Operatorul se asigură că:

1. părțile în vigoare ale manualului operațional relevante pentru îndatoririle echipajului se află la bord în timpul fiecărui zbor;
2. acele părți din manualul operațional care sunt necesare pentru conducerea zborului sunt ușor accesibile echipajului aflat la bordul avionului; și
3. manualul de zbor în vigoare se află la bordul avionului, cu excepția cazului în care AAC a acceptat că manualul operațional precizat în RAC-OPS 1.1045 apendicele 1 partea B conține informații relevante pentru acel avion.

RAC-OPS 1.135
Informații adiționale și acte necesare

(a) Operatorul se asigură că, în afară de documentele și manualele prevăzute în RAC-OPS 1.125 și RAC-OPS 1.130, următoarele informații și formulare, relevante pentru tipul și zona de operare, se află la bordul avionului în timpul fiecărui zbor:

1. plan de zbor operațional care conține cel puțin informațiile prevăzute în RAC-OPS 1.1060;
2. jurnalul tehnic al avionului, care conține cel puțin informațiile prevăzute în RAC-CAW partea M punctul M.A.306 Sistemul de jurnal tehnic al operatorului;
3. detalii ale planului de zbor ATS depus;
4. documentațiile NOTAM/AIS corespunzătoare;
5. informații meteorologice corespunzătoare;
6. documentația de încărcare și centraj, specificată în Subpartea J;
7. notificarea privind categoriile speciale de pasageri, cum ar fi personalul de securitate, în cazul în care nu este considerat ca făcând parte din echipaj, persoanele cu handicap, pasageri inadmisibili, deportați și persoane aflate în stare de arest;

8. notificarea privind încărcăturile speciale, inclusiv bunuri periculoase, și informările scrise adresate comandantului, prevăzute în RAC-OPS 1.1215 litera (d);
 9. hărți și diagrame actuale și documente asociate prevăzute în RAC-OPS 1.290 litera (b) punctul 7;
 10. orice alte documente care pot fi cerute de statele implicate în zborul respectiv, cum ar fi cargo manifestul, lista de pasageri etc.; și
 11. formulare în vederea îndeplinirii cerințelor de raportare ale AAC și ale operatorului.
- (b) Autoritatea poate permite ca informațiile detaliate la litera (a) sau părți ale acestora să fie prezentate în altă formă decât tipărite pe hârtie. Trebuie să se asigure un standard de accesibilitate, operabilitate și fiabilitate acceptabil.

RAC-OPS 1.140 **Informații păstrate la sol**

(a) Operatorul se asigură că:

cel puțin pentru durata fiecărui zbor sau serii de zboruri:

- (i) informații relevante privind zborul și adecvate pentru tipul de operare se păstrează la sol; și
- (ii) informațiile sunt reținute până când au fost copiate în locul unde vor fi păstrate în conformitate cu RAC-OPS 1.1065; sau, în cazul în care acest lucru nu este posibil,
- (iii) aceleași informații se transportă la bordul avionului, într-un container ignifug.

(b) Informațiile menționate la litera (a) de mai sus includ:

1. o copie după planul de zbor operațional, după caz;
2. copii ale părții (părților) relevante (relevante) din jurnalul tehnic al avionului;
3. documentație NOTAM specifică rutei, dacă a fost editată în mod special de către operator;
4. documentația referitoare la masă și centraj, în cazul în care este cerută (a se vedea RAC-OPS 1.625); și
5. notificare privind încărcăturile speciale.

RAC-OPS 1.145 **Dreptul de inspecție**

Operatorul se asigură că orice persoană autorizată de AAC este admisă, în orice moment, la bord și poate zbura la bordul oricărui avion operat în conformitate cu AOC emis de AAC, și poate intra și rămâne în cabina de pilotaj, cu condiția ca accesul în cabina de comandă să poată fi refuzat de comandant atunci când, în opinia acestuia, se pune în pericol siguranța avionului.

RAC-OPS 1.150 **Furnizarea de documente și înregistrări**

(a) Operatorul trebuie:

1. să asigure acces oricărei persoane autorizate de AAC la toate documentele și înregistrările care sunt legate de operațiunile de zbor sau de întreținere; și
2. să prezinte toate documentele și înregistrările, la cererea AAC, într-o perioadă rezonabilă de timp.

(b) Comandantul prezintă, într-o perioadă rezonabilă de timp de la cererea unei persoane autorizate de către AAC, acelei persoane documentele care trebuie să se afle la bord.

RAC-OPS 1.155 **Păstrarea documentelor**

Operatorul se asigură că:

1. orice documente originale sau copii ale acestora, pe care trebuie să le păstreze, sunt păstrate pentru o perioadă de timp impusă, chiar dacă acesta încetează a fi operatorul avionului; și
2. atunci când un membru al echipajului, pentru care operatorul a păstrat evidențele privind timpul de zbor, timpul de serviciu și timpul de odihnă, devine un membru al echipajului pentru un alt operator, acea înregistrare este pusă la dispoziția noului operator.

RAC-OPS 1.160

Păstrarea, prezentarea și utilizarea înregistrărilor de pe înregistratorul de date de zbor

(a) Păstrarea înregistrărilor:

1. După un accident, operatorul unui avion la bordul căruia se află un înregistrator de date de zbor trebuie, în măsura în care este posibil, să păstreze datele înregistrate originale referitoare la accident, astfel cum au fost reținute de înregistrator, pentru o perioadă de 60 de zile, cu excepția cazului în care autoritatea de investigație dă indicații contrare.
2. Cu excepția cazurilor în care AAC a acordat permisiune prealabilă, după un incident care intră sub incidența obligației de raportare, operatorul unui avion la bordul căruia se află un înregistrator de date de zbor trebuie, în măsura în care este posibil, să păstreze datele înregistrate originale legate de acel incident, astfel cum au fost reținute de înregistrator, pentru o perioadă de 60 de zile, cu excepția cazului în care autoritatea de investigație dă indicații contrare.
3. În plus, la cererea AAC, operatorul unui avion la bordul căruia se află un înregistrator de date de zbor păstrează datele înregistrate originale pe o perioadă de 60 de zile, cu excepția cazului în care autoritatea de investigație dă indicații contrare.
4. În cazul în care la bordul unui avion trebuie să se afle un înregistrator de date de zbor, operatorul avionului trebuie:
 - (i) să păstreze înregistrările pe perioada de operare, astfel cum se prevede în RAC-OPS 1.715, 1.720 și 1.725, cu excepția cazului în care, în scopul testării și al întreținerii înregistratoarelor de date de zbor, la momentul efectuării testului se poate șterge până la o oră din cel mai vechi material înregistrat; și
 - (ii) să păstreze un document care prezintă informațiile necesare pentru extragerea și conversia datelor stocate în unități operabile.

(b) Prezentarea înregistrărilor:

Operatorul unui avion la bordul căruia se află un înregistrator de date de zbor trebuie, în decursul unei perioade de timp rezonabile după ce a primit o solicitare în acest sens din partea AAC, să prezinte orice înregistrare făcută de un înregistrator de date de zbor care este disponibilă sau care a fost păstrată.

(c) Utilizarea înregistrărilor:

1. Înregistrările obținute cu ajutorul înregistratorului din cabina de pilotaj nu pot fi utilizate în alt scop decât cel de investigare a unui accident sau incident a cărui raportare este obligatorie, cu excepția cazului în care se obține consimțământul tuturor membrilor echipajului implicați.
2. Înregistrările înregistratorului de date de zbor nu pot fi folosite în alte scopuri decât pentru investigarea unui accident sau incident a cărui raportare este obligatorie, cu excepția cazurilor în care aceste înregistrări sunt:
 - (i) utilizate de către operator doar în scopuri legate de navigabilitate sau întreținere; sau
 - (ii) făcute anonime; sau
 - (iii) divulgate în cadrul unor proceduri sigure.

RAC-OPS 1.165

Închirierea avioanelor

(a) Terminologie:

Termenii utilizați în prezentul paragraf au următoarele semnificații:

1. închirierea avionului fără echipaj – atunci când avionul este operat pe baza AOC al locatarului;
2. închirierea avionului cu echipaj – atunci când avionul este operat pe baza AOC al locatarului.

(b) Închirierea de avioane între operatorii naționali

1. Închirierea cu echipaj.

Un operator național care furnizează un avion cu echipaj complet unui alt operator național, și care își menține toate funcțiile și responsabilitățile prevăzute în subpartea C rămâne operatorul avionului.

2. Toate tipurile de închiriere, cu excepția închirierii cu echipaj:

(i) Cu excepția cazurilor prevăzute la litera (b) punctul 1, un operator național care utilizează un avion furnizat de un alt operator național sau care furnizează un avion unui alt operator național trebuie să obțină aprobare prealabilă pentru operare de la AAC. Toate condițiile conexe acestei aprobări trebuie să fie incluse în contractul de închiriere.

(ii) Toate elementele contractelor de închiriere care sunt aprobate de AAC, altele decât contractele de închiriere în care este implicat un avion și echipajul complet și pentru care nu se intenționează transferul funcțiilor și responsabilităților, trebuie să fie considerate, în ceea ce privește avionul închiriat, ca variațiuni ale AOC în baza căruia se efectuează zborurile.

(c) Închirierea de avioane între un operator național și orice entitate, alta decât un operator național:

1. Luarea în locațiune fără echipaj

(i) Operatorul național nu trebuie să închirieze un avion fără echipaj de la o altă entitate decât un alt operator național, cu excepția cazului în care se obține aprobare de la AAC. Toate condițiile conexe acestei aprobări trebuie să fie incluse în contractul de închiriere.

(ii) Operatorul național se asigură că, în ceea ce privește avioanele care sunt închiriate fără echipaj, toate diferențele față de cerințele prevăzute în Subpărțile K, L și/sau RAC-OPS 1.005 litera (b) se notifică AAC și pot fi acceptate de aceasta.

2. Luare în locațiune cu echipaj

(i) Operatorul național nu trebuie să închirieze un avion cu echipaj de la o altă entitate decât un alt operator național, cu excepția cazului în care obține aprobarea AAC.

(ii) Operatorul național se asigură că, în ceea ce privește avioanele care sunt închiriate cu echipaj:

A. standardele de siguranță ale locatorului cu privire la întreținere și operare sunt echivalente cu cele stabilite în prezenta reglementare;

B. locatorul este un operator titular al unui AOC eliberat de un stat care este semnatar al Convenției de la Chicago;

C. avionul deține un certificat de navigabilitate standard, eliberat în conformitate cu Anexa 8 la Convenția de la Chicago, și

D. sunt respectate toate cerințele pe care AAC le aplică.

3. Darea în locațiune fără echipaj

Operatorul național poate închiria un avion fără echipaj, pentru transport aerian comercial, oricărui operator al unui stat care este semnatar al Convenției de la Chicago, în cazul în care sunt îndeplinite următoarele condiții:

A. AAC a acordat derogare operatorului de la dispozițiile relevante ale RAC-OPS partea 1 și, după ce autoritatea de reglementare străină a acceptat în scris responsabilitatea pentru supravegherea întreținerii și a operării avionului (avioanelor), a îndepărtat avionul din AOC său; și

B. avionul este întreținut în conformitate cu un program de întreținere aprobat.

4. Luarea în locațiune cu echipaj

Un operator național care închiriază un avion cu echipaj complet unei alte entități, și care își păstrează toate funcțiile și responsabilitățile prevăzute la subpartea C rămâne operatorul avionului.

Apendicele 1 la RAC-OPS 1.005 litera (a)
Operațiuni cu avioane din clasa B de performanță

(a) Terminologie:

1. Operațiuni de la A la A – decolarea și aterizarea se fac în același loc.
2. Operațiuni de la A la B – decolarea și aterizarea se fac în locuri diferite.
3. Noapte – orele dintre sfârșitul crepusculului civil și începutul răsăritului civil sau o altă perioadă similară între apus și răsărit, astfel cum este prevăzut de AAC.

(b) Operațiunile în cazul cărora se aplică prezentul apendice pot fi efectuate în conformitate cu următoarele cerințe mai puțin restrictive.

1. RAC-OPS 1.035 Sistemul de calitate: în cazul unui operator foarte mic, postul de manager responsabil cu calitatea poate fi ocupat de un manager responsabil desemnat, în cazul în care se utilizează auditori externi. Acest lucru se aplică și în cazul în care managerul-șef ocupă unul sau mai multe dintre posturile desemnate.

2. Rezervat.

3. RAC-OPS 1.075 Metode de transport al persoanelor: nu se aplică pentru operațiuni VFR ale avioanelor dotate cu un singur motor.

4. RAC-OPS 1.100 Admiterea în cabina de pilotaj:

(i) Operatorul trebuie să stabilească reguli de transport al pasagerilor care ocupă loc pe un scaun de pilot.

(ii) Comandantul se asigură că:

A. transportul pasagerilor pe un scaun de pilot nu produce distragerea atenției și/sau nu interferează cu operarea zborului; și

B. pasagerul care ocupă un scaun de pilot este familiarizat cu restricțiile și procedurile de siguranță relevante.

5. RAC-OPS 1.105 Transport neautorizat: nu se aplică pentru operațiuni VFR ale avioanelor dotate cu un singur motor.

6. RAC-OPS 1.135 Informații adiționale și acte necesare:

(i) Pentru operațiuni VFR de la A la A ale avioanelor dotate cu un singur motor efectuate pe timp de zi nu se impune ca următoarele documente să se afle la bord:

A. plan de zbor operațional;

B. jurnalul tehnic al avionului;

C. documentația de informare NOTAM/AIS;

D. informații meteorologice;

E. notificarea privind categorii speciale de pasageri etc.; și

F. notificarea privind încărcături speciale, inclusiv bunuri periculoase etc.

(ii) Pentru operațiuni VFR de la A la B ale avioanelor dotate cu un singur motor efectuate pe timp de zi, nu este necesar să se afle la bord notificarea privind categoriile speciale de pasageri descrise în RAC-OPS 1.135 litera (a) punctul 7.

(iii) Pentru operațiuni VFR de la A la B efectuate pe timp de zi, planul de zbor operațional poate fi într-o formă simplificată și trebuie să îndeplinească cerințele tipului de operare.

7. RAC-OPS 1.215 Utilizarea serviciilor de trafic aerian: pentru operațiuni VFR ale avioanelor dotate cu un singur motor efectuate pe timp de zi, contactul cu ATS nu are caracter obligatoriu și se menține în conformitate cu exigențele tipului de operare. Serviciile de căutare și salvare trebuie să fie asigurate în conformitate cu RAC-OPS 1.300.

8. RAC-OPS 1.225 Minimele de operare de aerodrom: pentru operațiuni VFR, minimele de operare standard VFR cuprind, în mod normal, prezenta cerință. În cazul în care este necesar, operatorul precizează cerințele suplimentare ținând cont de factori precum acoperirea radio, terenul, natura locurilor de decolare și aterizare, condițiile de zbor și capacitatea ATS.

9. RAC-OPS 1.235 Procedurile de limitare a zgomotului: nu se aplică în cazul operațiilor VFR ale avioanelor dotate cu un singur motor.

10. RAC-OPS 1.240 Rute și zone de operare:

Litera (a) punctul 1 nu se aplică în cazul operațiilor VFR de la A la A ale avioanelor dotate cu un singur motor, efectuate pe timp de zi.

11. RAC-OPS 1.250 Stabilirea altitudinilor minime de zbor:

Pentru operațiuni VFR efectuate pe timp de zi, această cerință se aplică după cum urmează. Operatorul se asigură că operațiunile sunt efectuate doar de-a lungul unor rute sau în interiorul unor zone pentru care se poate menține o distanță sigură față de obstacole și trebuie să ia în considerare factori precum temperatura, terenul, condițiile meteorologice nefavorabile (de exemplu, turbulențe severe și curenți de aer descendenți, corecții ale variațiilor de temperatură și presiune față de valorile standard).

12. RAC-OPS 1.255 Politica de combustibil:

(i) Pentru zboruri de la A la A – operatorul specifică cantitatea minimă de combustibil care trebuie să rămână la sfârșitul zborului. Această rezervă de combustibil minimă finală nu trebuie să fie mai mică decât cantitatea necesară pentru un zbor de 45 de minute.

(ii) Pentru zboruri de la A la B – operatorul se asigură că în calculul, înainte de zbor, al cantității de combustibil utilizabil necesar pentru un zbor se includ:

A. combustibil pentru rulaj la sol – combustibilul consumat înainte de decolare, în cazul în care cantitatea este semnificativă; și

B. combustibil pentru zborul de rută (combustibil necesar pentru ajungerea la destinație); și

C. combustibil de rezervă –

1. rezerva de rută – combustibil care nu reprezintă mai puțin de 5 % din combustibilul planificat pentru zborul de rută sau, în cazul unei replanificări în timpul zborului, 5 % din combustibilul pentru zborul de rută necesar pentru restul zborului; și

2. rezerva finală de combustibil – combustibil necesar pentru a zbura o perioadă suplimentară de 45 de minute (la motoarele cu piston) sau 30 de minute (la motoarele cu turbină);

D. combustibil alternativ – combustibil necesar pentru a ajunge la o destinație de rezervă via aerodromul de destinație, în cazul în care este cerută o destinație de rezervă;

E. combustibil suplimentar – combustibil pe care comandantul îl poate solicita în plus față de cantitatea prevăzută la punctele A-D.

13. RAC-OPS 1.265 Transportul pasagerilor inadmisibili, al celor deportați sau al persoanelor aflate în stare de arest: pentru operațiunile VFR cu avioane dotate cu un singur motor și atunci când nu se intenționează transportul de pasageri inadmisibili, deportați sau persoane aflate în stare de arest, unui operator nu i se impune să stabilească proceduri pentru transportul acestor pasageri.

14. RAC-OPS 1.280 Repartizarea pasagerilor pe scaune: nu se aplică operațiunilor VFR ale avioanelor dotate cu un singur motor.

15. RAC-OPS 1.285 Briefingul pasagerilor: demonstrația și informarea se fac în conformitate cu tipul operațiunilor. La operațiunile cu un singur pilot, pilotului nu trebuie să i se aloce sarcini care să îl distragă de la îndatoririle sale de zbor.

16. RAC-OPS 1.290 Pregătirea zborului:

(i) Plan de zbor operațional pentru operațiunile de la A la A – nu este necesar.

(ii) Operațiuni de la A la B conform VFR pe timp de zi – operatorul se asigură că pentru fiecare zbor se completează o formă simplificată de plan de zbor operațional, care este relevant pentru tipul de operațiune.

17. RAC-OPS 1.295 Selectarea aerodromurilor: nu se aplică în cazul operațiunilor VFR. Instrucțiunile necesare pentru utilizarea aerodromurilor și a locurilor de decolare și de aterizare trebuie să fie emise cu trimitere la RAC-OPS 1.220.

18. RAC-OPS 1.310 Membrii de echipaj la posturi:

Pentru operațiunile VFR, instrucțiunile în acest sens sunt necesare doar atunci când se desfășoară operațiuni cu doi piloți.

19. RAC-OPS 1.375 Managementul combustibilului în zbor:

Apendicele 1 la RAC-OPS 1.375 nu este necesar să se aplice în cazul operațiunilor VFR pe timp de zi ale avioanelor dotate cu un singur motor.

20. RAC-OPS 1.405 Inițierea și continuarea apropierei:

Nu se aplică în cazul operațiunilor VFR.

21. RAC-OPS 1.410 Proceduri operaționale – înălțimea de trecere a pragului:

Nu se aplică în cazul operațiunilor VFR.

22. RAC-OPS 1.430 până la 1.460, inclusiv apendicele:

Nu se aplică în cazul operațiunilor VFR.

23. RAC-OPS 1.530 Decolarea:

(i) Litera (a) se aplică cu următoarea adăugire. AAC poate, de la caz la caz, să accepte alte date de performanță prezentate de operator și care se bazează pe demonstrație și/sau pe experiență dovedită

cu documente. Literele (b) și (c) se aplică cu următoarea adăugire. Atunci când cerințele prezentului punct nu pot fi respectate din cauza limitărilor fizice legate de extinderea pistei și există un interes public clar și o necesitate a operațiunii, AAC poate accepta, de la caz la caz, alte date de performanță, care nu intră în conflict cu manualul de zbor al avionului privind procedurile speciale, prezentate de operator pe bază de demonstrație și/sau experiență dovedită cu documente.

(ii) Operatorul care dorește să efectueze operațiuni în conformitate cu punctul (i) trebuie să obțină aprobarea prealabilă a AAC care eliberează AOC. O astfel de aprobare:

- A. specifică tipul de avion;
- B. specifică tipul de operațiune;
- C. specifică aerodromul (aerodromurile) și pistele implicate;
- D. restricționează decolarea în condițiile VMC;
- E. precizează calificarea echipajului; și
- F. se limitează la avioanele pentru care certificatul inițial de tip a fost eliberat înainte de 1 ianuarie 2005.

(iii) Operațiunea trebuie să fie acceptată de statul în care se află aerodromul.

24. RAC-OPS 1.535 Obstacolarea la decolare – avioane multimotoare:

(i) Litera (a) punctul 3, litera (a) punctul 4, litera (a) punctul 5, litera (b) punctul 2, litera (c) punctul 1, litera (c) punctul 2 și apendicele nu se aplică în cazul operațiunilor VFR efectuate pe timp de zi.

(ii) Pentru operațiuni IFR sau VFR efectuate pe timp de zi se aplică literele (b) și (c), cu următoarele variațiuni.

A. Navigarea la vedere este considerată posibilă atunci când vizibilitatea zborului este de 1500 m sau mai mult.

B. Lățimea maximă impusă a culoarului este de 300 m atunci când vizibilitatea zborului este de 1500 m sau mai mult.

25. RAC-OPS 1.545 Aterizare – aerodromuri de destinație și de rezervă:

(i) Punctul se aplică cu următoarea adăugire. În cazul în care cerințele prezentului punct nu pot fi respectate din cauza limitărilor fizice legate de extinderea pistei și există un interes public clar și o necesitate operațională a efectuării operațiunii, AAC poate accepta, de la caz la caz, alte date de performanță, care nu intră în conflict cu manualul de zbor al avionului privind procedurile speciale, prezentate de operator pe bază de demonstrație și/sau experiență dovedită cu documente.

(ii) Operatorul care dorește să efectueze operațiuni în conformitate cu punctul (i) trebuie să obțină aprobarea prealabilă a autorității care a eliberat AOC. O astfel de aprobare:

- A. specifică tipul avionului;
- B. specifică tipul de operațiune;
- C. specifică aerodromul (aerodromurile) și pistele implicate;
- D. restricționează apropierea finală și aterizarea în condițiile VMC;
- E. precizează calificarea echipajului; și
- F. se limitează la avioanele pentru care certificatul inițial de tip a fost emis înainte de 1 ianuarie 2005.

(iii) Operațiunea trebuie să fie acceptată de statul în care se află aerodromul.

26. RAC-OPS 1.550 Aterizarea – piste uscate:

(i) Punctul se aplică cu următoarea adăugire. În cazul în care cerințele prezentului punct nu pot fi respectate din cauza limitărilor fizice legate de extinderea pistei și există un interes public clar și o necesitate operațională a efectuării operațiunii, AAC poate accepta, de la caz la caz, alte date de performanță, care nu intră în conflict cu manualul de zbor al avionului privind procedurile speciale, prezentate de operator pe bază de demonstrație și/sau experiență dovedită cu documente.

(ii) Operatorul care dorește să efectueze operațiuni în conformitate cu punctul (i) trebuie să obțină aprobarea prealabilă a autorității care a emis AOC. O astfel de aprobare:

- A. specifică tipul avionului;
- B. specifică tipul de operațiune;
- C. specifică aerodromul (aerodromurile) și pistele implicate;
- D. restricționează apropierea finală și aterizarea în condițiile VMC;
- E. precizează calificarea echipajului; și
- F. se limitează la avioanele pentru care certificatul inițial de tip a fost emis înainte de 1 ianuarie 2005.

(iii) Operațiunea trebuie să fie acceptată de statul în care se află aerodromul.

27. Rezervat.

28. RAC-OPS 1.650 Operațiuni VFR în timpul zilei:

Punctul 1.650 se aplică cu următoarea adăugire. Avioanele dotate cu un singur motor, pentru care s-a eliberat prima dată un certificat de navigabilitate individual înainte de 22 mai 1995, pot fi exceptate de către AAC de la respectarea cerințelor de la literele (f), (g), (h) și (i), în cazul în care respectarea acestora ar presupune modificarea avioanelor.

29. RAC-CAW partea M punctul M.A.704, Specificații de management al menținerii navigabilității

Specificațiile de management al menținerii navigabilității pot fi adaptate la operațiunile care urmează a fi efectuate.

30. RAC-CAW partea M punctul M.A.306, Sistemul de jurnal tehnic al operatorului:

AAC poate aproba o formă redusă a sistemului jurnalului tehnic, relevant pentru tipul de operațiune desfășurată.

31. RAC-OPS 1.940 Compunerea echipajului de comandă:

Litera (a) punctul 2, litera (a) punctul 4 și litera (b) nu se aplică la operațiunile VFR efectuate pe timp de zi, cu mențiunea că litera (a) punctul 4 trebuie să se aplice integral în cazul în care RAC-OPS 1 impune prezența a doi piloți.

32. RAC-OPS 1.945 Instruirea de conversie și verificare:

(i) Litera (a) punctul 7 – zborul de linie sub supraveghere (LIFUS) poate fi efectuat pe orice avion din clasa în cauză. Durata necesară a LIFUS depinde de complexitatea operațiunilor care urmează a fi efectuate.

(ii) Litera (a) punctul 8 nu se aplică.

33. RAC-OPS 1.955 Nominalizarea comandantului:

Litera (b) se aplică după cum urmează. AAC poate accepta un curs de scurtă durată pentru comandanți, relevant pentru tipul de operațiune desfășurată.

34. RAC-OPS 1.960 Comandanți titulari ai unei licențe de pilot comercial

Litera (a) punctul 1 punctul (i) nu se aplică la operațiunile VFR efectuate pe timp de zi.

35. RAC-OPS 1.965 Instruirea periodică și verificarea:

(i) Litera (a) punctul 1 se aplică după cum urmează în cazul operațiunilor VFR efectuate pe timp de zi. Instruirea și verificarea trebuie să fie relevante pentru tipul de operațiune și clasa avionului la bordul căruia operează membrul echipajului de comandă, ținând cont în mod corespunzător de toate echipamentele specializate utilizate.

(ii) Litera (a) punctul 3 punctul (ii) se aplică după cum urmează. Instruirea la bordul avionului poate fi realizată de către un examinator pentru calificarea de clasă (CRE), de către un examinator de zbor (FE) sau de un examinator pentru calificarea de tip (TRE).

(iii) Litera (a) punctul 4 punctul (i) se aplică după cum urmează. Verificarea competenței de către operator poate fi realizată de un examinator pentru calificarea de tip (TRE), de către un examinator pentru calificarea de clasă (CRE) sau de către un comandant cu calificare corespunzătoare numit de operator și acceptat de AAC, care a urmat o instruire în ceea ce privește conceptele CRM și evaluarea aptitudinilor CRM.

(iv) Litera (b) punctul 2 se aplică după cum urmează în cazul operațiunilor VFR efectuate pe timp de zi. În cazurile în care operațiunile sunt efectuate în decursul unor perioade de cel mult opt luni consecutive, este suficientă o singură verificare a competenței de către operator. Această verificare a competenței trebuie să fie realizată înainte de începerea operațiunilor de transport aerian comercial.

36. RAC-OPS 1.968 Calificarea piloților pentru a opera pe oricare dintre posturile de pilotaj:

Apendicele 1 nu se aplică la operațiunile VFR efectuate pe timp de zi cu avioane dotate cu un singur motor.

37. RAC-OPS 1.975 Competența de rută și de aerodrom

(i) Pentru operațiunile VFR efectuate pe timp de zi, nu se aplică literele (b), (c) și (d), cu mențiunea că operatorul se asigură că, în cazurile în care este nevoie de o aprobare specială din partea statului pe teritoriul căruia se află aerodromul, sunt respectate cerințele asociate.

(ii) Pentru operațiunile IFR sau VFR efectuate pe timp de noapte, ca alternativă la literele (b)-(d), competența de rută și de aerodrom poate fi revalidată după cum urmează:

A. cu excepția operațiunilor care au ca destinație aerodromurile cele mai exigente, prin finalizarea a cel puțin 10 sectoare în zona de operare în cursul ultimelor 12 luni, în plus față de orice informare individuală cerută;

B. operațiuni care au ca destinație cele mai exigente aerodromuri pot fi executate doar în cazul în care:

1. comandantul a fost calificat pe aerodrom în timpul ultimelor 36 de luni printr-o vizită în calitate de membru al echipajului de comandă sau ca observator;
2. apropierea este efectuată în VMC, de la altitudinea de sector minimă aplicabilă; și
3. înainte de zbor s-a efectuat o informare individuală adecvată.

38. RAC-OPS 1.980 Mai mult de un tip sau o variantă:

(i) Nu se aplică în cazul în care operațiunile sunt limitate la clase de avioane dotate cu motor cu piston cu un singur pilot, în condiții VFR efectuate pe timp de zi.

(ii) Pentru operațiuni IFR și VFR efectuate pe timp de noapte, cerințele din apendicele 1 la RAC-OPS 1.980 litera (d) punctul 2 punctul (i) pentru 500 de ore în postul relevant în cadrul echipajului, înainte de exercitarea privilegiilor a două mențiuni ale licenței, se reduc la 100 de ore sau sectoare, în cazul în care una dintre mențiuni este asociată unei clase. Înainte ca pilotul să își poată exercita atribuțiile de comandant, trebuie să efectueze un zbor de verificare.

39. RAC-OPS 1.981 Operarea elicopterelor și a avioanelor:

Litera (a) punctul 1 nu se aplică în cazul în care operațiunile sunt limitate la clase de avioane dotate cu motor cu piston cu un singur pilot.

40. Rezervat.

41. RAC-OPS 1.1060 Plan de zbor operațional:

Nu se aplică la operațiunile VFR de la A la A efectuate pe timp de zi. Pentru operațiunile de zbor VFR de la A la B efectuate pe timp de zi, cerința se aplică, dar planul de zbor poate fi sub o formă simplificată, relevantă pentru tipul de operațiuni efectuate (cf. RAC-OPS 1.135).

42. RAC-OPS 1.1070 Specificații de management al menținerii navigabilității:

Specificațiile de management al menținerii navigabilității pot fi adaptate operațiunii care urmează să fie desfășurată.

43. RAC-OPS 1.1071 Jurnalul tehnic al avionului:

Se aplică în conformitate cu RAC-CAW partea M punctul M.A.306 Sistemul de jurnal tehnic al operatorului.

44. Rezervat.

45. Rezervat.

46. RAC-OPS 1.1240 Programe de instruire:

Programele de instruire trebuie să fie adaptate tipului de operațiuni efectuate. Pentru operațiunile VFR se poate accepta un program de autoinstruire.

47. RAC-OPS 1.1250 Lista de verificare a procedurii de căutare a avionului:

Nu se aplică operațiunilor VFR efectuate pe timp de zi.

Apendicele 1 la RAC-OPS 1.125

Documente care trebuie să se afle la bord

A se vedea RAC-OPS 1.125.

În cazul pierderii sau al furtului documentelor specificate în RAC-OPS 1.125, se permite continuarea operațiunii până când zborul ajunge la bază sau într-un loc în care se poate furniza un document înlocuitor.

SUBPARTEA C
CERTIFICAREA ȘI SUPRAVEGHEREA OPERATORILOR

RAC-OPS 1.175

Reguli generale pentru certificarea operatorului aerian

Nota 1: Apendicele 1 la prezentul punct precizează conținutul și condițiile AOC.

Nota 2: Apendicele 2 la prezentul punct precizează cerințele de management și de organizare.

(a) Operatorul nu trebuie să opereze un avion în scopul efectuării de transporturi aeriene comerciale decât în temeiul și în conformitate cu termenii și condițiile impuse de un certificat de operator aerian (AOC).

(b) Solicitantul de AOC sau al unei modificări a AOC trebuie să permită AAC verificarea tuturor aspectelor legate de siguranța operării propuse.

(c) Solicitantul de AOC trebuie:

1. să nu dețină un AOC eliberat de o altă autoritate, decât în cazul în care are aprobarea specifică AAC;
2. să aibă principalul sediu de activitate și sediul social, dacă este cazul, în statul responsabil de eliberarea AOC;
3. să dovedească AAC că are capacitatea de a desfășura operațiunile în siguranță.

(d) În cazul în care operatorul are avioane înregistrate în diferite state membre OACI, trebuie să se ia măsuri corespunzătoare pentru a asigura supravegherea adecvată a siguranței.

(e) Operatorul trebuie să acorde AAC drept de acces la organizația și avioanele sale și trebuie să se asigure că, în ceea ce privește întreținerea, se acordă drept de acces oricărei organizații de întreținere asociată care este autorizată în conformitate cu RAC-CAW partea 145, pentru a determina menținerea conformității cu RAC-OPS 1.

(f) AOC se modifică, se suspendă sau se revocă în cazul în care AAC nu mai este convinsă de faptul că operatorul are capacitatea de a desfășura în continuare operațiuni în condiții de siguranță.

(g) Operatorul trebuie să demonstreze AAC că:

1. organizarea și managementul său sunt adecvate și adaptate corespunzător dimensiunii și domeniului de aplicare al operațiunii; și
2. au fost definite proceduri de supraveghere a operațiunilor.

(h) Operatorul desemnează un manager-șef care să fie acceptat de AAC, care are competența de a asigura că toate operațiunile și activitățile de întreținere pot fi finanțate și duse la îndeplinire la standardul impus de AAC.

(i) Operatorul desemnează deținătorii posturilor, care să fie acceptați de AAC, responsabili de administrarea și supravegherea următoarelor domenii:

1. operațiuni de zbor;
2. sistemul de întreținere;
3. instruirea echipajului; și
4. operațiunile la sol.

(j) O persoană poate deține mai multe posturi nominalizate, dacă acest lucru este acceptat de AAC, dar, pentru operatorii care angajează 21 sau mai multe persoane cu normă întreagă, este necesar un minimum de două persoane pentru a acoperi cele patru domenii de responsabilitate.

(k) Pentru operatorii care angajează 20 sau mai puține persoane cu normă întreagă, unul sau mai multe dintre posturile nominalizate pot fi ocupate de managerul responsabil, în cazul în care acest lucru este acceptat de către AAC.

(l) Operatorul trebuie să se asigure că fiecare zbor este efectuat în conformitate cu dispozițiile manualului de operațiuni.

(m) Operatorul trebuie să asigure facilitățile corespunzătoare de handling la sol, pentru a garanta handlingul în siguranță al zborurilor sale.

(n) Operatorul trebuie să se asigure că avioanele sale sunt echipate și că echipajele sunt calificate, în conformitate cu cerințele pentru zona și tipul de operare.

(o) Operatorul trebuie să se conformeze cu cerințele de întreținere, în conformitate cu RAC-CAW partea M, pentru toate avioanele operate în condițiile prevăzute de AOC.

(p) Operatorul trebuie să pună la dispoziția AAC o copie a manualului de operațiuni, așa cum se specifică în Subpartea P și toate modificările sau reviziile acestuia.

(q) Operatorul trebuie să mențină infrastructura operațională la baza principală de operare, corespunzătoare zonei și tipului de operațiuni.

RAC-OPS 1.180

Eliberarea, modificarea și menținerea valabilității unui AOC

(a) Operatorului nu i se va elibera un AOC sau o modificare a unui AOC, iar acel AOC nu va rămâne valabil decât în cazul în care:

1. avioanele operate au un certificat de navigabilitate standard, eliberat în conformitate cu Anexa 8 la Convenția de la Chicago;

2. sistemul de menținerea navigabilității a fost aprobat de AAC în conformitate cu RAC-CAW partea M subpartea G; și

3. a demonstrat AAC că are capacitatea:

(i) să instituie și să mențină o organizare corespunzătoare;

(ii) să instituie și să mențină un sistem de calitate în conformitate cu RAC-OPS 1.035;

(iii) să respecte programele de instruire necesare;

(iv) să respecte cerințele de întreținere, în conformitate cu natura și amploarea operațiilor specificate, inclusiv articolele relevante prevăzute la RAC-OPS 1.175 literele (g)-(o); și

(v) să respecte RAC-OPS 1.175.

(b) Fără să aducă atingere dispozițiilor RAC-OPS 1.185 litera (f), operatorul trebuie să notifice AAC, cât mai curând posibil, cu privire la orice schimbări ale informațiilor prezentate în conformitate cu RAC-OPS 1.185 litera (a) de mai jos.

(c) În cazul în care autoritatea consideră că cerințele de la litera (a) de mai sus nu sunt îndeplinite, aceasta poate cere efectuarea unuia sau a mai multor zboruri demonstrative, desfășurate în aceleași condiții ca și zborurile de transport aerian comercial.

RAC-OPS 1.185

Cerințe administrative

(a) Operatorul se asigură că următoarele informații sunt incluse în cererea inițială pentru obținerea AAC și, după caz, în orice cerere de modificare sau reînnoire:

1. denumirea oficială și denumirea comercială, adresa și adresa de corespondență a solicitantului;

2. descrierea operațiunilor propuse;

3. descrierea structurii organizatorice;

4. numele managerului responsabil;

5. numele principalilor deținători de posturi, inclusiv cei care răspund de operațiunile de zbor, sistemul de întreținere, instruirea echipajelor și operațiunile de sol, precum și calificările și experiența acestora; și

6. manualul de operațiuni.

(b) În ceea ce privește numai sistemul de menținerea navigabilității al operatorului, informațiile următoare trebuie să fie incluse în cererea inițială pentru AOC și, după caz, în orice cerere de modificare sau reînnoire și pentru fiecare tip de avion care urmează a fi operat:

1. memoriul de prezentare a managementului continuității navigabilității al operatorului;

2. programul (programele) de întreținere pentru avioanele operatorului;

3. jurnalul tehnic de bord al avionului;

4. după caz, specificațiile tehnice ale contractelor de întreținere dintre operator și orice organizație de întreținere aprobată în conformitate cu RAC-CAW partea 145;

5. numărul de avioane.

(c) Cererea pentru eliberarea inițială a unui AOC trebuie să fie depusă cu cel puțin 90 de zile înainte de data operării prevăzute, cu excepția că manualul operațional poate fi predat mai târziu, dar cu cel puțin 60 de zile înainte de data operării prevăzute.

- (d) Cererea pentru modificarea unui AOC trebuie să fie depusă cu cel puțin 30 de zile înainte de data operării prevăzute, exceptând cazul în care s-a convenit altfel.
- (e) Cererea de reînnoire a unui AOC trebuie să fie depusă cu cel puțin 30 de zile înainte de sfârșitul perioadei de valabilitate, exceptând cazul în care s-a convenit altfel.
- (f) În afara unor circumstanțe excepționale, orice propunere de schimbare a unui deținător de post desemnat trebuie să fie notificată autorității cu un preaviz de cel puțin 10 zile.

Apendicele 1 la RAC-OPS 1.175
Conținutul și condițiile certificatului de operator aerian

Un AOC specifică următoarele:

- (a) numele și localizarea (sediul principal de activitate) al operatorului;
- (b) data emiterii și perioada de valabilitate;
- (c) descrierea tipului de operațiuni autorizate;
- (d) tipul (tipurile) de avion (avioane) autorizat(e) pentru utilizare;
- (e) marcajele de înmatriculare ale avionului (avioanelor) autorizat(e), cu mențiunea că operatorii pot obține aprobare pentru un sistem prin care informează AAC despre marcajele de înmatriculare pentru avioanele operate în temeiul AOC;
- (f) zonele autorizate pentru operare;
- (g) limitări speciale; și
- (h) autorizări/aprobări speciale, de exemplu:
 - CAT II/CAT III (inclusiv minimele aprobate)
 - (MNPS) Specificații minime de performanță de navigație
 - (ETOPS) Operarea avioanelor dotate cu două motoare cu rază de acțiune extinsă
 - (RNAV) Sistem de navigație de suprafață
 - (RVSM) Minimele de separare verticală redusă
 - Transportul de bunuri periculoase
 - Autorizarea de a furniza instruirea inițială în ceea ce privește siguranța personalului de cabină și, după caz, de a emite atestarea prevăzută la Subpartea O, pentru acei operatori care asigură direct sau indirect o astfel de instruire.

Apendicele 2 la RAC-OPS 1.175

Conducerea și organizarea titularului de AOC

(a) Generalități

Operatorul trebuie să aibă o structură de conducere solidă și eficientă pentru a asigura conducerea în siguranță a operațiunilor aeriene. Deținătorii de posturi desemnați trebuie să aibă competențe manageriale, precum și calificări tehnice/operaționale adecvate în domeniul aviației.

(b) Deținătorii de posturi nominalizați:

1. O descriere a funcțiilor și a responsabilităților deținătorilor de posturi desemnați, inclusiv numele lor, trebuie să fie cuprinsă în manualul operațional, iar AAC trebuie să fie notificată în scris despre orice intenție de schimbare sau schimbare efectivă în ceea ce privește numirile sau funcțiile.
2. Operatorul trebuie să ia măsuri pentru a garanta continuitatea supravegherii în absența deținătorilor de posturi desemnați.
3. O persoană nominalizată ca deținător de post de către deținătorul unui AOC nu trebuie să fie desemnată ca deținător de post de deținătorul unui alt AOC, decât cu acceptul Autorităților implicate.
4. Persoanele nominalizate ca deținători de posturi trebuie să aibă prin contract un număr de ore de muncă suficient pentru a-și putea îndeplini funcțiile manageriale adecvate dimensiunii și domeniului de aplicare al operațiunii.

(c) Competența și supravegherea personalului:

1. Membrii echipajului. Operatorul trebuie să angajeze suficient personal de cabină și personal navigant pentru operațiunile planificate, format și verificat în conformitate cu Subpartea N și Subpartea O, după caz.
2. Personalul de la sol:
 - (i) Numărul personalului de la sol depinde de natura și amploarea operațiunilor. În special, în cadrul departamentelor de operațiuni și de handling la sol trebuie să fie angajat personal format, care are o înțelegere aprofundată a responsabilității care îi revine în cadrul organizației.
 - (ii) Operatorul care recurge la alte organizații în vederea furnizării anumitor servicii rămâne responsabil de menținerea unor standarde corespunzătoare. În astfel de condiții, un deținător de post desemnat trebuie să primească sarcina de a garanta că orice contractant respectă standardele impuse.
3. Supravegherea:
 - (i) Numărul supraveghetorilor care trebuie să fie numiți depinde de structura operatorului și de numărul de persoane angajate.
 - (ii) Îndatoririle și responsabilitățile acestor supraveghetori trebuie să fie definite, iar orice angajamente de zbor trebuie să fie aranjate astfel încât să-și poată exercita responsabilitățile de supraveghere.
 - (iii) Supravegherea membrilor echipajului și a personalului de la sol trebuie să fie exercitată de persoane care posedă experiență și calități personale suficiente pentru a asigura atingerea standardelor specificate în manualul de operațiuni.

(d) Facilități de cazare:

1. Operatorul trebuie să se asigure că spațiul de lucru disponibil la fiecare bază de operare este suficient pentru personalul responsabil cu siguranța operațiunilor de zbor. Trebuie să se acorde atenție nevoilor personalului de la sol și ale personalului implicat în controlul operării, depozitarea și prezentarea înregistrărilor esențiale, precum și în planificarea zborului de către echipaje.
2. Serviciile administrative trebuie să aibă capacitatea de a distribui, fără întârziere, instrucțiunile operaționale și alte informații tuturor persoanelor implicate.

(e) Documentație:

Operatorul trebuie să ia măsurile necesare pentru întocmirea de manuale, amendamente sau alte documente.

SUBPARTEA D
PROCEDURI OPERAȚIONALE

RAC-OPS 1.195
Control operațional

Operatorul trebuie:

- (a) să stabilească și să mențină o metodă de exercitare a controlului operațional aprobată de AAC; și
- (b) să exercite controlul operațional asupra oricărui zbor desfășurat în temeiul AOC.

RAC-OPS 1.200
Manual operațional

Operatorul trebuie să furnizeze un manual operațional în conformitate cu Subpartea P, pentru utilizarea și îndrumarea personalului operațional.

RAC-OPS 1.205
Competența personalului operațional

Operatorul trebuie să se asigure că întreg personalul desemnat sau implicat direct în operațiunile la sol și de zbor este instruit în mod corespunzător, și-a demonstrat abilitățile în ceea ce privește îndeplinirea sarcinilor lor specifice și este conștient de responsabilitățile care îi revin și de relațiile dintre aceste sarcini și operarea în ansamblu.

RAC-OPS 1.210
Stabilirea procedurilor

- (a) Operatorul stabilește proceduri și instrucțiuni, pentru fiecare tip de avion, care să conțină sarcinile personalului de la sol și ale membrilor echipajului, pentru toate tipurile de operațiuni la sol și în zbor.
- (b) Operatorul stabilește un sistem de liste de verificare care să fie utilizat de membrii echipajului pentru toate fazele de operare a avionului în condiții normale, anormale și de urgență, după caz, pentru a se asigura că sunt respectate toate procedurile operaționale din manualul operațional.
- (c) Operatorul nu trebuie să ceară unui membru al echipajului să efectueze nici o activitate în timpul fazelor critice ale zborului, în afara celor necesare pentru operarea în siguranță a avionului.

RAC-OPS 1.215
Utilizarea serviciilor de trafic aerian

Operatorul se asigură că serviciile de trafic aerian sunt utilizate pentru toate zborurile, ori de câte ori sunt disponibile.

RAC-OPS 1.216
Instrucțiuni operaționale în zbor

Operatorul se asigură că instrucțiunile operaționale în zbor care implică o schimbare a planului de zbor sunt coordonate, când este posibil, cu serviciile de trafic aerian corespunzătoare, înainte de transmiterea către avion.

RAC-OPS 1.220
Autorizarea aerodromurilor de către operator

Operatorul autorizează doar folosirea aerodromurilor care sunt adecvate pentru tipul (tipurile) de avioane și pentru operațiunea (operațiunile) în cauză.

RAC-OPS 1.225
Minimele de operare de aerodrom

(a) Operatorul specifică minimele de operare de aerodrom, stabilite în concordanță cu RAC-OPS 1.430 pentru fiecare aerodrom de plecare, de destinație sau de rezervă, autorizate pentru a fi utilizate în concordanță cu RAC-OPS 1.220.

(b) Orice majorare impusă de AAC trebuie să fie adăugată la minima specificată în concordanță cu litera (a) de mai sus.

(c) Minima de operare pentru un tip specific de procedură de apropiere și aterizare este considerată aplicabilă dacă:

1. echipamentul de la sol prezentat pe harta respectivă, corespunzătoare procedurii intenționate, este operativ;
2. sistemele avionului corespunzătoare tipului de apropiere sunt funcționale;
3. sunt îndeplinite criteriile necesare de performanță a avionului; și
4. echipajul este calificat în mod corespunzător.

RAC-OPS 1.230
Procedurile instrumentale de plecare și de apropiere

(a) Operatorul se asigură că sunt utilizate procedurile instrumentale de plecare și de apropiere stabilite de către statul pe teritoriul căruia se află aerodromul.

(b) Fără a aduce atingere literei (a), un comandant poate accepta o autorizare din partea ATC pentru a devia de la o rută de plecare sau de sosire publicată, cu condiția să fie îndeplinite criteriile de trecere și să se țină seama în totalitate de condițiile de operare. Apropierea finală trebuie să fie efectuată vizual sau în conformitate cu procedura instrumentală de apropiere stabilită.

(c) Proceduri diferite față de cele cerute a fi folosite în conformitate cu litera (a) pot fi puse în aplicare de către un operator, cu condiția să fi fost aprobate de statul în care se află aerodromul, după caz, și să fi fost acceptate de AAC.

RAC-OPS 1.235
Proceduri de limitare a zgomotului

(a) Operatorul stabilește proceduri operaționale pentru limitarea zgomotului în timpul operațiunilor de zbor instrumental, în conformitate cu dispozițiile PANS OPS ale OACI, volumul 1 (Doc. 8168 OPS/611).

(b) Procedurile de limitare a zgomotului în timpul urcării după decolare specificate de operator pentru orice tip de avion ar trebui să fie identice pentru toate aerodromurile.

RAC-OPS 1.240
Rute și zone de operare

(a) Operatorul se asigură că operațiunile se desfășoară doar pe rute sau în zone pentru care:

1. sunt asigurate facilități și servicii la sol, inclusiv servicii meteorologice, adecvate pentru operațiunea planificată;
2. performanțele avionului prevăzut pentru a fi utilizat permit conformarea cu cerințele privind altitudinea minimă de zbor;
3. echipamentul avionului prevăzut pentru a fi utilizat îndeplinește cerințele minime pentru operațiunea planificată;
4. sunt disponibile hărțile și documentația corespunzătoare (la care face trimitere RAC-OPS 1.135 litera (a) punctul 9);
5. în cazul în care se utilizează avioane dotate cu două motoare, sunt disponibile aerodromuri corespunzătoare, în limitele de timp/distanță din RAC-OPS 1.245;
6. în cazul în care se utilizează avioane dotate cu un singur motor, sunt disponibile suprafețe care să permită executarea unei aterizări forțate în condiții de siguranță.

(b) Operatorul se asigură că operațiunile se desfășoară în conformitate cu orice restricții impuse de AAC pe rutele sau zonele de operare.

RAC-OPS 1.241

Operarea în spațiul aerian delimitat, cu minimă de separare verticală redusă (RVSM)

Operatorul nu trebuie să opereze un avion în porțiunile delimitate din spațiul aerian în care, în baza acordului regional de navigație aeriană, se aplică o minimă de separare verticală de 300 m (1000 ft), cu excepția situației în care primește aprobare în acest sens din partea AAC (aprobare RVSM) (a se vedea și RAC-OPS 1.872).

RAC-OPS 1.243

Operarea în zonele cu cerințe specificate de performanță a navigației aeriene

(a) Operatorul se asigură că nu va opera un avion în zone definite sau în porțiuni definite din spațiul aerian, pentru care în baza acordurilor regionale de navigație aeriană au fost specificate cerințele minime de performanță a navigației aeriene, cu excepția cazului în care AAC a aprobat operarea (MNPS/RNP/RNAV aprobat) (a se vedea și RAC-OPS 1.865 litera (c) punctul 2, RAC-OPS 1.870).

RAC-OPS 1.245

Distanța maximă față de un aerodrom adecvat pentru avioane dotate cu două motoare fără aprobare ETOPS

(a) Cu excepția cazului în care a primit aprobare specifică de la AAC, în conformitate cu RAC-OPS 1.246 litera (a) (aprobare ETOPS), un operator nu trebuie să opereze un avion dotat cu două motoare pe o rută care conține un punct aflat la o distanță față de un aerodrom adecvat mai mare decât:

1. în cazul avioanelor din clasa A de performanță care au:

(i) o configurație maximă aprobată de 20 de locuri pentru pasageri sau mai multe; sau

(ii) o masă maximă la decolare de 45360 kg sau mai mare,

distanța parcursă în 60 de minute la viteza de croazieră cu un motor inoperant, determinată în conformitate cu litera (b) de mai jos;

2. în cazul avioanelor din clasa de performanță A cu:

(i) o configurație maximă aprobată de 19 locuri pentru pasageri sau mai puține; și

(ii) o masă maximă la decolare de 45360 kg,

distanța parcursă în 120 de minute sau, cu aprobarea AAC, până la 180 de minute pentru avioanele turboreactoare, la o viteză de croazieră cu un motor inoperant, determinată în conformitate cu litera (b) de mai jos;

3. în cazul avioanelor din clasa B sau C de performanță:

(i) distanța parcursă în 120 de minute la o viteză de croazieră cu un motor inoperant, determinată în conformitate cu litera (b) de mai jos; sau

(ii) 300 de mile marine, oricare este mai mică dintre aceste două distanțe.

(b) Operatorul determină o viteză pentru calculul distanței maxime până la un aerodrom adecvat pentru fiecare tip sau variantă de avion dotat cu două motoare pe care îl operează, fără să depășească VMO, pe baza vitezei reale pe care avionul o poate menține cu un motor inoperant în următoarele condiții:

1. atmosfera standard internațională (ISA):

2. plafonul de zbor:

(i) pentru avioane turboreactoare, cea mai mică dintre următoarele valori:

A. FL 170; sau

B. nivelul maxim de zbor la care un avion, cu un motor inoperant, poate urca și se poate menține, utilizând rata de urcare brută specificată în AFM;

(ii) pentru avioane cu elice, cea mai mică dintre următoarele valori:

A. FL 80; sau

B. nivelul maxim de zbor la care un avion, cu un motor inoperant, poate urca și se poate menține, utilizând rata de urcare brută specificată în AFM;

3. puterea sau tracțiunea continuă maximă a motorului rămas operant;

4. masa unui avion care să nu fie mai mică decât cea rezultată din:

(i) decolarea la nivelul mării la masa maximă la decolare; și

(ii) urcarea cu toate motoarele operante la altitudinea optimă de croazieră corespunzătoare zborului pe distanță mare; și

(iii) regimul de croazieră cu toate motoarele, la viteza de croazieră corespunzătoare zborului pe distanță mare la această altitudine, până când timpul scurs de la decolare este egal cu limita aplicabilă prevăzută la litera (a).

(c) Operatorul trebuie să se asigure că următoarele date, specifice pentru fiecare tip sau variantă, sunt incluse în manualul operațional:

1. viteza de croazieră cu un motor inoperant, determinată în conformitate cu litera (b) de mai sus; și

2. distanța maximă față de un aerodrom adecvat determinată în conformitate cu literele (a) și (b).

Notă: Vitezele și altitudinile (nivelurile de zbor) specificate mai sus au ca obiect doar stabilirea distanței maxime față de un aerodrom adecvat.

RAC-OPS 1.246

Operațiuni pe rază extinsă cu avioane dotate cu două motoare (ETOPS)

(a) Operatorul nu trebuie să desfășoare operațiuni dincolo de limita de distanță determinată în conformitate cu RAC-OPS 1.245, cu excepția cazului în care primește aprobare în acest sens de la AAC (aprobare ETOPS).

(b) Înainte de efectuarea unui zbor ETOPS, operatorul se asigură că este disponibilă o rută alternativă ETOPS corespunzătoare, care se încadrează în timpul de deviere aprobat sau într-un timp de deviere bazat pe starea de operabilitate a avionului în funcție de MEL (lista echipamentului minim), luându-se în considerare timpul cel mai scurt dintre acestea (a se vedea și RAC-OPS 1.297 litera (d)).

RAC-OPS 1.250

Stabilirea altitudinilor minime de zbor

(a) Operatorul stabilește altitudinile minime de zbor și metodele de determinare a acestor altitudini pentru toate segmentele de rută care urmează a fi parcurse în zbor, care permit trecerea în siguranță a obstacolelor de pe sol, ținând cont de cerințele din Subpărțile F-I.

(b) Fiecare metodă de stabilire a altitudinilor minime de zbor trebuie să fie aprobată de AAC.

(c) Atunci când altitudinile minime de zbor stabilite de statele survolate sunt mai mari decât cele stabilite de operator, se aplică valorile cele mai mari.

(d) Operatorul ia în considerare următorii factori atunci când stabilește altitudinile minime de zbor:

1. precizia cu care poate fi determinată poziția avionului;

2. imprecizia probabilă a indicațiilor altimetrelor utilizate;

3. caracteristicile terenului (de exemplu, variații bruște ale cotei) de-a lungul rutelor sau în zonele în care urmează să se desfășoare operațiunile;

4. probabilitatea de a întâlni condiții meteorologice nefavorabile (de exemplu, turbulențe puternice și curenți de aer descendenți); și

5. inexactități posibile în hărțile aeronautice.

(e) La îndeplinirea cerințelor prevăzute la litera (d) de mai sus, trebuie să se ia în considerare în mod corespunzător următoarele:

1. corecții pentru variațiile de temperatură și de presiune de la valorile standard;

2. cerințele ATC; și

3. orice situații previzibile de-a lungul rutei planificate.

RAC-OPS 1.255
Politica de combustibil

(a) Operatorul trebuie să stabilească o politică de combustibil, în scopul planificării zborului și al replanificării în timpul zborului, pentru a se asigura că avionul transportă la fiecare zbor suficient combustibil pentru operațiunea planificată și rezerve pentru acoperirea devierilor de la operațiunea planificată.

(b) Operatorul se asigură că planificarea zborurilor se bazează cel puțin pe prevederile de la punctele 1 și 2:

1. proceduri conținute în manualul operațional și informațiile care rezultă din:

(i) datele furnizate de producătorul avionului; sau

(ii) datele specifice actuale pentru avion, obținute pe baza unui sistem de monitorizare a consumului de combustibil;

2. condițiile de operare în care urmează să se desfășoare zborul, inclusiv:

(i) date realiste privind consumul de combustibil al avionului;

(ii) masele anticipate;

(iii) condiții meteorologice prevăzute; și

(iv) proceduri și restricții privind serviciile de trafic aerian.

(c) Operatorul se asigură că în calculul combustibilului utilizabil pentru un zbor, efectuat înainte de începerea zborului, sunt incluse:

1. combustibil pentru rulaj la sol;

2. combustibil pentru zborul pe rută;

3. combustibil de rezervă, care cuprinde:

(i) combustibil pentru situații neprevăzute;

(ii) combustibil alternativ, în cazul în care este necesară o destinație de rezervă (Acest lucru nu exclude selectarea aerodromului de plecare ca destinație de rezervă.);

(iii) rezerva finală de combustibil; și

(iv) combustibil adițional, în cazul în care acest lucru este necesar pentru tipul de operațiune în cauză (de exemplu, ETOPS); și

4. combustibil suplimentar, în cazul în care comandantul solicită acest lucru.

(d) Operatorul trebuie să se asigure că în procedurile de replanificare în timpul zborului, pentru calculul combustibilului utilizabil necesar pentru desfășurarea unui zbor de-a lungul unei rute sau către o destinație, alta decât cea planificată inițial, sunt incluse:

1. combustibil pentru segmentul de rută rămas;

2. combustibil de rezervă, care cuprinde:

(i) combustibil pentru situații neprevăzute;

(ii) combustibil alternativ, în cazul în care este necesară o destinație de rezervă (Acest lucru nu exclude selectarea aerodromului de plecare ca destinație de rezervă.);

(iii) rezerva finală de combustibil; și

(iv) combustibil adițional, în cazul în care acest lucru este necesar pentru tipul de operațiune în cauză (de exemplu, ETOPS); și

3. combustibil suplimentar, în cazul în care comandantul solicită acest lucru.

RAC-OPS 1.260
Transportul persoanelor cu mobilitate redusă

(a) Operatorul stabilește procedurile de transport al persoanelor cu mobilitate redusă (PMR).

(b) Operatorul se asigură că PMR nu le sunt atribuite și nici nu ocupă locuri în care prezența lor ar putea:

1. să împiedice echipajul în exercitarea îndatoririlor care îi revin;

2. să blocheze accesul la echipamentul de urgență; sau

3. să împiedice evacuarea de urgență a avionului.

(c) Comandantul trebuie să fie informat atunci când la bord urmează să fie transportate PMR.

RAC-OPS 1.265

Transportul pasagerilor inadmisibili, al celor deportați sau al persoanelor aflate în stare de arest

Operatorul stabilește proceduri de transport al pasagerilor inadmisibili, al celor deportați și al persoanelor aflate în stare de arest, pentru a asigura siguranța avionului și a ocupanților săi. Comandantul trebuie să fie informat atunci când persoane din categoriile menționate mai sus urmează să fie transportate la bordul avionului.

RAC-OPS 1.270

Depozitarea bagajelor și a mărfurilor

(A se vedea apendicele 1 la RAC-OPS 1.270)

(a) Operatorul stabilește proceduri prin care să asigure că în cabina pasagerilor sunt admise doar bagaje de mână care pot fi depozitate în mod corespunzător și în siguranță.

(b) Operatorul stabilește proceduri prin care să asigure că toate bagajele și bunurile transportate, care ar putea să rănească sau să producă daune sau care ar putea să blocheze coridoarele de trecere și ieșirile în cazul în care sunt deplasate, sunt plasate în spații de depozitare concepute special pentru a împiedica mișcarea lor.

RAC-OPS 1.275

Spațiu rezervat

RAC-OPS 1.280

Locurile pasagerilor

Operatorul stabilește proceduri prin care să asigure că pasagerii sunt așezați în așa fel încât, în cazul în care se impune o evacuare de urgență, aceștia pot contribui cel mai bine la evacuarea avionului și nu împiedică desfășurarea sa.

RAC-OPS 1.285

Briefingul pasagerilor

Operatorul se asigură că:

(a) Generalități:

1. pasagerii sunt informați verbal cu privire la problemele de siguranță. Această informare poate fi – parțial sau în întregime – sub forma unei prezentări audiovizuale;
2. pasagerilor li se pune la dispoziție cardul de informare de siguranță, care cuprinde instrucțiuni sub formă de pictograme care indică modul de folosire a echipamentului de urgență și amplasarea ieșirilor pe care pasagerii le-ar putea folosi.

(b) Înainte de decolare:

1. pasagerii sunt informați cu privire la următoarele aspecte, după caz:

(i) reglementări privind fumatul;

(ii) indicația ca spătarul scaunului să fie în poziție verticală, iar măsuțele să fie reșezate în locașurile lor;

(iii) amplasarea ieșirilor de urgență;

(iv) amplasarea și modul de utilizare a marcajelor traseelor de evacuare de pe podea;

(v) depozitarea bagajelor de mână;

- (vi) restricțiile privind utilizarea dispozitivelor electronice portabile; și
 - (vii) amplasarea și conținutul cardului de informare cu privire la siguranță; și
2. pasagerilor li se face o demonstrație privind:
- (i) utilizarea centurilor de siguranță și/sau a hamurilor de siguranță, inclusiv modul de atașare și detașare a centurilor de siguranță și/sau a hamurilor de siguranță;
 - (ii) localizarea și modul de utilizare a echipamentului de oxigen, în cazul în care este necesar (a se vedea RAC-OPS 1.770 și RAC-OPS 1.775). De asemenea, pasagerii trebuie să fie informați cu privire la necesitatea stingerii oricăror materiale fumigene în momentul folosirii oxigenului; și
 - (iii) localizarea și modul de folosire a vestelor de salvare, în cazul în care este necesar (a se vedea RAC-OPS 1.825).
- (c) După decolare:
1. pasagerilor li se reamintesc următoarele, după caz:
- (i) reglementări privind fumatul; și
 - (ii) utilizarea centurilor de siguranță și/sau a hamurilor de siguranță, inclusiv faptul că, din punct de vedere al siguranței, este bine să aibă centurile de siguranță atașate atunci când sunt așezați, indiferent de indicația semnalului luminos corespunzător.
- (d) Înainte de aterizare:
1. pasagerilor li se reamintesc următoarele, după caz:
- (i) reglementări privind fumatul;
 - (ii) utilizarea centurilor de siguranță și/sau a hamurilor de siguranță;
 - (iii) indicația ca spătarul scaunului să fie în poziție verticală, iar măsuțele să fie reșezate în locașurile lor;
 - (iv) redepozitarea bagajelor de mână; și
 - (v) restricțiile privind utilizarea dispozitivelor electronice portabile.
- (e) După aterizare:
1. pasagerilor li se reamintesc următoarele:
- (i) reglementări privind fumatul; și
 - (ii) utilizarea centurilor de siguranță și/sau a hamurilor de siguranță.
- (f) Într-o situație de urgență pe durata zborului, pasagerii sunt instruiți cu privire la acțiunile de urgență care pot fi adecvate circumstanțelor.

RAC-OPS 1.290 **Pregătirea zborului**

- (a) Operatorul se asigură că pentru fiecare zbor prevăzut se stabilește un plan de zbor operațional.
- (b) Comandantul nu trebuie să înceapă un zbor decât dacă are certitudinea că:
 - 1. avionul este navigabil;
 - 2. avionul este operat în condiții care nu contravin prevederilor din lista devierilor de la configurare (CDL);
 - 3. instrumentele și echipamentele necesare pentru conducerea zborului, în conformitate cu subpărțile K și L, sunt disponibile;
 - 4. instrumentele și echipamentele sunt în stare de funcționare, cu excepția celor prevăzute în MEL;
 - 5. acele părți din manualul operațional care sunt necesare pentru conducerea zborului sunt disponibile;
 - 6. documentele, informațiile suplimentare și formularele care trebuie să fie disponibile conform RAC-OPS 1.125 și RAC-OPS 1.135 se află la bord;
 - 7. sunt disponibile hărți actualizate, diagrame și documentație asociată sau date echivalente pentru operarea prevăzută a avionului, inclusiv orice deviere de la rută care ar putea să apară. Aceste materiale includ orice tabele de conversie necesare pentru operațiunile în care trebuie să se utilizeze înălțimi, altitudini și niveluri de zbor exprimate în metri;

8. instalațiile și serviciile la sol necesare pentru zborul planificat sunt disponibile și adecvate;
9. prevederile din manualul operațional referitoare la necesarul de combustibil, ulei și oxigen, la altitudinile minime de siguranță, la minimele de operare și disponibilitatea aerodromurilor de rezervă, după caz, pot fi respectate în cazul zborului planificat;
10. încărcătura este distribuită și asigurată în mod corespunzător;
11. masa avionului, la începutul rulării pentru decolare, va fi astfel încât zborul să se poată desfășura în conformitate cu Subpărțile F-I, după caz; și
12. orice limitare operațională suplimentară față de cele de la punctele 9 și 11 poate fi respectată.

RAC-OPS 1.295

Selectarea aerodromurilor

(a) Atunci când planifică un zbor, operatorul stabilește proceduri de selectare a aerodromurilor de destinație și/sau de rezervă, în conformitate cu RAC-OPS 1.220.

(b) Operatorul trebuie să selecteze și să specifice, în planul de zbor operațional, un aerodrom de rezervă pentru decolare, pentru cazul în care nu ar fi posibilă întoarcerea la aerodromul de plecare, din cauza condițiilor meteorologice sau din motive de performanță. Aerodromul de rezervă pentru decolare trebuie să fie amplasat la:

1. pentru avioane bimotoare:

(i) o oră de zbor la viteza de croazieră cu un motor inoperant, în conformitate cu AFM, în condițiile atmosferei standard și de vânt calm, pe baza masei efective la decolare; sau

(ii) durata ETOPS de deviere aprobată a operatorului, sub rezerva oricărei restricții impuse de MEL, până la maximum două ore, la viteza de croazieră cu un motor inoperant, în conformitate cu AFM, în condiții standard fără vânt, pe baza masei efective la decolare pentru avioane și echipaje autorizate pentru ETOPS; sau

2. două ore de zbor la viteza de croazieră cu un motor inoperant, în conformitate cu AFM, în condițiile atmosferei standard și de vânt calm, bazată pe masa efectivă la decolare pentru avioanele trimotor și cvadrimotor; și

3. în cazul în care AFM nu prevede o viteză de croazieră cu un motor inoperant, viteza utilizată pentru calcul trebuie să fie cea atinsă cu motorul (motoarele) rămas(e), utilizat(e) la putere maximă, continuu.

(c) Operatorul trebuie să selecteze cel puțin o destinație de rezervă pentru fiecare zbor IFR, cu excepția situațiilor când:

1. condițiile de la cele două puncte următoare sunt îndeplinite simultan:

(i) durata zborului planificat, de la decolare până la aterizare, nu depășește șase ore; și

(ii) la aerodromul de destinație sunt disponibile și utilizabile două piste separate, iar rapoartele sau prognozele meteorologice corespunzătoare pentru aerodromul de destinație, sau orice combinație dintre acestea indică faptul că, în perioada care începe cu o oră înainte și se termină cu o oră după timpul estimat de sosire la destinație, plafonul va fi la cel puțin 2000 ft sau plafonul pentru apropiere cu manevre la vedere (circling) +500 ft, luându-se în considerare valoarea cea mai mare, iar vizibilitatea va fi de cel puțin 5 km;

sau

2. destinația este izolată și nu există o destinație de rezervă adecvată.

(d) Operatorul trebuie să selecteze două destinații de rezervă atunci când:

1. rapoartele sau prognozele meteorologice corespunzătoare pentru destinație, sau orice combinație între acestea indică faptul că, în perioada care începe cu o oră înainte și se termină cu o oră după timpul estimat de sosire, condițiile meteorologice vor fi sub limitele minime aplicabile pentru planificarea zborului; sau

2. nu sunt disponibile informații meteorologice.

(e) Operatorul specifică în planul de zbor operațional orice aerodrom (aerodromuri) de rezervă necesar(e).

RAC-OPS 1.297
Planificarea minimelor pentru zborurile IFR

(a) Planificarea minimelor pentru aerodromurile de rezervă pentru decolare. Operatorul nu trebuie să selecteze un aerodrom ca aerodrom de rezervă pentru decolare decât dacă rapoartele sau prognozele meteorologice corespunzătoare, sau orice combinație dintre acestea indică faptul că, în perioada care începe cu o oră înainte și se termină cu o oră după timpul estimat de sosire la aerodrom, condițiile meteorologice vor fi conforme cu minimele aplicabile pentru aterizare în conformitate cu RAC-OPS 1.225 sau superioare acestora. Plafonul trebuie să fie luat în considerare atunci când singurele apropieri disponibile sunt apropierea nonprecizie și/sau circling. Orice limitare legată de operațiunile cu un motor inoperant trebuie să fie luată în considerare.

(b) Planificarea minimelor pentru aerodromurile de destinație și de rezervă la destinație. Operatorul trebuie să selecteze aerodromul (aerodromurile) de destinație și/sau aerodromul (aerodromurile) de rezervă la destinație doar atunci când rapoartele sau prognozele meteorologice corespunzătoare, sau orice combinație dintre acestea indică faptul că, în perioada care începe cu o oră înainte și se termină cu o oră după timpul estimat de sosire la aerodrom, condițiile meteorologice vor fi egale sau superioare minimelor planificate aplicabile, după cum urmează:

1. planificarea minimelor pentru un aerodrom de destinație, cu excepția aerodromurilor de destinație izolate:

(i) RVR/vizibilitate specificate în conformitate cu RAC-OPS 1.225; și

(ii) pentru o apropiere de nonprecizie sau o apropiere circling, plafonul norilor este egal sau superior MDH; și

2. planificarea minimelor pentru aerodromul (aerodromurile) de rezervă la destinație și aerodromurile de destinație izolate vor fi în conformitate cu tabelul 1 de mai jos:

Tabelul 1

Planificarea minimelor – Aerodromurile de rezervă pe rută și la destinație – Aerodromurile de destinație izolate

Tipul apropierii	Planificarea minimelor
Cat II și III	Cat I (Nota 1)
Cat I	Nonprecizie (Notele 1 și 2)
Nonprecizie	Nonprecizie (Notele 1 și 2) plus 200 ft/1000 m
Circling	Circling (Notele 2 și 3)

Nota 1: RVR.

Nota 2: Plafonul trebuie să fie egal sau superior MDH.

Nota 3: Vizibilitate.

(c) Planificarea minimelor pentru un aerodrom de rezervă pe rută. Operatorul nu trebuie să selecteze un aerodrom ca aerodrom de rezervă pe rută decât în cazul în care rapoartele sau prognozele meteorologice corespunzătoare, sau orice combinație dintre acestea indică faptul că, în perioada care începe cu o oră înainte și se termină cu o oră după timpul estimat de sosire la aerodrom, condițiile meteorologice vor fi conforme sau superioare minimelor planificate, în conformitate cu tabelul 1.

(d) Planificarea minimelor pentru un aerodrom de rezervă pe o rută ETOPS. Operatorul nu trebuie să selecteze un aerodrom ca aerodrom de rezervă aflat pe rută ETOPS decât în cazul în care rapoartele

sau prognozele meteorologice corespunzătoare, sau orice combinație dintre acestea indică faptul că, în perioada care începe cu o oră înainte și se termină cu o oră după timpul estimat de sosire la aerodrom, valorile parametrilor meteorologici vor fi egale sau superioare minimelor planificate în concordanță cu tabelul 2, în conformitate cu aprobarea ETOPS a operatorului.

Tabelul 2
Planificarea minimelor – ETOPS

Tip apropiere	Planificarea minimelor	
(RVR/vizibilitate necesară și plafonul, după caz)		
AERODROM CU		
	cel puțin două proceduri de apropiere separate, bazate pe două echipamente de asistență separate, care deservește două piste separate	cel puțin două proceduri de apropiere separate, bazate pe două echipamente de asistență separate, care deservește o singură pistă sau cel puțin o procedură de apropiere bazată pe un echipament de asistență care deservește o singură pistă
Apropiere de precizie Cat II, III (ILS, MLS)	Minime de apropiere de precizie Cat I	Minime de apropiere de nonprecizie
Apropiere de precizie Cat I (ILS, MLS)	Minime de apropiere de nonprecizie	Minime circling sau, dacă acestea nu sunt disponibile, minime de apropiere de nonprecizie, plus 200 ft/1000 m
Apropiere de nonprecizie	Cea mai redusă minimă de apropiere de nonprecizie, plus 200 ft/1000 m sau minima pentru circling	Cea mai mare valoare a minimei pentru circling sau a minimei pentru apropierea de nonprecizie, plus 200 ft/1000 m
Apropiere circling	Minima pentru circling	

RAC-OPS 1.300
Depunerea planului de zbor ATS

Operatorul se asigură că un zbor nu începe înainte de depunerea unui plan de zbor ATS sau înainte de depunerea unor informații adecvate care să permită activarea serviciilor de alertare, în cazul în care este necesar acest lucru.

RAC-OPS 1.305
Realimentarea/extragerea combustibilului pe durata îmbarcării, a debarcării sau în timpul cât pasagerii se află la bordul avionului
(A se vedea apendicele 1 la RAC-OPS 1.305)

Operatorul se asigură că niciun avion nu este realimentat și că din niciun avion nu se extrage combustibil de aviație sau combustibil de tip fracțiune largă (de exemplu, Jet-B sau echivalent), sau

un amestec din aceste tipuri de combustibil, pe durata îmbarcării sau a debarcării pasagerilor sau când aceștia se află la bordul avionului. În toate celelalte cazuri, trebuie să se ia măsurile necesare de precauție, iar la bordul avionului trebuie asigurat personal calificat, pregătit să inițieze și să conducă o evacuare a avionului prin cele mai practice și rapide mijloace disponibile.

RAC-OPS 1.307

Realimentarea/extragerea combustibilului de tip fracțiune largă

Operatorul stabilește proceduri de realimentarea/extragerea combustibilului de tip fracțiune largă (de exemplu, Jet-B sau echivalent), în cazul în care este necesar.

RAC-OPS 1.308

Împingere și tractare

(a) Operatorul se asigură că toate procedurile de împingere și tractare sunt conforme cu standardele și procedurile corespunzătoare din domeniul aviației.

(b) Operatorul se asigură că poziționarea avioanelor înainte și după rulajul la sol se face prin tractare fără bară doar în situațiile în care:

1. un avion este protejat prin construcție împotriva deteriorării care ar putea să fie provocată de tractarea cu vehicul fără bară asupra sistemului de direcționare al roții de bot;
2. este asigurat un sistem/o procedură de alertare a echipajului de comandă cu privire la apariția sau posibilitatea de apariție a acestei deteriorări; sau
3. vehiculul de tractare fără bară este proiectat astfel încât să prevină deteriorarea tipului de avion în cauză.

RAC-OPS 1.310

Membrii de echipaj la posturi

(a) Membrii echipajului de comandă:

1. În timpul decolării și al aterizării, fiecare membru al echipajului de comandă care trebuie să fie prezent în cabina de pilotaj se află la postul său.
2. În timpul tuturor celorlalte faze ale zborului, fiecare membru al echipajului de comandă care trebuie să fie prezent în cabina de pilotaj trebuie să rămână la postul său, cu excepția situației în care absența sa este necesară pentru îndeplinirea atribuțiilor sale legate de operațiunea respectivă sau pentru necesități fiziologice, cu condiția ca cel puțin un pilot calificat în mod corespunzător să rămână la comenzile avionului în orice moment.
3. În timpul tuturor fazelor zborului, fiecare membru al echipajului de comandă care trebuie să fie prezent în cabina de pilotaj trebuie să fie în stare de alertă. În cazul în care apare o stare de lipsă de atenție, trebuie să se ia măsuri de remediere a acestei situații. În cazul în care se manifestă o stare de oboseală neașteptată se poate utiliza o procedură de odihnă controlată, organizată de comandant, atunci când sarcinile de lucru permit acest lucru. Perioada de odihnă controlată în acest caz nu poate fi considerată în nici un caz ca fiind parte a unei perioade de odihnă în vederea calculării limitărilor timpului de zbor, nici nu poate fi utilizată pentru a justifica o perioadă de serviciu.

(b) Membrii echipajului de cabină. La toate nivelurile ocupate de pasageri, membrii echipajului de cabină trebuie să fie așezați la posturile repartizate, în timpul fazelor critice ale zborului.

RAC-OPS 1.315

Mijloace de asistență pentru evacuarea de urgență

Operatorul stabilește proceduri prin care să se asigure ca, înainte de rulajul la sol, decolare și aterizare și atunci când este sigur și posibil, să fie armat un mijloc de asistare cu detașare automată pentru evacuarea de urgență.

RAC-OPS 1.320

Locurile, centurile de siguranță și hamurile de siguranță

(a) Membrii echipajului:

1. În timpul decolării și al aterizării și ori de câte ori pilotul comandant consideră necesar în interesul siguranței zborului, fiecare membru al echipajului trebuie să fie asigurat în mod corespunzător cu toate centurile și hamurile de siguranță cuplate la postul său.
2. În timpul altor faze ale zborului, fiecare membru al echipajului de comandă prezent în cabina de pilotaj trebuie să mențină centurile de siguranță cuplate atunci când se află la postul său.

(b) Pasageri:

1. Înainte de decolare și aterizare și în timpul rulajului la sol, precum și ori de câte ori consideră necesar în interesul siguranței zborului, comandantul trebuie să se asigure că fiecare pasager aflat la bord este așezat pe locul său sau ocupă cușeta sa, cu centura de siguranță sau hamul de siguranță, atunci când scaunul este dotat cu acest echipament, atașată (atașat) în mod corespunzător.
2. Operatorul trebuie să prevadă, iar comandantul trebuie să asigure faptul că ocuparea unui scaun al avionului de către mai mult de o persoană poate fi permisă doar pe anumite scaune și poate avea loc numai pentru un adult și un copil de vârstă mică care este asigurat în mod corespunzător cu o centură suplimentară ventrală sau cu alt dispozitiv.

RAC-OPS 1.325

Asigurarea cabinei pasagerilor și a bucătăriei (bucătăriilor)

(a) Operatorul stabilește proceduri prin care să asigure că, înainte de rulajul la sol, decolare și aterizare, toate ieșirile și căile de evacuare sunt libere.

(b) Comandantul se asigură că înainte de decolare și aterizare și ori de câte ori este considerat necesar, în interesul siguranței, toate echipamentele și bagajele sunt asigurate în mod corespunzător.

RAC-OPS 1.330

Accesibilitatea echipamentului de urgență

Comandantul se asigură că echipamentele de urgență relevante rămân ușor accesibile pentru utilizare imediată.

RAC-OPS 1.335

Fumatul la bord

(a) Comandantul se asigură că nici unei persoane de la bordul avionului nu i se permite să fumeze:

1. ori de câte ori este considerat necesar, în interesul siguranței zborului;
2. atâta timp cât avionul se află pe sol, cu excepția cazului în care permisiunea este specificată în conformitate cu procedurile definite în manualul de operare;
3. în afara zonelor desemnate pentru fumat, pe culoarul (culoarele) de trecere și în toaletă (toalette);
4. în compartimentele cargo și/sau în alte zone în care se transportă marfă care nu este depozitată în containere rezistente la foc sau acoperită cu materiale rezistente la foc; și
5. în acele zone ale cabinei în care se furnizează oxigen.

RAC-OPS 1.340

Condiții meteorologice

(a) În cazul unui zbor IFR, comandantul nu trebuie:

1. să inițieze decolarea; sau
2. să continue zborul dincolo de punctul de la care se aplică un plan de zbor revizuit în cazul unei replanificări în timpul zborului, cu excepția cazului în care sunt disponibile informații care indică faptul că valorile parametrilor meteorologici de la aerodromul (aerodromurile) de destinație și/sau de rezervă necesar(e) stabilit(e) în conformitate cu RAC-OPS 1.295 sunt egale sau superioare minimelor planificate prescrise în RAC-OPS 1.297.

(b) Comandantul nu trebuie să continue un zbor IFR dincolo de:

1. punctul de decizie, în cazul aplicării procedurii privind punctul de decizie; sau
2. punctul predeterminat, în cazul aplicării procedurii privind punctul predeterminat, cu excepția cazului în care există informații care indică faptul că valorile parametrilor meteorologici de la aerodromul (aerodromurile) de destinație și/sau de rezervă necesar(e) stabilit(e) în conformitate cu RAC-OPS 1.295 sunt egale sau superioare minimelor planificate aplicabilele prescrise în RAC-OPS 1.225.

(c) Comandantul nu trebuie să continue un zbor IFR către aerodromul de destinație planificat, cu excepția cazului în care cele mai recente informații disponibile indică faptul că, la timpul de sosire estimat, valorile parametrilor meteorologici la aerodromul de destinație sau cel puțin la un aerodrom de rezervă la destinație sunt egale sau superioare minimelor de operare aplicabile planificate.

(d) În timpul unui zbor VFR, operatorul nu trebuie să inițieze decolarea decât în cazul în care rapoartele meteorologice curente sau o combinație de rapoarte meteorologice curente și prognoze indică faptul că, de-a lungul rutei sau a acelei părți a rutei care urmează să fie parcursă în condiții VFR, condițiile meteorologice vor fi, la momentul corespunzător, de așa natură încât să fie posibilă respectarea acestor reguli.

RAC-OPS 1.345

Gheața și alți contaminanți – proceduri de sol

(a) Operatorul stabilește proceduri care trebuie urmate în cazul în care sunt necesare operațiuni de degivrare și antigivrare la sol, precum și inspecții ale avionului (avioanelor) legate de aceste operațiuni.

(b) Comandantul nu trebuie să inițieze decolarea decât atunci când suprafețele exterioare sunt curățate de orice depunere care ar putea afecta negativ performanța și/sau posibilitatea de control al avionului, cu excepția cazurilor când acest lucru este permis de manualul de zbor al avionului.

RAC-OPS 1.346

Gheață și alți contaminanți – proceduri în zbor

(a) Operatorul stabilește proceduri pentru zboruri la care există sau pot apărea condiții de givraj.

(b) Comandantul nu începe zborul și nici nu zboară intenționat în condiții de givraj existente sau posibile, decât în cazul în care avionul este certificat și echipat pentru a face față unor asemenea condiții.

RAC-OPS 1.350

Aprovizionarea cu combustibil și lubrifiant

Comandantul nu inițiază un zbor decât după ce s-a asigurat de faptul că avionul are la bord cel puțin cantitatea planificată de combustibil și lubrifiant pentru a încheia zborul în siguranță, luând în considerare condițiile de operare prevăzute.

RAC-OPS 1.355

Condiții de decolare

Înainte de a iniția decolarea, comandantul trebuie să se asigure că, în conformitate cu informațiile disponibile, condițiile meteorologice la aerodrom și starea pistei care urmează să fie utilizată nu trebuie să împiedice decolarea și plecarea în siguranță.

RAC-OPS 1.360

Aplicarea minimei de decolare

Înainte de inițierea decolării, comandantul trebuie să se asigure de faptul că RVR sau vizibilitatea pe direcția de decolare a avionului este egală cu sau mai mare decât minima aplicabilă.

RAC-OPS 1.365
Altitudinile minime de zbor

Comandantul sau pilotul căruia i-a fost delegată conducerea zborului nu trebuie să zboare sub altitudinile minime specificate, cu excepția cazului în care acest lucru este necesar pentru decolare sau aterizare.

RAC-OPS 1.370
Simularea situațiilor anormale în zbor

Operatorul să asigure că în timpul zborurilor de transport aerian comercial nu vor fi efectuate simularea situațiilor anormale sau de urgență.

RAC-OPS 1.375
Managementul combustibilului în zbor
(A se vedea apendicele 1 la RAC-OPS 1.375)

(a) Operatorul stabilește proceduri prin care să asigure efectuarea controalelor și a managementul combustibilului în timpul zborului.

(b) Comandantul se asigură că, în timpul zborului, cantitatea de combustibil rămasă nu este mai mică decât cantitatea de combustibil necesară pentru a ajunge la un aerodrom pe care se poate executa o aterizare în siguranță, cu rezerva finală de combustibil rămasă.

(c) Comandantul declară o situație de urgență atunci când cantitatea calculată de combustibil utilizabil la aterizare este mai mică decât cantitatea de combustibil de rezervă finală.

RAC-OPS 1.380
Spațiu rezervat

RAC-OPS 1.385
Utilizarea oxigenului suplimentar

Comandantul se asigură că membrii echipajului de comandă implicați în îndeplinirea sarcinilor esențiale pentru operarea în siguranță a unui avion în zbor folosesc continuu oxigen suplimentar ori de câte ori altitudinea cabinei depășește 10000 ft pentru o perioadă mai mare de 30 minute și ori de câte ori altitudinea cabinei este mai mare de 13000 ft.

RAC-OPS 1.390
Radiația cosmică

(a) Operatorul trebuie să țină seama de expunerea la radiația cosmică, în timpul zborului, a tuturor membrilor echipajului aflați în timpul serviciului (inclusiv în timpul poziționării) și trebuie să ia următoarele măsuri pentru acești membri ai echipajului care ar putea fi expuși la o doză de peste 1 mSv pe an:

1. să evalueze expunerea;
2. să ia în considerare evaluarea expunerii la organizarea programelor de lucru, având în vedere reducerea dozelor membrilor echipajului care sunt puternic expuși;
3. să informeze membrii echipajului în cauză asupra riscurilor de sănătate pe care le implică munca lor;
4. să se asigure că programul de lucru al femeilor care sunt membre ale echipajului, după ce au informat operatorul că sunt însărcinate, menține doza echivalentă de expunere a fătului la un nivel cât

mai scăzut posibil și, în orice caz, să se asigure că doza nu depășește 1 mSv pentru restul perioadei de sarcină;

5. să se asigure că se păstrează înregistrări individuale pentru acei membri ai echipajului care pot fi supuși unui grad mare de expunere. Aceste expuneri trebuie să fie comunicate individual, anual și, de asemenea, în momentul plecării de la operator.

(b) 1. Operatorul nu trebuie să opereze un avion la peste 15000 m (49000 ft) decât în cazul în care echipamentul specificat în RAC-OPS 1.680 litera (a) punctul 1 este în stare de funcționare sau în cazul în care se respectă procedura prevăzută în RAC-OPS 1.680 litera (a) punctul 2.

2. Comandantul sau pilotul căruia i s-a încredințat conducerea zborului trebuie să inițieze o coborâre îndată ce acest lucru este posibil, atunci când sunt depășite valorile-limită ale dozei de radiație cosmică specificate în manualul operațional.

RAC-OPS 1.395

Detectarea apropierii față de sol

Atunci când se detectează o apropiere nedorită față de sol, de către orice membru al echipajului sau de către un sistem de avertizare privind apropierea față de sol, comandantul sau pilotul căruia i s-a delegat conducerea zborului trebuie să se asigure că se inițiază imediat acțiuni corective, pentru a se stabili condiții de zbor în siguranță.

RAC-OPS 1.398

Utilizarea sistemului de evitare a coliziunii în zbor (ACAS)

Operatorul stabilește proceduri prin care să asigure că:

(a) Atunci când ACAS este instalat și în stare de funcțiune, este utilizat în timpul zborului într-un mod care să permită afișajul măsurilor de evitare a coliziunii (Resolution Advisory – RA), în afara cazurilor în care această acțiune ar fi inadecvată condițiilor existente în acel moment.

(b) Atunci când ACAS detectează o apropiere nedorită față de o altă aeronavă (RA), comandantul sau pilotul căruia i s-a delegat conducerea zborului trebuie să se asigure că s-a inițiat imediat orice măsură corectivă indicată pentru a stabili îndepărtarea în siguranță, cu excepția cazului când cealaltă aeronavă a fost identificată vizual și nu prezintă vre-un pericol.

RAC-OPS 1.400

Condiții de apropiere și aterizare

Înainte de inițierea unei apropieri în vederea aterizării, comandantul trebuie să se asigure că, în conformitate cu informațiile de care dispune, condițiile meteorologice pe aerodrom și starea pistei care urmează a fi utilizată nu ar împiedica o apropiere, o aterizare sau o întrerupere a apropierii în condiții de siguranță, având în vedere prevederile referitoare la performanță conținute în manualul operațional.

RAC-OPS 1.405

Inițierea și continuarea apropierii

(a) Comandantul sau pilotul căruia i-a fost delegată conducerea zborului poate iniția o apropiere instrumentală indiferent de RVR/vizibilitatea raportată, dar apropierea nu trebuie continuată dincolo de markerul exterior sau o altă poziție echivalentă, în cazul în care valoarea RVR/vizibilitatea raportată este mai mică decât minima aplicabilă.

(b) Atunci când RVR nu este disponibil, valorile RVR pot fi obținute prin conversia vizibilității raportate în conformitate cu apendicele 1 la RAC-OPS 1.430 litera (h).

(c) În cazul în care, după depășirea markerului exterior sau a unei poziții echivalente în conformitate cu litera (a) de mai sus, RVR/vizibilitatea raportată se încadrează sub minima aplicabilă, apropierea poate fi continuată la DA/H sau MDA/H.

(d) În cazul în care nu există un marker exterior sau o poziție echivalentă, comandantul sau pilotul căruia i-a fost delegată conducerea zborului trebuie să decidă continuarea sau abandonarea apropierii înainte de a coborî sub 1000 ft față de cota aerodromului pe segmentul de apropiere finală. În cazul în care MDA/H este la 1000 ft față de cota aerodromului sau mai mult, operatorul trebuie să stabilească o înălțime, pentru fiecare procedură de apropiere, sub care apropierea nu trebuie să continue dacă RVR/vizibilitatea este mai mică decât minima aplicabilă.

(e) Apropierea poate fi continuată sub DA/H sau MDA/H, iar aterizarea poate fi finalizată, cu condiția ca referința vizuală necesară să fie stabilită la DA/H sau MDA/H și să fie menținută.

(f) RVR pentru zona de contact este controlat în permanență. În cazul în care sunt raportate și relevante, RVR în punctul de mijloc și de capăt sunt, de asemenea, controlate. Valoarea minimă a RVR este de 125 m pentru punctul de mijloc sau RVR necesară pentru zona de contact, atunci când această valoare este mai mică, și de 75 m pentru capătul pistei. Pentru avioanele echipate cu un ghidaj sau sistem de control, valoarea minimă a RVR pentru punctul de mijloc este de 75 m.

Notă:"Relevant", în acest context, înseamnă acea parte a pistei utilizată în timpul fazei de mare viteză a aterizării, până la o viteză de aproximativ 60 de noduri.

RAC-OPS 1.410

Proceduri operaționale – înălțimea de survolare a pragului

Operatorul trebuie să stabilească proceduri operaționale prin care să se asigure că un avion utilizat pentru apropieri de precizie survolează pragul pistei cu o marjă de siguranță, în conformația și atitudinea de aterizare.

RAC-OPS 1.415

Jurnalul de bord

Comandantul se asigură că jurnalului de bord este completat.

RAC-OPS 1.420

Raportarea evenimentelor

(a) Terminologie

1. Incident. Un eveniment, altul decât accident, asociat cu operarea unui avion, care afectează sau ar putea afecta siguranța operării.

2. Incident grav. Un incident care implică circumstanțe care indică faptul că s-ar fi putut produce un accident.

3. Accident. Un eveniment asociat cu operarea unui avion, care are loc între momentul în care orice persoană a fost îmbarcată la bordul avionului cu intenția de zbor până în momentul în care toate persoanele au fost debarcate, în cursul căruia:

(i) o persoană este rănită mortal sau grav, ca urmare a faptului că se afla:

A. în avion;

B. în contact direct cu orice parte a avionului, inclusiv părțile care s-au detașat de avion; sau

C. expusă direct aspirației sau suflului motoarelor sau elicelor,

cu excepția cazului în care rănilor se datorează unor cauze naturale, sunt autoprovocate sau provocate de alte persoane sau când persoanele rănite sunt pasageri clandestini care se ascund în afara zonelor disponibile în mod normal pasagerilor și echipajului; sau

(ii) avionul suferă deteriorări sau avarii structurale care afectează negativ rezistența structurală, performanța sau caracteristicile de zbor ale avionului și care, în mod normal, ar necesita reparații majore sau înlocuirea componentei afectate, cu excepția avarierii sau a deteriorării motorului, când daunele sunt limitate la motor, capota sa metalică sau accesorii; sau pentru daune limitate la elice, extremitățile aripilor, antene, pneuri, frâne, carenaje, mici urme de lovitură sau perforații în înveliș; sau

(iii) avionul a dispărut sau este complet inaccesibil.

(b) Raportarea incidentelor. Operatorul stabilește proceduri de raportare a incidentelor luând în considerare responsabilitățile descrise mai jos și circumstanțele descrise la litera (d).

1. RAC-OPS 1.085 litera (b) specifică responsabilitățile membrilor echipajului pentru raportarea incidentelor care pun în pericol sau ar putea pune în pericol siguranța operării.
2. Comandantul sau operatorul unui avion trebuie să prezinte AAC un raport cu privire la orice incident care pune în pericol sau ar putea pune în pericol siguranța operării.
3. Rapoartele trebuie transmise în termen de 72 de ore de la momentul în care a fost identificat incidentul, cu excepția cazului în care circumstanțe excepționale împiedică acest lucru.
4. Comandantul se asigură că toate defecțiunile tehnice cunoscute sau suspectate, precum și toate depășirile limitărilor tehnice care apar în timp ce acesta răspunde de zbor sunt înregistrate în jurnalul tehnic al avionului. În cazul în care deficiența sau depășirea limitărilor tehnice pune în pericol sau ar putea pune în pericol siguranța operării, comandantul trebuie, suplimentar, să inițieze prezentarea unui raport către AAC, în conformitate cu litera (b) punctul 2.
5. În cazul incidentelor raportate în conformitate cu litera (b) punctele 1, 2 și 3, care rezultă sau sunt legate de orice cedare, funcționare defectuoasă sau defecțiune a avionului, a echipamentelor sale sau a oricărei părți din echipamentele de sol sau care produc sau ar putea produce efecte negative asupra menținerii navigabilității avionului, operatorul trebuie să informeze și organizația care răspunde de proiectare sau furnizorul, sau, după caz, organizația care răspunde de menținerea navigabilității, în același timp în care se prezintă un raport AAC.

(c) Raportarea accidentelor și a incidentelor grave

Operatorul stabilește proceduri de raportare a accidentelor și a incidentelor grave luând în considerare responsabilitățile descrise mai jos și circumstanțele descrise la litera (d).

1. Comandantul notifică operatorul cu privire la orice accident sau incident grav care apare în timpul în care acesta răspunde de zbor. În cazul în care comandantul este în incapacitate de a face o astfel de notificare, această sarcină este preluată de un alt membru al echipajului care are capacitatea de a face acest lucru, ținându-se cont de lanțul de comandă specificat de operator.
2. Operatorul se asigură că AAC și orice altă organizație care cere statului operatorului să fie informată sunt notificate în cel mai rapid mod posibil cu privire la orice accident sau incident grav și, doar în cazul accidentelor, cel târziu înainte ca avionul să fie deplasat, cu excepția cazului în care circumstanțe excepționale împiedică acest lucru.
3. Comandantul sau operatorul unui avion prezintă un raport AAC în termen de 72 de ore de la momentul în care s-a produs accidentul sau incidentul grav.

(d) Rapoarte specifice

Evenimentele pentru care trebuie să se folosească metode specifice de notificare și raportare sunt descrise mai jos:

1. Incidente de trafic aerian. Comandantul anunță fără întârziere unitatea de servicii de trafic aerian în cauză și trebuie să informeze unitatea despre intenția sa de a prezenta un raport privind incidentul de trafic aerian după terminarea zborului, ori de câte ori un avion în timpul zborului a fost pus în pericol de:

- (i) o premisă de coliziune cu orice alt dispozitiv de zbor;
- (ii) proceduri de trafic aerian incorecte sau nerespectarea procedurilor aplicabile de către serviciile de trafic aerian sau de către echipaj;
- (iii) cedarea facilităților ATS.

În plus, comandantul notifică AAC cu privire la incident.

2. ACAS. Comandantul informează unitatea de servicii de trafic aerian implicată și prezintă AAC un raport ACAS, ori de câte ori un avion în zbor a executat manevre ca răspuns la ACAS.

3. Pericol de impact cu păsările:

- (i) Comandantul informează imediat unitatea locală de servicii de trafic aerian ori de câte ori este observat un risc potențial din cauza păsărilor.
- (ii) Atunci când constată că s-a produs un impact cu păsări, comandantul prezintă AAC, după aterizare, un raport scris referitor la coliziunea cu păsări, ori de câte ori un avion de care răspunde suferă un impact cu păsări care duce la o deteriorare semnificativă a avionului sau la pierderea sau funcționarea necorespunzătoare a oricărui serviciu esențial. În cazul în care impactul cu păsările este descoperit atunci când comandantul nu este disponibil, operatorul este responsabil de prezentarea raportului.

4. Incidente și accidente cu bunuri periculoase: Operatorul raportează incidentele și accidentele cu bunuri periculoase AAC și autorității competente din statul în care s-a produs accidentul sau incidentul, după cum se prevede în apendicele 1 la RAC-OPS 1.1225. Primul raport se transmite în

termen de 72 de ore de la eveniment, dacă nu există situații excepționale care să împiedice acest lucru, și cuprinde detaliile care sunt cunoscute în acel moment. În cazul în care este necesar, trebuie întocmit cât de repede posibil un raport ulterior care să prezinte orice alte informații suplimentare s-au obținut (a se vedea și RAC-OPS 1.1225).

5. Intervenție ilicită. După un act de intervenție ilicită la bordul unui avion, comandantul sau, în absența sa, operatorul prezintă un raport autorității locale și AAC de îndată ce este posibil (a se vedea și RAC-OPS 1.1245).

6. Apariția unor condiții potențial periculoase. Comandantul informează unitatea de servicii de trafic aerian corespunzătoare, îndată ce este posibil, ori de câte ori în timpul zborului se întâlnesc condiții potențial periculoase, cum ar fi o neregularitate în funcționarea unei instalații de navigație sau a unei instalații la sol, un fenomen meteorologic sau un nor de cenușă vulcanică.

RAC-OPS 1.425

Rezervat

Apendicele 1 la RAC-OPS 1.270
Depozitarea bagajelor și a mărfurilor

Atunci când stabilește proceduri pentru a se asigura că bagajele de mână și mărfurile sunt depozitate în mod corespunzător și în siguranță, operatorul trebuie să ia în considerare următoarele:

1. fiecare articol transportat într-o cabină trebuie să fie depozitat doar într-un loc care să permită reținerea acestuia;
2. nu trebuie depășite limitările de masă înscrise pe plăcuțele aflate pe compartimentele de depozitare a bagajelor și a mărfurilor sau lângă acestea;
3. locurile de depozitare a bagajelor de sub scaune nu trebuie folosite decât în cazul în care scaunul este echipat cu o bară de reținere, iar mărimea bagajului permite reținerea sa cu acest echipament;
4. obiectele nu trebuie plasate în toalete sau sprijinite de pereți despărțitori care nu permit reținerea articolelor și împiedicarea mișcării înainte, în lateral sau în sus, cu excepția cazului în care peretele despărțitor poartă o plăcuță indicatoare pe care se specifică masa maximă care poate fi plasată în acel loc;
5. bagajele și mărfurile plasate în dispozitivele de zăvorâre nu trebuie să aibă o mărime care să împiedice închiderea în siguranță a ușilor cu zăvor;
6. bagajele și mărfurile nu trebuie să fie plasate în locuri în care pot împiedica accesul la echipamentul de siguranță; și
7. trebuie să se efectueze verificări înainte de decolare, înainte de aterizare și ori de câte ori semnalele de atașare a centurilor de siguranță sunt aprinse sau ori de câte ori se comandă acest lucru, pentru a se asigura că bagajele sunt depozitate în locuri în care să nu poată împiedica evacuarea avionului sau să nu poată produce rănire prin cădere (sau altă deplasare), după cum se consideră adecvat în funcție de faza de zbor.

Apendicele 1 la RAC-OPS 1.305

Realimentarea/extragerea combustibilului pe durata îmbarcării pasagerilor, în timp ce pasagerii se află la bord sau pe durata debarcării pasagerilor

Operatorul trebuie să stabilească proceduri operaționale pentru realimentarea/extragerea combustibilului pe durata îmbarcării pasagerilor, în timp ce pasagerii se află la bord sau pe durata debarcării pasagerilor, pentru a se asigura că sunt luate următoarele măsuri de precauție:

1. o persoană calificată trebuie să rămână într-un loc specificat în timpul operațiunilor de alimentare/extragere a combustibilului cu pasageri la bord. Această persoană calificată trebuie să fie capabilă să aplice procedurile de urgență privind prevenirea și stingerea incendiilor, să asigure comunicațiile și să inițieze și să conducă o evacuare;
2. o comunicare bidirecțională între echipajul de la sol care supraveghează realimentarea cu combustibil și personalul calificat de la bordul avionului trebuie stabilită și menținută prin sistemul de intercomunicare al avionului sau alte mijloace adecvate;
3. echipajul, personalul și pasagerii trebuie să fie avertizați că vor avea loc operațiuni de alimentare/extragere a combustibilului;
4. semnalizarea pentru cuplarea centurilor de siguranță trebuie să fie decuplată;
5. semnalizarea "Fumatul interzis" trebuie să fie iluminată și, de asemenea, semnalizările necesare identificării ieșirilor de urgență;
6. pasagerii trebuie să fie instruiți să-și decupleze centurile de siguranță și să nu fumeze;
7. la bord trebuie să se găsească suficient personal calificat, pregătit pentru o evacuare de urgență;
8. în cazul în care în interiorul avionului se detectează prezența vaporilor de combustibil sau apar orice alte pericole în timpul operațiunilor de alimentare/extragere a combustibilului, operațiunile cu combustibil trebuie să fie oprite imediat;
9. perimetrul la sol aflat în vecinătatea ieșirilor de urgență și zonele de desfășurare a toboganelor trebuie să rămână libere; și
10. se iau măsuri de evacuare sigură și rapidă.

Apendicele 1 la RAC-OPS 1.375
Managementul combustibilului în zbor

(a) Controlul combustibilului în zbor:

1. Comandantul trebuie să se asigure că în timpul zborului combustibilul este controlat la intervale regulate. Combustibilul rămas trebuie să fie înregistrat și evaluat pentru:

- (i) a compara consumul curent cu cel planificat;
- (ii) a controla dacă există suficient combustibil rămas pentru finalizarea zborului; și
- (iii) a determina cantitatea estimată de combustibil rămasă la destinație.

2. Trebuie să se înregistreze datele relevante privind combustibilul.

(b) Managementul combustibilului în zbor:

1. În cazul în care, în urma unui control al combustibilului în zbor, cantitatea previzibilă de combustibil rămasă la sosirea la destinație este mai mică decât suma dintre cantitatea de combustibil necesară pentru a ajunge la aerodromul de rezervă și rezerva de combustibil finală, comandantul trebuie să ia în considerare traficul și condițiile de operare preponderente de la aerodromul de destinație, de-a lungul rutei de deviere către un aerodrom de rezervă, și de la aerodromul de rezervă pentru destinație, pentru a decide dacă se îndreaptă către aerodromul de destinație sau deviază ruta pentru a ateriza cu o cantitate de combustibil care nu trebuie să fie mai mică decât rezerva finală.

2. La zborul către un aerodrom izolat:

Se determină ultimul punct posibil de deviere către orice aerodrom de rezervă pe rută. Înainte de a ajunge la acest punct, comandantul evaluează cantitatea de combustibil care ar trebuie să rămână pentru zborul deasupra aerodromului izolat, condițiile meteorologice, precum și condițiile operaționale și de trafic preponderente de la aerodromul izolat și de la oricare dintre aerodromurile aflate pe rută, înainte de a decide dacă se îndreaptă către aerodromul izolat sau deviază ruta către un aerodrom aflat pe rută.

SUBPARTEA E

OPERĂRILE ÎN TOATE CONDIȚIILE METEO

RAC-OPS 1.430

Minime de operare ale aerodromului – generalități

(A se vedea apendicele 1 la RAC-OPS 1.430)

(a) Operatorul stabilește, pentru fiecare aerodrom planificat pentru a fi utilizat, minime de operare ale aerodromului care nu sunt mai mici decât valorile indicate în apendicele 1. Metoda de determinare a acestor minime trebuie să fie acceptabilă pentru autoritate. Aceste minime nu trebuie să fie mai mici decât orice valori care se pot stabili pentru astfel de aerodromuri de către statul în care se află aerodromul, cu excepția cazului în care statul aprobă în mod specific acest lucru.

Notă: Dispozițiile de la litera (a) de mai sus nu interzic calcularea în zbor a minimelor, pentru un aerodrom de rezervă neplanificat, atunci când calculul se face în conformitate cu o metodă acceptată.

(b) În stabilirea minimelor de operare ale aerodromului care se vor aplica la orice operațiune specifică, operatorul trebuie să țină seama în totalitate de următoarele:

1. tipul, performanța și caracteristicile de maniabilitate ale avionului;
2. componența, competența și experiența echipajului;
3. dimensiunile și caracteristicile pistelor care pot fi selectate în vederea utilizării;
4. conformitatea și performanța echipamentelor vizuale și nevizuale de sol;
5. echipamentul disponibil la bordul avionului pentru navigație și/sau controlul traiectului de zbor, după caz, în timpul decolării, apropierei, redresării, aterizării, decelerării și al întreruperii apropierei;
6. obstacolele din zonele de apropiere, întrerupere a apropierei și de urcare necesare pentru executarea procedurilor în cazul situațiilor neprevăzute și înălțimea necesară de trecere a obstacolelor;
7. altitudinea/înălțimea de trecere a obstacolelor pentru procedurile de apropiere instrumentale; și
8. mijloacele de determinare și raportare a condițiilor meteorologice.

(c) Categoriile de avioane menționate în această subparte trebuie să fie derivate în concordanță cu metoda indicată în apendicele 2 la RAC-OPS 1.430 litera (c).

RAC-OPS 1.435

Terminologie

Termenii utilizați în prezenta subparte au următoarea semnificație:

1. Apropierea cu manevre la vedere (circling). Faza vizuală în continuarea unei apropieri instrumentale, pentru a aduce avionul în poziție de aterizare pe o pistă care nu îndeplinește criteriile unei apropieri directe.
2. Proceduri la vizibilitate redusă (Low Visibility Procedures – LVP). Proceduri aplicate pe un aerodrom în scopul de a asigura operarea în siguranță în timpul apropierilor de Categoriile II și III și al decolărilor la vizibilitate redusă.
3. Decolare la vizibilitate redusă (Low Visibility Take-Off – LVTO). Decolarea la o valoare a RVR mai mică de 400 m.
4. Sistem de control al zborului (Flight control system). Un sistem care include un sistem de aterizare automat și/sau un sistem de aterizare hibrid.
5. Sistem de control al zborului pasiv la cedare (Fail-passive flight control system). Un sistem de control al zborului este considerat pasiv la cedare atunci când, în eventualitatea unei defecțiuni, nu există o condiție semnificativă de necompensare sau deviere de la traiectoria de zbor sau de altitudine, dar aterizarea nu este efectuată automat. În cazul unui sistem de control al zborului automat pasiv la cedare, pilotul își asumă controlul avionului după defecțiune.
6. Sistemul de control al zborului operațional la cedare (Fail-operational flight control system). Un sistem de control al zborului este operațional la cedare atunci când, în cazul apariției unei defecțiuni sub înălțimea de alertă, apropierea, redresarea și aterizarea pot fi efectuate automat. În cazul unei defecțiuni, sistemul de aterizare automat va funcționa ca un sistem pasiv la cedare.

7. Sistem de aterizare hibrid operațional la cedare (Fail-operational hybrid landing system). Un sistem alcătuit dintr-un sistem primar de aterizare automat pasiv la cedare și un sistem secundar de conducere independent, care permite pilotului să efectueze manual aterizarea, după cedarea sistemului primar.

Notă: Un sistem secundar de ghidare independent tipic constă într-un "head-up display" monitorizat care asigură ghidarea care, în mod normal, se prezintă sub forma informațiilor de pilotaj, dar poate fi în mod alternativ și informație de poziție (sau deviere).

8. Aproximare vizuală (Visual approach). O apropiere în cursul căreia oricare sau toate părțile unei proceduri de apropiere instrumentale nu se efectuează și apropierea se execută cu referință vizuală cu terenul.

RAC-OPS 1.440

Operări la vizibilitate redusă – reguli generale de operare

(A se vedea apendicele 1 la RAC-OPS 1.440)

(a) Operatorul nu efectuează operațiuni de Categoria II sau III decât în cazul în care:

1. fiecare avion implicat este certificat pentru operări cu înălțimi de decizie sub 200 ft sau fără înălțime de decizie și echipat în conformitate cu standardele de navigabilitate naționale pentru operațiuni în toate condițiile meteorologice sau dispoziții echivalente acceptate de AAC;
2. un sistem adecvat de înregistrare a reușitei sau a nereușitei apropierii și/sau a aterizării automate este stabilit și menținut pentru a supraveghea siguranța generală a operării;
3. operările sunt autorizate de AAC;
4. echipajul este format din cel puțin doi piloți; și
5. înălțimea de decizie este determinată cu ajutorul unui radioaltimetru.

(b) Operatorul nu efectuează decolări la vizibilitate redusă la mai puțin de 150 m RVR (avioane din categoriile A, B și C) sau 200 m RVR (avioane din categoria D), dacă nu este autorizat de către AAC în acest sens.

RAC-OPS 1.445

Operări la vizibilitate redusă – considerații de aerodrom

(a) Operatorul nu folosește un aerodrom pentru operațiuni din Categoria II sau III decât în cazul în care aerodromul este autorizat pentru astfel de operări de statul în care este amplasat aerodromul.

(b) Operatorul verifică dacă procedurile la vizibilitate redusă (LVP) au fost stabilite și sunt în vigoare la acele aerodromuri pe care urmează să se desfășoare operările în condiții de vizibilitate redusă.

RAC-OPS 1.450

Operațiuni la vizibilitate redusă – antrenament și calificări

(A se vedea apendicele 1 la RAC-OPS 1.450)

Operatorul se asigură că, înainte de efectuarea unei decolări la vizibilitate redusă și a operațiilor din Categoriile II și III:

1. fiecare membru din echipaj:
 - (i) îndeplinește cerințele de antrenament și de verificare prescrise în apendicele 1, inclusiv antrenamentul pe simulatorul de zbor în operarea până la valorile-limită ale RVR și ale înălțimii de decizie corespunzătoare aprobării de Categorie II/III dată operatorului; și
 - (ii) este calificat în conformitate cu apendicele 1;
2. antrenamentul și verificarea sunt efectuate în conformitate cu o programă analitică detaliată, aprobată de autoritate și inclusă în manualul operațional. Acest antrenament este suplimentar față de cel prevăzut în subpartea N; și
3. calificarea echipajului este specifică operării și tipului de avion.

RAC-OPS 1.455

Operări la vizibilitate redusă – proceduri de operare

(A se vedea apendicele 1 la RAC-OPS 1.455)

(a) Operatorul trebuie să stabilească proceduri și instrucțiuni care să fie utilizate pentru operările la decolare la vizibilitate redusă și pentru operările la Categoriile II și III. Aceste proceduri trebuie să fie incluse în manualul operațional și conțin îndatoririle membrilor de echipaj în timpul rulajului la sol, al decolării, al apropierii, al redresării, al aterizării, al decelerării și al întreruperii apropierii, după caz.

(b) Pilotul comandant se asigură că:

1. starea instalațiilor vizuale și nonvizuale este satisfăcătoare, înainte de a începe o decolare la vizibilitate redusă sau o apropiere din Categoria II sau III;
2. procedurile la vizibilitate redusă sunt în vigoare, în conformitate cu informațiile primare de la serviciile de trafic aerian, înainte de a începe o decolare la vizibilitate redusă sau o apropiere din Categoria II sau III; și
3. membrii echipajului de comandă sunt calificați corespunzător înainte de a începe o decolare la vizibilitate redusă cu o valoare a RVR mai mică de 150 m (avioane din categoriile A, B și C) sau 200 m (avioane din categoria D) sau o apropiere din Categoria II sau III.

RAC-OPS 1.460

Operațiuni la vizibilitate redusă – echipament minim

(a) Operatorul trebuie să includă în manualul operațional echipamentul minim care trebuie să fie în stare de funcționare la începutul unei decolări la vizibilitate redusă sau al unei apropieri din Categoria II sau III, în conformitate cu manualul de zbor al avionului sau cu alt document aprobat.

(b) Comandantul se asigură de faptul că starea avionului și a sistemelor de bord relevante este adecvată pentru operațiunea specifică ce urmează a fi efectuată.

RAC-OPS 1.465

Minime de operare VFR

(A se vedea apendicele 1 la RAC-OPS 1.465)

Operatorul se asigură că:

1. Zborurile VFR sunt executate în conformitate cu regulile de zbor la vedere și în conformitate cu tabelul din apendicele 1 la RAC-OPS 1.465.
2. Zborurile VFR speciale nu sunt începute atunci când vizibilitatea este sub 3 km și nu sunt executate atunci când vizibilitatea este sub 1,5 km.

Apendicele 1 la RAC-OPS 1.430
Minimele de operare de aerodrom

(a) Minime la decolare

1. Generalități

(i) Minimele la decolare stabilite de operator trebuie să fie exprimate ca valori-limită ale vizibilității sau RVR, ținând cont de factorii relevanți pentru fiecare aerodrom planificat a fi folosit și de caracteristicile avionului. Atunci când există o necesitate specifică de a vedea și evita obstacole la plecare și/sau pentru o aterizare forțată, trebuie să se specifice condiții suplimentare (de exemplu, plafonul).

(ii) Pilotul comandant nu începe decolarea decât în cazul în care condițiile meteorologice de la aerodromul de plecare sunt cel puțin egale cu minima aplicabilă pentru aterizare pe acel aerodrom, cu excepția situației în care există un aerodrom de rezervă adecvat la decolare.

(iii) Atunci când vizibilitatea raportată este sub cea necesară pentru decolare și RVR nu este raportat, o decolare nu poate fi începută decât în cazul în care pilotul comandant poate constata faptul că RVR/vizibilitatea în lungul pistei de decolare este cel puțin egală cu minima cerută.

(iv) Atunci când nu sunt disponibile rapoarte privind vizibilitatea sau RVR, o decolare nu poate fi începută decât în cazul în care comandantul poate constata faptul că RVR/vizibilitatea în lungul pistei de decolare este cel puțin egală cu minima cerută.

2. Referință vizuală. Minimele la decolare trebuie alese astfel încât să asigure o suficientă orientare pentru controlul avionului atât în cazul unei decolări întrerupte în condiții adverse, cât și pentru a continua decolarea după cedarea motorului critic.

3. RVR/vizibilitate cerută

(i) Pentru avioanele multimotor ale căror performanțe permit ca, în cazul cedării motorului critic în orice punct în timpul decolării, avionul să se poată opri sau să își poată continua decolarea până la o înălțime de 1500 ft deasupra aerodromului, trecând peste obstacole cu o înălțime-limită cerută, minimele de decolare stabilite de operator trebuie să fie exprimate ca valori RVR/vizibilitate nu mai scăzute decât cele indicate în tabelul 1, cu excepția situației prevăzute la punctul 4:

Tabelul 1
RVR/Vizibilitate pentru decolare

RVR/Vizibilitate la decolare

Instalații	RVR/Vizibilitate (Nota 3)
Niciuna (doar ziua)	500 m.
Lumini de margine de pistă și/sau marcajul axei pistei	250/300 m (Notele 1 și 2)
Lumini de margine de pistă și ale axei pistei	200/250 m (Nota 1)
Lumini de margine de pistă și ale axei pistei și informații RVR multiple	150/200 m (Notele 1 și 4)

Nota 1: Valorile superioare se aplică avioanelor din categoria D.

Nota 2: Pentru operarea pe timp de noapte, sunt necesare cel puțin luminile de margine și capăt de pistă.

Nota 3: Valoarea raportată pentru RVR/vizibilitate, reprezentativă pentru partea inițială a rulajului la decolare, poate fi înlocuită de evaluarea pilotului.

Nota 4: Valoarea necesară a RVR trebuie să fie îndeplinită pentru toate punctele de raportare a RVR relevante, cu excepția indicată în nota 3.

(ii) Pentru avioane multimotor ale căror performanțe nu permit îndeplinirea condițiilor de performanță de la litera (a) punctul 3 punctul (i) în cazul cedării motorului critic, poate să fie nevoie de o reaterizare

imediată și de a vedea și a evita obstacolele din zona de decolare. Avioanele de acest tip pot fi operate cu respectarea următoarelor minime la decolare, cu condiția ca ele să fie capabile să respecte criteriile aplicabile privind marja de trecere a obstacolelor, presupunând cedarea motorului la înălțimea specificată. Minimele la decolare stabilite de operator trebuie să se bazeze pe înălțimea de la care se poate construi traiectoria netă de decolare cu un motor inoperant. Minimele RVR utilizate nu pot fi mai mici decât valorile indicate în tabelul 1 sau tabelul 2.

Tabelul 2
Înălțimea presupusă de cedare a motorului deasupra pistei față de RVR/vizibilitate

RVR/vizibilitate de decolare – traiectorie

Înălțimea presupusă de cedare a motorului deasupra pistei de decolare	RVR/Vizibilitate (Nota 2)
< 50 ft	200 m
51-100 ft	300 m
101-150 ft	400 m
151-200 ft	500 m
201-300 ft	1000 m
> 300 ft	1500 m (Nota 1)

Nota 1: 1500 m se aplică și atunci când nu se poate construi o traiectorie de decolare pozitivă.

Nota 2: Valoarea raportată pentru RVR/vizibilitate, reprezentativă pentru partea inițială a rulajului la decolare, poate fi înlocuită de evaluarea pilotului.

(iii) Atunci când nu este disponibil RVR raportată sau vizibilitatea meteorologică, pilotul comandant nu poate începe decolarea decât în cazul în care poate determina dacă în condițiile existente este îndeplinită minima de decolare.

4. Excepții la litera (a) punctul 3 punctul (i):

(i) sub rezerva aprobării de către autoritate și cu condiția respectării cerințelor de la punctele A-E, operatorul poate reduce minima de decolare la 125 m RVR (avioane din categoriile A, B și C) sau 150 m RVR (avioane din categoria D), atunci când:

A. sunt în vigoare procedurile la vizibilitate redusă;

B. sunt în funcțiune luminile de mare intensitate axiale ale pistei, dispuse la o distanță de cel mult 15 m, și luminile de mare intensitate de margine, la cel mult 60 m;

C. membrii echipajului de comandă au parcurs, în condiții satisfăcătoare, antrenamentul pe un simulator de zbor;

D. din cabina de pilotaj este disponibil un segment vizual de 90 m la inițierea decolării; și

E. valoarea cerută pentru RVR a fost atinsă la toate punctele de raportare RVR relevante.

(ii) Sub rezerva aprobării de către autoritate, operatorul unui avion care utilizează un sistem de orientare lateral aprobat pentru decolare poate reduce minima de decolare la o RVR mai mică de 125 m (avioane din categoriile A, B și C) sau 150 m (avioane din categoria D), dar nu mai mică de 75 m, cu condiția să se dispună de o protecție a pistei și de instalații echivalente operărilor la aterizări din Categoria III.

(b) Apropiere fără pantă electronică

1. Minime de sistem

(i) Operatorul trebuie să se asigure că minimele de sistem pentru procedurile de apropiere fără pantă electronică, care se bazează pe folosirea ILS fără pantă (doar LLZ), VOR, NDB, SRA și VDF, nu sunt mai mici decât valorile indicate în tabelul 3.

Tabelul 3
Minime de sistem pentru echipamente de apropierea fără pantă electronică

Minime de sistem Instalații	Cea mai mică MDH
ILS (fără pantă – LLZ)	250 ft
SRA (care se termină la 1/2 NM)	250 ft
SRA (care se termină la 1 NM)	300 ft
SRA (care se termină la 2 NM)	350 ft
VOR	300 ft
VOR/DME	250 ft
NDB	300 ft
VDF (QDM și QGH)	300 ft

2. Înălțimea minimă de coborâre. Operatorul trebuie să se asigure că înălțimea minimă de coborâre pentru o apropiere nonprecizie nu este mai scăzută decât:

(i) OCH/OCL pentru categoria de avion; sau

(ii) minima de sistem.

3. Referința vizuală. Pilotul nu poate continua apropierea sub MDA/MDH decât în cazul în care cel puțin una dintre următoarele referințe vizuale pentru pista care se intenționează a fi folosită pentru aterizare este vizibilă distinct și poate fi identificată de către pilot:

(i) elemente ale sistemului luminos de apropiere;

(ii) pragul pistei;

(iii) marcajele pragului;

(iv) luminile de prag;

(v) luminile de identificare a pragului;

(vi) indicatorul vizual al pantei de coborâre;

(vii) zona de contact sau marcajele zonei de contact;

(viii) luminile zonei de contact;

(ix) luminile de margine de pistă; sau

(x) alte referințe vizuale acceptate de către AAC.

4. RVR necesară. Valorile minime cele mai coborâte care trebuie să fie utilizate de operator pentru apropieri nonprecizie sunt:

Tabelul 4a
RVR pentru apropieri nonprecizie – toate mijloacele în funcțiune

Valori minime pentru apropierea nonprecizie Toate mijloacele (notele 1, 5, 6 și 7)

MDH	RVR/Categoria de avion			
	A	B	C	D
250-299 ft	800 m	800 m	800 m	1200 m
300-449 ft	900 m	1000 m	1000 m	1400 m
450-649 ft	1000 m	1200 m	1200 m	1600 m
cel puțin 650 ft	1200 m	1400 m	1400 m	1800 m

Tabelul 4b
RVR pentru apropieri nonprecizie – mijloace intermediare

Minime pentru apropierea nonprecizie Mijloace intermediare (notele 2, 5, 6 și 7)

MDH	RVR/Categoria de avion			
	A	B	C	D
250-299 ft	1000 m	1100 m	1200 m	1400 m
300-449 ft	1200 m	1300 m	1400 m	1600 m
450-649 ft	1400 m	1500 m	1600 m	1800 m
cel puțin 650 ft	1500 m	1500 m	1800 m	2000 m

Tabelul 4c
RVR pentru apropieri nonprecizie – mijloace de bază

Minime pentru apropierea nonprecizie Instalații de bază (notele 3, 5, 6 și 7)

MDH	RVR/Categoria de avion			
	A	B	C	D

250-299 ft	1200 m	1300 m	1400 m	1600 m
300-449 ft	1300 m	1400 m	1600 m	1800 m
450-649 ft	1500 m	1500 m	1800 m	2000 m
cel puțin 650 ft	1500 m	1500 m	2000 m	2000 m

Tabelul 4d
RVR pentru apropieri nonprecizie – fără sistem luminos de apropiere

Minime pentru apropierea nonprecizie Fără sistem luminos de apropiere (notele 4, 5, 6 și 7)

MDH	RVR/Categoria de avion			
	A	B	C	D
250-299 ft	1500 m	1500 m	1600 m	1800 m
300-449 ft	1500 m	1500 m	1800 m	2000 m
450-649 ft	1500 m	1500 m	2000 m	2000 m
cel puțin 650 ft	1500 m	1500 m	2000 m	2000 m

Nota 1: Toate mijloacele înseamnă marcajele pistei, 720 m sau mai mult de lumini de apropiere de intensitate mare/intensitate medie, lumini de margine de pistă, lumini de prag și lumini de capăt de pistă. Luminile trebuie să fie aprinse.

Nota 2: Mijloace intermediare înseamnă marcaje ale pistei, 420-719 m de lumini de apropiere de intensitate mare/intensitate medie, lumini de margine de pistă, lumini de prag și lumini de capăt de pistă. Luminile trebuie să fie aprinse.

Nota 3: Mijloace de bază înseamnă marcaje ale pistei, lumini de apropiere de intensitate mare/intensitate medie pe o lungime mai mică de 420 m, lumini de apropiere de intensitate mică pe orice lungime, lumini de margine de pistă, lumini de prag și lumini de capăt de pistă. Luminile trebuie să fie aprinse.

Nota 4: Fără mijloace luminoase de apropiere înseamnă marcajele pistei, lumini de margine de pistă, lumini de prag și lumini de capăt de pistă sau fără nici o lumină.

Nota 5: Tabelele se aplică doar apropierilor convenționale, cu o pantă de coborâre nominală de cel mult 4°. Pentru pantele de coborâre mai mari este nevoie, de obicei, ca orientarea după unghiul de pantă vizual (de exemplu, PAPI) să fie vizibil la înălțimea minimă de coborâre.

Nota 6: Cifrele de mai sus reprezintă fie RVR raportate, fie condiții meteorologice de vizibilitate convertite în RVR, ca la litera (h) de mai jos.

Nota 7: MDH menționată în tabelele 4a, 4b, 4c și 4d se referă la calculul inițial al MDH. Atunci când se selectează RVR asociată, nu este necesar să se țină seama de o rotunjire superioară la multiplu de zece ft, care se poate face în scopuri operaționale, cum ar fi conversia în MDA.

5. Operări pe timp de noapte. Pentru operările pe timp de noapte, trebuie să fie aprinse cel puțin luminile de margine de pistă, cele de prag și cele de capăt de pistă.

(c) Apropiere de precizie – operări de Categoria I

1. Generalități. O operare de Categoria I este o apropiere instrumentală de precizie și o aterizare utilizând ILS, MLS sau PAR cu o înălțime de decizie de cel puțin 200 ft și cu vizibilitate în lungul pistei de cel puțin 550 m.

2. Înălțime de decizie. Operatorul trebuie să se asigure că înălțimea de decizie pentru o apropiere de precizie de Categoria I nu este mai mică decât:

(i) înălțimea minimă de decizie specificată în manualul de zbor al avionului (AFM), în cazul în care este menționată;

(ii) înălțimea minimă la care se poate utiliza mijlocul de apropiere de precizie, fără referință vizuală;

(iii) OCH/OCL pentru categoria de avion; sau

(iv) 200 ft.

3. Referința vizuală. Pilotul nu poate continua apropierea sub înălțimea de decizie din Categoria I, determinată în conformitate cu litera (c) punctul 2, decât în cazul în care cel puțin una dintre următoarele referințe vizuale pentru pista care se intenționează a fi folosită este vizibilă distinct și poate fi identificată de pilot:

(i) elemente ale sistemului luminos de apropiere;

(ii) pragul pistei;

(iii) marcajele pragului;

(iv) luminile de prag;

(v) luminile de identificare a pragului;

(vi) indicatorul vizual al pantei de coborâre;

(vii) zona de contact sau marcajele zonei de contact;

(viii) luminile zonei de contact; sau

(ix) luminile de margine de pistă.

4. RVR cerută. Minimele cele mai coborâte care trebuie să fie utilizate de operator pentru operațiuni de Categoria I sunt:

Tabelul 5

RVR pentru apropierea de Categoria I în relație cu mijloacele și înălțimea de decizie

Minimele pentru Categoria I

Înălțime de decizie (Nota 7)	Instalații/RVR (Nota 5)			
	Toate (Notele 1 și 6)	Intermediare (Notele 2 și 6)	De bază (Notele 3 și 6)	Fără (Notele 4 și 6)
200 ft	550 m	700 m	800 m	1000 m
201-250 ft	600 m	700 m	800 m	1000 m
251-300 ft	650 m	800 m	900 m	1200 m
cel puțin 301 ft	800 m	900 m	1000 m	1200 m

Nota 1: Toate mijloacele înseamnă marcajele pistei, 720 m sau mai mult de lumini de apropiere de intensitate mare/intensitate medie, lumini de margine de pistă, lumini de prag și lumini de capăt de pistă. Luminile trebuie să fie aprinse.

Nota 2: Mijloace intermediare înseamnă marcaje ale pistei, 420-719 m de lumini de apropiere de intensitate mare/intensitate medie, lumini de margine de pistă, lumini de prag și lumini de capăt de pistă. Luminile trebuie să fie aprinse.

Nota 3: Mijloace de bază înseamnă marcaje ale pistei, lumini de apropiere de intensitate mare/intensitate medie pe o lungime mai mică de 420 m, lumini de apropiere de intensitate mică pe orice lungime, lumini de margine de pistă, lumini de prag și lumini de capăt de pistă. Luminile trebuie să fie aprinse.

Nota 4: Fără mijloace luminoase de apropiere înseamnă marcajele pistei, lumini de margine de pistă, lumini de prag și lumini de capăt de pistă sau fără nici o lumină.

Nota 5: Cifrele de mai sus reprezintă fie RVR raportată, fie vizibilitatea meteorologică convertită în RVR în conformitate cu litera (h).

Nota 6: Tabelul se aplică apropiierilor convenționale, cu un unghi al pantei de coborâre de cel mult 4° (grade).

Nota 7: DH menționată în tabelul 5 se referă la calculul inițial al DH. Atunci când se selectează RVR asociată, nu este necesar să se ia în considerare rotunjirea superioară la multiplu de zece ft, care poate fi făcută în scopuri operaționale (de exemplu, conversia în DA).

5. Operări cu un singur pilot. Pentru operările cu un singur pilot, operatorul trebuie să calculeze valoarea minimă a RVR pentru toate apropierile, în conformitate cu RAC-OPS 1.430 și prezentul apendice. Nu se permite o RVR mai mică de 800 m, cu excepția cazului în care se folosește un pilot automat adecvat, cuplat la un ILS sau la un MLS, situație în care se aplică minimele normale. Înălțimea de decizie aplicată nu trebuie să fie mai mică decât 1,25 x înălțimea minimă folosită pentru pilotul automat.

6. Operări pe timp de noapte. Pentru operările pe timp de noapte, trebuie să fie aprinse cel puțin luminile de margine de pistă, cele de prag și cele de capăt de pistă.

(d) Apropiere de precizie – operațiuni de Categoria II

1. Generalități. O operare din Categoria II este o apropiere de precizie instrumentală și aterizare folosind ILS sau MLS, cu:

(i) o înălțime de decizie sub 200 ft, dar nu mai mică de 100 ft; și

(ii) o vizibilitate în lungul pistei de cel puțin 300 m.

2. Înălțime de decizie. Operatorul trebuie să se asigure că înălțimea de decizie pentru o operare de Categoria II nu este mai mică decât:

(i) înălțimea minimă de decizie specificată în AFM, în cazul în care este menționată;

(ii) înălțimea minimă la care se poate utiliza mijlocul de apropiere de precizie, fără referință vizuală;

(iii) OCH/OCL pentru categoria de avion;

(iv) înălțimea de decizie la care echipajul de conducere este autorizat să opereze; sau

(v) 100 ft.

3. Referință vizuală. Pilotul nu poate continua apropierea sub înălțimea de decizie din Categoria II, determinată în conformitate cu litera (d) punctul 2, decât în cazul în care se obține și se poate menține o referință vizuală care conține un segment format din cel puțin trei lumini consecutive axiale din luminile de apropiere sau luminile zonei de contact, sau luminile axiale ale pistei, sau luminile de margine, sau o combinație a acestora. Această referință vizuală trebuie să includă un element lateral din aria solului, cum ar fi o bară transversală din dispozitivul luminos de apropiere sau pragul de aterizare, sau o baretă a luminilor zonei de contact.

4. RVR necesară. Minimele cele mai joase care trebuie să fie utilizate de operator pentru operările de Categoria II sunt:

Tabelul 6
RVR pentru apropierea de Categoria II în relație cu DH

Minimele de Categoria II

Înălțime de decizie	Cuplare automată sub DH (a se vedea nota 1)	
	RVR/Avion din categoriile A, B și C	RVR/Avion din categoria D
100 ft-120 ft	300 m	300 m (Nota 2)/350 m
121 ft-140 ft	400 m	400 m
cel puțin 141 ft	450 m	450 m

Nota 1: Referința la "Cuplare automată sub DH" din acest tabel înseamnă utilizarea continuă a sistemului de control automat al zborului până la o înălțime care nu este mai mare de 80 % din DH aplicabilă. Astfel, cerințele de navigabilitate pot, prin înălțimea minimă de angajare pentru sistemul de control automat al zborului, afecta DH care trebuie să fie aplicată.

Nota 2: Se poate folosi valoarea de 300 m pentru un avion de categoria D care efectuează o aterizare automată.

(e) Aproximare de precizie – operațiuni de Categoria III

1. Generalități. Operațiunile din Categoria III sunt împărțite astfel:

(i) Operările din Categoria III A. Aproximarea și aterizarea instrumentală de precizie folosind ILS sau MLS, cu:

A. o înălțime de decizie sub 100 ft; și

B. o vizibilitate în lungul pistei de cel puțin 200 m.

(ii) Operațiuni din Categoria III B. Aproximarea și aterizarea instrumentală de precizie folosind ILS sau MLS, cu:

A. o înălțime de decizie sub 50 ft sau nici o înălțime de decizie; și

B. o vizibilitate în lungul pistei de sub 200 m, dar nu mai mică de 75 m.

Notă: Atunci când înălțimea de decizie (DH) și vizibilitatea în lungul pistei (RVR) nu se încadrează în aceeași categorie, RVR va determina categoria operării.

2. Înălțime de decizie. Pentru operațiuni la care se folosește înălțimea de decizie, operatorul trebuie să se asigure că înălțimea de decizie nu este mai mică decât:

(i) înălțimea minimă de decizie specificată în AFM, în cazul în care este menționată;

(ii) înălțimea minimă până la care se poate utiliza mijlocul apropierei de precizie, fără referințele vizuale necesare; sau

(iii) înălțimea de decizie la care este autorizat să zboare echipajul de comandă.

3. Operări fără înălțime de decizie. Operări fără înălțime de decizie se pot efectua numai în cazul în care:

(i) operările fără înălțime de decizie sunt autorizate în AFM;

(ii) mijlocul de apropiere și mijloacele aerodromului pot asigura operările fără înălțime de decizie; și

(iii) operatorul are o aprobare pentru operațiuni CAT III fără înălțime de decizie.

Notă: În cazul unei piste CAT III, se poate presupune că operațiunile fără înălțime de decizie sunt permise, sub rezerva unor restricții specifice publicate în AIP sau NOTAM.

4. Referință vizuală

(i) Pentru operările de Categoria III A și pentru operări de Categoria III B cu sisteme de control pasiv la cedare al zborului, pilotul nu poate continua o apropiere sub înălțimea de decizie determinată în conformitate cu litera (e) punctul 2 decât în cazul în care se obține și se poate menține o referință vizuală care conține un segment format din cel puțin trei lumini axiale consecutive din luminile de apropiere sau din luminile zonei de contact, sau din luminile axiale ale pistei, sau din luminile de margine ale pistei, sau o combinație a acestora.

(ii) Pentru operările de Categoria III B cu sisteme de control pasiv la cedare al zborului care folosesc o înălțime de decizie, pilotul nu poate continua o apropiere sub înălțimea de decizie, determinată în conformitate cu litera (e) punctul 2, decât în cazul în care se obține și se poate menține o referință vizuală care conține cel puțin o lumină axială.

(iii) Pentru operațiuni de Categoria III fără înălțime de decizie, nu este necesar contactul vizual cu pista înainte de contact.

5. RVR necesar. Minimele cele mai joase care trebuie să fie utilizate de operator pentru operările de Categoria III sunt:

Tabelul 7

RVR pentru apropierea de Categoria III și DH și sistemul de control/ghidare roll-out

Minimele de Categoria III

Categoria de apropiere	Înălțime de decizie (ft) (Nota 3)	Sistemul de control/ghidare roll-out	RVR (m)
III A	Sub 100 ft	Nu este necesar	200 m
III B	Sub 100 ft	Cedare-pasivă	150 m (Notele 1)

Minimele de Categoria III

Categoria de apropiere	Înălțime de decizie (ft) (Nota 3)	Sistemul de control/ghidare roll-out	RVR (m)
III B	Sub 50 ft	Cedare-pasivă	125 m
III B	Sub 50 ft sau fără înălțime de decizie	Cedare-operațională	75 m

Nota 1: Pentru avioane certificate în conformitate cu standardele de navigabilitate naționale pentru operări în toate condițiile meteorologice 321 litera (b) punctul 3.

Nota 2: Redundanța sistemelor de control al zborului este determinată în temeiul standardele de navigabilitate naționale pentru operări în toate condițiile meteorologice prin înălțimea minimă de decizie certificată.

(f) Circling

1. Minimele cele mai joase care trebuie să fie utilizate de operator pentru apropiere cu manevre la vedere sunt:

Tabelul 8
Vizibilitate și MDH pentru circling și categoria avionului

	Categorია avionului			
	A	B	C	D
MDH	400 ft	500 ft	600 ft	700 ft
Vizibilitate meteorologică minimă	1500 m	1600 m	2400 m	3600 m

2. Apropierea cu manevre la vedere cu traiectorii prestabilite este o procedură acceptată în sensul prezentului punct.

(g) Apropiere la vedere. Operatorul nu trebuie să utilizeze o RVR mai mică de 800 m pentru o apropiere la vedere.

(h) Transformarea vizibilității meteorologice raportate în RVR

1. Operatorul trebuie să se asigure că transformarea vizibilității meteorologice în RVR nu este utilizată pentru a calcula minima de decolare calculată, minimele din Categoriile II sau III sau atunci când este disponibilă o RVR raportată.

Notă: În cazul în care RVR este raportată ca fiind peste valoarea maximă evaluată de operatorul aerodromului, de exemplu, "RVR mai mare de 1500 metri", în acest context nu se consideră ca fiind o RVR raportată și se poate folosi tabelul de conversie.

2. Atunci când se transformă vizibilitatea meteorologică în RVR în toate celelalte situații în afara celor de la litera (h) punctul 1, operatorul trebuie să se asigure că se utilizează următorul tabel:

Tabelul 9
Transformarea vizibilității în RVR

Elemente de iluminat în operare	RVR = Vizibilitate meteorologică raportată x	
	Ziua	Noaptea
Luminile de apropiere de mare intensitate și ale pistei	1,5	2,0
Orice alte tipuri de instalații de iluminat, altele decât cele de mai sus	1,0	1,5
Fără lumini	1,0	Neaplicabil

Apendicele 2 la RAC-OPS 1.430 litera (c)
Categoriile de avioane – operări în toate condițiile meteorologice

(a) Clasificarea avioanelor

Criteriile luate în considerare pentru clasificarea avioanelor pe categorii sunt viteza indicată la prag (VAT), care este egală cu viteza de angajare (VSO) multiplicată cu 1,3 sau VS1G multiplicată cu 1,23 în configurația de aterizare la masa maximă certificată pentru aterizare. În cazul în care sunt disponibile atât VSO, cât și VS1G, se utilizează cea mai mare VAT rezultată. Categoriile de avioane care corespund valorilor VAT sunt indicate în tabelul de mai jos:

Categoria de avion	VAT
A	Sub 91 kts
B	De la 91 la 120 kts
C	De la 121 la 140 kts
D	De la 141 la 165 kts
E	De la 166 la 210 kts

Configurația de aterizare care trebuie să fie luată în considerare este cea definită de operator sau de constructorul avionului.

(b) Schimbarea permanentă a categoriei (masa maximă la aterizare)

1. Operatorul poate impune în permanență o masă la aterizare, mai scăzută, și poate utiliza această masă pentru determinarea VAT, în cazul în care AAC aprobă acest lucru.
2. Categoria definită pentru un anumit avion este o valoare permanentă și, astfel, independentă de schimbările care intervin în operările de zi cu zi.

Apendicele 1 la RAC-OPS 1.440
Operări la vizibilitate redusă – reguli generale de operare

(a) Generalități. Următoarele proceduri se aplică la introducerea și aprobarea operațiilor în condiții de vizibilitate redusă.

(b) Demonstrație operațională. Scopul demonstrației operaționale este de a determina sau de a valida folosirea și eficacitatea sistemelor aplicabile de ghidare ale avionului în zbor, a formării, a procedurilor echipajului de comandă, a programului de întreținere, precum și a manualelor aplicabile programului din Categoria II/III care este aprobat.

1. Cel puțin 30 de apropieri și aterizări trebuie să fie efectuate în operațiuni care folosesc sisteme din Categoria II/III instalate în fiecare tip de avion, în cazul în care DH cerută este de cel puțin 50 ft. În cazul în care DH este mai mică de 50 ft, va fi nevoie să se efectueze cel puțin 100 de apropieri și aterizări, cu excepția cazului în care AAC aprobă altfel.

2. În cazul în care operatorul deține variante diferite ale aceluiași tip de avion, care utilizează aceleași sisteme de bază de control și de afișare a zborului sau sisteme de bază de control și de afișare a zborului diferite pe același tip de avion, operatorul trebuie să demonstreze că diversele variante au performanțe satisfăcătoare, dar nu este necesar ca operatorul să facă o demonstrație operațională completă pentru fiecare variantă. AAC poate accepta și o reducere a numărului de apropieri și aterizări, pe baza creditului acordat pentru experiența câștigată de un alt operator cu un AOC emis în conformitate cu RAC-OPS 1, folosind același tip sau variantă de avion și aceleași proceduri.

3. În cazul în care numărul de apropieri nesatisfăcătoare depășește 5 % din total (de exemplu, aterizări nesatisfăcătoare, deconectări ale sistemului), programul de evaluare trebuie să fie extins în trepte de câte cel puțin 10 apropieri și aterizări, până când rata generală de defecțiuni nu depășește 5 %.

(c) Colectarea datelor pentru demonstrații operaționale. Fiecare solicitant trebuie să dezvolte o metodă de culegere a datelor (de exemplu, un formular care să fie utilizat de echipajul de comandă), pentru a înregistra performanța apropiierilor și a aterizărilor. Datele rezultate și un rezumat al datelor demonstrației trebuie să fie puse la dispoziția AAC, în vederea evaluării.

(d) Analiza datelor. Apropierile și/sau aterizările automate nesatisfăcătoare trebuie să fie dovedite cu documente și analizate.

(e) Monitorizare continuă

1. După obținerea autorizației inițiale, operațiunile trebuie să fie monitorizate continuu de către operator, pentru a detecta orice tendințe nedorite, înainte ca acestea să devină un pericol. În acest scop, se pot utiliza rapoartele echipajului de comandă.

2. Informațiile următoare trebuie să fie păstrate pe o perioadă de 12 luni:

(i) numărul total de apropieri, pe tipuri de avion, atunci când s-a folosit echipamentul de Categoria II sau III aflat la bord, pentru a efectua apropieri satisfăcătoare, reale sau în scopul antrenamentului, la minimele de Categoria II sau III aplicabile; și

(ii) rapoartele apropiierilor și/sau aterizărilor automate nesatisfăcătoare, în funcție de aerodrom și de înmatriculare de avion, în următoarele categorii:

- A. defecțiuni ale echipamentelor de la bord;
- B. disfuncționalități ale echipamentului de la sol;
- C. apropieri întrerupte din cauza instrucțiunilor ATC; sau
- D. alte cauze.

3. Operatorul trebuie să stabilească o procedură de monitorizare a performanțelor sistemului de aterizare automată al fiecărui avion.

(f) Perioade de tranziție

1. Operatorii fără experiență anterioară pentru operațiuni din Categoria II sau III

(i) Un operator fără experiență anterioară pentru operațiuni din Categoria II sau III poate fi aprobat pentru operațiuni din Categoria II sau III A, după ce a obținut o experiență minimă de șase luni de operare la Categoria I, pe tipul de avion.

(ii) După încheierea celor șase luni de operațiuni de Categoria II sau III A pe tipul de avion, operatorul poate fi aprobat pentru operațiuni de Categoria III B. Atunci când acordă o astfel de aprobare, AAC poate impune minime mai mari decât cele mai scăzute aplicabile pentru o perioadă suplimentară. Creșterea minimelor se va referi, în mod normal, doar la RVR și/sau restricții privind operațiunile fără înălțime de decizie și trebuie să fie selectată astfel încât să nu fie nevoie de nici o schimbare în procedurile operaționale.

2. Operatori cu experiență anterioară pentru Categoria II sau III. Un operator cu experiență anterioară pentru Categoria II sau III poate obține autorizație pentru o perioadă de tranziție redusă, prin solicitare către AAC.

(g) Întreținerea echipamentelor din Categoria II, Categoria III și LVTO. Instrucțiunile de întreținere pentru sistemele de orientare aflate la bord trebuie stabilite de operator în colaborare cu constructorul și incluse în programul operatorului de întreținere a avionului, prevăzut în RAC-CAW partea M punctul M.A.302, program care trebuie să fie aprobat de AAC.

(h) Aerodromuri și piste acceptate

1. Fiecare combinație între tipul de avion, echipamentul de la bord și pistă trebuie să fie verificată prin executarea cu succes a cel puțin unei apropieri și aterizări din Categoria II sau în condiții mai bune, înainte de a începe operările din Categoria III.

2. Pentru piste cu teren denivelat înainte de prag sau cu alte deficiențe previzibile sau cunoscute, fiecare combinație între tipul de avion, echipamentul de la bord și pistă trebuie să fie verificată prin operațiuni din Categoria I sau în condiții mai bune, înainte de a începe operările din Categoria II sau III.

3. În cazul în care un operator are mai multe variante ale aceluiași tip de avion care utilizează aceleași sisteme de bază de control al zborului și de afișare sau sisteme de bază de control al zborului și de afișare diferite pe același tip de avion, operatorul trebuie să demonstreze că diversele variante au performanțe satisfăcătoare, dar nu este necesar ca operatorul să facă o demonstrație operațională completă pentru fiecare combinație de variantă/pistă.

4. Operatorii care utilizează aceeași combinație între tipul/varianta avionului și echipamentul de la bord și aceleași proceduri pot beneficia reciproc de experiența și înregistrările fiecăruia, pentru a se conforma cu prezentul punct.

Apendicele 1 la RAC-OPS 1.450

Operări la vizibilitate redusă – instruire și calificări

(a) Generalități: operatorul trebuie să se asigure că programele de instruire a echipajului de comandă pentru operări la vizibilitate redusă includ cursuri structurate de instruire la sol, pe simulatorul de zbor și/sau în zbor. Operatorul poate reduce conținutul cursului, după cum este prevăzut la punctele 2 și 3, cu condiția ca AAC să accepte conținutul cursului simplificat.

1. Membrii echipajului de comandă fără experiență în operațiuni de Categoria II sau III trebuie să parcurgă programul complet de instruire prescris la literele (b), (c) și (d).
2. Membrii echipajului de comandă cu experiență în operațiuni de Categoria II sau III la un alt operator pot urma un curs redus de instruire la sol.
3. Membrii echipajului de comandă cu experiență în operări de Categoria II sau III la operatorul respectiv pot urma un curs de instruire redus la sol pe simulatorul de zbor și/sau în zbor. Cursul redus trebuie să includă cel puțin cerințele de la litera (d) punctul 1, litera (d) punctul 2 punctul (i) sau (ii), după caz, precum și punctul 3 punctul (i).

(b) Instruirea la sol. Operatorul trebuie să se asigure că cursul de instruire inițială la sol pentru operări la vizibilitate redusă acoperă cel puțin:

1. caracteristicile și limitările ILS și/sau MLS;
2. caracteristicile mijloacelor vizuale;
3. caracteristicile ceții;
4. capacitățile operaționale și limitările sistemului specific de la bord;
5. efectele precipitațiilor, ale depunerii de gheață, ale vântului de forfecare și ale turbulenței la nivele joase;
6. efectul defecțiunilor specifice ale avionului;
7. utilizarea și limitările sistemelor de evaluare a RVR;
8. principiile cerințelor de trecere a obstacolelor;
9. recunoașterea și acțiunile care trebuie luate în eventualitatea defectării echipamentelor de la sol;
10. proceduri și precauții care trebuie urmate în ceea ce privește mișcarea la suprafață în timpul operărilor atunci când RVR este de 400 m sau mai mică și orice proceduri suplimentare necesare pentru decolare, în condiții sub 150 m (200 m pentru avioane de categoria D);
11. semnificația înălțimii de decizie bazate pe radioaltimetru și efectul profilului terenului în zona de apropiere asupra înregistrărilor radioaltimetrului și asupra sistemelor automate de apropiere/aterizare;
12. importanța și semnificația înălțimii de avertizare, dacă este cazul, și acțiunea în cazul apariției oricărei defecțiuni peste și sub înălțimea de avertizare;
13. cerințele de calificare pentru piloți, necesare pentru obținerea și menținerea aprobării de a efectua decolări la vizibilitate redusă și operări de Categoria II sau III; și
14. importanța poziției corecte pe scaun și a nivelului ochilor.

(c) Instruirea pe simulatorul de zbor și/sau instruirea în zbor

1. Operatorul trebuie să se asigure că instruirea pe simulatorul de zbor și/sau instruirea în zbor pentru operări la vizibilitate redusă include:

- (i) verificări ale funcționării satisfăcătoare a echipamentelor, atât la sol, cât și în zbor;
- (ii) efectul asupra minimelor produs de schimbări în starea instalațiilor de la sol;
- (iii) monitorizarea sistemelor automate de comandă a zborului și a avertizorilor de stare a sistemului de aterizare automată, cu accent pe acțiunea care trebuie luată în cazul defectării acestor sisteme;
- (iv) acțiuni care trebuie luate în cazul defectării motoarelor, a sistemelor electrice, a sistemelor hidraulice sau a sistemelor de conducere a zborului;
- (v) efectul defecțiunilor cunoscute și folosirea listelor echipamentului minim;
- (vi) limitări operaționale care rezultă din certificarea navigabilității;
- (vii) orientarea după repere vizuale necesare la înălțimea de decizie, împreună cu informațiile privind deviația maximă admisă de la pantă sau de la direcție; și
- (viii) importanța și semnificația avertizării de înălțime, dacă este cazul, și măsurile în cazul apariției oricărei defecțiuni peste și sub înălțimea de avertizare.

2. Operatorul trebuie să se asigure că fiecare membru al echipajului de comandă este pregătit în vederea îndeplinirii sarcinilor sale și instruit cu privire la coordonarea necesară cu alți membri ai echipajului. Trebuie să se utilizeze la maximum simulatoarele de zbor.

3. Instruirea trebuie să fie împărțită pe faze care acoperă operarea normală fără defecțiuni ale avionului sau ale echipamentelor, dar care includ toate condițiile meteorologice care pot fi întâlnite și scenarii detaliate ale defectării avionului și a echipamentelor care ar putea afecta operațiunile din Categoria II sau III. În cazul în care sistemul avionului implică utilizarea de sisteme hibrid sau a altor sisteme speciale (cum ar fi afișaje de tip head-up display sau echipamente de intensificare a vederii), membrii echipajului de comandă trebuie să exerseze utilizarea acestor sisteme în mod de funcționare normal și anormal, în timpul fazei de instruire pe simulatorul de zbor.

4. Trebuie să fie exersate proceduri adecvate în caz de incapacitate în timpul decolărilor în condiții de vizibilitate redusă și a operațiunilor de Categoria II și III.

5. Pentru avioane fără simulator de zbor, operatorii trebuie să se asigure că faza de instruire în zbor, specifică scenariilor vizuale ale operărilor din Categoria II, se desfășoară într-un simulator de zbor aprobat în mod special. Această instruire trebuie să includă cel puțin patru apropieri. Instruirea și procedurile care sunt specifice tipului de avion trebuie să fie exersate în avion.

6. Formarea inițială pentru Categoriile II și III trebuie să includă cel puțin următoarele exerciții:

(i) apropiere utilizând sistemele adecvate de urmărire a traiectoriei de zbor, sistemele autopilot și de comandă instalate în avion, până la înălțimea de decizie corespunzătoare, inclusiv tranziția spre zbor la vedere și aterizare la vedere;

(ii) apropiere cu toate motoarele în funcțiune, folosind sistemele corespunzătoare de menținere a traiectoriei, autopiloții și sistemele de comandă instalate pe avion, până la înălțimea de decizie adecvată, urmată de întreruperea apropierii; toate fără referință vizuală exterioară;

(iii) dacă este cazul, apropieri utilizând sisteme de zbor care să asigure redresarea, aterizarea și rulajul automate; și

(iv) operare normală a sistemului adecvat, atât cu, cât și fără luarea de repere vizuale la înălțimea de decizie.

7. Fazele ulterioare ale formării trebuie să includă cel puțin:

(i) apropieri cu motor defect, în diferite etape ale apropierii;

(ii) apropieri cu defecțiuni ale echipamentului critic (de exemplu, sisteme electrice, sisteme automate de control al zborului, sisteme ILS/MLS de la sol și/sau de la bord și monitoare de stare);

(iii) apropieri în cursul cărora, datorită defecțiunilor echipamentului automat de zbor la nivel redus, este necesară:

A. revenirea la zborul manual, pentru redresare, aterizare și rulare sau întreruperea apropierii; sau

B. revenirea la zborul manual sau la un mod automat inferior, pentru a comanda întreruperea apropierii de la înălțimea de decizie, la sau sub aceasta, inclusiv cele care pot duce la contactul cu pista;

(iv) defecțiuni ale sistemelor care vor determina o deviere excesivă a direcției și/sau a pantei, atât deasupra, cât și sub înălțimea de decizie, în condițiile vizuale minime autorizate pentru operare. În plus, trebuie continuată aterizarea manuală, în cazul în care head-up display-ul funcționează într-un mod inferior sistemului automat sau în cazul în care acesta funcționează doar în modul de redresare; și

(v) defecțiuni și proceduri specifice tipului sau variantei de avion.

8. Programul de instruire trebuie să asigure exerciții practice în cazul erorilor de manevrare care reclamă revenirea la o minimă mai mare.

9. Programul de instruire trebuie să includă pilotarea avionului atunci când, în timpul unei apropieri de Categoria III pasiv la cedare, defecțiunea determină deconectarea autopilotului la înălțimea de decizie sau sub înălțimea de decizie atunci când ultima RVR raportată este de 300 m sau mai mică.

10. Atunci când decolările se desfășoară la RVR de 400 m sau mai mici, instruirea trebuie să fie stabilită astfel încât să cuprindă defecțiunile sistemelor și defectarea motoarelor, care duc la continuarea sau la întreruperea decolării.

(d) Cerințele privind instruirea de trecere necesară pentru a efectua decolări la vizibilitate redusă și operări la Categoriile II și III. Operatorul trebuie să se asigure că fiecare membru al echipajului parcurge următorul program de instruire privind procedurile de vizibilitate redusă, atunci când se transferă la un nou tip sau o nouă variantă de avion la care se vor efectua decolări la vizibilitate redusă și operațiuni de Categoriile II și III. Cerințele privind experiența de zbor a unui membru de echipaj, pentru a urma un curs redus, sunt prescrise la litera (a) punctele 2 și 3:

1. Instruirea la sol. Cerințele corespunzătoare prevăzute la litera (b), luând în considerare instruirea și experiența membrilor echipajului în Categoriile II și III.
 2. Instruirea pe simulatorul de zbor și/sau instruirea în zbor.
 - (i) Un minim de opt apropieri și/sau aterizări pe un simulator de zbor.
 - (ii) Atunci când nu există un simulator de zbor disponibil pentru a reprezenta acel avion, cel puțin trei apropieri, incluzând cel puțin o întrerupere, trebuie să fie efectuate pe avion.
 - (iii) Instruire suplimentară corespunzătoare, în cazul în care este nevoie de echipamente speciale, cum ar fi head-up display sau echipament de intensificare a vederii.
 3. Calificarea echipajului de comandă. Cerințele privind calificarea echipajului de comandă sunt specifice operatorului și tipului de avion operat.
 - (i) Operatorul trebuie să se asigure că fiecare membru al echipajului de comandă parcurge o verificare înainte de a efectua operări de Categoria II sau III.
 - (ii) Verificarea prescrisă la punctul (i) de mai sus poate fi înlocuită cu parcurgerea cu succes a formării pe simulatorul de zbor și/sau a formării în zbor prescrise la litera (d) punctul 2.
 4. Zbor de linie sub supraveghere. Operatorul trebuie să se asigure că fiecare membru al echipajului de comandă efectuează următoarele operațiuni în zborul de linie, sub supraveghere:
 - (i) pentru Categoria II, atunci când este necesară aterizarea manuală, un minimum de trei aterizări cu pilotul automat deconectat;
 - (ii) pentru Categoria III, un minimum de trei aterizări automate, cu excepția faptului că este nevoie de o singură aterizare automată atunci când instruirea prevăzută la litera (d) punctul 2 a fost executată pe un simulator de zbor care poate fi utilizat pentru conversia ZFT (zero flight time).
- (e) Experiență de tip și de conducere. Înainte de începerea operării de Categoria II/III, următoarele cerințe suplimentare sunt aplicabile comandanților sau piloților noi pe tipul de avion cărora le-a fost delegată conducerea zborului:
1. 50 de ore sau 20 de sectoare pe tipul respectiv, inclusiv zbor de linie sub supraveghere; și
 2. 100 m trebuie să se adauge la minima RVR aplicabilă pentru Categoria II sau Categoria III, dacă pilotul nu a fost calificat anterior la un operator comunitar pentru operări de Categoria II sau III, până ce se ajunge la un total de 100 de ore sau 40 de sectoare pentru tipul respectiv, inclusiv zbor de linie sub supraveghere.
 3. AAC poate autoriza o reducere a cerințelor de experiență menționate anterior pentru membrii echipajului care au experiență de comandă la Categoria II sau Categoria III.
- (f) Decolare la vizibilitate redusă, cu RVR mai mică de 150/200 m
1. Operatorul trebuie să se asigure că, înainte de autorizarea de a executa decolări cu RVR mai mici de 150 m (sub 200 m pentru avioane de categoria D), se efectuează următorul program de instruire:
 - (i) decolare normală în condiții de RVR minimă autorizată;
 - (ii) decolare în condiții de RVR minimă autorizată, cu un motor cedat între V1 și V2 sau îndată ce condițiile de siguranță o permit; și
 - (iii) decolare în condiții de RVR minimă autorizată, cu un motor cedat înainte de V1, care duce la abandonarea decolării.
 2. Operatorul trebuie să se asigure că instruirea impusă de dispozițiile de la punctul 1 se realizează pe un simulator de zbor. Această instruire trebuie să includă utilizarea oricăror proceduri și echipamente speciale. Atunci când nu există un simulator de zbor disponibil pentru a reprezenta avionul respectiv, autoritatea poate aproba această instruire pe un avion fără îndeplinirea condițiilor minime pentru RVR (a se vedea apendicele 1 la RAC-OPS 1.965).
 3. Operatorul trebuie să se asigure că un membru al echipajului de comandă a efectuat o verificare înainte de a executa decolări în condiții de vizibilitate redusă cu RVR sub 150 m (sub 200 m pentru avioane de categoria D), după caz. Verificarea poate fi înlocuită doar de încheierea cu succes a formării pe simulatorul de zbor și/sau a formării în zbor prescrise la litera (f) punctul 1 la conversia pe un tip de avion.
- (g) Instruire și verificare periodică – operări la vizibilitate redusă
1. Operatorul trebuie să se asigure că, pe lângă instruirea periodică normală și verificările de competență de către operator, sunt verificate cunoștințele pilotului și capacitatea acestuia de a îndeplini sarcini asociate cu o anumită categorie de operare pentru care este autorizat. Numărul necesar de apropieri în timpul perioadei de valabilitate a verificării de competență de către operator

(descrișă în RAC-OPS 1.965 litera (b)) este de minimum trei, dintre care una poate fi înlocuită de o apropiere și o aterizare cu avionul, folosind procedurile de Categoriile II și III aprobate. În cadrul verificării de competență a operatorului, trebuie să se desfășoare o apropiere întreruptă. În cazul în care operatorul este autorizat să efectueze decolări cu RVR mai mică de 150/200 m, trebuie să se realizeze cel puțin o LVTO la minimele aplicabile cele mai scăzute, în cadrul verificării competenței de către operator.

2. Pentru operări de Categoria III, operatorul trebuie să utilizeze un simulator de zbor.

3. Operatorul trebuie să asigure că, pentru operări de Categoria III pe avioane cu sistem de conducere pasiv la defect, o întrerupere a apropierii este efectuată cel puțin o dată în perioada în care se efectuează trei verificări consecutive de competență ale operatorului, în urma unei defecțiuni a pilotului automat la sau sub înălțimea de decizie atunci când ultima RVR raportată a fost de 300 m sau mai mică.

4. AAC poate autoriza formarea și verificarea periodică pentru operațiunile de Categoria II și LVTO pe un tip de avion atunci când nu există un simulator de zbor disponibil pentru a reprezenta avionul respectiv sau o alternativă acceptabilă.

Notă: Experiența recentă pentru LVTO și Categoria II/III bazată pe apropierea automate și/sau aterizările automate este menținută prin instruirea și verificarea periodică, astfel cum este prescris la prezentul punct.

Apendicele 1 la RAC-OPS 1.455
Operațiuni la vizibilitate redusă – proceduri operaționale

(a) Generalități. Operațiunile la vizibilitate redusă includ:

1. decolare manuală (cu sau fără sisteme electronice de menținere a traiectoriei);
2. apropiere cu sistemul automat cuplat la o înălțime sub DH, cu redresare, aterizare și rulare manuală;
3. apropiere cu sistemul automat cuplat, urmată de redresare automată, aterizare automată și rulare manuală; și
4. apropiere cu sistemul automat cuplat, urmată de redresare automată, aterizare automată și rulare automată, atunci când RVR aplicabilă este sub 400 m.

Nota 1: Se poate utiliza un sistem hibrid cu oricare dintre aceste moduri de operare.

Nota 2: Se pot certifica și aproba alte forme de sisteme de menținere a traiectoriei sau afișaje.

(b) Proceduri și instrucțiuni de operare

1. Natura precisă și domeniul de aplicare al procedurilor și al instrucțiunilor furnizate depind de echipamentul utilizat la bord și de procedurile urmate în cabina de pilotaj. Operatorul trebuie să definească clar în manualul operațional îndatoririle membrilor echipajului de comandă în timpul decolării, al apropierii, al redresării, al degajării pistei și al întreruperii apropierii. Trebuie să se pună un accent deosebit pe responsabilitățile echipajului de comandă în timpul tranziției de la condiții nonvizuale la condiții vizuale, precum și pe procedurile care trebuie să fie utilizate în condiții de deteriorare a vizibilității sau atunci când apar defecțiuni. Trebuie să se acorde o atenție deosebită repartizării sarcinilor în cabina de pilotaj, pentru a se asigura că volumul de muncă al pilotului care ia decizia de aterizare sau care execută o întrerupere a apropierii îi permite să se dedice supravegherii și procesului de luare a deciziilor.

2. Operatorul trebuie să specifice procedurile operaționale și instrucțiunile detaliate în manualul operațional. Instrucțiunile trebuie să fie compatibile cu limitările și procedurile obligatorii cuprinse în manualul de zbor al avionului și să acopere în special următoarele aspecte:

(i) verificări cu privire la funcționarea satisfăcătoare a echipamentului avionului, atât înainte de plecare, cât și în zbor;

(ii) efectul asupra minimei cauzat de schimbări în starea instalațiilor de la sol și a echipamentului de bord;

(iii) proceduri de decolare, apropiere, redresare, aterizare, rulaj la sol și întrerupere a apropierii;

(iv) proceduri care trebuie respectate în cazul apariției unor defecțiuni, avertizări și a altor situații anormale;

(v) referința vizuală minimă necesară;

(vi) importanța poziției corecte pe scaun și a nivelului ochilor;

(vii) acțiuni care pot fi necesare care rezultă din deteriorarea referinței vizuale;

(viii) alocarea de sarcini pentru echipaj, în vederea îndeplinirii procedurilor în conformitate cu punctele (i)-(iv) și (vi), pentru a permite comandantului să se dedice în principal supravegherii și luării deciziilor;

(ix) cerința ca toate anunțurile de înălțime sub 200 ft să fie bazate pe radioaltimetru și ca unul dintre piloți să continue monitorizarea instrumentelor avionului până la finalizarea aterizării;

(x) cerința ca zona localizatorului sensibil să fie protejată;

(xi) folosirea informațiilor legate de viteza vântului, vântul de forfecare, turbulență, contaminarea pistei și folosirea evaluărilor RVR multiple;

(xii) proceduri care urmează să fie utilizate în cadrul exercițiilor de apropiere și aterizare pe piste la care procedurile complete de aerodrom de Categoria II sau Categoria III nu sunt în vigoare;

(xiii) limitări operaționale care rezultă din certificarea navigabilității; și

(xiv) informații privind deviația maximă permisă față de panta și/sau de la direcția ILS.

Apendicele 1 la RAC-OPS 1.465
Vizibilități minime pentru operare VFR

Clasa spațiului aerian		A B C D E (Nota 1)	F G	
			Peste 900 m (3000 ft) AMSL sau peste 300 m (1000 ft) deasupra solului, considerându-se valoarea cea mai mare dintre cele două	Cel mult la 900 m (3000 ft) AMSL sau la 300 m (1000 ft) deasupra solului, considerându-se valoarea cea mai mare dintre cele două
Distanța față de nori		1500 m pe orizontală, 300 m (1000 ft) pe verticală		Fără nori și cu vederea solului
Vizibilitate din zbor	8 km la și peste 3050 m (10000 ft) AMSL (Nota 2), 5 km sub 3050 m (10000 ft) AMSL		5 km (Nota 3)	

Nota 1: Minimele VMC pentru spațiu aerian de clasa A sunt incluse orientativ, dar nu implică acceptarea zborurilor VFR în spațiul aerian de clasa A.

Nota 2: Atunci când înălțimea altitudinii de tranziție este mai mică de 3050 m (10000 ft) AMSL, trebuie să se utilizeze FL 100 în loc de 10000 ft.

Nota 3: Avioanele din categoriile A și B pot fi operate în condiții de vizibilitate de zbor până la 3000 m, cu condiția ca autoritatea ATS corespunzătoare să permită folosirea unei vizibilități de zbor mai mici de 5 km și circumstanțele să fie astfel încât probabilitatea de întâlnire cu alt trafic să fie redusă, iar IAS să fie de 140 kts sau mai mică.

SUBPARTEA F GENERALITĂȚI PRIVIND PERFORMANȚA

RAC-OPS 1.470 Aplicabilitate

- (a) Operatorul se asigură că avioanele multimotor echipate cu motoare turbopropulsoare, cu o configurație maximă aprobată de peste nouă locuri pentru pasageri sau o masă maximă la decolare de peste 5700 kg, precum și toate avioanele multimotor turboreactoare sunt operate în conformitate cu Subpartea G (clasa de performanță A).
- (b) Operatorul se asigură că avioanele echipate cu motoare propulsoare, cu o configurație maximă aprobată de cel mult nouă locuri pentru pasageri și o masă maximă la decolare de cel mult 5700 kg sunt operate în conformitate cu Subpartea H (clasa de performanță B).
- (c) Operatorul se asigură că avioanele echipate cu motoare cu piston, cu o configurație maximă aprobată pentru pasageri de peste nouă locuri sau o masă maximă la decolare de peste 5700 kg sunt operate în conformitate cu Subpartea I (clasa de performanță C).
- (d) Atunci când nu se poate demonstra conformitatea deplină cu cerințele din subpartea corespunzătoare din cauza caracteristicilor specifice de proiectare (de exemplu, avioane supersonice sau hidroavioane), operatorul trebuie să aplice standarde de performanță aprobate care să asigure un nivel de siguranță echivalent cu cel al subpărții corespunzătoare.

RAC-OPS 1.475 Generalități

- (a) Operatorul se asigură că masa avionului:
1. la începutul decolării;
 - sau, în cazul replanificării în zbor,
 2. în punctul de unde se aplică planul de zbor operațional revizuit,
- nu este mai mare decât masa la care cerințele subpărții corespunzătoare pot fi respectate pentru zborul care trebuie să se efectueze, permițând reduceri de masă prevăzute pe parcursul desfășurării zborului și acea largare a combustibilului, astfel cum se prevede în cerința particulară.
- (b) Operatorul se asigură că datele aprobate privind performanța incluse în manualul de zbor al avionului sunt folosite pentru a determina conformitatea cu cerințele părții corespunzătoare, completate, după cum este necesar, cu alte date care pot fi acceptate de AAC, astfel cum este prevăzut în subpartea relevantă. Atunci când se aplică factorii prevăzuți în subpartea corespunzătoare, se poate ține seama de orice factori operaționali care sunt incluși deja în datele de performanță din manualul de zbor al avionului, pentru a evita dubla aplicare a factorilor.
- (c) Atunci când demonstrează conformarea deplină cu cerințele din subpartea corespunzătoare, trebuie să se țină seama de configurarea avionului, de condițiile de mediu și de operarea sistemelor care au un efect negativ asupra performanței.
- (d) În scopul performanței, o pistă umedă, alta decât o pistă înierbată, poate fi considerată ca fiind uscată.
- (e) Operatorul ține seama de precizia graficelor atunci când se evaluează conformitatea cu cerințele de decolare ale subpărții aplicabile.

RAC-OPS 1.480 Terminologie

- (a) Următorii termeni utilizați în Subpărțile F, G, H, I și J au următoarea semnificație:
1. Distanța de accelerare-oprire disponibilă (ASDA). Lungimea de decolare disponibilă, plus lungimea de oprire, în cazul în care o astfel de cale de oprire este declarată disponibilă de către AAC corespunzătoare și poate susține masa avionului în condiții de date de operare.

2. Pistă contaminată. O pistă este considerată ca fiind contaminată atunci când mai mult de 25 % din suprafața pistei (indiferent că este în zone izolate sau nu), delimitată pe lungimea și lățimea necesare utilizate, este acoperită de următoarele:

(i) suprafață de apă cu grosimea mai mare de 3 mm (0,125 țoli) sau de zăpadă topită, sau de zăpadă afânată, echivalent cu mai mult de 3 mm (0,125 țoli) grosime a stratului de apă;

(ii) zăpadă care a fost comprimată într-o masă solidă care rezistă în continuare la comprimare și rămâne compactă sau se sparge în fragmente dacă este ridicată (zăpadă compactă); sau

(iii) gheață, inclusiv gheață umedă.

3. Pistă umedă. O pistă este considerată umedă atunci când suprafața nu este uscată, dar când umezeala de pe ea nu îi conferă un aspect lucios.

4. Pistă uscată. O pistă uscată este o pistă care nu este nici udă, nici contaminată și include acele piste pavate care au fost pregătite în mod special cu pavaj striat sau poros și întreținută pentru a reține o acțiune de frânare "efectiv uscată", chiar atunci când umezeala este prezentă.

5. Distanța de aterizare disponibilă (LDA). Lungimea pistei care este declarată disponibilă de către autoritatea corespunzătoare și adaptată pentru rularea pe sol a unui avion care aterizează.

6. Configurația maximă aprobată a locurilor pentru pasageri. Capacitatea maximă aprobată a locurilor pentru pasageri a unui avion individual, exclusiv scaunele piloților sau scaunele din cabina de pilotaj și locurile echipajului de cabină, după caz, utilizate de operator, aprobate de AAC și specificate în manualul operațional.

7. Distanța de decolare disponibilă (TODA). Lungimea de rulare disponibilă la decolare, plus lungimea părții degajate disponibilă.

8. Masa la decolare. Masa la decolare a unui avion este considerată ca fiind masa acestuia, inclusiv toate lucrurile și toate persoanele aflate la bord la începutul rulării la decolare.

9. Lungimea disponibilă la decolare (TORA). Lungimea pistei care este declarată disponibilă de către AAC și adecvată pentru rularea pe sol a unui avion la decolare.

10. Pistă udă. O pistă este considerată udă atunci când suprafața pistei este acoperită cu apă sau ceva echivalent, mai puțin cazul specificat la litera (a) punctul 2 sau atunci când pe suprafața pistei există suficientă umezeală ca să îi dea un aspect lucios, dar fără zone semnificative de apă care bălțește.

(b) Termenii "distanță de accelerare-oprire", "distanță de decolare", "rulare la decolare", "traietorie netă la decolare", "traietorie netă cu un motor inoperant" și "traietorie netă cu două motoare inoperante" referitori la avion sunt definiți în cadrul cerințelor în temeiul cărora a fost certificat avionul sau, așa cum a fost specificat de AAC, în cazul în care aceasta constată că aceste definiții nu permit conformitatea cu limitările performanței de operare.

SUBPARTEA G
PERFORMANȚĂ CLASĂ A

RAC-OPS 1.485
Generalități

(a) Operatorul se asigură, pentru determinarea conformării cu cerințele prezentei subpărți, că datele aprobate privind performanța din manualul de zbor al avionului sunt completate, după cum este necesar, cu alte date care pot fi acceptate de AAC, în cazul în care datele aprobate privind performanțele din manualul de zbor al avionului sunt insuficiente în ceea ce privește aspecte ca:

1. evaluarea condițiilor de operare negative preconizate în mod rezonabil, cum ar fi decolarea sau aterizarea pe piste contaminate; și
2. considerarea defectării motorului în toate fazele de zbor.

(b) Operatorul se asigură că, pentru cazul pistei ude și contaminate, sunt utilizate datele aprobate privind performanța determinate în conformitate cu cerințele aplicabile privind certificarea avioanelor mari sau echivalente acceptate de AAC.

RAC-OPS 1.490
Decolare

(a) Operatorul se asigură că masa la decolare nu depășește masa maximă la decolare specificată în manualul de zbor al avionului pentru altitudinea barometrică și temperatura ambiantă pe aerodromul de pe care urmează să decoleze.

(b) Operatorul trebuie să îndeplinească următoarele cerințe la determinarea masei maxime admise la decolare:

1. distanța de accelerare-oprire nu trebuie să depășească distanța accelerare-oprire disponibilă;
2. distanța de decolare nu trebuie să depășească distanța de decolare disponibilă, cu o lungime a părții degajate care nu depășește jumătate din distanța de rulare pentru decolare disponibilă;
3. distanța de rulare la decolare nu trebuie să depășească distanța de rulare pentru decolare disponibilă;
4. conformitatea cu prezentul punct trebuie să fie demonstrată folosind o singură valoare a V1 în caz de abandonare și continuare a decolării; și
5. pe o pistă udă sau contaminată, masa la decolare nu trebuie să depășească masa permisă pentru o decolare de pe o pistă uscată, în aceleași condiții.

(c) Atunci când se demonstrează conformitatea cu cerințele de la litera (b), operatorul trebuie să țină seama de următoarele:

1. altitudinea barometrică a aerodromului;
2. temperatura ambiantă pe aerodrom;
3. starea suprafeței pistei și tipul suprafeței pistei;
4. declivitate pistei pe direcția de decolare;
5. nu mai mult de 50 % din componenta raportată a vântului de față sau nu mai puțin de 150 % din componenta raportată a vântului de coadă; și
6. reducerea, dacă este cazul, a lungimii pistei din cauza alinierii avionului înainte de decolare.

RAC-OPS 1.495
Obstacolarea la decolare

(a) Operatorul se asigură că traiectoria reală de decolare depășește toate obstacolele cu o distanță verticală de cel puțin 35 ft sau cu o distanță orizontală de cel puțin 90 m plus $0,125 \times D$, unde D este distanța orizontală străbătută de avion de la sfârșitul distanței de decolare disponibile sau de la sfârșitul distanței de decolare, dacă este programată o întoarcere înainte de sfârșitul distanței de

decolare disponibile. Pentru avioane cu o anvergură mai mică de 60 m, se poate utiliza o marjă de depășire a obstacolelor pe orizontală egală cu jumătate din anvergură plus 60 m, plus $0,125 \times D$.

(b) Atunci când se demonstrează conformitatea cu cerințele de la litera (b), operatorul trebuie să țină seama de următoarele:

1. masa avionului la începutul rulajului la decolare;
2. altitudinea barometrică a aerodromului;
3. temperatura ambiantă a aerodromului; și
4. nu mai mult de 50 % din componenta raportată a vântului de față sau nu mai puțin de 150 % din componenta raportată a vântului de coadă.

(c) Atunci când se demonstrează conformarea cu litera (a) de mai sus:

1. nu sunt permise schimbări ale traiectului până în punctul în care traiectul real de decolare a atins o înălțime egală cu jumătate din anvergura aripilor, dar nu mai puțin de 50 ft deasupra elevației de la sfârșitul distanței de decolare disponibile. După aceea, până la o înălțime de 400 ft, se presupune că avionul este înclinat cu nu mai mult de 15° . Peste înălțimea de 400 ft, se pot programa unghiuri de înclinare mai mari de 15° , dar nu peste 25° ;
2. orice parte a traiectului real de decolare în care avionul se înclină cu mai mult de 15° trebuie să treacă peste toate obstacolele aflate între distanțele orizontale specificate la literele (a), (d) și (e) de la prezentul punct la o distanță verticală de cel puțin 50 ft; și
3. operatorul trebuie să folosească proceduri speciale, sub rezerva aprobării de către AAC, pentru a aplica unghiuri de înclinare mărite de cel mult 20° între 200 ft și 400 ft sau de cel mult 30° peste 400 ft (a se vedea apendicele 1 la RAC-OPS 1.495 litera (c) punctul 3);
4. trebuie permise marje adecvate pentru efectul unghiului de înclinare asupra vitezelor de operare și a traiectului de zbor, inclusiv creșterile distanței rezultate din mărirea vitezelor de operare.

(d) Atunci când se demonstrează conformarea cu litera (a) pentru acele cazuri în care traiectul de zbor intenționat nu necesită o schimbare de rută cu mai mult de 15° , operatorul nu trebuie să ia în considerare acele obstacole care au o distanță laterală mai mare de:

1. 300 m, în cazul în care pilotul poate menține precizia de navigație cerută în zona în care sunt considerate obstacolele; sau
2. 600 m, pentru zboruri desfășurate în orice alte condiții.

(e) Atunci când se demonstrează conformarea cu litera (a) pentru acele cazuri în care traiectul de zbor intenționat nu necesită o schimbare de rută cu mai mult de 15° , operatorul nu trebuie să ia în considerare acele obstacole care au o distanță laterală mai mare de:

1. 600 m, în cazul în care pilotul poate menține precizia de navigație cerută în zona în care sunt considerate obstacolele; sau
2. 900 m, pentru zboruri desfășurate în orice alte condiții.

(f) Operatorul stabilește proceduri de urgență pentru a satisface cerințele de la RAC-OPS 1.495 și pentru a oferi o rută sigură, care să evite obstacolele, să permită avionului fie să respecte cerințele pentru zborul pe rută ale RAC-OPS 1.500, fie să aterizeze la aerodromul de plecare sau la un aerodrom de decolare de rezervă.

RAC-OPS 1.500

Zbor pe rută – un motor inoperant

(a) Operatorul se asigură că datele privind traiectul de zbor pe rută cu un motor inoperant indicate în manualul de zbor al avionului, ținând cont de condițiile meteorologice preconizate pentru zbor, sunt conforme cu dispozițiile de la litera (b) sau (c) la toate punctele de-a lungul rutei. Traiectul real de zbor trebuie să aibă un gradient pozitiv la 1500 ft deasupra aerodromului unde se preconizează că va avea loc aterizarea după defectarea motorului. În condiții meteorologice care impun folosirea sistemelor de protecție împotriva gheții, trebuie să se ia în considerare efectul acestora asupra traiectului real de zbor.

(b) Gradientul traiectului real de zbor trebuie să fie pozitiv la o altitudine de cel puțin 1000 ft deasupra solului și a oricăror obstacole aflate de-a lungul rutei, pe o distanță de 9,3 km (5 nm), pe fiecare parte a rutei intenționate.

(c) Traiectul real de zbor trebuie să permită avionului să-și continue zborul de la altitudinea de croazieră către un aerodrom pe care se poate efectua aterizarea în conformitate cu RAC-OPS 1.515 sau RAC-OPS 1.520, după caz, traiectul real de zbor având o marjă verticală de cel puțin 2000 ft, deasupra solului și a tuturor obstacolelor situate de-a lungul rutei pe o distanță de 9,3 km (5 nm), pe fiecare parte a rutei de zbor intenționate, în conformitate cu punctele 1-4:

1. se presupune că motorul se defectează în punctul cel mai critic de-a lungul rutei;
2. se ține seama de efectele vântului asupra traiectului de zbor;
3. largarea combustibilului este admisă în măsura în care permite ajungerea la aerodrom cu cantitatea de combustibil de rezervă impusă, cu condiția aplicării unei proceduri sigure; și
4. aerodromul unde se presupune că va ateriza avionul după cedarea motorului trebuie să îndeplinească următoarele criterii:

(i) îndeplinirea cerințelor de performanță în funcție de masa de aterizare preconizată; și

(ii) rapoartele sau prognozele meteorologice, sau orice combinație dintre acestea, precum și rapoartele privind starea terenului indică faptul că se poate efectua o aterizare sigură la ora estimată pentru aterizare.

(d) Atunci când se demonstrează conformarea cu RAC-OPS 1.500, operatorul trebuie să mărească marjele de la literele (b) și (c) la 18,5 km (10 nm), atunci când precizia de navigație nu atinge nivelul de 95 %.

RAC-OPS 1.505

Zbor pe rută – avioane cu trei sau mai multe motoare, dintre care două inoperante

(a) Operatorul se asigură că, în nici un punct de-a lungul rutei prevăzute, un avion cu trei sau mai multe motoare, zburând la viteza de croazieră cu toate motoarele în funcțiune și în condiții de temperatură standard cu vânt calm, nu se află la mai mult de 90 de minute depărtare de un aerodrom care îndeplinește cerințele de performanță aplicabile pentru masa la aterizare preconizată, cu excepția cazului în care avionul se conformează dispozițiilor de la literele (b)-(f).

(b) Datele privind traiectului real de zbor pe rută cu două motoare inoperante trebuie să permită avionului să-și continue zborul, în condițiile meteorologice preconizate, din punctul în care se estimează că cele două motoare cedează simultan, până la un aerodrom pe care este posibilă aterizarea și oprirea completă, folosind procedura prevăzută pentru o aterizare cu două motoare inoperante. Traiectul real de zbor trebuie să fie la o altitudine de cel puțin 2000 ft deasupra solului și a oricăror obstacole aflate de-a lungul rutei, pe o distanță de 9,3 km (5 nm), pe fiecare parte a rutei intenționate. La altitudini și în condiții meteorologice care impun folosirea sistemelor de protecție împotriva gheții, trebuie să se ia în considerare efectul utilizării acestora asupra traiectului real de zbor. În cazul în care precizia de navigație nu atinge nivelul de 95 %, operatorul trebuie să mărească marja indicată mai sus la 18,5 km (10 nm).

(c) Se presupune că cele două motoare cedează în punctul cel mai critic al rutei, atunci când avionul, zburând la o viteză de croazieră cu toate motoarele în funcțiune, în condiții de temperatură standard cu vânt calm, se află la mai mult de 90 minute depărtare față de un aerodrom pentru care sunt îndeplinite cerințele de performanță aplicabile pentru masa la aterizare preconizată.

(d) Traiectul real de zbor trebuie să aibă un gradient pozitiv la 1500 ft deasupra aerodromului unde se prevede că va avea loc aterizarea după cedarea celor două motoare.

(e) Largarea combustibilului este admisă în măsura în care permite ajungerea la aerodrom cu cantitatea de combustibil de rezervă impusă, cu condiția aplicării unei proceduri sigure.

(f) Masa preconizată a avionului în punctul în care se presupune că cele două motoare cedează nu trebuie să fie mai mică decât cea care ar include suficient combustibil pentru a ajunge la un aerodrom

pe care se prevede aterizarea și pentru a ajunge acolo la o altitudine de cel puțin 1500 ft direct deasupra zonei de aterizare, apoi să zboare orizontal timp de 15 minute.

RAC-OPS 1.510

Aterizare – aerodromuri de destinație și de rezervă

(a) Operatorul se asigură că masa la aterizare a avionului, determinată în conformitate cu RAC-OPS 1.475 litera (a), nu depășește masa maximă de aterizare specificată pentru altitudinea și temperatura ambiantă preconizată pentru ora estimată de aterizare la aerodromul de destinație și la aerodromul de rezervă.

(b) Pentru apropieri instrumentale, cu un gradient al apropierii întrerupte mai mare de 2,5 %, operatorul verifică dacă masa avionului preconizată la aterizare permite o apropiere întreruptă cu un gradient de urcare egal sau mai mare decât gradientul de apropiere întreruptă aplicabil pentru o configurație și o viteză caracteristice pentru o apropiere întreruptă cu un motor inoperant (a se vedea cerințele aplicabile la certificarea avioanelor mari). Folosirea unei metode alternative trebuie să fie aprobată de AAC.

(c) Pentru apropieri instrumentale cu înălțimi de decizie sub 200 ft, operatorul trebuie să verifice dacă masa avionului preconizată la aterizare permite un gradient de urcare pentru apropiere întreruptă, cu motorul critic cedat și la o viteză și configurație folosite pentru ratare, de cel puțin 2,5 % sau egală cu valoarea publicată a gradientului, luându-se în considerare valoarea cea mai mare dintre acestea. Folosirea unei metode alternative trebuie să fie aprobată de AAC.

RAC-OPS 1.515

Aterizare – piste uscate

(a) Operatorul se asigură că masa la aterizare a avionului, determinată în conformitate cu RAC-OPS 1.475 litera (a) pentru ora estimată de aterizare la aerodromul de destinație și la orice aerodrom de rezervă, permite o aterizare cu oprire completă de la 50 ft deasupra pragului:

1. pentru avioane propulsate cu motoare turbopropulsoare, în limita a 60 % din distanța de aterizare disponibilă; sau
2. pentru avioane propulsate cu motoare turbopropulsoare, în limita a 70 % din distanța de aterizare disponibilă;
3. pentru proceduri de apropiere rapidă, AAC poate aproba folosirea datelor privind distanța de aterizare, la care se aplică factori de corecție în conformitate cu litera (a) punctele 1 și 2, după caz, pe baza unei înălțimi de survol de sub 50 ft, dar nu mai mică de 35 ft (a se vedea apendicele 1 la RAC-OPS 1.515 litera (a) punctul 3);
4. atunci când se demonstrează conformarea cu litera (a) punctele 1 și 2, AAC poate aproba, în mod excepțional, în cazul în care este convinsă că este nevoie de acest lucru (a se vedea apendicele 1), folosirea operațiunilor de aterizare scurtă, în conformitate cu apendicele 1 și 2, împreună cu orice condiții suplimentare pe care AAC le consideră necesare pentru a se asigura un nivel de siguranță acceptabil în acest caz particular.

(b) Atunci când se demonstrează conformitatea cu cerințele de la litera (b), operatorul trebuie să țină seama de următoarele:

1. altitudinea la aerodrom;
2. nu mai mult de 50 % din componenta de față a vântului sau nu mai puțin de 150 % din componenta de coadă a vântului; și
3. panta pistei în direcția de aterizare, în cazul în care este mai mare de +/- 2 %.

(c) Atunci când se demonstrează conformarea cu litera (a), se presupune că:

1. avionul va ateriza pe pista cea mai favorabilă, în atmosferă calmă; și
2. avionul va ateriza pe pista cu cea mai mare probabilitate de a fi atribuită pentru aterizare, luând în considerare viteza și direcția probabilă a vântului și caracteristicile de manevrare a avionului la sol și ținând cont de alte condiții, cum ar fi echipamentele de aterizare și terenul.

(d) În cazul în care operatorul nu se poate conforma dispozițiilor de la litera (c) punctul 1 pentru un aerodrom de destinație cu o singură pistă, unde aterizarea depinde de o componentă specificată a vântului, un avion poate fi operat, în cazul în care sunt desemnate două aerodromuri de rezervă care să permită respectarea deplină a dispozițiilor de la literele (a), (b) și (c). Înainte de a începe o apropiere pentru aterizarea pe aerodromul de destinație, comandantul trebuie să se asigure că se poate executa o aterizare în condițiile respectării RAC-OPS 1.510 și a dispozițiilor de la literele (a) și (b).

(e) În cazul în care un operator nu poate să respecte dispozițiile de la litera (c) punctul 2 de mai sus pentru un aerodrom de destinație, avionul poate fi operat, cu condiția să fie desemnat un aerodrom de rezervă care să permită respectarea deplină a literelor (a), (b) și (c).

RAC-OPS 1.520

Aterizare – piste ude și contaminate

(a) Operatorul se asigură că, atunci când rapoartele sau prognozele meteorologice, sau o combinație a acestora indică faptul că la ora estimată pentru sosire pista poate fi udă, distanța de aterizare disponibilă este de cel puțin 115 % din distanța de aterizare necesară, determinată în conformitate cu RAC-OPS 1.515.

(b) Operatorul se asigură că, atunci când rapoartele sau prognozele meteorologice, sau o combinație a acestora indică faptul că la ora estimată pentru sosire pista poate fi contaminată, distanța de aterizare disponibilă trebuie să fie cel puțin egală cu distanța de aterizare determinată în conformitate cu litera (a) sau cel puțin 115 % din distanța de aterizare determinată în conformitate cu distanța de aterizare aprobată pentru condiții de pistă contaminată sau o valoare echivalentă, acceptată de AAC, luându-se în considerare valoarea cea mai mare.

(c) O distanță de aterizare pe o pistă udă mai scurtă decât cea cerută de dispozițiile de la litera (a), dar nu mai mică decât cea cerută de RAC-OPS 1.515 litera (a), poate fi utilizată atunci când manualul de zbor al avionului include informații specifice suplimentare despre distanțele de aterizare pe piste ude.

(d) O distanță de aterizare pe o pistă contaminată special pregătită, mai scurtă decât cea cerută de dispozițiile de la litera (b), dar nu mai mică decât cea cerută de RAC-OPS 1.515 litera (a), poate fi utilizată atunci când manualul de zbor al avionului include informații specifice suplimentare referitoare la distanțele de aterizare pe piste contaminate.

(e) Atunci când se demonstrează conformarea cu literele (b), (c) și (d), criteriile de la RAC-OPS 1.515 trebuie să fie aplicate în consecință, cu excepția faptului că RAC-OPS 1.515 litera (a) punctele 1 și 2 nu se aplică pentru litera (b).

Apendicele 1 la RAC-OPS 1.495 litera (c) punctul 3
Aprobarea unghiurilor de înclinare mărite

(a) Pentru folosirea unghiurilor de înclinare mărite, pentru care este nevoie de o aprobare specială, trebuie îndeplinite următoarele criterii:

1. manualul de zbor al avionului trebuie să conțină date aprobate pentru creșterea necesară a vitezei de operare și date care să permită construirea traiectului de zbor, ținând cont de unghiurile de înclinare și vitezele crescute;
2. pentru precizia navigației trebuie să fie disponibile repere vizuale;
3. minimele meteorologice și limitările referitoare la vânt trebuie să fie specificate pentru fiecare pistă și aprobate de AAC;
4. pregătire în conformitate cu RAC-OPS 1.975.

Apendicele 1 la RAC-OPS 1.515 litera (a) punctul 3
Proceduri de apropiere rapidă

(a) AAC poate aproba aplicarea unor proceduri de apropiere rapidă, folosind unghiuri de pantă de cel puțin 4,5° și cu plafoane de nori sub 50 ft, dar nu mai mici de 35 ft, cu condiția să fie respectate următoarele criterii:

1. manualul de zbor al avionului trebuie să precizeze unghiul maxim aprobat pentru panta de aterizare, orice alte limitări, proceduri normale, anormale sau de urgență pentru apropierea rapidă, precum și modificări ale datelor privind lungimea câmpului, în cazul utilizării criteriilor de apropiere rapidă;

2. un sistem de referință corespunzător pentru panta de aterizare, care cuprinde cel puțin un sistem care indică panta de aterizare vizuală, trebuie să fie disponibil la fiecare aerodrom pe care urmează să se desfășoare proceduri de apropiere rapidă; și

3. minimele meteorologice trebuie să fie specificate și aprobate pentru fiecare pistă care urmează a fi utilizată pentru o apropiere rapidă. Trebuie să se țină seama de următoarele aspecte:

(i) poziția obstacolelor;

(ii) tipul de referință pentru panta de aterizare și tipul de dirijare la pistă, cum ar fi mijloacele vizuale, MLS, 3D-NAV, ILS, LLZ, VOR, NDB;

(iii) referința vizuală minimă impusă pentru DH și MDA;

(iv) echipamentul disponibil la bord;

(v) calificarea pilotului și familiarizarea cu aerodromurile speciale;

(vi) limitările și procedurile din manualul de zbor al avionului; și

(vii) criteriile de întrerupere a aterizării.

Apendicele 1 la RAC-OPS 1.515 litera (a) punctul 4
Operațiuni cu aterizare scurtă

(a) În sensul RAC-OPS 1.515 litera (a) punctul 4, distanța utilizată pentru calculul masei permise la aterizare poate consta în lungimea utilă a zonei sigure declarate, la care se adaugă distanța de aterizare disponibilă declarată. Autoritatea poate aproba astfel de operațiuni, în conformitate cu următoarele criterii:

1. Demonstrarea necesității operațiunilor cu aterizare scurtă. Trebuie să existe un interes public clar și necesitatea operațională pentru aceste operațiuni, motivate fie de distanța mare față de aeroport, fie de limitările fizice privind extinderea pistei.

2. Avionul și criteriile operaționale.

(i) Operațiunile cu aterizare scurtă vor fi aprobate doar pentru avioanele la care distanța verticală între traiectoria privirii pilotului și linia părții celei mai de jos a roților, cu avionul aflat pe panta normală de aterizare, nu depășește 3 metri.

(ii) La stabilirea minimelor de operare ale aerodromului, vizibilitatea/RVR nu trebuie să fie mai mică de 1,5 km. Suplimentar, limitările vântului trebuie specificate în manualul operațional.

(iii) Experiența minimă a pilotului, cerințele de pregătire și familiarizarea cu aerodromuri speciale trebuie să fie specificate, pentru astfel de operațiuni, în manualul operațional.

3. Se presupune că înălțimea de trecere peste începutul lungimii utile a zonei de siguranță declarate este 50 ft.

4. Criterii suplimentare. AAC poate impune condițiile suplimentare pe care le consideră necesare pentru o operare în siguranță, luând în considerare caracteristicile tipului de avion, caracteristicile orografice în zona de apropiere, echipamentele de asistență pentru apropiere disponibile și considerațiile legate de apropierea întreruptă/aterizarea ratată. Astfel de considerații suplimentare se pot referi, de exemplu, la cerința de a avea un sistem de indicare vizuală a pantei, de tip VASI/PAPI.

Apendicele 2 la RAC-OPS 1.515 litera (a) punctul 4
Criteriile aerodromului pentru operațiuni cu aterizare scurtă

- (a) Utilizarea zonei sigure trebuie să fie aprobată de autoritatea aeroportuară.
- (b) Lungimea utilă a zonei sigure declarate în temeiul dispozițiilor din RAC-OPS 1.515 litera (a) punctul 4, precum și din prezentul apendice nu trebuie să depășească 90 de metri.
- (c) Lățimea zonei sigure declarate nu trebuie să fie mai mică decât dublul lățimi pistei sau dublul anvergurii, considerându-se valoarea cea mai mare, centrată în prelungirea axului pistei.
- (d) Zona sigură declarată nu trebuie să prezinte obstacole sau depresiuni care ar putea pune în pericol un avion care începe apropierea prea devreme sau prea jos și nu trebuie permis nici un obiect mobil în zona sigură declarată în timp ce pista este utilizată pentru operațiuni de aterizare scurte.
- (e) Panta zonei sigure declarate nu trebuie să depășească 5 % în sus și 2 % în jos, în direcția de aterizare.
- (f) În sensul acestei operațiuni, cerința privind rezistența suportată din RAC-OPS 1.480 litera (a) punctul 5 nu trebuie să se aplice zonei sigure declarate.

SUBPARTEA H
PERFORMANȚE CLASA B

RAC-OPS 1.525

Generalități

(a) Operatorul nu trebuie să opereze un avion cu un singur motor:

1. pe timp de noapte; sau
2. în condiții meteorologice instrumentale, cu excepția situației în care se aplică reguli speciale de zbor la vedere.

Notă: Limitările privind operarea avioanelor cu un singur motor sunt cuprinse în RAC-OPS 1.240 litera (a) punctul 6.

(b) Operatorul tratează avioanele cu două motoare care nu respectă cerințele de urcare din apendicele 1 la RAC-OPS 1.525 litera (b) ca avioane cu un singur motor.

RAC-OPS 1.530

Decolare

(a) Operatorul se asigură că masa la decolare nu depășește masa maximă la decolare specificată în manualul de zbor al avionului pentru altitudinea barometrică și temperatura ambiantă pe aerodromul de pe care urmează să decoleze.

(b) Operatorul se asigură că distanța de decolare nefactorizată, specificată în manualul de zbor al avionului, nu depășește:

1. atunci când este multiplicată cu un factor de 1,25, distanța la decolare disponibilă; sau
2. atunci când este disponibilă distanța de oprire și/sau distanța de siguranță:

(i) rulajul de decolare disponibil;

(ii) atunci când este multiplicată cu un factor de 1,15, distanța de decolare disponibilă; și

(iii) atunci când este multiplicată cu un factor de 1,3, distanța de accelerare-oprire disponibilă.

(c) Atunci când se demonstrează conformitatea cu cerințele de la litera (b), operatorul trebuie să țină seama de următoarele:

1. masa avionului la începutul rulajului la decolare;
2. altitudinea barometrică a aerodromului;
3. temperatura ambiantă la aerodrom;
4. starea suprafeței pistei și tipul suprafeței pistei;
5. panta pistei în direcția de decolare; și
6. nu mai mult de 50 % din componenta raportată a vântului de față sau nu mai puțin de 150 % din componenta raportată a vântului de coadă.

RAC-OPS 1.535

Obstacolarea la decolare – avioane multimotor

(a) Operatorul se asigură că traiectul de decolare al avioanelor cu două sau mai multe motoare, determinat în conformitate cu prezentul punct, depășește toate obstacolele cu o distanță verticală de cel puțin 50 ft sau cu o distanță pe orizontală de cel puțin 90 m plus $0,125 \times D$, unde D reprezintă distanța orizontală parcursă de avion de la sfârșitul distanței de decolare disponibile sau de la sfârșitul distanței de decolare, în cazul în care este prevăzut un viraj înainte de sfârșitul distanței de decolare disponibile, cu excepția situației prevăzute la literele (b) și (c). Pentru avioane cu o anvergură mai mică de 60 m, se poate utiliza o marjă orizontală de depășire a obstacolelor egală cu jumătate din anvergură plus 60 m, plus $0,125 \times D$. Atunci când se demonstrează conformarea cu cerințele de la prezentul punct, se presupune că:

1. panta de decolare începe la o înălțime de 50 ft deasupra suprafeței de la capătul distanței de decolare prevăzute în RAC-OPS 1.530 litera (b) și se sfârșește la o înălțime de 1500 ft deasupra suprafeței;
2. avionul nu este înclinat înainte de a atinge o înălțime de 50 ft deasupra suprafeței, iar apoi unghiul de înclinare nu depășește 15°;
3. cedarea motorului critic apare în punctul de pe traiectul de decolare cu toate motoarele în funcțiune unde se estimează pierderea referinței vizuale care permite evitarea obstacolelor;
4. gradientul profilului de decolare de la 50 ft până la înălțimea presupusă la care apare cedarea motorului este egal cu gradientul mediu pentru urcare și tranziția spre configurația de rută cu toate motoarele în funcțiune, multiplicat cu un factor de 0,77; și
5. gradientul profilului de decolare de la înălțimea atinsă în conformitate cu punctul 4 până la terminarea profilului de decolare este egal cu gradientul de urcare pe rută, cu un motor inoperant, indicat în manualul de zbor al avionului.

(b) Atunci când se demonstrează conformarea cu litera (a) pentru acele cazuri în care traiectul de zbor intenționat nu necesită o schimbare de rută cu mai mult de 15°, operatorul nu trebuie să ia în considerare acele obstacole care au o distanță laterală mai mare de:

1. 300 m, în cazul în care zborul este efectuat în condiții care permit navigația vizuală sau atunci când sunt disponibile echipamente de navigație care permit pilotului să mențină traiectul de zbor cu aceeași precizie (a se vedea apendicele 1 la RAC-OPS 1.535 litera (b) punctul 1 și litera (c) punctul 1); sau
2. 600 m, pentru zboruri desfășurate în orice alte condiții.

(c) Atunci când se demonstrează conformarea cu litera (a) pentru acele cazuri în care traiectul de zbor intenționat nu necesită o schimbare de rută cu mai mult de 15°, operatorul nu trebuie să ia în considerare acele obstacole care au o distanță laterală mai mare de:

1. 600 m, pentru zboruri desfășurate în condiții care permit navigația vizuală [a se vedea apendicele 1 la RAC-OPS 1.535 litera (b) punctul 1 și litera (c) punctul 1];
2. 900 m, pentru zboruri desfășurate în orice alte condiții.

(d) Atunci când se demonstrează conformarea cu cerințele de la literele (a), (b) și (c), operatorul trebuie să țină seama de următoarele:

1. masa avionului la începutul rulajului la decolare;
2. altitudinea barometrică a aerodromului;
3. temperatura ambiantă pe aerodrom; și
4. nu mai mult de 50 % din componenta raportată a vântului de față sau nu mai puțin de 150 % din componenta raportată a vântului de coadă.

RAC-OPS 1.540

Zbor de rută – avioane cu mai multe motoare

(a) Operatorul se asigură că avionul, în condițiile meteorologice prognozate pentru zbor și în cazul cedării unui motor, cu celelalte motoarelor funcționând în condițiile de putere maximă continuă specificate, este capabil să continue zborul cel puțin la altitudinile minime relevante pentru un zbor în siguranță, indicate în manualul operațional, până la un punct situat la 1000 ft deasupra unui aerodrom unde pot fi îndeplinite cerințele de performanță.

(b) Atunci când se demonstrează conformarea cu litera (a):

1. nu trebuie să se considere că avionul zboară la o altitudine mai mare decât altitudinea la care rata de urcare este egală cu 300 ft pe minut, cu toate motoarele operând în condițiile de putere maximă continuă specificate; și
2. gradientul pe rută presupus cu un motor inoperant va fi cel mai mare gradient de coborâre sau de urcare, după caz, mărit cu un gradient de 0,5 %, respectiv micșorat cu un gradient de 0,5 %.

RAC-OPS 1.542

Zbor pe rută – avioane cu un singur motor

(a) Operatorul se asigură că avionul, în condițiile meteorologice prognozate pentru zbor și în cazul cedării motorului, poate ajunge într-un loc unde se poate efectua o aterizare forțată în siguranță. Pentru avioane terestre, este nevoie de un loc pe sol, exceptând cazul în care AAC a aprobat altfel.

(b) Atunci când se demonstrează conformarea cu litera (a):

1. nu trebuie să se presupună că avionul zboară la o altitudine mai mare decât cea la care viteza de ascensiune este egală cu 300 ft pe minut, cu motorul funcționând în condițiile de putere maximă continuă specificate; și
2. gradientul de rută presupus este cel mai mare gradient de coborâre, mărit cu un gradient de 0,5 %.

RAC-OPS 1.545

Aterizare – aerodromuri de destinație și de rezervă

Operatorul se asigură că masa la aterizare a avionului, determinată în conformitate cu RAC-OPS 1.475 litera (a), nu depășește masa maximă de aterizare specificată pentru altitudinea și temperatura ambiantă preconizată pentru ora estimată de aterizare la aerodromul de destinație și la aerodromul de rezervă.

RAC-OPS 1.550

Aterizare – piste uscate

(a) Operatorul se asigură că masa la aterizare a avionului, determinată în conformitate cu RAC-OPS 1.475 litera (a) pentru ora estimată de aterizare, permite o aterizare urmată de oprire completă de la 50 ft deasupra pragului, în limita a 70 % din distanța de aterizare disponibilă la aerodromul de destinație și la orice aerodrom de rezervă.

1. AAC poate aproba folosirea datelor privind distanța de aterizare, factorizate în conformitate cu prezentul punct, pe baza unei înălțimi a plafonului de nori sub 50 ft, dar nu mai mică de 35 ft (a se vedea apendicele 1 la RAC-OPS 1.550 litera (a)).
2. AAC poate aproba operațiuni cu aterizare scurtă, în conformitate cu criteriile din apendicele 2 la RAC-OPS 1.550 litera (a).

(b) Atunci când se demonstrează conformitatea cu cerințele de la litera (a), operatorul ține seama de următoarele:

1. altitudinea la aerodrom;
2. nu mai mult de 50 % din componenta raportată a vântului de față sau nu mai puțin de 150 % din componenta raportată a vântului de coadă;
3. starea suprafeței pistei și tipul suprafeței pistei; și
4. declivitatea pistei în direcția de aterizare.

(c) Pentru expedierea unui avion în conformitate cu cerințele de la litera (a), se presupune că:

1. avionul va ateriza pe pista cea mai favorabilă, în atmosferă calmă; și
2. avionul va ateriza pe pista cu cea mai mare probabilitate de a fi atribuită pentru aterizare, luând în considerare viteza și direcția probabilă a vântului și caracteristicile de manevrare a avionului la sol și ținând cont de alte condiții, cum ar fi echipamentele de aterizare și terenul.

(d) În cazul în care un operator nu poate să respecte dispozițiile de la litera (c) punctul 2 de mai sus pentru un aerodrom de destinație, avionul poate fi operat, cu condiția să fie desemnat un aerodrom de rezervă care să permită respectarea deplină a literelor (a), (b) și (c).

RAC-OPS 1.555

Aterizare – piste ude și contaminate

(a) Operatorul se asigură că, atunci când rapoartele sau prognozele meteorologice adecvate, sau o combinație a acestora indică faptul că la ora estimată de sosire pista poate fi udă, distanța de aterizare disponibilă este egală sau mai mare decât distanța de aterizare impusă, determinată în conformitate cu RAC-OPS 1.550, multiplicată cu un factor de 1,15.

(b) Operatorul se asigură că, atunci când rapoartele sau prognozele meteorologice, sau o combinație a acestora indică faptul că la ora estimată de sosire pista poate fi contaminată, distanța de aterizare, determinată prin folosirea unor date ce pot fi acceptate de AAC pentru aceste condiții, nu depășește distanța de aterizare disponibilă.

(c) O distanță de aterizare pe o pistă udă mai scurtă decât cea cerută de dispozițiile de la litera (a), dar nu mai mică decât cea cerută de RAC-OPS1.550 litera (a), poate fi utilizată atunci când manualul de zbor al avionului include informații specifice suplimentare despre distanțele de aterizare pe piste ude.

Apendicele 1 la RAC-OPS 1.525 litera (b)
Generalități – decolarea și panta de urcare

(Cerințele din prezentul apendice sunt stabilite în conformitate cu JAR-23.63 litera (c) punctul (1) și JAR-23.63 litera (c) punctul (2), în vigoare din 11 martie 1994)

(a) Panta de urcare la decolare

1. Toate motoarele în funcțiune

(i) Gradientul de urcare stabil după decolare trebuie să fie de cel puțin 4 %, cu:

A. fiecare motor la puterea de decolare;

B. trenul de aterizare scos, cu excepția situației în care trenul de aterizare poate fi escamotat în cel mult șapte secunde, caz în care poate fi considerat ca fiind escamotat;

C. flapsurile aripilor în poziție (poziții) de decolare; și

D. o viteză de ascensiune cel puțin egală cu cea mai mare dintre valorile 1,1 VMC și 1,2 VS1.

2. Un motor inoperant

(i) Gradientul de urcare stabil la o altitudine de 400 ft deasupra suprafeței de decolare trebuie să fie măsurabil pozitiv cu:

A. motorul critic inoperant și elicea acestuia în poziția de rezistență la înaintare minimă;

B. motorul rămas la puterea de decolare;

C. trenul de aterizare escamotat;

D. flapsurile aripilor în poziție (poziții) de decolare; și

E. o viteză de urcare egală cu cea realizată la 50 ft.

(ii) Gradientul de urcare stabil nu trebuie să fie mai mic de 0,75 % la o altitudine de 1500 ft deasupra suprafeței de decolare, cu:

A. motorul critic inoperant și elicea acestuia în poziția de rezistență la înaintare minimă;

B. motorul rămas cel mult la puterea continuă maximă;

C. trenul de aterizare escamotat;

D. flapsurile aripilor retrase; și

E. o viteză de urcare cel puțin egală cu 1,2 VS1.

(b) Panta de aterizare

1. Toate motoarele în funcțiune

(i) Gradientul de urcare stabil trebuie să fie de cel puțin 2,5 %, cu:

A. nu mai mult de puterea sau forța de tracțiune disponibilă la opt secunde după acționarea comenzilor de putere, plecând de la poziția minimă de ralanti în zbor;

B. trenul de aterizare escamotat;

C. flapsurile aripilor în poziție de aterizare; și

D. o viteză de urcare egală cu VREF.

2. Un motor inoperant

(i) Gradientul de urcare stabil nu trebuie să fie mai mic de 0,75 % la o altitudine de 1500 ft deasupra suprafeței de aterizare, cu:

A. motorul critic inoperant și elicea acestuia în poziția de rezistență minimă la înaintare;

B. motorul rămas cel mult la puterea continuă maximă;

C. trenul de aterizare escamotat;

D. flapsurile aripilor escamotate; și

E. o viteză de urcare cel puțin egală cu 1,2 VS1.

Apendicele 1 la RAC-OPS 1.535 litera (b) punctul 1 și litera (c) punctul 1
Traectoria la decolare – Orientarea după cursul vizual de navigație la vedere

Pentru a permite orientarea după cursul vizual de navigație la vedere, operatorul se asigură că, în momentul operațiunii, condițiile meteorologice predominante, inclusiv plafonul și vizibilitatea, permit vizualizarea și identificarea obstacolelor și/sau a punctelor de referință de la sol. Manualul operațional trebuie să specifice, pentru aerodromul (aerodromurile) implicat(e), condițiile meteorologice minime care permit echipajului de comandă să determine și să mențină în mod continuu direcția corectă față de punctele de referință de la sol, astfel încât să asigure o depășire în siguranță în ceea ce privește obstacolele și terenul, după cum urmează:

(a) procedura trebuie să fie bine definită, în ceea ce privește punctele de referință de la sol, astfel încât să permită analizarea traiectului de zbor din punct de vedere al cerințelor de depășire a obstacolelor;

(b) procedura trebuie să corespundă capacităților avionului, din punct de vedere al vitezei de înaintare, al unghiului de înclinare și al efectelor vântului;

(c) o descriere scrisă și/sau în imagini a procedurii trebuie să fie pusă la dispoziția echipajului; și

(d) trebuie să fie specificate limitările condițiilor meteorologice (de exemplu, vântul, norii, vizibilitatea, zi/noapte, luminozitatea ambiantă, indicatorul luminos de obstacol).

Apendicele 1 la RAC-OPS 1.550 litera (a)
Proceduri de apropiere rapidă

(a) AAC poate aproba aplicarea unor proceduri de apropiere rapidă, folosind unghiuri de pantă de aterizare de cel puțin 4,5° și cu plafoane ale norilor sub 50 ft, dar nu mai mici de 35 ft, cu condiția respectării următoarele criterii:

1. manualul de zbor al avionului trebuie să precizeze unghiul maxim aprobat pentru panta de aterizare, orice alte limitări, proceduri normale, anormale sau de urgență pentru apropierea rapidă, precum și modificări ale datelor privind lungimea câmpului, în cazul utilizării criteriilor de apropiere rapidă;
2. un sistem de referință corespunzător al pantei de aterizare, care cuprinde cel puțin un sistem de indicare vizuală a pantei, trebuie să fie disponibil la fiecare aerodrom pe care urmează să se desfășoare proceduri de apropiere rapidă; și
3. minimele meteorologice trebuie să fie specificate și aprobate pentru fiecare pistă care urmează a fi utilizată pentru o apropiere rapidă. Trebuie să se țină seama de următoarele aspecte:
 - (i) poziția obstacolelor;
 - (ii) tipul de referință pentru panta de aterizare și tipul de dirijare la pistă, cum ar fi mijloacele vizuale, MLS, 3D-NAV, ILS, LLZ, VOR, NDB;
 - (iii) referința vizuală minimă impusă pentru DH și MDA;
 - (iv) echipamentul disponibil la bord;
 - (v) calificarea pilotului și familiarizarea cu aerodromurile speciale;
 - (vi) limitările și procedurile din manualul de zbor al avionului; și
 - (vii) criteriile privind apropierea întreruptă.

Apendicele 2 la RAC-OPS 1.550 litera (a)

Operațiuni cu aterizare scurtă

(a) În sensul RAC-OPS 1.550 litera (a) punctul 2, distanța utilizată pentru calculul masei permise la aterizare poate fi reprezentată de lungimea utilă a zonei sigure declarate, la care se adaugă distanța de aterizare declarată disponibilă. AAC poate aproba astfel de operațiuni, în conformitate cu următoarele criterii:

1. utilizarea zonei sigure declarate trebuie să fie aprobată de autoritatea aeroportuară;
2. zona sigură declarată trebuie să fie liberă de obstrucționări sau denivelări care ar putea pune în pericol un avion care începe apropierea prea devreme sau prea jos și nu trebuie să se permită existența nici unui obiect mobil în zona sigură declarată în timp ce pista este utilizată pentru operațiuni de aterizare scurte;
3. declivitatea zonei declarate sigure nu trebuie să depășească 5 % în sus sau 2 % în jos, în direcția de aterizare;
4. lungimea utilizabilă a zonei sigure declarate în temeiul dispozițiilor din prezentul apendice nu trebuie să depășească 90 de metri;
5. lățimea zonei sigure declarate nu trebuie să fie mai mică decât dublul lățimii pistei, centrată în prelungirea axului pistei;
6. se presupune că înălțimea de trecere peste începutul lungimii utilizabile a zonei sigure declarate nu este mai mică de 50 ft;
7. în sensul acestei operațiuni, cerința privind rezistența suportată din RAC-OPS 1.480 litera (a) punctul 5 nu trebuie să se aplice zonei sigure declarate;
8. minimele meteorologice trebuie să fie specificate și aprobate pentru fiecare pistă care urmează a fi utilizată și nu trebuie să fie mai mici decât maximele pentru VFR sau minima pentru apropierea fără precizie;
9. trebuie să fie specificate cerințele privind pilotul [a se vedea RAC-OPS 1.975 litera (a)];
10. AAC poate impune condițiile suplimentare pe care le consideră necesare pentru o operare în siguranță, luând în considerare caracteristicile tipului de avion, mijloacele de apropiere și considerațiile legate de apropierea ratată/aterizarea interzisă.

SUBPARTEA I PERFORMANȚĂ CLASĂ C

RAC-OPS 1.560 Generalități

Operatorul se asigură, pentru determinarea conformității cu cerințele prezentei subpărți, că datele aprobate privind performanțele din manualul de zbor al avionului sunt completate, după cum este necesar, cu alte date care pot fi acceptate de AAC, în cazul în care datele aprobate privind performanța din manualul de zbor al avionului sunt insuficiente.

RAC-OPS 1.565 Decolare

(a) Operatorul se asigură că masa la decolare nu depășește masa maximă la decolare specificată în manualul de zbor al avionului pentru altitudinea barometrică și temperatura ambiantă pe aerodromul de pe care urmează să decoleze.

(b) Operatorul se asigură că, pentru avioane pentru care datele privind lungimea câmpului de decolare indicate în manualele de zbor ale avioanelor, care nu includ cazul cedării unui motor, distanța de la startul rulajului la decolare necesară pentru ca avionul să atingă o înălțime de 50 ft deasupra suprafeței, cu toate motoarele funcționând în condițiile de putere maximă de decolare specificate, multiplicată cu un factor de:

1. 1,33 pentru avioane cu două motoare; sau
2. 1,25 pentru avioane cu trei motoare; sau
3. 1,18 pentru avioane cu patru motoare, nu depășește lungimea de rulare la decolare pe aerodromul de unde urmează să decoleze.

(c) Operatorul se asigură că, în cazul avioanelor pentru care datele privind lungimea câmpului de decolare indicate în manualele de zbor ale avioanelor, care țin cont de cazul cedării unui motor, următoarele cerințe sunt respectate în conformitate cu specificațiile din manualul de zbor al avionului:

1. distanța de accelerare-oprire nu trebuie să depășească distanța accelerare-oprire disponibilă;
2. distanța de decolare nu trebuie să depășească distanța de decolare disponibilă, cu o lungime a părții degajate care nu depășește jumătate din distanța de rulare disponibilă la decolare;
3. distanța de rulare la decolare nu trebuie să depășească distanța disponibilă de rulare la decolare;
4. conformitatea cu prezentul punct trebuie să fie demonstrată folosind o singură valoare a V1 în caz de abandonare și continuare a decolării; și
5. pe o pistă udă sau contaminată, masa la decolare nu trebuie să depășească masa permisă pentru o decolare de pe o pistă uscată, în aceleași condiții.

(d) Atunci când se demonstrează conformarea cu cerințele de la literele (b) și (c) de mai sus, operatorul trebuie să țină seama de următoarele:

1. altitudinea barometrică a aerodromului;
2. temperatura ambiantă pe aerodrom;
3. starea suprafeței pistei și tipul suprafeței pistei;
4. declivitate pistei pe direcția de decolare;
5. nu mai mult de 50 % din componenta raportată a vântului de față sau nu mai puțin de 150 % din componenta raportată a vântului de coadă; și
6. reducerea, dacă este cazul, a lungimii pistei din cauza alinierii avionului înainte de decolare.

RAC-OPS 1.570 Obstacolarea la decolare

(a) Operatorul se asigură că traiectul real de decolare, cu un motor inoperant, depășește toate obstacolele la o distanță pe verticală de cel puțin 50 ft plus $0,01 \times D$ sau la o distanță pe orizontală de

cel puțin 90 m plus $0,125 \times D$, unde D reprezintă distanța pe orizontală parcursă de avion de la sfârșitul distanței de decolare disponibile. Pentru avioane cu o anvergură mai mică de 60 m, se poate utiliza o marjă orizontală de depășire a obstacolelor egală cu jumătate din anvergură plus 60 m, plus $0,125 \times D$.

(b) Panta la decolare trebuie să înceapă la o înălțime de 50 ft deasupra suprafeței la sfârșitul distanței de decolare prevăzută în RAC-OPS 1.565 litera (b) sau (c), după caz, și se sfârșește la o înălțime de 1500 ft deasupra suprafeței.

(c) Atunci când se demonstrează conformarea cu cerințele de la litera (a), operatorul trebuie să țină seama de următoarele:

1. masa avionului la începutul rulajului la decolare;
2. altitudinea barometrică a aerodromului;
3. temperatura ambiantă pe aerodrom; și
4. nu mai mult de 50 % din componenta raportată a vântului de față sau nu mai puțin de 150 % din componenta raportată a vântului de coadă.

(d) Atunci când se demonstrează conformarea cu litera (a), nu sunt permise modificări ale traiectului până în acel punct al traiectului real de zbor la decolare în care s-a atins o înălțime de 50 ft deasupra suprafeței. După aceea, până la o înălțime de 400 ft, se presupune că avionul este înclinat cu nu mai mult de 15° . Peste înălțimea de 400 ft, se pot prevedea unghiuri de înclinare mai mari de 15° , dar nu peste 25° . Trebuie să se țină seama de efectul unghiului de înclinare asupra vitezelor de operare și a traiectoriei de zbor, inclusiv creșterile de distanță rezultate din vitezele de operare crescute.

(e) Atunci când se demonstrează conformarea cu litera (a) pentru acele cazuri în care traiectul de zbor prevăzut nu necesită o schimbare cu mai mult de 15° , operatorul nu trebuie să ia în considerare acele obstacole care au o distanță laterală mai mare de:

- (1) 300 m, în cazul în care pilotul poate menține nivelul de precizie de navigare cerut în zona în care se ține cont de obstacole; sau
- (2) 600 m, pentru zboruri desfășurate în orice alte condiții.

(f) Atunci când se demonstrează conformarea cu litera (a) pentru acele cazuri în care traiectul de zbor prevăzut nu necesită o schimbare cu mai mult de 15° , operatorul nu trebuie să ia în considerare acele obstacole care au o distanță laterală mai mare de:

- (1) 600 m, în cazul în care pilotul poate menține nivelul de precizie de navigare cerut în zona în care se ține cont de obstacole; sau
- (2) 900 m, pentru zboruri desfășurate în orice alte condiții.

(g) Operatorul stabilește proceduri de urgență pentru a îndeplini cerințele din RAC-OPS 1.570 și pentru a oferi o rută sigură, cu evitarea obstacolelor, pentru a permite avionului să respecte cerințele pentru zborul pe rută ale RAC-OPS 1.580, sau să aterizeze la aerodromul de plecare sau la un aerodrom de decolare de rezervă.

RAC-OPS 1.575

Zbor pe rută – toate motoarele operante

(a) Operatorul se asigură că avionul, în condițiile meteorologice prognozate pentru zbor, în orice punct de pe traseul său sau de pe orice abatere planificată de la rută, poate atinge o viteză de urcare de cel puțin 300 ft pe minut, cu toate motoarele în funcțiune, în condițiile de putere maximă continuă specificate, la:

1. altitudinile minime pentru un zbor sigur în fiecare etapă a rutei ce trebuie să fie parcursă în zbor sau a oricărei devieri planificate de la rută specificate în manualul operațional privind avionul sau calculate pe baza informațiilor conținute în acest manual; și
2. altitudinile minime necesare pentru respectarea condițiilor prevăzute în RAC-OPS 1.580 și 1.585, după caz.

RAC-OPS 1.580

Zbor pe rută – un motor inoperant

(a) Operatorul se asigură că avionul, în condițiile meteorologice prognozate pentru zbor, în situația în care unul dintre motoare cedează în orice punct de pe rută sau de pe orice deviere planificată de la rută și cu condiția ca celălalt motor sau celelalte motoare să funcționeze în condițiile de putere maximă continuă specificate, poate continua zborul de la altitudinea de croazieră până la un aerodrom unde se poate face o aterizare în conformitate cu RAC-OPS 1.595 sau RAC-OPS 1.600, după caz, depășind obstacolele situate în culoarul de 9,3 km (5 nm) de fiecare parte a rutei intenționate, la o distanță verticală de cel puțin:

1. 1000 ft, atunci când rata de urcare este cel puțin egală cu zero; sau
2. 2000 ft, atunci când rata de urcare este mai mică decât zero.

(b) Panta traiectului de zbor trebuie să fie pozitivă la o altitudine de 450 m (1500 ft) deasupra aerodromului unde se presupune că va avea loc aterizarea după cedarea unui motor.

(c) În sensul prezentului punct, rata de urcare disponibilă a avionului se consideră ca fiind cu 150 ft pe minut mai mică decât rata brută de urcare specificată.

(d) Atunci când se demonstrează conformarea cu prezentul punct, operatorul trebuie să crească marjele de la litera (a) la 18,5 km (10 nm), în cazul în care precizia navigației nu atinge nivelul de 95 %.

(e) Largarea combustibilului este permisă în măsura în care permite ajungerea la aerodrom cu rezervele de combustibil impuse, cu condiția aplicării unei proceduri de siguranță.

RAC-OPS 1.585

Zbor pe rută – avioane cu trei sau mai multe motoare, dintre care două inoperante

(a) Operatorul se asigură că, în nici un punct de pe ruta intenționată, un avion cu trei sau mai multe motoare nu se va afla la mai mult de 90 de minute distanță, la o viteză de croazieră cu toate motoarele în funcțiune, la temperatură standard și în atmosferă calmă, față de un aerodrom pentru care sunt îndeplinite cerințele de performanță aplicabile pentru masa la aterizare prevăzută, cu excepția situației în care avionul respectă dispozițiile de la literele (b)-(e).

(b) Traiectul de zbor cu două motoare inoperante trebuie să permită avionului să-și continue zborul, în condițiile meteorologice prevăzute, depășind toate obstacolele din culoarul de 9,3 km (5 nm) de fiecare parte a rutei prevăzute, cu o distanță verticală de minimum 2000 ft, până la un aerodrom pentru care sunt îndeplinite cerințele de performanță aplicabile pentru masa la aterizare prevăzută.

(c) Se presupune că două motoare cedează în cel mai critic punct al rutei când avionul se află la mai mult de 90 de minute distanță, cu toate motoarele la o viteză de croazieră, la temperatură standard și în atmosferă calmă, față de un aerodrom pentru care sunt îndeplinite cerințele de performanță aplicabile pentru masa la aterizare prevăzută.

(d) Masa preconizată a avionului în punctul în care se estimează cedarea celor două motoare nu trebuie să fie mai mică decât cea care ar include suficient combustibil pentru a permite avionului să ajungă la un aerodrom pe care se presupune că va avea loc aterizarea și să ajungă acolo la o altitudine de cel puțin 450 m (1500 ft), direct deasupra suprafeței de aterizare, iar de acolo să zboare orizontal timp de 15 minute.

(e) În sensul prezentului punct, rata disponibilă de urcare a avionului se consideră a fi cu 150 ft pe minut mai mică decât cea specificată.

(f) Atunci când se demonstrează conformarea cu prezentul punct, operatorul trebuie să crească marjele de la litera (a) la 18,5 km (10 nm), în cazul în care precizia navigației nu atinge nivelul de 95 %.

(g) Largarea combustibilului este admisă în măsura în care permite ajungerea la aerodrom cu rezervele de combustibil impuse, cu condiția aplicării unei proceduri sigure.

RAC-OPS 1.590

Aterizare – aerodromuri de destinație și de rezervă

Operatorul se asigură că masa la aterizare a avionului, determinată în conformitate cu RAC-OPS 1.475 litera (a), nu depășește masa maximă la aterizare specificată în manualul de zbor al avionului pentru altitudinea și – în cazul în care se ține seama de acest lucru în manualul de zbor al avionului – temperatura ambiantă prognozată la ora estimată de aterizare pe aerodromul de destinație și pe aerodromul de rezervă.

RAC-OPS 1.595

Aterizare – piste uscate

(a) Operatorul se asigură că masa la aterizare a avionului, determinată în conformitate cu RAC-OPS 1.475 litera (a) pentru ora estimată de aterizare, permite o aterizare urmată de oprire completă de la 50 ft deasupra pragului, în limita a 70 % din distanța de aterizare disponibilă la aerodromul de destinație și la orice aerodrom de rezervă.

(b) Atunci când se demonstrează conformitatea cu cerințele de la litera (a), operatorul trebuie să țină seama de următoarele:

1. altitudinea la aerodrom;
2. nu mai mult de 50 % din componenta raportată a vântului de față sau nu mai puțin de 150 % din componenta raportată a vântului de coadă;
3. tipul suprafeței pistei; și
4. declivitatea pistei în direcția de aterizare.

(c) Pentru expedierea unui avion în conformitate cu cerințele de la litera (a) de mai sus, se presupune că:

1. avionul va ateriza pe pista cea mai favorabilă, în atmosferă calmă; și
2. avionul va ateriza pe pista cu cea mai mare probabilitate de a fi atribuită pentru aterizare, luând în considerare viteza și direcția probabilă a vântului și caracteristicile de manevrare a avionului la sol și ținând cont de alte condiții, cum ar fi echipamentele de aterizare și terenul.

(d) În cazul în care un operator nu poate să respecte dispozițiile de la litera (c) punctul 2 de mai sus pentru un aerodrom de destinație, avionul poate fi operat, cu condiția să fie desemnat un aerodrom de rezervă care să permită respectarea deplină a literelor (a), (b) și (c).

RAC-OPS 1.600

Aterizare – piste ude și contaminate

(a) Operatorul se asigură că, atunci când rapoartele sau prognozele meteorologice adecvate, sau o combinație a acestora indică faptul că la ora estimată de sosire pista poate fi udă, distanța de aterizare disponibilă este egală sau mai mare cu distanța de aterizare impusă, determinată în conformitate cu RAC-OPS 1.595, multiplicată cu un factor de 1,15.

(b) Operatorul se asigură că, atunci când rapoartele sau prognozele meteorologice adecvate, sau o combinație a acestora indică faptul că la ora estimată de sosire pista poate fi contaminată, distanța de aterizare, determinată prin folosirea unor date ce pot fi acceptate de autoritate pentru aceste condiții, nu depășește distanța de aterizare disponibilă.

SUBPARTEA J MASA ȘI CENTRAJUL

RAC-OPS 1.605

Generalități

(A se vedea apendicele 1 la RAC-OPS 1.605)

(a) Operatorul se asigură că, în orice fază de operare, încărcarea, masa și centrul de greutate al avionului sunt conforme cu limitările specificate în manualul de zbor al avionului sau în manualul operațional, în cazul în care acesta este mai restrictiv.

(b) Operatorul trebuie să stabilească masa și centrul de greutate al oricărui avion prin cântărire efectivă înainte de darea în folosință inițială și apoi la intervale de patru ani, în cazul în care se folosesc masele individuale ale avioanelor, și nouă ani, în cazul în care se folosesc masele flotei de avioane. Efectele cumulate ale modificărilor și ale reparațiilor asupra masei și a centrajului trebuie să fie motivate și dovedite în mod corespunzător prin documente. În plus, avioanele trebuie să fie recântărite atunci când efectul modificărilor asupra masei și a centrajului nu se cunoaște cu precizie.

(c) Operatorul trebuie să determine masa tuturor elementelor de operare și a membrilor echipajului, inclusă în masa avionului gol, prin cântărire sau prin utilizarea de mase standard. Influența poziției lor asupra centrului de greutate al avionului trebuie să fie determinată.

(d) Operatorul trebuie să stabilească masa încărcăturii transportate, inclusiv orice balast, prin cântărire efectivă, sau trebuie să determine masa încărcăturii transportate în conformitate cu masele standard ale pasagerilor și bagajelor, specificate în RAC-OPS 1.620.

(e) Operatorul trebuie să determine masa carburantului transportat folosind densitatea reală sau, în cazul în care aceasta nu este cunoscută, densitatea calculată în conformitate cu o metodă specificată în manualul operațional.

RAC-OPS 1.607

Terminologie

(a) Masa operațională a avionului gol. Masa totală a avionului pregătit pentru un anumit tip de operațiune, exclusiv întreaga cantitate de carburant utilizabil și încărcătura transportată. Această masă include elemente precum:

1. echipajul și bagajul echipajului;
2. alimente, băuturi și echipamente mobile pentru servirea pasagerilor; și
3. apă potabilă și produse chimice pentru toaletă.

(b) Masa maximă fără carburant. Masa maximă admisibilă a unui avion fără carburant utilizabil. Masa carburantului conținut în anumite rezervoare trebuie să fie inclusă în masa fără carburant, atunci când acest lucru este menționat în mod explicit în limitările manualului de zbor al avionului.

(c) Masa maximă la aterizare. Masa totală maximă admisă a avionului la aterizare, în condiții normale.

(d) Masa maximă la decolare. Masa totală maximă admisă a avionului la începutul rulării pentru decolare.

(e) Clasificarea pasagerilor.

1. Adulții, bărbați și femei, sunt definiți ca persoane în vârstă de cel puțin 12 ani.
2. Copiii sunt definiți ca persoane în vârstă de cel puțin doi ani, dar sub 12 ani.
3. Copiii de vârstă mică sunt definiți ca persoane cu vârstă mai mică de doi ani.

(f) Încărcătura transportată. Masa totală a pasagerilor, a bagajelor și a mărfurilor, inclusiv toate încărcăturile necomerciale.

RAC-OPS 1.610
Încărcătura, masa și centrajul

Operatorul specifică, în manualul operațional, principiile și metodele implicate în procesul de încărcare și în sistemul de masă și centraj, care îndeplinesc cerințele din RAC-OPS 1.605. Acest sistem trebuie să acopere toate tipurile de operațiuni intenționate.

RAC-OPS 1.615
Valori ale masei pentru echipaj

(a) Operatorul trebuie să folosească următoarele valori de masă pentru a determina masa operațională a avionului gol:

1. masele reale, inclusiv toate bagajele echipajului; sau
2. masele standard, inclusiv bagajele de mână, de 85 kg pentru membrii echipajului de comandă și 75 kg pentru membrii echipajului de cabină; sau
3. alte mase standard acceptate de AAC.

(b) Operatorul trebuie să corecteze masa operațională a avionului gol pentru a ține cont de orice bagaj suplimentar. Trebuie să se țină seama de poziția acestui bagaj suplimentar atunci când se stabilește centrul de greutate al avionului.

RAC-OPS 1.620
Valori ale masei pentru pasageri și bagaje

(a) Operatorul calculează masa pasagerilor și a bagajelor înregistrate folosind fie masa reală cântărită a fiecărei persoane și masa reală cântărită a bagajelor, fie valorile standard pentru masă, specificate în tabelele 1-3, cu excepția situației în care numărul de locuri disponibile pentru pasageri este mai mic de 10. În astfel de cazuri, masa pasagerilor se poate stabili folosind o declarație verbală dată de fiecare pasager sau în numele fiecărui pasager, la care se adaugă o constantă care să țină seama de bagajul de mână și de haine. Procedura care precizează când se alege masa reală sau masele standard, precum și procedura care trebuie urmată atunci când se folosesc declarațiile verbale trebuie incluse în manualul operațional.

(b) Atunci când determină masa reală prin cântărire, operatorul trebuie să se asigure că sunt incluse lucrurile personale ale pasagerilor și bagajele de mână. Această cântărire trebuie să fie efectuată imediat înainte de îmbarcare și într-o zonă adiacentă.

(c) Atunci când se determină masa pasagerilor folosind valori standard, trebuie utilizate valorile standard ale masei din tabelele 1 și 2 de mai jos. Masele standard includ bagajele de mână și masa tuturor copiilor în vârstă de până la doi ani, ținută în brațe de un adult pe un loc pentru pasageri. Copiii de vârstă mică ce ocupă locuri pentru pasageri separate trebuie să fie considerați ca fiind copii, în sensul prezentului punct.

(d) Valoarea masei pentru pasageri – 20 de locuri de pasageri sau mai multe

1. Atunci când numărul locurilor pentru pasageri disponibile în avion este de cel puțin 20, se aplică masele standard pentru bărbați și femei din tabelul 1. Ca alternativă, în cazurile în care numărul total de locuri disponibile pe scaune este de cel puțin 30, se aplică valorile de masă "Numai adulți" din tabelul 1.

2. În sensul tabelului 1, "zbor charter de servicii turistice" înseamnă un zbor charter considerat doar ca element al unui pachet de servicii turistice. Valorile masei pentru zborul charter de servicii turistice se aplică doar cu condiția ca nu mai mult de 5 % din locurile pe scaune din avion să fie folosite pentru transportul în scopuri necomerciale al anumitor categorii de pasageri.

Tabelul 1

Locuri pe scaune	Cel puțin 20		Cel puțin 30 Numai adulți
	Bărbați	Femei	
Toate zborurile, cu excepția zborurilor charter de servicii turistice	88 kg	70 kg	84 kg
Zboruri charter de servicii turistice	83 kg	69 kg	76 kg
Copii	35 kg	35 kg	35 kg

(e) Valorile masei pentru pasageri – cel mult 19 locuri pentru pasageri.

1. Atunci când numărul total de locuri pentru pasageri disponibile într-un avion este cel mult 19, se aplică masele standard din tabelul 2.

2. În cazul zborurilor la care în cabină nu sunt transportate bagaje de mână sau atunci când bagajul de mână este luat în considerare separat, din masele de mai sus pentru bărbați și femei se poate scădea valoarea de 6 kg. Articole precum pardesiu, umbrelă, o geantă mică sau o poșetă, material de citit sau un mic aparat foto sau de filmat nu sunt considerate ca bagaj de mână, în sensul prezentului punct.

Tabelul 2

Locuri pentru pasageri	1-5	6-9	10-19
Bărbați	104 kg	96 kg	92 kg
Femei	86 kg	78 kg	74 kg
Copii	35 kg	35 kg	35 kg

(f) Valorile masei pentru bagaje

1. Atunci când numărul total al locurilor pentru pasageri disponibile într-un avion este de 20 sau mai mult, se aplică valorile masei standard indicate în tabelul 3 pentru fiecare bagaj înregistrat. Pentru avioane cu cel mult 19 locuri pentru pasageri, trebuie să se utilizeze masa reală a bagajului înregistrat, determinată prin cântărire.

2. În sensul tabelului 3:

(i) zbor intern înseamnă un zbor cu originea și destinația în limitele granițelor statului;

(ii) zboruri în afara regiunii europene înseamnă zboruri, altele decât cele interne, ale căror origine și destinație sunt în exteriorul zonei specificate în apendicele 1 la RAC-OPS 1.620 litera (f); și

(iii) zbor intercontinental, altul decât zborurile menționate în RAC-OPS 1.620 litera (f) punctul 2 (ii), înseamnă un zbor cu originea și destinația pe continente diferite.

Tabelul 3
Cel puțin 20 locuri

Tip de zbor	Masa standard a bagajelor
Intern	11 kg
În alte regiuni decât cea europeană	13 kg
Intercontinental	15 kg
Toate celelalte zboruri	13 kg

(g) În cazul în care un operator dorește să utilizeze alte valori de masă standard decât cele din tabelele 1-3, trebuie să anunțe AAC asupra intenției sale și să obțină aprobare în prealabil. De asemenea, trebuie să prezinte pentru aprobare un plan detaliat de campanie de cântărire și să aplice metoda de analiză statistică indicată în apendicele 1 la RAC-OPS 1.620 litera (g). După ce AAC verifică și aprobă rezultatele campaniei de cântărire, valorile masei standard revizuite se aplică doar aceluși operator. Valorile masei standard revizuite pot fi utilizate doar în împrejurări similare cu cele în care s-a desfășurat campania. Atunci când masele standard revizuite sunt mai mari decât cele din tabelele 1-3, trebuie să se utilizeze aceste valori mai mari.

(h) Pentru orice zbor identificat ca având un număr semnificativ de pasageri transportați ale căror mase, inclusiv bagajele de mână, se presupune că depășesc valorile standard, operatorul trebuie să determine masa reală a acelor pasageri prin cântărire sau adăugând un coeficient de creștere a masei corespunzător.

(i) În cazul în care se utilizează mase standard pentru bagajele înregistrate și în cazul în care un număr semnificativ de pasageri înregistrează bagaje a căror masă se presupune că poate depăși valorile standard, operatorul determină masa totală reală a acestor bagaje prin cântărire sau adăugând un coeficient de creștere a masei corespunzător.

(j) Operatorul se asigură că, atunci când masa de încărcare a fost determinată cu o metodă care nu se bazează pe masele standard, comandantul este informat în această privință și această metodă este menționată în documentația referitoare la masă și centraj.

RAC-OPS 1.625

Documentație privind masa și centrajul

(A se vedea apendicele 1 la RAC-OPS 1.625)

(a) Operatorul întocmește, înainte de fiecare zbor, documentele privind masa și centrajul, specificând încărcătura și repartizarea acesteia. Documentele privind masa și centrajul trebuie să permită comandantului să determine dacă încărcătura și repartizarea acesteia nu depășesc limitele de masă și centraj ale avionului. Persoana care pregătește documentația privind masa și centrajul trebuie să fie specificată pe document. Persoana care supraveghează încărcarea avionului trebuie să confirme prin semnătură faptul că încărcătura și repartizarea acesteia sunt în conformitate cu documentele privind masa și centrajul. Acest document trebuie să fie acceptat de comandant, acceptarea sa fiind indicată prin contrasemnare sau o metodă echivalentă. (A se vedea și RAC-OPS 1.1055 litera (a) punctul 12.)

(b) Operatorul trebuie să specifice procedurile pentru schimbările de ultim moment ale încărcăturii.

(c) Sub rezerva aprobării de către AAC, operatorul poate folosi o alternativă la procedurile prevăzute la literele (a) și (b).

Apendicele 1 la RAC-OPS 1.605

Masa și centrul – generalități

(A se vedea RAC-OPS 1.605)

(a) Determinarea masei operaționale a unui avion gol

1. Cântărirea unui avion

(i) În mod normal, avioanele noi sunt cântărite în fabrică și pot intra în operare fără recântărire, în cazul în care înregistrările privind masa și centrul au fost ajustate pentru a ține seama de adaptările sau modificările aduse avionului. Avioanele transferate de la un operator care are un program de control al masei la un alt operator care are un program de control al masei nu trebuie să fie cântărite înainte de utilizare de către operatorul care le primește decât în cazul în care au trecut mai mult de patru ani de la ultima cântărire.

(ii) Masa individuală și poziția centrului de greutate (CG) pentru fiecare avion trebuie reevaluate periodic. Intervalul maxim dintre două cântăriri trebuie definit de către operator și trebuie să respecte cerințele din RAC-OPS 1.605 litera (b). În plus, masa și CG ale fiecărui avion trebuie reevaluate prin:

A. cântărire; sau prin

B. calcul, în cazul în care operatorul poate furniza documentele justificative necesare care să ateste valabilitatea metodei de calcul alese, ori de câte ori schimbările cumulate ale masei de bază depășesc $\pm 0,5$ % din masa maximă la aterizare sau ori de câte ori schimbarea cumulată a poziției CG depășește 0,5 % din coarda medie aerodinamică.

2. Masa flotei și poziția CG pentru flotă

(i) Pentru o flotă sau un grup de avioane cu același model și configurație, se pot utiliza valori medii ale masei operaționale dry (Dry operating mass) și o poziție medie a CG ca masă a flotei și a poziție CG, cu condiția ca masele operaționale dry și pozițiile CG ale avioanelor individuale să respecte toleranțele specificate la punctul (ii) de mai jos. În plus, se aplică criteriile specificate la punctele (iii), (iv) și la litera (a) punctul 3 de mai jos.

(ii) Toleranțe

A. În cazul în care masa operațională dry a oricărui avion cântărite sau masa operațională dry calculată a oricărui avion dintr-o flotă variază cu mai mult de $\pm 0,5$ % din masa maximă structurală la aterizare față de masa operațională dry a flotei stabilită sau în cazul în care poziția CG variază cu mai mult de $\pm 0,5$ % din coarda medie aerodinamică față de CG al flotei, acel avion trebuie să fie exclus din flotă. Se pot stabili flote separate, fiecare cu mase medii de flotă diferite.

B. În cazurile în care masa avionului se încadrează în toleranța pentru masa operațională dry a flotei, dar poziția CG este în afara limitelor de toleranță permise pentru flotă, avionul poate fi operat în continuare, luându-se în considerare masa operațională a flotei, dar cu poziție CG individuală.

C. În cazul în care un anumit avion, în comparație cu alte avioane din flotă, prezintă o diferență fizică ce poate fi determinată cu precizie (de exemplu, configurația bucătăriei sau a scaunelor), care determină depășirea toleranțelor permise ale flotei, acest avion trebuie să fie menținut în cadrul flotei, cu condiția aplicării corecțiilor corespunzătoare pentru masa și/sau poziția CG pentru acel avion.

D. Avioanele pentru care nu s-a publicat nici o coardă medie aerodinamică trebuie operate folosindu-se valorile individuale pentru masă și poziția CG sau trebuie supuse unui studiu și unei aprobări speciale.

(iii) Folosirea valorilor pentru flotă

A. După cântărirea unui avion sau în cazul în care apar schimbări în echiparea sau configurația avionului, operatorul trebuie să verifice dacă avionul respectiv se încadrează în limitele de toleranță specificate la punctul 2 punctul (ii).

B. Avioanele care nu au fost cântărite de la ultima evaluare a masei flotei pot fi menținute în continuare în flotă, cu valorile pentru flotă respective, cu condiția ca valorile individuale să fie revizuite prin calcul și să rămână în limitele de toleranță definite la punctul 2 punctul (ii). În cazul în care valorile individuale nu se mai încadrează în limitele de toleranță permise, operatorul trebuie să determine noile valori ale flotei care să îndeplinească condițiile de la punctul 2 punctele (i) și (ii) sau să opereze avioanele care nu se încadrează în limite, luând în considerare valorile lor individuale.

C. Pentru a adăuga un avion la o flotă operată cu valori pentru flotă, operatorul trebuie să verifice, prin cântărire sau calcul, dacă valorile reale se încadrează în limitele de toleranță specificate la punctul 2 punctul (ii).

(iv) În vederea respectării dispozițiilor de la punctul 2 punctul (i), valorile pentru flotă trebuie să fie actualizate cel puțin la sfârșitul fiecărei evaluări a masei flotei.

3. Numărul de avioane care trebuie cântărite pentru a obține valorile flotei

(i) Dacă se consideră "n" numărul de avioane dintr-o flotă, folosindu-se valorile pentru flotă, operatorul trebuie să cântărească, în perioada dintre două evaluări ale masei flotei, cel puțin un anumit număr de avioane, definit în tabelul următor:

Numărul de avioane din flotă	Numărul minim de cântăriri
2 sau 3	N
4-9	$(n + 3)/2$
Cel puțin 10	$(n + 51)/10$

(ii) Atunci când se aleg avioanele care urmează să fie cântărite, trebuie să fie selectate avioanele din flotă care nu au fost cântărite de cel mai mult timp.

(iii) Intervalul dintre două evaluări ale masei flotei nu trebuie să depășească 48 de luni.

4. Procedura de cântărire

(i) Cântărirea trebuie să fie efectuată fie de producător, fie de o organizație de întreținere aprobată.

(ii) Trebuie să se ia măsurile de precauție normale, în conformitate cu bunele practici, cum ar fi:

A. să se verifice integritatea avionului și a echipamentelor;

B. să se determine dacă s-a ținut o evidență corespunzătoare a fluidelor;

C. să se asigure curățenia avionului; și

D. să se asigure cântărirea avionului într-un spațiu închis.

(iii) Orice echipament folosit pentru cântărire trebuie să fie calibrat în mod corespunzător, adus la zero și utilizat în conformitate cu instrucțiunile producătorului. Fiecare scală trebuie să fie calibrată fie de către producător, fie de un serviciu public de etalonare sau de un organism autorizat în mod corespunzător, în termen de doi ani sau în limitele unei perioade de timp stabilite de producătorul echipamentului de cântărire, reținându-se intervalul cel mai mic. Echipamentul trebuie să permită stabilirea cu precizie a masei avionului.

(b) Masele speciale standard pentru încărcătura transportată. În plus față de masele standard pentru pasageri și bagaje înregistrate, operatorul poate solicita aprobarea AAC pentru masele standard ale altor articole încărcate.

(c) Încărcarea avionului

1. Operatorul trebuie să se asigure că încărcarea avioanelor sale se face sub supravegherea personalului calificat.

2. Operatorul trebuie să se asigure că încărcarea avionului se face în conformitate cu datele utilizate pentru calculul masei și al centrajului avionului.

3. Operatorul trebuie să respecte limitele structurale suplimentare, cum ar fi limitările privind rezistența podelei, sarcina maximă pe metru liniar, masa maximă pe fiecare compartiment cargo și/sau limitele maxime de locuri.

(d) Limitele centrului de greutate

1. Diagrama de centraj. Exceptând cazul în care locurile pe scaune sunt repartizate și efectul numărului de pasageri pe fiecare rând de scaune, al încărcăturii din compartimentele cargo individuale și al carburantului din rezervoarele individuale sunt luate în considerare pentru calculul exact al centrajului, trebuie să se aplice limitările operaționale la diagrama de centraj certificat. Atunci când se determină limitele CG, trebuie luate în considerare abaterile posibile de la distribuția considerată pentru încărcătură. În cazul în care locurile pe scaun nu sunt repartizate și sunt ocupate de pasageri în mod liber, operatorul trebuie să introducă proceduri care să asigure luarea de măsuri corective de către echipajul de comandă sau echipajul de cabină, atunci când pasagerii aleg scaune situate la extremitățile longitudinale. Limitele CG și procedurile operaționale asociate, inclusiv ipotezele referitoare la atribuirea locurilor pentru pasageri, trebuie să fie acceptate de AAC.

2. Centrul de greutate în timpul zborului. În afara respectării dispozițiilor de la litera (d) punctul 1, operatorul trebuie să demonstreze că procedurile țin seama pe deplin de variațiile maxime ale deplasării CG în timpul zborului determinate de mișcarea pasagerilor/membrilor echipajului și de transferul/consumul de carburant.

Apendicele 1 la RAC-OPS 1.620 litera (f)
Definirea zonei pentru zboruri în afara regiunii europene

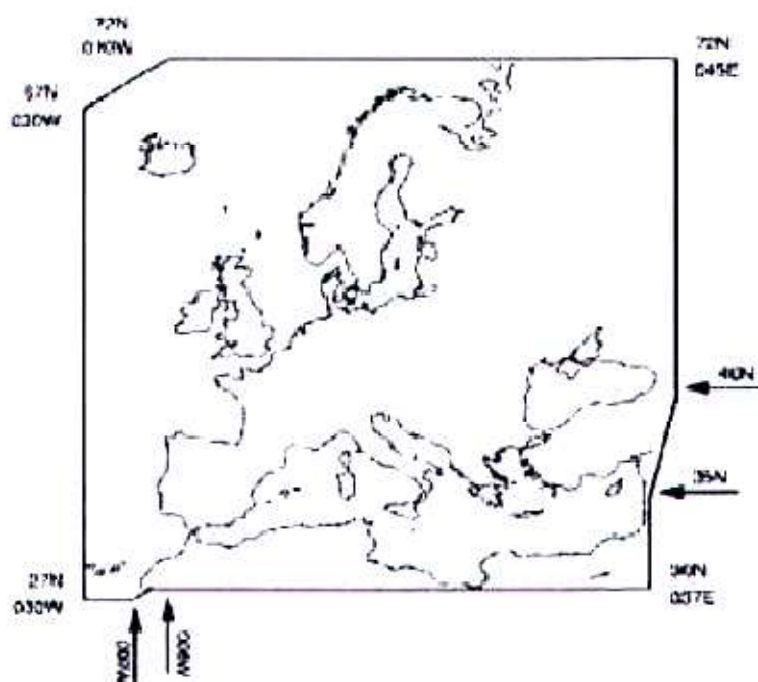
În sensul RAC-OPS 1.620 litera (f), zboruri în afara regiunii europene, altele decât zborurile interne, înseamnă zboruri desfășurate în exteriorul unei zone delimitate de liniile dintre punctele următoare:

- N7200 E04500
- N4000 E04500
- N3500 E03700
- N3000 E03700
- N3000 W00600
- N2700 W00900
- N2700 W03000
- N6700 W03000
- N7200 W01000
- N7200 E04500,

astfel cum se indică în figura 1 de mai jos:

Figura 1

Regiunea europeană



Apendicele 1 la RAC-OPS 1.620 litera (g)

Procedura pentru stabilirea valorilor revizuite ale masei standard pentru pasageri și bagaje

(a) Pasageri

1. Metoda de stabilire a masei prin eșantionare. Masa medie a pasagerilor și a bagajelor de mână ale acestora trebuie să fie determinată prin cântărire, prin eșantioane luate aleatoriu. Selectarea de eșantioane aleatorii trebuie să fie reprezentativă, prin natura și gradul său de acoperire, pentru volumul pasagerilor, luând în considerare tipul de operare, frecvența zborurilor pe diverse rute, zborurile dus/întors, anotimpul și capacitatea avionului.

2. Mărimea eșantionului. Planul campaniei de cântărire trebuie să acopere cântărirea cel puțin a celei mai mari dintre următoarele:

(i) un număr de pasageri calculat pe baza unui eșantion-pilot, folosind proceduri statistice normale și cu o marjă relativă de certitudine (precizie) de 1 % pentru toți adulții și 2 % pentru masele medii separate pentru bărbați și femei; și

(ii) pentru avioane:

A. cu o capacitate cel puțin egală cu 40 de locuri pe scaune, un număr total de 2000 de pasageri; sau

B. cu o capacitate mai mică de 40 de locuri pe scaune, un număr total de 50 x (capacitatea de locuri pe scaune pentru pasageri).

3. Masele pasagerilor. Masele pasagerilor trebuie să includă masa lucrurilor personale ale pasagerilor, care sunt transportate de aceștia în momentul îmbarcării în avion. Atunci când se iau eșantioane aleatorii ale maselor pasagerilor, copiii de vârstă mică sunt cântăriți împreună cu adultul care îi însoțește. (A se vedea și RAC-OPS 1.620 literele (c), (d) și (e).)

4. Locul de cântărire. Locul unde se face cântărirea pasagerilor este ales cât mai aproape posibil de avion, într-un punct în care să nu fie posibilă apariția unei modificări a masei pasagerilor, prin abandonarea sau prin luarea mai multor lucruri personale, înainte de îmbarcarea pasagerilor în avion.

5. Echipamentul de cântărire. Echipamentul care trebuie folosit la cântărirea pasagerilor trebuie să aibă o capacitate de cel puțin 150 kg. Masa trebuie să fie afișată în gradații minime de 500 g. Echipamentul de cântărire trebuie să aibă o precizie de 0,5 % sau 200 g, reținându-se valoarea cea mai mare.

6. Înregistrarea valorilor masei. Pentru fiecare zbor inclus în campania de cântărire a pasagerilor, trebuie să se înregistreze categoria de pasageri corespunzătoare (adică bărbați/femei/copii) și numărul zborului.

(b) Bagaje înregistrate. Procedura statistică pentru determinarea masei standard revizuite pentru bagaje, care are la bază masele medii ale bagajelor din eșantionul minim necesar, este în principiu aceeași ca și procedura pentru pasageri și ca și procedura precizată la litera (a) punctul 1. Pentru bagaje, marja relativă de certitudine (precizie) este de 1 %. Trebuie să fie cântărite cel puțin 2000 bagaje înregistrate.

(c) Determinarea valorilor de masă standard revizuite pentru pasageri și bagaje înregistrate

1. Pentru a asigura faptul că folosirea valorilor de masă standard revizuite pentru pasageri și bagaje înregistrate, în locul maselor reale determinate prin cântărire, nu afectează negativ siguranța în operare, trebuie să se facă o analiză statistică. O astfel de analiză va furniza valori de masă medii pentru pasageri și bagaje, precum și alte date.

2. Pentru avioanele cu cel puțin 20 de locuri pentru pasageri, aceste medii se aplică sub formă de valori ale masei standard revizuite pentru bărbați și femei.

3. Pentru avioane mai mici, trebuie să se adauge următoarele valori suplimentare la masa medie a pasagerilor, pentru a obține valorile de masă standard revizuite:

Numărul de locuri pentru pasageri	Creșterea necesară a masei
1-5 inclusiv	16 kg
6-9 inclusiv	8 kg

10-19 inclusiv	4 kg
----------------	------

Ca alternativă, la avioanele cu cel puțin 30 de locuri pentru pasageri se pot aplica valorile masei standard (medii) revizuite pentru categoria "numai adulți". Valorile masei standard (medii) revizuite pentru bagaje înregistrate se aplică pentru avioanele cu cel puțin 20 de locuri pentru pasageri.

4. Operatorii au posibilitatea de a trimite la AAC un plan detaliat al campaniei, în vederea aprobării, iar apoi o deviere de la valoarea de masă standard revizuită, cu condiția ca această valoare de deviere să fie determinată folosind procedura explicată în prezentul apendice. Aceste devieri trebuie să fie revizuite la intervale care nu trebuie să depășească cinci ani.

5. Valorile de masă standard revizuite pentru categoria "numai adulți" trebuie să se bazeze pe un raport bărbați/femei de 80/20, pentru toate zborurile, cu excepția zborurilor charter pentru servicii turistice, la care raportul este de 50/50. În cazul în care un operator dorește să obțină aprobare pentru utilizarea unui raport diferit pe anumite rute sau zboruri, atunci datele trebuie să fie prezentate AAC, demonstrându-se că raportul bărbați/femei este constant și acoperă cel puțin 84 % din rapoartele reale bărbați/femei într-un eșantion de cel puțin 100 de zboruri reprezentative.

6. Valorile medii de masă determinate sunt rotunjite la cel mai apropiat număr întreg, în kg. Valorile de masă ale bagajelor înregistrate sunt rotunjite la cea mai apropiată valoare de 0,5 kg, după caz.

Apendicele 1 la RAC-OPS 1.625
Documentația privind masa și centrul

(a) Documentație privind masa și centrul

1. Cuprins

(i) Documentația privind masa și centrul trebuie să conțină următoarele informații:

A. înmatricularea și tipul avionului;

B. numărul de identificare a zborului și data;

C. identitatea comandantului;

D. identitatea persoanei care a întocmit documentul;

E. masa operațională dry și CG corespunzător al avionului;

F. masa combustibilului la decolare și masa combustibilului pentru cursă;

G. masa altor consumabile, în afară de cea a combustibilului;

H. componentele încărcăturii, inclusiv pasagerii, bagajele, marfa și balastul;

I. masa la decolare, masa la aterizare și masa fără carburant;

J. distribuția încărcăturii;

K. pozițiile CG aplicabile avionului; și

L. valorile de limită ale masei și CG.

(ii) Sub rezerva aprobării din partea AAC, operatorul poate omite din documentația privind masa și centrul o parte din aceste date.

2. Schimbări de ultim moment. În cazul în care, după finalizarea documentației privind masa și centrul, apar schimbări de ultim moment, acest fapt trebuie să fie adus la cunoștința comandantului, iar schimbările de ultim moment trebuie să fie introduse în documentația privind masa și centrul. Schimbarea maximă a numărului de pasageri sau a încărcăturii în compartimentul cargo, care poate fi acceptată ca schimbare de ultim moment, trebuie să fie specificată în manualul operațional. În cazul în care se depășește această valoare, trebuie întocmită o nouă documentație privind masa și centrul.

(b) Sisteme computerizate. Atunci când documentația privind masa și centrul este generată de un sistem computerizat de masă și centrul, operatorul trebuie să verifice integritatea datelor rezultate. Acesta trebuie să stabilească un sistem prin care să verifice dacă modificările datelor sale de intrare sunt integrate corespunzător în sistem și dacă sistemul operează întotdeauna corect, verificând datele de ieșire la intervale nu mai mari de șase luni.

(c) Sisteme de masă și centrul de la bord. Operatorul trebuie să obțină aprobarea autorității în cazul în care dorește să folosească la bord un sistem computerizat de masă și centrul, ca sursă primară pentru luarea deciziei de aprobare a efectuării zborului.

(d) Sistem de transmisie a datelor. Atunci când documentația privind masa și centrul este trimisă la avioane prin intermediul unui sistem de transmisie a datelor, la sol trebuie să existe o copie a documentației finale privind masa și centrul, în forma în care a fost acceptată de comandant.

SUBPARTEA K INSTRUMENTE ȘI ECHIPAMENTE

(vezi Anexa nr.6 la Convenția privind aviația civilă internațională, Capitolul 6)

*Notă.— Specificațiile privind echipamentul pentru navigație și comunicații sunt incluse în **Subpartea L**.*

RAC-OPS 1.600 Introducere generală

(1) Suplimentar la minimul necesar de echipamente necesare pentru emiterea Certificatului de navigabilitate, la bordul avionului trebuie să fie instalate în modul corespunzător și transportate instrumentele, echipamentul și documentele pentru zbor indicate în paragrafele de mai jos, în dependență de avionul operat și luând în considerație condițiile de executare a zborului. Instrumentele și echipamentul recomandat, inclusiv instalarea acestora, trebuie să fie aprobat și acceptat de către AAC.

(2) Operatorul aerian trebuie să includă în Manual operațional Lista de echipament minim (MEL), aprobată de către AAC care va permite comandantului aeronavei să decidă dacă un zbor poate începe sau continua din orice punct intermediar, în cazul în care un instrument, echipament sau sisteme sunt inoperante.

Notă.— Apendicele G cuprinde îndrumarul referitor la Lista de echipament minim.

(3) Operatorul aerian trebuie să pună la dispoziția personalului operațional și echipajului de zbor Manualul operațional, pentru fiecare tip de aeronavă operată, conținând procedurile de operare a aeronavei în condiții normale, anormale și de urgență. Manualul trebuie să includă și detaliile privind sistemele aeronavei și check list-ele folosite. Manualul trebuie elaborat astfel încât să respecte principiile Factorilor Umani.

Notă — Materialul îndrumător privind aplicarea principiilor Factorilor Umani poate fi găsit în Manualul de Pregătire în domeniul Factorilor Umani (Doc 9683).

RAC-OPS 1.605 Avioane pentru toate zborurile

(1) Avionul trebuie să fie dotat cu instrumente care să permită echipajului de zbor să controleze traiectul de zbor al avionului, să efectueze orice manevre procedurale necesare și să respecte limitările operaționale ale avionului în condiții probabile de operare.

(2) Avionul trebuie să fie dotat cu:

(a) stocuri de mijloace medicale plasate în locuri ușor accesibile.

Recomandare — mijloacele medicale vor include următoarele:

1) una sau mai multe truse de acordare a primului ajutor medical pentru a fi folosită de către echipajul de cabină în cazuri de agravare a stării de sănătate;și

2) pentru avioanele la bordul cărora este necesară transportarea echipajului de cabină în calitate de echipaj desemnat pentru executarea zborului - o trusă medicală de profilaxie universală (două pentru aeronavele, care sunt autorizate să transporte peste 250 de pasageri) destinată utilizării de către echipajul de cabină la asistarea în caz de agravare a stării de sănătate asociate cu boli contagioase sau cu boli în rezultatul intrării în contact cu componentele lichide ale organismului;și

3) pentru aeronavele care sunt autorizate să transporte peste 100 de pasageri pe segmentele de zbor cu durata de peste 2 ore – o trusă medicală, destinată utilizării de către medici sau de alte persoane calificate corespunzător pentru asistență medicală de urgență în zbor.

Notă. Materiale de îndrumare privind tipurile, cantitatea, amplasarea și conținutul de stocuri de mijloace medicale sunt enumerate în Apendicele B.

(b) stingătoarele portabile de incendiu de tipul, la momentul utilizării cărora, agentul de stingere nu va cauza contaminări ale aerului la bordul avionului. Cel puțin un stingător va fi amplasat:

- 1) în cabina echipajului de zbor; și
- 2) în fiecare compartiment pentru pasageri, care este separat de cabina echipajului de zbor și care nu este imediat accesibil echipajului de zbor;

Notă — Vor fi considerate acceptabile stingătoarele de incendiu dotate după cum a fost specificat mai sus, în conformitate cu Certificatul de navigabilitate al avionului.

(c)

- 1) un scaun sau cușetă pentru fiecare persoană care va avea vârsta determinată de către AAC;
- 2) o centură de siguranță pentru fiecare scaun și sistem de reținere pentru fiecare cușetă; și
- 3) un ham de siguranță pentru fiecare scaun al membrului echipajului. Centura de siguranță va fi dotată cu un dispozitiv care va reține automat torsul ocupantului în cazul unei decelerări rapide;

Recomandare — Hamul de siguranță pentru fiecare scaun al membrului echipajului va fi dotat cu un dispozitiv care să prevină o eventuală atingere a pilotului inapt de panoul de comandă.

Notă — Hamul de siguranță include și chingi pentru umăr și o centură pentru scaun care pot fi utilizare independent.

(d) mijloace care să asigure că informația și instrucțiunile de mai jos sunt comunicate pasagerilor:

- 1) când centurile de siguranță trebuie legate;
- 2) când și cum echipamentul cu oxigen trebuie utilizat, în cazul în care este prevăzut transportarea oxigenului;
- 3) restricții privind fumatul;
- 4) amplasarea și folosirea vestelor de salvare sau dispozitive flotabile individuale similare, în cazul în care este prevăzut transportarea acestora; și
- 5) localizarea și modul de deschidere a ieșirilor de urgență; și

(e) siguranțe fuzibile de rezervă de categoria corespunzătoare pentru înlocuirea celor accesibile în timpul zborului.

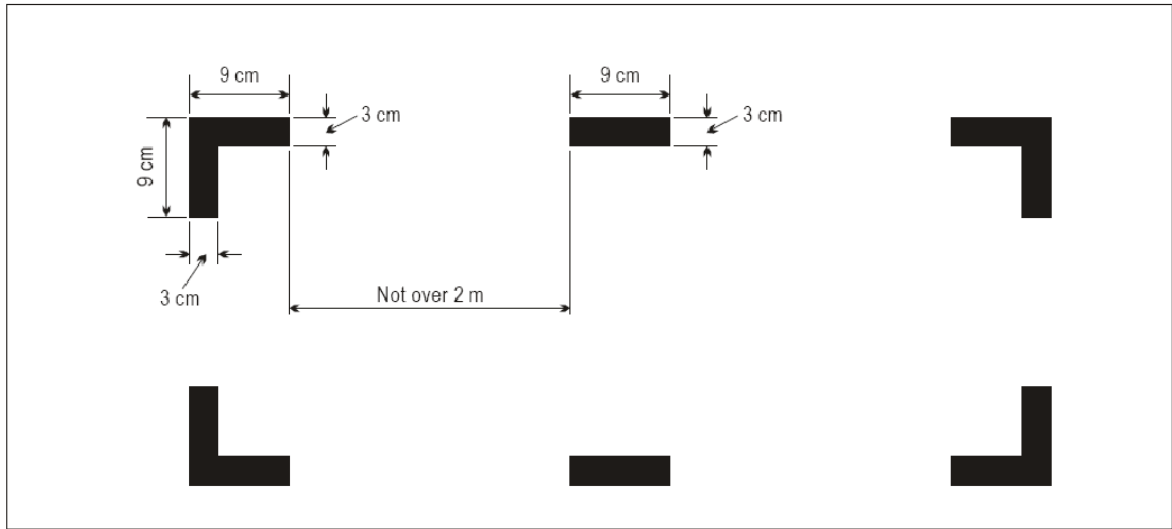
(3) Avionul trebuie să transporte la bordul său următoarele:

- a) Manualul operațional, sau acele părți din acesta referitoare la operațiunile de zbor, după cum este specificat în Subpartea P;
- b) Manualul de zbor al avionului sau alte documente care cuprind datele privind performanțele pentru aplicarea Subpărții F,G,H și oricare altă informație necesară pentru operarea avionului, conform prevederilor Certificatului de navigabilitate, cu excepția cazului în care aceste date sunt disponibile în Manualul operațional; și
- c) hărți curente și potrivite care cuprind ruta zborului propus și oricare altă rută pe care poate continua zborul în cazul unei devieri de la rută.

(4) Marcarea zonelor de spargere a fuzelajului

- 1) În cazul în care zonele desemnate în fuzelaj pentru spargere de către echipele de salvare în cazuri de urgență sunt marcate pe avion, aceste zone sunt marcate astfel cum se indică mai jos. (vezi figura de mai jos). Culoarea marcajului va fi roșie sau galbenă și, dacă este necesar, vor fi conturate în alb pentru a contrasta cu fundalul.
- 2) Dacă marcajele de colț sunt la distanțe mai mari de 2 metri, se vor insera linii intermediare de 9 cm x 3 cm, astfel încât să nu fie mai mult de 2 metri între marcajele alăturate.

Notă — Acest Standard nu prevede zone de spargere a fuzelajului pentru fiecare avion.



MARKING OF BREAK-IN POINTS (see 6.2.4)

RAC-OPS 1.610 Înregistratoare de date

Nota 1.— Înregistratoarele de date includ două sisteme, un înregistrator de date de zbor (FDR) și un înregistrator de voce în cabina de pilotaj (CVR).

Nota 2. – Înregistratorul combinat (FDR/CVR) poate fi utilizat doar în scopul satisfacerii cerințelor echipajului referitoare la înregistratorul de zbor, după cum este indicat în prezenta Anexă.

Nota 3.— Îndrumarea detaliată privind înregistratoarele de zbor este inclusă în Apendicele D.

(1) Înregistratoare de date de zbor — tipuri

1.1 Tipul I de FDR va înregistra parametri necesari pentru determinarea exactă a traiectului de zbor, vitezei, altitudinii, puterii motorului, configurației și operațiunii.

1.2 Tipul II și IIA de FDR vor înregistra parametri necesari pentru determinarea exactă a traiectului de zbor, vitezei, altitudinii, puterii motorului și configurației de ridicare și dispozitivele de recuperare din mediul de stocare.

1.3 Utilizarea FDR cu foaie de metal gravate va fi interzisă începând cu 1 ianuarie 1995.

1.4 Recomandare — *Utilizarea FDR similare cu modulația de frecvență (FM) va fi interzisă începând cu 5 noiembrie 1998.*

1.4.1 Utilizarea FDR cu pelicule fotografice va fi interzisă începând cu 1 ianuarie 2003.

1.5 Toate avioanele pentru care Certificatul de navigabilitate individual a fost emis inițial după 1 ianuarie 2005, care utilizează transmiterea comunicațiilor prin data link trebuie să transporte la bord un CVR și trebuie să înregistreze pe un înregistrator de date zbor toate comunicațiile de la bordul avionului și către acesta. Durata minimă de înregistrare va fi egală cu durata de înregistrare a CVR și va fi corelată la sistemul audio din cabina de pilotaj.

1.5.1 Începând cu 1 ianuarie 2007, toate avioanele care utilizează transmiterea comunicațiilor prin data link trebuie să transporte la bord un CVR și trebuie să înregistreze pe un înregistrator de date zbor toate comunicațiile de la bordul avionului și către acesta. Durata minimă de înregistrare va fi egală cu durata de înregistrare a CVR și va fi corelată la sistemul audio din cabina de pilotaj.

1.5.2 Se va înregistra informație suficientă pentru a obține conținutul mesajului comunicațiilor transmise prin data link și, dacă este posibil, ora la care a fost transmis mesajul sau generat de către echipaj.

Notă.— Transmiterea comunicațiilor prin data link includ, dar nu se limitează la, supravegherea dependentă automată (ADS), comunicațiile controlor-pilot prin data link (CPDLC), serviciile privind informația de zbor prin data link (D-FIS) și mesajele privind controlul operațional al zborului (AOC).

1.6 Recomandare — *Toate avioanele cu masa maximă certificată la decolare de peste 5 700 kg, care trebuie echipate cu un FDR și un CVR, alternativ, pot fi echipate cu două înregistratoare combinate (FDR/CVR).*

1.7 Recomandare— *Toate avioanele dotate cu mai multe motoare turbopropulsoare cu masa maximă certificată la decolare de 5 700 kg sau mai puțin, trebuie echipate cu un FDR și/sau un CVR, alternativ pot fi echipate cu un înregistrator combinat (FDR/CVR).*

1.8 Tipul IA de FDR va înregistra parametrii necesari pentru determinarea exactă a traiectului de zbor, vitezei, altitudinii, puterii motorului, configurației și operațiunii. Parametrii care satisfac cerințele pentru tipul IA de FDR sunt enumerați în paragraful de mai jos. Parametrii care nu sunt marcați cu asterisc (*) sunt obligatorii și trebuie înregistrați.

Suplimentar, parametrii marcați cu asterisc (*) trebuie înregistrați în cazul în care o sursă de comunicare a datelor parametrului este utilizată de către sistemele avionului sau echipajul de zbor în scopul operării avionului.

1.8.1 Parametrii de mai jos satisfac cerințele referitoare la traiectul de zbor și viteză:

- Presiunea barometrică
- Viteza indicată sau viteza calibrată
- Statutul aer – sol și statutul fiecărui senzor al trenului de aterizare, când este posibil
- Temperatura totală sau temperatura exterioară a aerului
- Capul (referința inițială a echipajului de zbor)
- Accelerația normală
- Accelerația laterală
- Accelerația longitudinală (axa fuzelajului)
- Înregistrarea timpului sau a timpului relativ
- Informație pentru navigație*: unghi de derivă, viteza vântului, direcția vântului, latitudine/longitudine
- Viteza la sol*
- Altitudinea radio*

1.8.2 Parametrii de mai jos satisfac cerințele referitoare la altitudine:

- Altitudinea de tangaj
- Altitudinea de ruliu
- Unghiul de rotație sau unghiul de derivă*
- Unghiul de atac*

1.8.3 Parametrii de mai jos satisfac cerințele referitoare la puterea motorului:

- Tracțiunea/puterea propulsivă: tracțiunea/puterea propulsivă a fiecărui motor, poziția manetei de tracțiune/putere în cabina de pilotaj
- Statutul reversorului de tracțiune*
- Comanda tracțiune motor*
- Indicatorul tracțiune motor*
- Poziția robinetului de evacuare a aerului de la motor*
- Parametrii suplimentari referitori la motor*: EPR, N1, nivelul indicat al vibrațiilor, N2, EGT, TLA, debitul combustibilului, poziția manetei de întrerupere a combustibilului, N3

1.8.4 Parametrii de mai jos satisfac cerințele referitoare la configurație:

- Poziția trimerului de tangaj
- Flaps*: poziția flapsului de bord de scurgere, selectarea comenzii din cabina de pilotaj
- Fante de hipersustentație*: poziția flapsului de bord de atac (fantă de hipersustentație), selectarea comenzii din cabina de pilotaj
- Trenul de aterizare*: trenul de aterizare, poziția selectorului trenului de aterizare
- Poziția trimerului de rotație*
- Poziția trimerului de ruliu*
- Selectarea comenzii din cabina de pilotaj poziție trimer tangaj*
- Selectarea comenzii din cabina de pilotaj poziție trimer ruliu*
- Selectarea comenzii din cabina de pilotaj poziție trimer rotație*
- Frâne acționate prin contactul cu solul și frâne aerodinamice*: poziția și selectarea frânelor acționate prin contactul cu solul, poziția și selectarea frânelor aerodinamice
- Selectare sisteme dejivrare și/sau antiijivrare*
- Presiunea hidraulică (fiecare sistem)*
- Cantitate combustibil*
- Statutul barei colectoare acționată cu acumulatori cu curent alternativ*
- Statutul barei colectoare acționată cu acumulatori cu curent continuu*
- Poziția supapei by-pass a instalației de forță auxiliare (APU)*
- Centrul de greutate calculat*

1.8.5 Parametrii de mai jos satisfac cerințele referitoare la operare:

- Avertizări
- Comenzi principale de zbor și poziția suprafeței de control acționate de pilot: axa de tangaj, axa de rulu, axa de girație
- Survolarea balizei marker
- Selectarea fiecărui receptor de frecvență de navigație
- Codificarea transmisiei radio manuale și sincronizare CVR/FDR
- Statutul și modurile de acționare ale pilotului automat/automatul de tracțiune/sistemul automat de control al zborului (AFCS)*
- Setări barometrice selectate *: pilot, copilot
- Altitudinea selectată (toate modurile de operare selectabile de către pilot)*
- Viteza selectată (toate modurile de operare selectabile de către pilot)*
- Numărul Mach selectat (toate modurile de operare selectabile de către pilot)*
- Viteza selectată (toate modurile de operare selectabile de către pilot)*
- Capul selectat (toate modurile de operare selectabile de către pilot)*
- Traiectul de zbor selectat (toate modurile de operare selectabile de către pilot)*: cap/DSTRK, unghiul traiectului
- Altitudinea de decizie selectată*
- Formatul afișajului sistemului internațional electronic de zbor (EFIS)*: pilot, copilot
- Formatul afișajului multifuncții/motor/alerte*
- Statutul GPWS/TAWS/GCAS*: selectarea modului de afișaj a terenului inclusiv statutul afișajului temporar, atât cautions și avertizări cât și recomandări, poziția conectat/deconectat
- Avertizare presiune joasă*: presiune hidraulică, presiune pneumatică
- Ieșirea din funcțiune a computerului*
- Depresurizarea cabinei*
- TCAS/ACAS (sistem de avertizare trafic și evitare coliziuni și sistem de bord pentru evitarea coliziunilor)*
- Depistare gheață*
- Avertizare motor vibrație fiecare motor*
- Avertizare motor încălzire excesivă fiecare motor*
- Avertizare motor presiune joasă ulei fiecare motor*
- Avertizare motor viteză excesivă fiecare motor*
- Avertizare deplasare vânt*
- Protecția operațională contra basculării, activarea vibratorului și propulsorului naval*
- Toate sistemele de control din cabina de pilotaj incluse*: roata de comandă, maneta manșei, pedala de comandă
- Deviație verticală*: pantă de aterizare ILS, elevație MLS, traiectul de apropiere GNSS
- Deviație orizontală*: baliză ILS, azimut MLS, traiectul de apropiere GNSS
- Distanțe echipament pentru măsurarea distanței (DME) 1 și 2*
- Sistem de referință de navigație de bază*: GNSS, INS, VOR/DME, MLS, Loran C, ILS
- Frâne*: presiunea frânei din partea dreaptă și stângă, poziția pedalei de frână din partea dreaptă și stângă
- Data*
- Indicator al evenimentelor*
- Afișajul parbriz în funcțiune*
- Afișajul para vizual conectat*

Nota 1 — Cerințele privind parametrii serie, prelevare probe, precizie sunt incluse în Specificația minimă operațională de performanță (MOPS), document pentru Sistemele de înregistrare de zbor ale Organizației Europene pentru Echipament de Aviație Civilă (EUROCAE) sau documente similare.

Note 2 — Numărul parametrilor care trebuie înregistrați va depinde de dotarea avionului. Parametrii fără () trebuie să fie înregistrați indiferent de dotarea avionului. Acei parametri marcați cu (*) trebuie să fie înregistrați în cazul în care o sursă de comunicare a datelor parametrului este utilizată de către sistemele avionului sau echipajul de zbor în scopul operării avionului.*

(2) **Înregistratoare de date de zbor** — toate înregistratoarele de date de zbor (FDR) trebuie să fie capabile să rețină informațiile înregistrate cel puțin pentru ultimele 25 de ore, cu excepția tipului IIA de FDR care trebuie să fie capabile să rețină informațiile înregistrate cel puțin pentru ultimele 30 de minute de operare a acestuia.

- (3) **Înregistratoare de date de zbor** — avioanele pentru care a fost emis Certificatul de navigabilitate individual emis inițial la data de 1 ianuarie 1989 sau după această dată.
- 3.1 Toate avioanele cu masa maximă certificată la decolare peste 27 000 kg trebuie să fie echipate cu FDR de tipul I.
- 3.2 Toate avioanele cu masa maximă certificată la decolare peste 5 700 kg și până la 27 000 kg inclusiv, trebuie să fie echipate cu FDR de tipul II.
- 3.3 **Recomandare** — *Toate avioanele dotate cu mai multe motoare turbopropulsoare cu masa maximă certificată la decolare de 5 700 kg sau mai mică pentru care Certificatul de navigabilitate individual a fost emis inițial la 1 ianuarie 1990 sau după această dată trebuie să fie echipate cu FDR de tipul IIA.*
- (4) **Înregistratoare de date de zbor** — avioanele pentru care Certificatul de navigabilitate individual a fost emis inițial la 1 ianuarie 1987 sau după această dată, dar nu înainte de 1 ianuarie 1989.
- 4.1 Toate avioanele turbopropulsoare cu masa maximă certificată la decolare peste 5 700 kg, cu excepția celor menționate în subparagraful 4.3, trebuie să fie echipate cu un FDR care va înregistra ora, altitudinea, viteza, accelerația normală și direcția.
- 4.2 **Recomandare** — *Toate avioanele turbopropulsoare cu masa maximă certificată la decolare peste 5 700 kg, cu excepția celor menționate în subparagraful 4.3, trebuie să fie echipate cu un FDR care va înregistra ora, altitudinea, viteza, accelerația normală și direcția precum și parametri suplimentari necesari pentru determinarea altitudinii de tangaj, altitudinii de ruluu, codificarea transmisiei radio manuale pentru fiecare motor.*
- 4.3 Toate avioanele turbopropulsoare cu masa maximă certificată la decolare peste 27 000 kg de tipurile a căror prototipuri au fost certificate de către autoritatea națională corespunzătoare după 30 septembrie 1969, trebuie să fie echipate cu FDR de tipul II.
- (5) **Înregistratoare de date de zbor** — avioanele pentru care Certificatul de navigabilitate individual a fost emis inițial înainte de 1 ianuarie 1987.
- 5.1 Toate avioanele turbopropulsoare cu masa maximă certificată la decolare peste 5 700 kg trebuie să fie echipate cu un FDR care va înregistra ora, altitudinea, viteza, accelerația normală și direcția.
- 5.2 **Recomandare** — *Toate avioanele turbopropulsoare cu masa maximă certificată la decolare peste 5 700 kg de tipurile a căror prototipuri au fost certificate de către autoritatea națională corespunzătoare după 30 septembrie 1969, trebuie să fie echipate cu FDR care suplimentar la parametri ce țin de oră, altitudine, viteză, accelerație normală și direcție va înregistra astfel de parametri suplimentari necesari pentru determinarea:*
- a) *altitudinii avionului în scopul atingerii traiectului său de zbor;*
- b) *forțelor de bază care acționează asupra avionului care rezultă din urma atingerii traiectului de zbor și genul unor astfel de forțe de bază.*
- (6) **Înregistratoare de date de zbor** — avioanele pentru care Certificatul de navigabilitate individual a fost emis inițial după 1 ianuarie 2005. Toate avioanele cu masa maximă certificată la decolare peste 5 700 kg trebuie să fie echipate cu FDR de tipul IA.
- (7) **Înregistratoare de voce în cabina de pilotaj** — avioanele pentru care Certificatul de navigabilitate individual a fost emis inițial la 1 ianuarie 1987 sau după această dată.
- 7.1 Toate avioanele cu masa maximă certificată la decolare peste 5 700 kg trebuie să fie echipate cu un CVR, scopul căruia este de a înregistra mediul sonor din cabina de pilotaj în timpul zborului.
- 7.2 **Recomandare** — *Toate avioanele turbopropulsoare cu masa maximă certificată la decolare de 5 700 kg sau mai puțin și pentru care Certificatul de navigabilitate individual a fost emis inițial la 1 ianuarie 1990 sau după această dată trebuie să fie echipate cu un CVR, scopul căruia este de a înregistra mediul sonor din cabina de pilotaj în timpul zborului.*
- (8) **Înregistratoare de voce în cabina de pilotaj** — avioanele pentru care Certificatul de navigabilitate individual a fost emis inițial înainte de 1 ianuarie 1987.

Notă — Cerințele privind parametrii de performanță CVR sunt incluse în Specificația minimă operațională de performanță (MOPS), document pentru Sistemele de înregistrare de zbor ale Organizației Europene pentru Echipament de Aviație Civilă (EUROCAE) sau documente similare.

8.1 Toate avioanele turbopropulsoare cu masa maximă certificată la decolare peste 27 000 kg de tipurile a căror prototipuri au fost certificate de către autoritatea națională corespunzătoare după 30 septembrie 1969, trebuie să fie echipate cu un CVR, scopul căruia este de a înregistra mediul sonor din cabina de pilotaj în timpul zborului.

8.2 **Recomandare**— *Toate avioanele turbopropulsoare cu masa maximă certificată la decolare peste 5 700 kg și până la 27000 kg inclusiv, de tipurile a căror prototipuri au fost certificate de către autoritatea națională corespunzătoare după 30 septembrie 1969, trebuie să fie echipate cu un CVR, scopul căruia este de a înregistra mediul sonor din cabina de pilotaj în timpul zborului.*

(9) Înregistratoare de voce în cabina de pilotaj — durata

9.1 Un CVR trebuie să fie capabil să rețină informațiile înregistrate cel puțin pentru ultimele 30 de minute de operare a acestuia.

9.2 **Recomandare**— *Un CVR, instalat pe avioane cu masa maximă certificată la decolare peste 5 700 kg pentru care Certificatul de navigabilitate individual a fost emis inițial la 1 ianuarie 1990 sau după această dată trebuie să fie capabil să rețină informațiile înregistrate cel puțin pentru ultimele două ore de operare a acestuia.*

9.3 Un CVR, instalat pe avioane cu masa maximă certificată la decolare peste 5 700 kg pentru care Certificatul de navigabilitate individual a fost emis inițial la 1 ianuarie 2003 trebuie să fie capabil să rețină informațiile înregistrate cel puțin pentru ultimele două ore de operare a acestuia.

(10) **Înregistratoare de date de zbor** — trebuie construite, amplasate și instalate astfel încât să se asigure o protecție maximă a informațiilor înregistrate pentru a fi păstrate, recuperate și transcrise. Înregistratoarele de date de zbor trebuie să se conformeze specificațiilor de protecție la șoc și la foc.

Notă — Specificațiile referitoare la protecția antișoc și contra incendiu sunt incluse în documentele Organizației Europene pentru Echipament de Aviație Civilă (EUROCAE) și documentele ED55 și ED56A.

(11) Înregistratoare de date de zbor — operare

11.1 Înregistratoarele de date de zbor vor fi conectate pe tot parcursul zborului.

11.2 În scopul păstrării înregistrărilor înregistratoarelor de date de zbor, la finalizarea zborului, sau urmare a unui incident sau accident înregistratoarele vor fi dezactivate. Înregistratoarele de date de zbor nu vor fi reactivate dacă nu au fost înlăturate urmările distorsiunilor, conform prevederilor Anexei 13.

Nota 1 — Necesitatea scoaterii înregistratoarelor de date de zbor de pe aeronavă va fi stabilită de către autoritatea Statului care investighează cazul luând în considerație seriozitatea evenimentului și circumstanțelor, inclusiv impactul asupra operării.

Nota 2 — Responsabilitățile Operatorului aerian privind păstrarea înregistrărilor înregistratoarelor de date de zbor sunt stabilite în 11.6.

(12)) **Înregistratoare de date de zbor** —verificările operaționale și evaluările înregistrărilor de pe sistemele FDR și CVR trebuie să se desfășoare astfel încât să se asigure o exploatare continuă și sigură a înregistratoarelor.

Notă — Procedurile de verificare ale sistemelor FDR și CVR sunt incluse în Apendicele D.

RAC-OPS 1.615

Toate avioanele operate în conformitate cu regulile de zbor la vedere (VFR)

(1) Toate avioanele operate în conformitate cu regulile de zbor la vedere (VFR) trebuie să fie echipate cu:

- a) un compas magnetic;
- b) dispozitiv precis de indicare a timpului în ore, minute și secunde;
- c) un altimetru barometric;
- d) un vitezometru; și

e) alte instrumente sau echipamente suplimentare, după cum pot stabili autoritățile respective.

(2) Pentru zborurile VFR care sunt executate în spațiu controlat, avioanele trebuie să fie echipate în conformitate cu RAC-OPS 1.

RAC-OPS 1.620

Toate avioanele pentru zboruri deasupra apei

(1) Hidroavioane

Toate hidroavioanele trebuie să fie echipate pentru toate zborurile cu:

- a) o vestă de salvare, sau dispozitive echivalente flotabile pentru fiecare persoană aflată la bord, plasată într-o poziție ușor accesibilă de la locul sau cușeta persoanei pentru al cărei uz este prevăzută;
- b) echipament pentru producerea semnalelor sonore specificate în Reglementările Internaționale pentru Prevenirea Coliziunii pe Mare, când este aplicabil; și
- c) ancoră pentru apă (ancoră plutitoare).

Notă.— “Hidroavioanele” includ amfibiile operate în calitate de hidroavioane.

(2) Avioane terestre

2.1 Avioanele terestre trebuie să fie echipate, conform subparagrafului 2.2 în următoarele cazuri:

- a) când execută zboruri peste apă și la o distanță mai mare de 93 km (50 mile nautice (NM)) de la țărm, pentru avioanele terestre care sunt operate în conformitate cu 5.2.9 sau 5.2.10;
- b) când execută zboruri pe rută peste apă peste distanța de planare de la țărm, în cazul tuturor avioanelor terestre; și
- c) când decolează sau aterizează pe un aerodrom unde în opinia Statului Operatorului aerian, traiectoria de decolare sau de apropiere este dispusă deasupra apei astfel încât, în cazul unui incident, există probabilitatea unei amerizări.

2.2 Echipamentul indicat în 6.5.2.1 trebuie să includă o vestă de salvare, sau dispozitive echivalente flotabile pentru fiecare persoană aflată la bord, plasată într-o poziție ușor accesibilă de la locul sau cușeta persoanei pentru al cărei uz este prevăzută.

Note.— “Avioanele terestre” includ amfibiile operate în calitate de avioane terestre.

(3) Toate avioanele pentru zborurile extinse peste apă

3.1 Suplimentar la echipamentul menționat în subparagrafele 1 sau 2, oricare dintre acestea este aplicabil, va fi instalat următorul echipament la bordul tuturor avioanelor care execută zboruri pe rute peste apă sau pe distanță ce corespunde 120 de minute la viteza de croazieră sau 740 km (400 NM), oricare dintre acestea este mai mică, față de țărm, capabile să execute o aterizare de urgență în cazul aeronavei operate în conformitate cu 5.2.9 sau 5.2.10, și 30 de minute sau 185 km (100NM), oricare dintre acestea este mai mică, pentru restul avioanelor:

- a) un număr suficient de bărci de salvare pentru a transporta toate persoanele de la bordul avionului, plasate într-o poziție ușor accesibilă pentru a fi utilizate în caz de urgență, cu echipament de salvare a vieții, inclusiv mijloace de susținere a vieții, adecvate genului de zbor care urmează a fi executat; și
- b) echipament de semnalizare pentru a produce semnale pirotehnice descris în Anexa 2.

3.2 Fiecare vestă sau dispozitive echivalente flotabile pentru fiecare persoană, atunci când sunt transportate în conformitate cu 1 a), 2.1 și 2.2, vor fi echipate cu lumină de localizare a supraviețuitorilor, cu excepția cazului în care cerința din 2.1 c) este satisfăcută prin asigurarea cu dispozitive flotabile pentru fiecare persoană, altele decât vestele de salvare.

RAC-OPS 1.622

Toate avioanele pentru zboruri deasupra suprafețelor terestre marcate

Avioanele operate deasupra suprafețelor terestre care au fost marcate de către Statul implicat drept zone în care operațiunile de căutare și salvare sunt deosebit de dificile, trebuie să fie echipate cu astfel de dispozitive de semnalizare și echipament de salvare a vieții (inclusiv mijloace de menținere a vieții), după cum va fi cazul și în dependență de zona survolată.

RAC-OPS 1.625
Toate avioanele la altitudini mari de zbor

Notă — Altitudinea aproximativă în Atmosfere Standard corespunde valorii presiunii absolute folosite în textul de mai jos, după cum urmează:

Presiunea absolută	Metri	Picioare (FT)
700 hPa	3 000	10 000
620 hPa	4 000	13 000
376 hPa	7 600	25 000

(1) Avioanele proiectate a fi operate la altitudini de zbor la care presiunea atmosferică este mai mică de 700 hPa, compartimentele pentru personal trebuie să fie dotate cu echipamente de stocare și distribuire a oxigenului capabile să stocheze și să distribuie cantitatea de oxigen necesară, conform 4.3.8.1.

(2) Avioanele proiectate a fi operate la altitudini de zbor la care presiunea atmosferică este mai mică de 700 hPa, dar care sunt dotate cu mijloace de menținere a unei presiunii mai mare de 700 hPa, compartimentele pentru personal trebuie să fie echipate cu echipamente de stocare și distribuire a oxigenului capabile să stocheze și să distribuie cantitatea de oxigen necesară, conform 4.3.8.2.

(3) Avioanele presurizate care au fost puse în operare la 1 iulie 1962 sau după această dată și proiectate a fi operate la altitudini de zbor la care presiunea atmosferică este mai mică de 376 hPa, trebuie să fie dotate cu dispozitive care să avertizeze pilotul despre oricare pierdere de presiune.

(4) **Recomandare** — *Avioanele presurizate care au fost puse în operare înainte de 1 iulie 1962 și proiectate a fi operate la altitudini de zbor la care presiunea atmosferică este mai mică de 376 hPa, trebuie să fie dotate cu dispozitive care să avertizeze pilotul despre oricare pierdere de presiune.*

(5) Avioanele proiectate a fi operate la altitudini de zbor la care presiunea atmosferică este mai mică de 376 hPa, sau care, fiind operate la altitudini de zbor la care presiunea atmosferică este mai mare de 376 hPa, nu pot executa coborârea în condiții de siguranță în patru minute la o altitudine de zbor la care presiunea atmosferică este de 620 hPa și pentru care Certificatul de navigabilitate individual a fost emis inițial la 9 noiembrie 1998 sau după această dată, trebuie să fie dotate cu echipament automat de declanșare a alimentării cu oxigen pentru a satisface cerințele din 4.3.8.2. Numărul total de unități de distribuire a oxigenului va fi mai cu cel puțin 10% mare decât numărul scaunelor pentru pasageri și echipajul de zbor.

(6) **Recomandare**— *Avioanele proiectate a fi operate la altitudini de zbor la care presiunea atmosferică este mai mică de 376 hPa, sau care, fiind operate la altitudini de zbor la care presiunea atmosferică este mai mare de 376 hPa, nu pot executa coborârea în condiții de siguranță în patru minute la o altitudine de zbor la care presiunea atmosferică este de 620 hPa și pentru care Certificatul de navigabilitate individual a fost emis inițial înainte de 9 noiembrie 1998, trebuie să fie dotate cu echipament automat de declanșare a alimentării cu oxigen pentru a satisface cerințele din 4.3.8.2. Numărul total de unități de distribuire a oxigenului va fi cu cel puțin 10% mai mare decât numărul scaunelor pentru pasageri și echipajul de zbor.*

RAC-OPS 1.630
Avioane în condiții de givraj

Toate avioanele care sunt operate în zonele pentru care sunt raportate condiții de givraj sau sunt prognozate condiții de givraj, trebuie să fie echipate cu dispozitive de dejivrare și/sau antigivraj.

RAC-OPS 1.635
Avioane operate în conformitate cu regulile de zbor instrumental (IFR)

(1) Toate avioanele care sunt operate în conformitate cu regulile de zbor instrumental, sau atunci când avionul nu poate menține o altitudine dorită fără unul sau mai multe instrumente, acesta trebuie să fie echipate cu:

- a) un compas magnetic;
- b) un dispozitiv precis de indicare a timpului în ore, minute și secunde;
- c) două altimetre barometrice cu afișaj tambur sau alt mod de prezentare;

Notă — Nici altimetrele cu trei ace indicatoare și nici altimetrele cu afișaj tambur nu satisfac cerințele din 1 c).

- d) un sistem de indicare a vitezei cu mijloace care previn defecțiunile datorate condensului sau givrajului;
- e) un indicator de viraj și glisadă;
- f) un indicator de altitudine (orizont artificial);
- g) un indicator de direcție (giroscop de direcție);

Notă.— Cerințele din 1 e), f) și g) pot fi satisfăcute prin combinarea instrumentelor sau integrarea sistemelor de comandă a instrumentelor de pilotaj cu condiția că se menține siguranța privind cedarea totală, intrinsecă în trei instrumente separate.

- h) un dispozitiv care să indice dacă alimentarea cu energie a instrumentului giroscopului este suficientă;
- i) un dispozitiv care indică în cabina echipajului temperatura aerului exterior;
- j) un indicator al vitezei de urcare și coborâre; și
- k) alte instrumente sau echipamente suplimentare, după cum poate stabili autoritatea respectivă.

(2) Toate avioanele cu masa maximă certificată la decolare peste 5 700 kg — asigurare cu energie electrică în caz de urgență a instrumentelor de indicare a atitudinii

2.1 Toate avioanele cu masa maximă certificată la decolare peste 5 700 kg care au fost puse în operare după 1 ianuarie 1975 trebuie să fie asigurate cu o sursă de alimentare cu energie electrică în caz de urgență, autonomă de la sistemul principal de alimentare cu energie electrică, pentru operare și iluminare, pentru minimum 30 de minute, a instrumentului de indicare a atitudinii (orizont artificial), clar vizibil comandantului aeronavei. Asigurarea cu energie electrică în caz de urgență va intra automat în funcțiune după defectarea totală a sistemului principal de alimentare cu energie electrică și pe panoul de instrumente se va indica clar faptul că indicatorul (indicatoarele) de atitudine este acționat de sursa de energie electrică pentru caz de urgență.

2.2 Acele instrumente care sunt utilizate de către pilot trebuie să fie amplasate astfel încât să permită acestuia să vadă clar indicațiile de la locul său, cu deviații reale minime de la poziția și linia de referință vizuală asumată atunci când se privește în direcția traiectului de zbor.

RAC-OPS 1.640 **Avioane operate pe timp de noapte**

Toate avioanele operate pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu:

- (a) toate echipamentele specificate în RAC-OPS 1;
- (b) faruri prescrise în Anexa nr.2 pentru aeronava în zbor sau operată pe suprafața de manevră a unui aerodrom;

Notă — Specificațiile pentru farurile care satisfac cerințele din Anexa nr.2 pentru luminile de navigație sunt incluse în Apendicele nr.1 Caracteristica generală a farurilor este specificată în Anexa nr.8. Specificațiile detaliate pentru farurile care satisfac cerințele din Anexa nr.2 pentru aeronavele în zbor sau operate pe suprafața de manevră a unui aerodrom sunt incluse în Manualul de navigabilitate (Doc 9760).

- (c) două faruri de aterizare;

Notă — Avioanele care nu sunt certificate în conformitate cu Anexa nr.8 dotate cu un singur far de aterizare cu două filamente alimentate separat vor fi considerate conforme subparagrafului c).

- (d) iluminarea tuturor instrumentelor și echipamentului de bază pentru operarea în siguranță a avionului, utilizate de către echipajul de zbor;
- (e) lumini în toate compartimentele de pasageri; și
- (f) o lampă electrică pentru fiecare post al membrului echipajului de zbor.

RAC-OPS 1.645 **Avioane presurizate care transportă pasageri — radar meteorologic**

Recomandare — Avioanele presurizate care transportă pasageri vor fi operate numai în cazul în care avionul este echipat cu un echipament radar meteorologic, când un astfel de avion este operat pe timp de noapte sau în condiții meteorologice de zbor instrumental în zone în care sunt **previzibile, de-a lungul**

rutei, furtuni sau alte condiții meteorologice potențial periculoase, considerate a fi detectabile cu echipamentul radarului meteorologic de la bord.

RAC-OPS 1.650

Toate avioanele operate la peste 15 000 m (49 000 ft) – indicatorul de radiație

Toate avioanele proiectate a fi operate la peste 15000 m (49 000 ft) trebuie să fie dotate cu echipament care să măsoare și să indice în mod continuu doza radiației cosmice totale recepționate (aceasta înseamnă totalul radiației ionice și de neutroni de origine galactică și solară) și doza cumulată la fiecare zbor. Afișajul echipamentului va fi clar vizibil fiecărui membru al echipajului de zbor.

Notă - Echipamentul este calibrat în baza asumărilor acceptate de către AAC.

RAC-OPS 1.655

Toate avioanele care se conformă Standardelor privind atestarea nivelului de zgomot, Anexa nr.16, volumul I

Fiecare avion trebuie să transporte la bordul său un document care atestă nivelul de zgomot. Atunci când documentul respectiv sau declarația privind atestarea nivelului de zgomot este parte componentă a unui alt document aprobat de către ASAC RM și sunt emise într-o altă limbă decât limba engleză, acestea vor include și o traducere în limba engleză.

Notă - Atestarea poate fi inclusă în orice document de la bordul avionului, aprobat de către AAC.

RAC-OPS 1.660

Indicatorul numărului Mach

Toate avioanele cu limitări de viteză exprimate în termenii numărului Mach, trebuie să fie echipate cu un indicator al numărului Mach.

Notă - Aceasta nu exclude utilizarea indicatorului vitezometrului pentru a obține numărul Mach pentru scopuri ATS.

RAC-OPS 1.665

Avioane care trebuie echipate cu sisteme de avertizare a apropiării de sol (GPWS)

(1) Toate avioanele cu motor turbopropulsator cu masa maximă certificată la decolare peste 5 700 kg sau cu o configurație maximă certificată mai mare de nouă locuri pentru pasageri, trebuie să fie echipate cu un sistem de avertizare a apropiării la sol.

(2) Toate avioanele cu motor turbopropulsator cu masa maximă certificată la decolare peste 15 000 kg sau cu o configurație maximă certificată mai mare de treizeci locuri, pentru care Certificatul de navigabilitate individual a fost emis inițial la 1 ianuarie 2001 sau după această dată, trebuie să fie echipate cu un sistem de avertizare a apropiării la sol care include o funcție predictivă de avertizare a pericolelor datorate configurației terenului.

(3) Începând cu 1 ianuarie 2003, toate avioanele cu motor turbopropulsator cu masa maximă certificată la decolare peste 15 000 kg sau cu o configurație maximă certificată mai mare de treizeci locuri, trebuie să fie echipate cu un sistem de avertizare a apropiării la sol care include o funcție predictivă de avertizare a pericolelor datorate configurației terenului.

(4) Toate avioanele cu motor turbopropulsator cu masa maximă certificată la decolare peste 5 700 kg sau cu o configurație maximă certificată mai mare de nouă locuri pentru pasageri, pentru care Certificatul de navigabilitate individual a fost emis inițial la 1 ianuarie 2004 sau după această dată, trebuie să fie echipate cu un sistem de avertizare a apropiării la sol care include o funcție predictivă de avertizare a pericolelor datorate configurației terenului.

(5) Începând cu 1 ianuarie 2007, toate avioanele cu motor turbopropulsator cu masa maximă certificată la decolare peste 5 700 kg sau cu o configurație maximă certificată mai mare de nouă locuri pentru pasageri, trebuie să fie echipate cu un sistem de avertizare a apropiării la sol care include o funcție predictivă de avertizare a pericolelor datorate configurației terenului.

(6) **Recomandare - Toate avioanele cu motor turbopropulsator cu masa maximă certificată la decolare de 5 700 kg sau mai mică, cu o configurație maximă certificată mai mare de cinci locuri pentru pasageri, dar nu mai mare de nouă locuri, trebuie să fie echipate cu un sistem de avertizare a apropierii la sol care include avertizările din a) și c), funcția predictivă de avertizare a pericolelor datorate configurației terenului.**

(7) Începând cu 1 ianuarie 2007, toate avioanele cu piston cu masa maximă certificată la decolare peste 5 700 kg sau cu o configurație maximă certificată mai mare de nouă locuri pentru pasageri, trebuie să fie echipate cu un sistem de avertizare a apropierii la sol care include avertizările din 9 a) și c), și funcția predictivă de avertizare a pericolelor datorate configurației terenului.

(8) Sistemul de avertizare a apropierii la sol trebuie să furnizeze automat echipajului de zbor o avertizare distinctă și în timp util, pentru a preveni impactul potențial periculos cu suprafața solului.

(9) Sistemul de avertizare a apropierii la sol trebuie să furnizeze următoarele avertizări, cu excepția cazului în care este altfel prevăzut în acest document:

- a) pierderea excesivă a altitudinii;
- b) apropierea excesivă de sol;
- c) pierderea excesivă a altitudinii după decolare sau ratare a aterizării;
- d) configurarea incorectă pentru aterizare;
 - 1) trenul de aterizare nu este blocat în poziția deschisă;
 - 2) flapsurile nu sunt în poziția de aterizare; și
- e) pierdere excesivă a altitudinii mai jos de panta de aterizare instrumentală.

RAC-OPS 1.670

Avioanele pentru pasageri – scaunele echipajului de zbor

(1) Avioanele pentru care Certificatul de navigabilitate individual a fost emis inițial la 1 ianuarie 1981 sau după această dată

Toate avioanele trebuie să fie dotate cu scaune reglabile, înainte și în spate (cu 15 grade în raport cu axa longitudinală a avionului) prevăzute cu hamuri de siguranță și care vor fi utilizate de către fiecare membru al echipajului de zbor, pentru a satisface cerințele din 12.1 cu referire la evacuarea de urgență.

(2) Avioanele pentru care Certificatul de navigabilitate individual a fost emis inițial înainte de 1 ianuarie 1981

Recomandare - Toate avioanele trebuie să fie dotate cu scaune reglabile, înainte și în spate (cu 15 grade în raport cu axa longitudinală a avionului) prevăzute cu hamuri de siguranță și care vor fi utilizate de către fiecare membru al echipajului de zbor, pentru a satisface cerințele din 12.1 cu referire la evacuarea de urgență.

Notă - Hamurile de siguranță includ benzile diagonale pentru umăr și o centură a scaunului care pot fi utilizate independent.

(3) Scaunele din cabina echipajului de zbor dotate în conformitate cu subparagrafele 1 și 2 vor fi amplasate aproape de nivelul podului și aproape de alte ieșiri de urgență, după cum specifică ASAC RM în cazul evacuărilor de urgență.

RAC-OPS 1.675

Transmițător de localizare de urgență (ELT)

(1) Cu excepția celor prevăzute în 6.17.2, până la 1 ianuarie 2005, toate avioanele operate pe zboruri extinse peste apă, după cum este specificat în 6.5.3, trebuie să fie echipate cu cel puțin două transmițătoare de localizare de urgență ELT.

(2) Toate avioanele pentru care Certificatul de navigabilitate individual a fost emis inițial după 1 ianuarie 2002, operate pe zboruri extinse peste apă, după cum este specificat în 6.5.3, trebuie să fie echipate cel puțin cu două ELT, unul dintre care trebuie să fie automat.

(3) Începând cu 1 ianuarie 2005, toate avioanele operate pe zboruri extinse peste apă, după cum este specificat în 6.5.3, trebuie să fie echipate cel puțin cu două ELT, unul dintre care trebuie să fie automat.

(4) Cu excepția celor prevăzute în subparagraful 5, până la 1 ianuarie 2005, avioanele operate pe zboruri deasupra suprafețelor de teren marcate, după cum este specificat în 6.6, trebuie să fie echipate cel puțin cu un singur ELT.

(5) Toate avioanele pentru care Certificatul de navigabilitate individual a fost emis inițial după 1 ianuarie 2002, operate pe zboruri deasupra suprafețelor de teren marcate, după cum este specificat în 6.6, trebuie să fie echipate cel puțin cu un singur ELT automat.

(6) Începând cu 1 ianuarie 2005, avioanele operate pe zboruri deasupra suprafețelor de teren marcate, după cum este specificat în 6.6, trebuie să fie echipate cel puțin cu un singur ELT automat.

(7) **Recomandare** - Toate avioanele trebuie să fie dotate cu un ELT automat.

(8) Echipamentul ELT, transportat în scopul conformării cerințelor din 1, 2, 3, 4, 5, 6 și 7 trebuie să fie operat în conformitate cu prevederile de bază ale Anexei nr.10, volumul III.

RAC-OPS 1.680

Avioane care trebuie echipate cu sistem de bord pentru evitarea coliziunii (ACAS II)

(1) Începând cu 1 ianuarie 2003, toate avioanele turbopropulsoare cu masa maximă certificată la decolare peste 15 000 kg sau cu o configurație maximă certificată mai mare de 3 locuri pentru pasageri, trebuie să fie echipate cu un sistem de bord pentru evitarea coliziunii (ACAS II).

(2) Începând cu 1 ianuarie 2005, toate aeronavele turbopropulsoare cu masa maximă certificată la decolare peste 5 700 kg sau cu o configurație maximă certificată mai mare de 9 locuri pentru pasageri, trebuie să fie echipate cu un sistem de bord pentru evitarea coliziunii (ACAS II).

(3) **Recomandare** - Toate avioanele trebuie să fie echipate cu sistem de bord pentru evitarea coliziunii (ACAS II).

(4) Sistemul de bord pentru evitarea coliziunii trebuie să fie operat în conformitate cu prevederile de bază ale Anexei nr.10, volumul IV.

RAC-OPS 1.685

Aeronavele care trebuie echipate cu transponder cu raportarea altitudinii barometrice

Toate avioanele trebuie să fie echipate cu un transponder cu raportarea altitudinii barometrice care este operat în conformitate cu prevederile de bază ale Anexei nr.10, volumul IV.

Notă - Această prevedere are drept scop îmbunătățirea eficienței serviciilor de trafic aerian și a sistemului de bord pentru evitarea coliziunii.

RAC-OPS 1.690

Microfoane

Toți membrii echipajului de zbor care își exercită îndatoririle în cabina de pilotaj la altitudini mai mici decât altitudinea de tranziție, trebuie să comunice prin intermediul unor căști-microfon sau laringofoane.

RAC-OPS 1.695

Avioane cu motoare turboreactoare – sistem de avertizare de forfecare a vântului

(1) **Recomandare** - Toate avioanele cu motoare turboreactoare cu masa maximă la decolare peste 5 700 kg sau o configurație maximă certificată mai mare de nouă locuri pentru pasageri, trebuie să fie echipate cu un sistem de avertizare de forfecare a vântului.

(2) **Recomandare** - Sistemul de avertizare de forfecare a vântului va fi capabil să furnizeze pilotului avertizări sonore și în timp util privind forfecarea vântului înaintea cursului aeronavei și informației necesare pilotului pentru a începe în siguranță aterizarea și să continue o apropiere ratată sau să execute o manevră de ieșire, dacă este cazul. La fel, sistemul respectiv va furniza pilotului informația privind limitele specificate pentru echipamentul automat de aterizare utilizat în timpul apropierii, în cazul în care acest echipament este utilizat.

Apendicele B
Stocuri de mijloace medicale
(Suplimentar la RAC-OPS 1.605 (2) a)

Tipuri, cantitatea, amplasarea și conținutul mijloacelor medicale

1. Tipuri

1.1 Este necesar să fie asigurate stocuri de mijloace medicale de tipuri diferite: trusă(e) de acordare a primului ajutor medical la bordul tuturor avioanelor, trusă(e) profilactică universală(e) la bordul tuturor avioanelor care necesită membrii ai echipajelor de cabină și truse medicale pe aeronavele autorizate să transporte peste 100 de pasageri pe segmente cu durata de zbor de peste 2 ore. Operatorii aerieni pot alege modalitatea de a avea la bord mijloace medicale recomandate în trusa de acordare a primului ajutor medical.

1.2 În baza evidenței actuale limitate, existența la bord a defibrilatoarelor automate externe (AED), după toate probabilitățile, va fi utilă doar unui număr neînsemnat de pasageri. Cu toate acestea, dispozitivele respective sunt instalate la bordul aeronavelor mai multor operatori aerieni, deoarece acestea asigură unicul remediu eficient pentru fibrilația cardiacă. Probabil că astfel de dispozitive vor fi utile atunci când sunt instalate pe aeronava care transportă un număr mare de pasageri pe segmente cu durata mare de zbor. Existența la bord AED trebuie să fie determinată de către operatorii aerieni în baza evaluării factorilor de risc, incluzând necesitățile concrete pentru operare.

2. Numărul truselor de acordare a primului ajutor medical și truselor profilactice universale

2.1 Truse de acordare a primului ajutor medical

Numărul truselor de acordare a primului ajutor medical va corespunde configurației maxime de locuri pentru pasageri:

<i>Pasageri</i>	<i>Truse de acordare a primului ajutor medical</i>
0 – 100	1
101 – 200	2
201 – 300	3
301 – 400	4
401 – 500	5
Peste 500	6

2.2 Truse profilactice universale

La bordul aeronavei care execută zboruri de rutină, întreținerea cărora necesită cel puțin un membru al echipajului de cabină, trebuie să fie disponibile una sau două truse profilactice universale. Trusele suplimentare trebuie să fie disponibile în cazuri de risc ridicat pentru sănătatea publică, cum ar fi izbucnirea unor boli contagioase grave cu potențial pandemic.

Astfel de truse pot fi folosite pentru curățirea conținutului organismului potențial infecțios, cum ar fi sângele, urina, masa vomitivă și fecale, și pentru protecția echipajului de cabină, care acordă ajutor în cazuri potențial infecțioase suspectate de boli contagioase.

3. Amplasarea

3.1 Trusele de acordare a primului ajutor medical și trusele profilactice universale trebuie să fie plasate în cabina de pasageri pe cât este posibil de uniform. Acestea trebuie să se afle în locuri accesibile pentru membrii echipajului de cabină.

3.2 Trusa medicală, în cazul transportării acesteia, trebuie să fie depozitată într-un loc sigur potrivit.

4. Conținutul

4.1 Mai jos sunt expuse următoarele recomandări pentru conținutul tipic al truselor de acordare a primului ajutor medical, truselor profilactice universale și truselor medicale. În dependență de regiunea zborurilor, operatorul poate include și alte mijloace medicale în conținutul truselor.

4.1.1 Trusă de prim ajutor medical:

- Lista conținutului
- Tampoane antiseptice (10/ambalaj)
- Bandaj benzi adezive
- Bandaj tifon 7.5 cm × 4.5 m
- Bandaj triunghiular; ace de siguranță
- Pansament contra arsurii 10 cm × 10 cm
- Pansament compresiv, steril 7.5 cm × 12 cm
- Pansament tifon, steril 10.4 cm × 10.4 cm
- Bandă adezivă 2.5 cm (rulou)
- Benzi sterile (sau echivalent de benzi adezive)
- Prelucrător pentru mâni sau șervețele pentru prelucrare
- Tampon cu scut sau bandă pentru ochi
- Foarfece 10 cm (în cazul în care este prevăzut de reglementările naționale)
- Bandă adezivă chirurgicală 1.2 cm × 4.6 m
- Pensete pentru îndepărtarea așchiilor
- Mănuși de unică folosință (mai multe perechi)
- Termometre (non-mercur)
- Mască de reanimare pentru respirație artificială cu supapă cu sens unic
- Ghid privind acordarea primului ajutor medical (ediție curentă)
- Formular de înregistrare a incidentelor.

În trusele de acordare a primului ajutor medical pot fi incluse următoarele medicamente:

- Analgezic slab/acțiune moderată
- Antiemetic
- Nasal decongestant
- Antacid
- Antihistamine

4.1.2 Trusa profilactică universală:

- Praf uscat, care poate converti mici revărsări de lichid într-un gel granulat steril
- Dezinfectant germicid pentru curățarea suprafeței
- Șervețele pentru curățarea pielii
- Mască pentru față/ochi (separată sau combinată)
- Mănuși (de unică folosință)
- Șorț de protecție
- Prosop mare absorbant
- Lingură cu racletă
- Saci pentru deșeurile biologice periculoase
- Instrucțiuni

4.1.3 Trusă de mijloace medicale:

Echipament

- Lista conținutului
- Stetoscop
- Tensiometru (de preferință electronic)
- Tuburi respiratorii, orofaringiene (trei dimensiuni)
- Seringi (gamă adecvată de dimensiuni)
- Ace (gamă adecvată de dimensiuni)
- Catetere intravenoase (gamă adecvată de dimensiuni)
- Șervețele antiseptice
- Mănuși (de unică folosință)
- Cutie pentru ace folosite
- Cateter urinar
- Sistem pentru administrarea soluțiilor intravenoase
- Garou hemostatic venos

- Tampon din tifon
- Bandă adezivă
- Mască chirurgicală
- Cateter traheal (o canulă intravenoasă cu diametru mare) pentru acordarea asistenței medicale de urgență
- Clemă pentru cordonul ombilical
- Termometre (non-mercur)
- Fișe de reanimare
- Mască cu supapă
- Lanternă electrică de buzunar și baterii

Preparate medicale

- Epinefrină 1:1 000
- Antihistaminic - injectabil
- Glucoză 50% (sau echivalentul ei) - injectabil: 50 ml
- Nitroglicerină (tablete sau spray)
- Analgezic major
- Anticonvulsant sedativ - injectabil
- Antiemetic – injectabil
- Dilatator bronșic injectabil
- Atropină – injectabil
- Corticosteroizi – injectabil
- Diuretic – injectabil
- Medicatie pentru hemoragie post-partum
- Clorură de sodiu 0.9% (minimum 250 ml)
- Acetil acid salicilic (aspirină) pentru uz oral
- Beta-blocant oral

În cazul în care un monitor cardiac este disponibil (cu sau fără AED), adăugați la lista de mai sus:

- Adrenalină: 10 000 (adrenalina poate fi diluată 1:1 000)

Notă — Conferința Națiunilor Unite pentru adoptarea Convenției Unice a Medicamentelor Narcotice din martie 1961 a adoptat o astfel de Convenție, Articolul 32 al căreia conține prevederi speciale privind transportarea unor astfel de medicamente în trusele medicale la bordul aeronavelor care execută zboruri internaționale.

Apendicele D

Înregistratoare de zbor

(Suplimentar la 6.3)

Introducere

Materialul din prezentul Apendice se referă la înregistratoarele de zbor proiectate a fi instalate la bordul avioanelor operate în scopul navigației aeriene internaționale. Înregistratoarele de zbor cuprind două sisteme – un înregistrator de date de zbor și un înregistrator de voce în cabina de pilotaj. Înregistratoarele de date de zbor se clasifică în înregistratoare de Tipul I, Tipul II și Tipul IIA, în dependență de numărul parametrilor care trebuie să fie înregistrați și perioada de păstrare a informației înregistrate.

1. Înregistrator de date de zbor (FDR)

1.1 Prevederi generale

1.1.1 Înregistratorul de date de zbor (FDR) va înregistra datele de zbor pe tot parcursul zborului.

1.1.2 Cutia FDR va:

- a) fi colorată într-o culoare distinctivă galbenă sau portocalie;
- b) conține material reflector pentru a facilita localizarea acestuia; și
- c) fi prevăzut cu un dispozitiv pentru localizarea înregistratorului în apă.

1.1.3 FDR va fi instalat astfel încât:

- a) să minimizeze probabilitatea deteriorării înregistratorului. Pentru a satisface cerința respectivă, înregistratorul va fi amplasat într-un loc cât se poate de practic. În cazul avioanelor presurizate, acesta va fi localizat în vecinătatea peretelui despărțitor posterior;
- b) să fie alimentat de la o bară colectoare care asigură o siguranță operațională a FDR fără a pune în pericol asigurarea sarcinilor de bază și de urgență; și
- c) să existe mijloace sonore sau vizuale pentru a verifica funcționalitatea FDR înainte de zbor.

1.2 Parametrii care trebuie înregistrați

1.2.1 *FDR de tipul I*. Acest tip de FDR trebuie să fie capabil să înregistreze, în dependență de avion, cel puțin 32 de parametri indicați în Tabelul D-1. Totuși, alți parametri pot fi substituiți luând în considerație tipul avionului și caracteristicile echipamentului de înregistrare.

1.2.2 *FDR de tipul II și IIA*. Aceste tipuri de FDR trebuie să fie capabile să înregistreze, în dependență de avion, cel puțin 15 parametri indicați în Tabelul D-1. Totuși, alți parametri pot fi substituiți luând în considerație tipul avionului și caracteristicile echipamentului de înregistrare.

1.3 Informație suplimentară

1.3.1 Suplimentar la durata de înregistrare de 30 de minute, FDR de tipul IIA, trebuie să fie capabil să rețină informația înregistrată începând cu decolarea anterioară în scopuri de calibrare.

1.3.2 Modalitatea de măsurare, intervalul de înregistrare și exactitatea parametrilor echipamentului instalat este de obicei verificat cu ajutorul metodelor aprobate de către autoritatea corespunzătoare de certificare.

1.3.3 De obicei, producătorul pune la dispoziția autorității de certificare naționale următoarea informație referitoare la FDR:

- a) instrucțiunile de operare ale producătorului, limitările echipamentului și procedurile de instalare;
- b) originea parametrului sau sursa și ecuațiile care se referă la numărul de unități de măsură; și
- c) rapoartele producătorului privind desfășurarea testărilor.

1.3.4 Operatorul aerian va menține documentația referitoare la alocarea parametrului, ecuațiile de conversie, calibrarea periodică și altă informație privind operarea și întreținerea. Documentația va fi suficientă pentru a se asigura de faptul că autoritățile care investighează accidentul dispun de informația necesară pentru a citi datele în unități de măsură.

2. Înregistrator de voce în cabina de pilotaj (CVR)

2.1 Prevederi generale

2.1.1 Înregistratorul de voce în cabina de pilotaj (CVR) este proiectat pentru a înregistra cel puțin:

- a) comunicațiile prin voce transmise sau recepționate de echipajul de zbor prin radio;
- b) mediul sonor din cabina de pilotaj;
- c) comunicațiile membrilor echipajului de zbor prin intermediul sistemului interfon al membrilor echipajului;
- d) semnalele vocale sau audio de identificare a mijloacelor de navigație sau de apropiere introduse în căști sau difuzoare;
- e) comunicațiile echipajului de zbor prin sistemul de adresare pasageri, dacă este practicabil; și
- f) comunicații digitale cu ATS, în caz contrar vor fi înregistrate pe un FDR.

2.1.2 Cutia CVR va:

- a) fi colorată într-o culoare distinctivă galbenă sau portocalie;
- b) conține material reflector pentru a facilita localizarea acestuia; și
- c) fi prevăzut cu un dispozitiv pentru localizarea înregistratorului în apă.

2.1.3 Pentru a distinge clar semnalele sonore și vocale, microfoanele vor fi amplasate în cabina de pilotaj în locul cel mai potrivit pentru înregistrarea comunicațiilor vocale ale membrilor echipajului de zbor de la postul pilotului și copilotului și comunicațiile vocale ale altor membri ai echipajului de zbor din cabina de pilotaj adresate altor stații.

Cel mai bine acest lucru poate fi asigurat prin conectarea unor microfoane cu brațe corespunzătoare care să înregistreze continuu pe canale separate.

2.1.4 CVR va fi instalat astfel încât:

- a) să minimizeze probabilitatea deteriorării înregistratorului. Pentru a satisface cerința respectivă, înregistratorul va fi amplasat într-un loc cât se poate de practic. În cazul avioanelor presurizate, acesta va fi localizat în vecinătatea peretelui despărțitor posterior;
- b) să fie alimentat de la o bară colectoare care asigură o siguranță operațională a CVR fără a pune în pericol asigurarea sarcinilor de bază și de urgență; și
- c) să existe mijloace sonore sau vizuale pentru a verifica funcționalitatea CVR înainte de zbor; și
- d) în cazul în care CVR este prevăzut cu un dispozitiv de ștergere, instalația va fi proiectată astfel încât să prevină operarea dispozitivului respectiv în timpul zborului sau impactului în caz de avarie.

2.2 Cerințe de performanță

2.2.1 CVR trebuie să fie capabil să înregistreze simultan cel puțin pe patru linii, cu excepția CVR menționat în Subpartea K,6.3.7.2. Pentru a asigura o corelare exactă de timp între linii, CVR va înregistra în format in-line. În cazul în care este utilizată o configurație bidimensională, formatul in-line și alocarea liniei va fi reținută pe ambele direcții.

2.2.2 Alocarea preferabilă a liniilor, după cum urmează:

Linia 1 — căștile co-pilotului și microfonul cu braț inclus

Linia 2 — căștile pilotului și microfonul cu braț inclus

Linia 3 — zona microfonului

Linia 4 — referința de timp plus căștile celui de al treilea și al patrulea membru al echipajului de zbor și microfonul cu braț inclus, dacă este aplicabil.

Nota 1 — Linia 1 este amplasată cel mai aproape de baza capului de înregistrare.

Nota 2 — Alocarea liniei preferate presupune utilizarea mecanismelor curente convenționale pentru mișcarea benzii magnetice și este specificată întrucât părțile exterioare ale benzii sunt expuse unui risc de deteriorare mai înalt în comparație cu partea de mijloc a benzii. Se acceptă folosirea unor medii alternative de înregistrare, în cazul în care nu sunt careva restricții.

2.2.3 Urmare a verificărilor CVR prin intermediul metodelor aprobate de către autoritatea de certificare corespunzătoare, se va determina corespunderea acestuia condițiilor extreme de operare.

2.2.4 Se vor pune la dispoziție mijloace pentru corelarea exactă a timpului între FDR și CVR.

Notă.— Una dintre metode constă în suprapunerea semnalului de timp al FDR peste cel al CVR.

2.3 Informație suplimentară

De obicei, producătorul pune la dispoziția autorității naționale de certificare următoarea informație referitoare la CVR:

- a) instrucțiunile de operare ale producătorului, limitările echipamentului și procedurile de instalare;
- b) rapoartele producătorului privind desfășurarea testărilor.

3. Verificarea sistemelor FDR și CVR

3.1 Înaintea primului zbor al zilei, vor fi monitorizate particularitățile controlului încorporat în cabina de pilotaj a CVR, FDR și Unității de colectare a datelor de zbor (FDAU), dacă sunt instalate.

3.2 Verificările anuale vor fi desfășurate după cum urmează:

- a) citirea datelor înregistrare pe FDR și CVR trebuie să asigure faptul că înregistratorul funcționează corect pentru durata nominală de înregistrare;
- b) analiza FDR va evalua cantitatea datelor înregistrate pentru a demonstra dacă marja de eroare este cuprinsă în limitele acceptabile și pentru a determina natura și distribuția erorilor;
- c) un zbor complet de pe un FDR trebuie să fie examinat în unități de măsură pentru a evalua validitatea tuturor parametrilor înregistrați. Atenție deosebită se va acorda parametrilor senzoriali destinați FDR. Parametrii preluați din sistemul electric al barelor colectoare ale avionului nu trebuie verificate dacă funcționarea acestora poate fi identificată de către alte sisteme ale avionului;
- d) posibilitatea de citire a datelor trebuie să fie prevăzută cu un soft care să convertească cu exactitate valorile înregistrate în unități de măsură și care să determine statutul semnalelor discrete;
- e) examinarea anuală a semnalului înregistrat pe un CVR se va desfășura prin reluarea înregistrărilor CVR. Fiind instalat la bordul aeronavei, CVR va înregistra semnale de testare de la fiecare sursă a aeronavei și de la sursele relevante externe pentru a asigura că toate semnalele necesare satisfac standardele de comprehensibilitate; și

f) dacă este aplicabil, în timpul examinării anuale, va fi analizată o mostră a înregistrărilor în zbor de pe un CVR pentru a se asigura faptul că comprehensibilitatea semnalului este acceptabilă.

3.3 Sistemele de înregistrare a datelor de zbor vor fi considerate inoperabile în cazul în care există o perioadă de timp de înregistrare proastă a datelor, în cazul în care se depistează semnale confuze sau dacă unul sau mai mulți parametri obligatorii nu sunt corect înregistrați.

3.4 Raportul privind verificarea anuală va fi elaborat și prezentat la solicitarea organului de control de stat responsabil de monitorizare.

3.5 Calibrarea sistemului FDR:

a) sistemul FDR trebuie să fie recalibrat cel puțin o dată la fiecare cinci ani pentru a stabili eventuale discrepanțe privind conversia unităților de măsură a parametrilor obligatorii și pentru a se asigura că parametrii sunt înregistrați în limitele devierilor acceptabile; și

b) atunci când parametrii referitori la altitudine și viteză sunt furnizați de senzorii destinați sistemului FDR, se va asigura o recalibrare în conformitate cu recomandările producătorului senzorului sau cel puțin o dată la fiecare doi ani.

Tabelul D-1
Parametrii înregistratoarelor de date de zbor

Nr. de serie	Parametrul	Unitate de măsură	Interv. de înregistr. (sec.)	Marja de eroare (datele de intrare ale senzorului în comparație cu citirile FDR)
1	Ora (ora universală coordonată, când este disponibilă, în caz contrar - timpul scurs)	24 de ore	4	±0.125% pe oră
2	Altitudinea barometrică	-300 m (-1 000 ft) la altitudinea maximă certificată a aeronavei +1 500 m (+5 000 ft)	1	±30 m până la ±200 m (±100 ft până la ±700 ft)
3	Viteza	95 km/oră (50 kt) la max VSo (viteza de angajare) (Nota 1) VSo la 1.2 VD (viteza proiectată) (Nota 2)	1	±5% ±3%
4	Capul	360°	1	±2°
5	Accelerare normală	-3 g la +6 g	0.125	±1% din limita normei excluzând eroarea de date de ±5%
6	Altitudinea de tangaj	±75°	1	±2°
7	Altitudinea de ruluu	±180°	1	±2°
8	Codificarea transmisiei radio manuale	conectată-deconectată (una separată)	1	2%
9	Puterea fiecărui motor (Nota 3)	Limita normei	1 (pentru fiecare motor)	±5% sau conform indicatorului pilotului
10	Flapsul de bord de scurgere sau selectarea comenzii din cabina de pilotaj	Limita normei sau fiecare poziție separată	2	±5% sau conform indicatorului pilotului
11	Flapsul de bord de atac sau selectarea comenzii din cabina de pilotaj	Limita normei sau fiecare poziție separată	2	
12	Poziția reversorului de tracțiune	strâns, în tranzit și opus	1 (pentru fiecare motor)	±2% cu excepția cazului în care se cere o exactitate uniformă
13	Selectarea frânelor acționate prin contactul cu solul/ frânelor aerodinamice	Limita normei	1	±2°C
14	Temperatura aerului exterior	Indicația senzorului	2	
15	Modul de funcționare și statutul pilotului automat, automatul de tracțiune/ AFCS	O combinație potrivită separată	1	

Notă — Cei 15 parametri specificați mai sus satisfac cerințele referitoare la FDR de tipul II.

16	Accelerația longitudinală	± 1 g	0.25	$\pm 1.5\%$ limita normei excluzând eroarea de date de $\pm 5\%$
17	Accelerația laterală	± 1 g	0.25	$\pm 1.5\%$ limita normei excluzând eroarea de date de $\pm 5\%$
18	Comenzi principale de zbor – poziția suprafeței de control și/sau acțiunea pilotului (tangaj, ruliu, girație) (<i>Nota 4</i>)	Limita normei	1	$\pm 2\%$ cu excepția cazului în care se cere o exactitate uniformă

Tabelul D-1a
Parametrii înregistratoarelor de date de zbor

Nr. de serie	Parametrul	Unitate de măsură	Interv. de înregistr. (sec.)	Marja de eroare (datele de intrare ale sensorului în comparație cu citirile FDR)
19	Poziția trimerului de tangaj	Limita normei	1	±3% cu excepția cazului în care se cere o exactitate uniformă
20	Altitudinea radio	-6 m până la 750 m (-20 ft până la 2 500 ft)	1	±0.6 m (±2 ft) sau ±3% oricare e mai mare sub 150 m (500 ft) și ±5% deasupra 150 m (500 ft)
21	Deviație de la traiectul de zbor	Limita semnalului	1	±3%
22	Deviație localizator	Limita semnalului	1	±3%
23	Survoul balizei marker	Separat	1	
24	Avertizări	Separat	1	
25	Selectare frecvență NAV 1 și 2 (Nota 5)	Limita normei	4	După cum sunt instalate
26	Distanța DME 1 și 2 (Notele 5 și 6)	0-370 km	4	După cum sunt instalate
27	Statutul acționării trenului de aterizare	Separat	1	
28	GPWS (sisteme de avertizare a apropierei de sol)	Separat	1	
29	Unghiul de atac	Limita normei	0.5	După cum sunt instalate
30	Hidraulica, fiecare sistem (presiune joasă)	Separat	2	
31	Date pentru navigație (latitudine/longitud., viteza la sol și unghiul de derivă) (Nota 7)	Toate instalate	1	După cum sunt instalate
32	Tren de aterizare sau selectare poziție tren	Separat	4	După cum sunt instalate

Notă — Cei 32 de parametri specificați mai sus satisfac cerințele referitoare la FDR de tipul I.

Note —

1. VSo – viteza de angajare.
2. VD – viteza proiectată.
3. Înregistrați date de intrare suficiente pentru a determina puterea.
4. Pentru avioanele cu sisteme de control convenționale este aplicabil “sau”. Pentru avioanele cu sisteme de control non-mecanice este aplicabil “și”. Pentru avioanele cu suprafețe separate, este acceptabilă o combinație potrivită de date de intrare în schimbul înregistrării separate pentru fiecare suprafață.
5. Dacă semnalul este disponibil în formă digitală.
6. Înregistrarea latitudinii și longitudinii din Sistemul de navigație inerțială (INS) sau alt sistem de navigație, în calitate de alternativă.
7. Dacă semnalele sunt disponibile.

Dacă este disponibil spațiu pentru înregistrare, atunci se va înregistra următoarea informație suplimentară:

(a) informație operațională din sistemele electronice de afișaj, precum formatul afișajului Sistemului internațional electronic de zbor (EFIS), monitorului electronic centralizat al aeronavei (ECAM) și

Sistemului de supraveghere motor și avertizare echipaj (EICAS). Se va respecta următoarea ordine a priorității:

- 1) parametri selectați de către echipajul de zbor pentru traiectul de zbor dorit, de exemplu, setările presiunii barometrice, altitudinea selectată, altitudinea de decizie și includerea sistemului autopilot și indicațiile de mod, în cazul în care nu sunt înregistrate din alte surse;
 - 2) selectarea sistemului de afișaj/statutul, de exemplu SECTOR, PLAN, ROSE, NAV, WXR, COMPOSITE, COPY, ETC.;
 - 3) avertizări și alarme;
 - 4) identitatea paginilor afișate în cazul procedurilor de urgență și check list-urilor.
- (b) informații privind includerea întârziată a frânei, utilizate în cadrul investigației privind depășirile la aterizare și decolările ratate; și
- (c) parametri suplimentari referitori la motor (EPR, N1, EGT, debitul combustibilului, etc.).

Apendicele G
Lista echipamentului minim (MEL)
(Suplimentar la 6.1.2)

1. Un avion poate executa zboruri doar în cazul în care toate sistemele și întreg echipamentul este în stare funcțională și doar în cazul în care au fost respectate cerințele Statelor referitoare la certificare. Experiența a demonstrat faptul că unele deficiențe pot fi acceptate doar pentru o perioadă scurtă de timp cu condiția că celelalte sistemele și echipamente funcționale asigură un nivel suficient și continuu al operațiunilor desfășurate.
2. Prin aprobarea unei Liste a echipamentului minim, Statul trebuie să stabilească lista sistemelor și articolelor de echipament care pot fi inoperante pentru anumite condiții de zbor, cu condiția că nu vor fi executate zboruri cu sisteme și echipament inoperant, decât cele clar specificate în aceste liste.
3. AAC va aproba Lista echipamentului minim necesară pentru fiecare aeronavă, în baza Listei master a echipamentului minim pentru fiecare tip de aeronavă, stabilită în comun de către proiectantul aeronavei și Statul proiectantului.
4. AAC va solicita Operatorului aerian să elaboreze Lista echipamentului minim care să permită operarea aeronavei cu anumite sisteme sau echipament inoperant, cu condiția că se asigură un nivel acceptabil de siguranță.
5. Lista echipamentului minim prevede operarea unei aeronave cu anumite sisteme și echipament inoperant doar pentru o perioadă definită de timp. Scopul de bază al Listei echipamentului minim este de a permite operarea în siguranță a unei aeronave cu sisteme sau echipament inoperant conform unui program controlat și fiabil de reparații și înlocuire a anumitor piese.
6. Operatorii aeriени se vor asigura de faptul că nici un zbor nu va începe dacă sunt inoperante multiple poziții din Lista echipamentului minim, fără a determina interacțiunea între sistemele sau componentele inoperante și dacă acest fapt nu va conduce la diminuarea nivelului acceptabil de siguranță și/sau creșterii sarcinilor echipajului de zbor peste cele stabilite.
7. La stabilirea unui nivel acceptabil de siguranță, trebuie luat în considerație și faptul că aeronava este expusă unor refuzuri de funcționare suplimentare în cazul în care este operată în continuu cu sisteme sau echipament inoperant. Lista echipamentului minim nu va devia de la secțiunea Manualului de zbor referitoare la limitări, proceduri de urgență, cu excepția cazului în care autoritatea respectivă responsabilă de navigabilitate sau Manual de zbor prevede altfel.
8. Sistemele sau echipamentul inoperant acceptat pentru zbor, va fi marcat corespunzător și toate astfel de poziții vor fi notate în Jurnalul tehnic cu scopul de a informa echipajul de zbor și personalul responsabil de întreținere despre sistemul sau echipamentul inoperant.
9. Pentru a accepta un anumit sistem sau unitate de echipament ca fiind inoperant, poate fi necesară stabilirea unei proceduri de întreținere care trebuie finalizată înainte de începerea zborului cu scopul de a dezactiva sau izola sistemul sau echipamentul. În mod similar, poate fi necesară pregătirea unei proceduri operaționale corespunzătoare pentru echipajul de zbor.
10. Trebuie specificate responsabilitățile comandantului aeronavei referitoare la acceptarea avionului spre operare cu deficiențe, în conformitate cu Lista echipamentului minim.

SUBPARTEA L
ECHIPAMENTE PENTRU NAVIGAȚIE ȘI COMUNICAȚII
(vezi Anexa 6 la Convenția privind aviația civilă internațională, Capitolul 7)

RAC-OPS 1.705
Echipament pentru comunicații

- (1) Avionul trebuie să fie dotat cu echipament de comunicație radio în scopul:
- a) menținerii comunicației bilaterale pentru asigurarea controlului aerodromului;
 - b) recepționării informației meteorologice pe tot parcursul zborului; și
 - c) menținerii comunicației bilaterale pe tot parcursul zborului cu cel puțin o stație de navigație aeriană și alte stații similare și pe astfel de frecvențe stabilite de către autoritatea respectivă.

Notă.— Cerințele menționate în subparagraful (1) sunt considerate satisfăcute dacă capacitatea de a menține comunicațiile specificate în acest subparagraf este stabilită în timpul condițiilor de propagare a undelor obișnuite pentru rută.

- (2) Echipamentul pentru comunicații radio necesar conform subparagrafului (1) va asigura comunicații pe frecvența aeronautică de urgență 121.5 MHz.

RAC-OPS 1.710
Echipament pentru navigație

- (1) Avionul trebuie să fie dotat cu echipament pentru navigație astfel încât acesta să fie operat:
- a) în conformitate cu planul operațional de zbor;
 - b) în conformitate cu tipurile de performanțe de navigație stabilite (RNP); și
 - c) în conformitate cu cerințele serviciilor de trafic aerian (ATS); cu excepția cazului în care autoritatea respectivă nu a stabilit altfel, executarea zborurilor după regulile de zbor la vedere (VFR) este asigurată după condițiile de teren la vedere.

Notă.— Informația privind performanțele de navigație stabilite (RNP) și procedurile aferente este inclusă în Manualul privind performanțele de navigație stabilite. (Doc 9613).

- (2) Pentru zborurile în porțiunile definite ale spațiului aerian, în baza Acordului de Navigație Aeriană Regional unde sunt stabilite specificațiile privind performanțele minime de navigație (MNPS), avionul trebuie să fie dotat cu echipament de navigație care:
- a) să permită echipajului de zbor să vadă în permanență indicațiile de respectare sau de abatere de la traseul său, la nivelul de exactitate solicitat în oricare punct de-a lungul traseului; și
 - b) a fost autorizat de către Statul Operatorului aerian să execute operațiunile prescrise prin specificațiile privind performanțele minime de navigație.

Notă.— Specificațiile privind performanțele minime de navigație prescrise și procedurile care prevăd aplicarea acestora sunt publicate în Procedurile suplimentare regionale (Doc 7030).

- (3) Pentru zborurile în porțiunile definite ale spațiului aerian, în baza Acordului de Navigație Aeriană Regional în care este impusă o minimă de separare verticală de 300 m (1 000 ft) mai mare de înălțimea de zbor (FL) 290, avionul:

- (a) trebuie să fie dotat cu echipamente care:
- 1) vor permite echipajului de zbor să vadă înălțimea zborului la care se află avionul;
 - 2) vor menține în mod automat înălțimea de zbor selectată;
 - 3) vor alerta echipajul de zbor despre o posibilă deviere de la înălțimea de zbor selectată. Devierea pentru alertarea echipajului de zbor nu va fi mai mare de 90 m (300 ft); și
 - 4) vor raporta în mod automat presiunea barometrică; și

- b) trebuie să fie autorizat de către Statul Operatorului aerian să execute operațiunile în spațiul aerian respectiv.

- (4) Avionul trebuie să fie dotat cu echipament suficient pentru navigație pentru cazurile în care un echipament sau altul poate ieși din funcțiune la orice etapă de executare a zborului, asigurând navigația în continuare a avionului în conformitate cu subparagraful 1 și, dacă este aplicabil, în conformitate cu subparagrafele 2 și 3.

Notă.— Materialul pentru îndrumare referitor la echipamentul aeronavei necesar pentru zbor în spațiul în care este impusă o minimă de separare verticală de 300 m (1 000 ft) mai mare de înălțimea de zbor (FL) 290 este inclus în Manualul privind implementarea minimei de separare verticale de 300 m (1 000 ft) între înălțimea de zbor (FL) 290 și înălțimea de zbor (FL) 410 inclusiv. (Doc 9574).

(5) Pentru zborurile care sunt executate în condiții meteorologice instrumentale (IMC), avionul trebuie să fie dotat cu echipament radio care poate recepționa semnale referitoare la punctul din care poate fi executată aterizarea la vedere. Echipamentul va pune la dispoziție astfel de îndrumare pe fiecare aerodrom preconizat pentru aterizare în condiții meteorologice instrumentale și oricare alte aerodromuri de rezervă stabilite.

RAC-OPS 1.715 Instalarea

Instalarea echipamentului trebuie să se facă în așa mod încât defectarea unei unități de echipament necesar, fie pentru comunicație fie pentru navigație sau necesar pentru ambele scopuri, nu va conduce la defectarea unei alte unități de echipament necesar pentru asigurarea comunicației și navigației.

ÎNTREȚINEREA AVIONULUI

RAC-OPS 1.875

Generalități

(a) Operatorul nu operează un avion decât în cazul în care acesta este întreținut și pus în serviciu de către o organizație autorizată/acceptată în mod corespunzător, în conformitate cu RAC-CAW Anexa II (Partea 145), excepție făcând inspecțiile înainte de zbor, care nu este necesar să fie efectuate de către organizația conformă Părții 145.

(b) Cerințele privind menținerea navigabilității avioanelor trebuie să se conformeze cerințelor de certificare pentru operator prevăzute la RAC-OPS 1.180 stabilite în RAC-CAW Anexa I (Partea M).

SUBPARTEA N

ECHIPAJUL DE COMANDĂ

RAC-OPS 1.940

Compunerea echipajului de comandă

(A se vedea apendicele 1 & 2 la RAC-OPS 1.940)

(a) Operatorul se asigură că:

1. alcătuirea echipajului de comandă și numărul membrilor echipajului de comandă la posturile de lucru afectate sunt conforme cu și respectă dispozițiile minime specificate în manualul de zbor al avionului (AFM);
2. echipajul de comandă cuprinde membri de echipaj suplimentari în cazul în care se impune prin tipul de operațiune și nu este redus sub numărul specificat în manualul operațional;
3. toți membrii echipajului de comandă dețin o licență corespunzătoare și valabilă, acceptată de către AAC, și sunt calificați corespunzător și competenți pentru a desfășura sarcinile care le-au fost desemnate;
4. sunt stabilite procedurile, acceptabile pentru AAC, pentru a preveni formarea unui echipaj de zbor din membri neexperimentați;
5. un pilot din cadrul echipajului de comandă, calificat ca pilot comandant în conformitate cu cerințele care reglementează obținerea licențelor de comandă, este desemnat comandant, putând delega conducerea zborului altui pilot calificat corespunzător; și
6. în cazul în care AFM prevede un operator al panoului de comandă, echipajul de comandă include un membru de echipaj care deține o licență de mecanic navigant sau este un membru al echipajului de comandă calificat corespunzător și acceptat de către AAC;
7. la utilizarea serviciilor membrilor echipajului de comandă care lucrează pe cont propriu și/sau lucrează ca liber profesioniști sau cu normă parțială de lucru trebuie să se respecte cerințele subpărții N. În această privință, trebuie să se acorde atenție specială numărului total de tipuri sau variante de avioane pe care pot zbura membrii echipajului de comandă în scopul transporturilor aeriene comerciale, număr care nu trebuie să depășească cerințele prevăzute în RAC-OPS 1.980 și RAC-OPS 1.981, inclusiv când serviciile acestora sunt angajate de alt operator. Pentru membrii echipajului care lucrează pentru operator în calitate de comandant, instruirea inițială privind managementul resurselor echipajului (CRM) desfășurat de către operator se va finaliza înainte de începerea zborului de linie nesupravegheat, exceptând cazul în care echipajul a finalizat anterior un curs CRM inițial desfășurat de către operator.

(b) Echipajul de comandă minim în condiții IFR sau pe timp de noapte. Pentru operațiuni IFR sau pe timp de noapte, operatorul se asigură că:

1. pentru toate avioanele cu turboelice cu o configurație maximă certificată de mai mult de nouă locuri pentru pasageri și pentru avioanele cu turboreactor, echipajul de comandă minim este alcătuit din doi piloți; sau
2. avioanele, altele decât cele reglementate prin litera (b) punctul 1, sunt operate de un singur pilot, cu condiția îndeplinirii cerințelor de la apendicele 2 la RAC-OPS 1.940. Dacă nu sunt îndeplinite cerințele din apendicele 2, echipajul minim de comandă este alcătuit din doi piloți.

RAC-OPS 1.943

Instruirea inițială privind managementul resurselor echipajului (CRM), desfășurat de operator

(a) În cazul în care un membru al echipajului de comandă (nou-angajat sau din personalul existent) nu a finalizat instruirea inițială privind managementul resurselor echipajului (CRM) organizată de operator, atunci operatorul se asigură că membrul echipajului de comandă va finaliza instruirea inițială CRM. Noii angajați vor finaliza instruirea inițială CRM organizată de operator în primul an de muncă de la angajarea la operator.

(b) Dacă membrul echipajului de comandă nu a finalizat o instruire privind factorii umani, atunci, înainte de instruirea inițială CRM organizată de operator sau combinată cu instruirea inițială CRM organizată de operator, acesta trebuie să urmeze un curs teoretic bazat pe programul pentru ATPL privind performanțele și limitările umane (a se vedea cerințele aplicabile la licența de zbor a echipajului).

(c) Instruirea inițială CRM va fi efectuată de un instructor CRM, acceptabil pentru AAC, care poate fi asistat de specialiști în abordarea domeniilor specifice.

(d) Instruirea inițială CRM se desfășoară în conformitate cu o programă detaliată inclusă în manualul operațional.

RAC-OPS 1.945

Instruirea de conversie și controlul

(A se vedea apendicele 1 la RAC-OPS 1.945)

(a) Operatorul se asigură că:

1. un membru al echipajului de comandă a absolvit un curs de calificare de tip ce satisface cerințele aplicabile eliberării licențelor pentru echipajul de comandă la trecerea de la un tip de avion la alt tip sau clasă de avion pentru care se cere o nouă calificare de tip sau de clasă;

2. un membru al echipajului de comandă finalizează un curs de conversie organizat de operator înainte de a începe zborul de linie nesupravegheat:

(i) la trecerea pe un avion pentru care este necesară o nouă calificare de tip sau de clasă; sau

(ii) la schimbarea operatorului;

3. instruirea de conversie este efectuată de personal calificat corespunzător în conformitate cu o programă detaliată a cursului inclusă în manualul operațional. Operatorul se asigură că personalul care include elementele CRM în instruirea de conversie este calificat corespunzător;

4. volumul de pregătire cerut de cursul de conversie al operatorului este determinat, după ce s-a luat în calcul în mod corespunzător, de instruirea anterioară a membrului echipajului de comandă înregistrată în evidențele formării sale prevăzute în RAC-OPS 1.985;

5. standardele minime de calificare și experiența necesară a membrilor echipajului de comandă înainte de începerea formării de conversie sunt prevăzute în manualul operațional;

6. fiecare membru al echipajului de comandă se supune controalelor prevăzute la RAC-OPS 1.965 litera (b) și formărilor și verificărilor prevăzute la RAC-OPS 1.965 litera (d) înainte de a începe zborurile de linie sub supraveghere;

7. la finalizarea zborului de linie sub supraveghere, are loc verificarea prevăzută la RAC-OPS 1.965 litera (c);

8. odată început un curs de conversie organizat de operator, un membru al echipajului de comandă nu mai îndeplinește sarcini de pilotaj pe alt tip sau clasă de avion înainte de finalizarea sau încetarea cursului; și

9. elementele formării CRM sunt integrate în cursul de conversie.

(b) În cazul trecerii pe alt tip sau clasă de avion, verificările impuse prin RAC-OPS 1.965 litera (b) pot fi combinate cu testele de aptitudini necesare pentru calificarea de tip sau de clasă în baza cerințelor aplicabile privind licențele pentru echipajul de comandă.

(c) Cursul de conversie al operatorului și cursul pentru calificarea de tip sau de clasă, impuse pentru emiterea licențelor echipajului de comandă, pot fi combinate.

RAC-OPS 1.950

Instruirea pentru diferențe și instruirea de familiarizare

(a) Operatorul se asigură că un membru al echipajului de comandă finalizează:

1. instruirea pentru diferențe care necesită cunoștințe suplimentare și instruirea pe un dispozitiv de pregătire corespunzător cu avionul:

(i) la operarea unei alte variante de avion de același tip sau a unui alt tip de avion din aceeași clasă operată în mod curent; sau

(ii) la modificarea echipamentului și/sau a procedurilor pentru tipurile sau variantele de avion operate în mod curent;

2. instruirea de familiarizare, care necesită dobândirea de cunoștințe suplimentare:

- (i) la operarea altui avion de același tip sau variantă; sau
- (ii) la modificarea echipamentului și/sau a procedurilor pentru tipurile sau variantele de avion operate în mod curent.

(b) Operatorul specifică în manualul operațional când sunt necesare astfel de formări pentru diferențe sau de familiarizare.

RAC-OPS 1.955

Nominalizarea în funcția de comandant

(a) Operatorul se asigură că, pentru a promova de la funcția de copilot la funcția de comandant sau pentru cei angajați în funcția de comandant:

1. în manualul operațional se precizează un nivel minim de experiență, acceptabil pentru AAC; și
2. pentru echipe formate din mai mulți membri, pilotul urmează un curs adecvat pentru funcția de comandant.

(b) Cursul pentru funcția de comandant, prevăzut la litera (a) punctul 2 de mai sus, trebuie să fie precizat în manualul operațional și să includă cel puțin următoarele:

1. instruirea într-un STD (inclusiv instruirea pentru zbor de linie) și/sau instruirea în zbor;
2. control de competență în funcția de comandant organizat de operator;
3. responsabilitățile comandantului;
4. instruirea în zbor de linie în funcția de comandant, sub supraveghere. Este necesară efectuarea unui minim de 10 sectoare pentru piloții deja calificați pe tipul de avion;
5. finalizarea unui control de linie al comandantului, conform RAC-OPS 1.965 litera (c), și obținerea calificărilor de competență de rută și de aerodrom, conform RAC-OPS 1.975; și
6. elemente de management al resurselor echipajului.

RAC-OPS 1.960

Comandanți care dețin o licență de pilot comercial

(a) Operatorul se asigură că:

1. deținătorul unei licențe de pilot comercial (CPL) nu operează în calitate de comandant pe un avion certificat în manualul de zbor al avionului ca operabil cu un singur pilot, cu excepția cazului în care:
 - (i) pentru operațiunile de transport de pasageri în condițiile regulilor de zbor la vedere (VFR) în afara unei raze de 50 nm de la aerodromul de plecare, pilotul are un minim de 500 de ore de zbor pe avion sau este titularul unei calificări de zbor instrumental valide; sau
 - (ii) la operarea unui avion multimotor în condițiile zborului instrumental (IFR), pilotul are un minim de 700 de ore de zbor pe avioane care includ 400 de ore în funcția de comandant (în conformitate cu cerințele care reglementează obținerea licențelor echipajului de comandă), din care 100 de ore au fost efectuate în condiții IFR, incluzând 40 de ore de operare cu avioane multimotor. Cele 400 de ore în funcția de comandant pot fi înlocuite de orele de zbor în funcția de copilot, 2 ore de zbor în funcția de copilot sunt echivalente cu o oră în funcția de comandant, cu condiția ca aceste ore să fi fost efectuate într-un sistem de lucru cu echipaj multiplu prevăzut în manualul operațional;
2. suplimentar față de litera (a) punctul 1 punctul (ii), la zborul în condiții IFR ca pilot unic sunt satisfăcute cerințele prevăzute în apendicele 2 la RAC-OPS 1.940; și
3. pentru operațiunile cu echipaj multiplu, în plus față de litera (a) punctul 1 de mai sus și înainte ca pilotul să opereze în funcția de comandant, acesta trebuie să finalizeze cursul de comandă prevăzut la RAC-OPS 1.955 litera (a) punctul 2.

RAC-OPS 1.965

Instruirea periodică și controlul

(A se vedea apendicele 1 și 2 la RAC-OPS 1.965)

(a) Generalități. Operatorul se asigură că:

1. Fiecare membru al echipajului de comandă efectuează o formare și controale periodice și că aceste formări și controale sunt relevante pentru fiecare tip sau variantă de avion pe care operează membrul echipajului de comandă.

2. În manualul operațional este stabilit un program de formare și controale periodice, aprobat de către AAC.

3. Formarea periodică este condusă de următorul personal:

(i) instruirea de perfecționare și formarea la sol – de către personal calificat corespunzător;

(ii) formarea pe avion/STD – de către un instructor pentru calificarea de tip (TRI), instructor pentru calificarea de clasă (CRI) sau, în cazul programului pentru STD, de către un instructor de zbor sintetic (SFI), cu condiția ca instructorii TRI, CRI sau SFI să satisfacă cerințele operatorului privind experiența și cunoștințele necesare pentru desfășurarea formării asupra elementelor precizate la litera (a) punctul 1 punctul (i) literele A și B din apendicele 1 la RAC-OPS 1.965;

(iii) instruirea privind echipamentele de urgență și de siguranță – de către personal calificat corespunzător; și

(iv) managementul resurselor echipajului (CRM):

A. integrarea elementelor CRM în toate etapele formării periodice – de către tot personalul care efectuează instruirea periodică. Operatorul se asigură că întreg personalul care efectuează instruirea periodică este calificat corespunzător pentru a integra elementele CRM în această instruire;

B. instruirea CRM modulară – de către cel puțin un instructor CRM acceptabil de către AAC, care poate fi asistat de specialiști pentru a aborda domeniul specifice.

4. Verificarea periodică este efectuată de către următorul personal:

(i) verificarea competențelor efectuată de operator – de către un examinator pentru calificarea de tip (TRE), un examinator pentru calificarea de clasă (CRE) sau, dacă verificarea se realizează pe STD, de către un examinator TRE, CRE sau SFE, pregătit în domeniul conceptelor CRM și al evaluării abilităților CRM;

(ii) control de linie – de către comandanți cu calificare corespunzătoare desemnați de către operator și acceptabili de către autoritate;

(iii) instruirea privind echipamentele de urgență și de siguranță – de către personal calificat corespunzător;

(b) Verificarea competențelor efectuată de operator

1. Operatorul se asigură că:

(i) fiecare membru al echipajului de comandă se supune unei verificări a competențelor efectuată de operator pentru a demonstra competența sa în a desfășura procedurile normale, anormale și de urgență; și

(ii) verificarea este realizată fără referințe vizuale externe în cazul în care membrului echipajului de comandă i se cere să zboare în condiții IFR;

(iii) fiecare membru al echipajului de comandă este supus unei verificări a competenței de către operator ca parte a unui echipaj normal de zbor.

2. Perioada de valabilitate a unei verificări a competențelor de către operator este de șase luni calendaristice de la sfârșitul lunii în care s-a realizat verificarea. Dacă verificarea s-a realizat în ultimele trei luni calendaristice ale perioadei de valabilitate a verificării anterioare de competență efectuate de către operator, perioada de valabilitate se va prelungi de la data verificării încă 6 luni calendaristice de la expirarea perioadei de valabilitate a verificării anterioare a competențelor de către operator.

(c) Controlul de linie. Operatorul se asigură că fiecare membru al echipajului de comandă se supune unui control de linie pe avion pentru a demonstra competența sa în a desfășura operațiunile normale de linie descrise în manualul operațional. Perioada de valabilitate a unui control de linie este de 12 luni calendaristice în plus față de luna efectuării controlului. Dacă controlul se realizează în ultimele trei luni calendaristice de valabilitate a controlului precedent, perioada de valabilitate se prelungeste de la data verificării cu încă 12 luni calendaristice de la expirarea perioadei de valabilitate a controlului de linie precedent.

(d) Instruirea și controlul privind echipamentul de urgență și de siguranță. Operatorul se asigură că fiecare membru al echipajului de comandă se supune formării și controlului cu privire la amplasarea și utilizarea întregului echipament de urgență și de siguranță transportat. Perioada de valabilitate a unui control al echipamentului de urgență și siguranță va fi de 12 luni calendaristice, în plus față de luna la

care s-a efectuat controlul. Dacă controlul se realizează în ultimele trei luni calendaristice de valabilitate a controlului precedent privind echipamentul de urgență și de siguranță, perioada de valabilitate se prelungește de la data controlului cu încă 12 luni calendaristice de la expirarea perioadei de valabilitate a controlului precedent privind echipamentul de urgență și de siguranță.

(e) CRM. Operatorul se asigură că:

1. elemente ale CRM sunt integrate în toate etapele corespunzătoare ale formării periodice;
2. fiecare membru al echipajului de comandă se supune unei formări CRM modulare. Toate aspectele principale ale formării CRM vor fi parcurse pe o perioadă care nu depășește trei ani.

(f) Cursul de perfecționare și instruirea la sol. Operatorul se asigură că fiecare membru al echipajului de comandă urmează un curs de perfecționare și o instruire instruire la sol, cel puțin o dată la fiecare 12 luni calendaristice. Dacă acestea se realizează în ultimele trei luni calendaristice de valabilitate anterior expirării perioadei de 12 luni calendaristice, următorul curs de perfecționare și următoarea instruire e la sol se desfășoară într-un interval de 12 luni calendaristice de la data inițială a expirării formării anterioare de reînprospătare a cunoștințelor și la sol.

(g) Instruirea în zbor/pe STD. Operatorul se asigură că fiecare membru al echipajului de comandă se supune unei formări în zbor/pe STD cel puțin o dată la fiecare 12 luni calendaristice. Dacă instruirea se realizează în ultimele trei luni calendaristice anterior expirării perioadei de 12 luni calendaristice, următoarea instruire în zbor/pe STD se desfășoară în interval de 12 luni calendaristice de la data inițială a expirării formării anterioare în zbor/pe STD.

RAC-OPS 1.968

Calificarea piloților pentru a opera în oricare dintre posturile de pilotaj

(A se vedea apendicele 1 la RAC-OPS 1.968)

(a) Operatorul se asigură că:

1. un pilot care poate fi desemnat să opereze în oricare dintre posturile de pilotaj realizează instruirea și controlul corespunzătoare; și
2. programul de instruire și control este specificat în manualul operațional și este acceptabil de către AAC.

RAC-OPS 1.970

Experiența recentă

(a) Operatorul se asigură că:

1. un pilot nu este desemnat să opereze pe un avion ca parte a echipajului minim certificat, fie ca pilot comandant sau copilot, în afară de cazul în care acesta a efectuat trei decolări și trei aterizări în ultimele 90 de zile ca pilot comandant într-o avion sau într-un simulator de zbor de același tip/clasă;
2. un pilot care nu a deținut o calificare validă de zbor instrumental nu este desemnat să opereze un avion pe timp de noapte în funcția de comandant, în afară de cazul în care a desfășurat cel puțin o aterizare pe timp de noapte în ultimele 90 de zile, ca pilot comandant în avion sau într-un simulator de zbor de același tip/clasă.

(b) Perioada de 90 de zile prescrisă la litera (a) punctele 1 și 2 de mai sus poate fi extinsă până la maximum 120 de zile de zbor de linie sub supravegherea unui instructor sau examinator pentru calificarea de tip. Pentru perioade mai mari de 120 de zile, cerința privind experiența recentă este îndeplinită printr-o instruire în zbor sau utilizarea unui simulator de zbor pentru tipul de avion ce urmează să fie folosit.

RAC-OPS 1.975

Calificarea pentru competență de rută și aerodrom

(a) Operatorul se asigură că, anterior desemnării în funcția de comandant sau ca pilot căruia i se poate delega conducerea zborului, pilotul a obținut cunoștințe adecvate despre ruta pe care se va

zbură și despre aerodromurile (incluzând aerodromurile de rezervă), instalațiile și procedurile care vor fi folosite.

(b) Perioada de valabilitate a calificărilor pentru competența de rută și aerodrom va fi de 12 luni calendaristice de la sfârșitul:

1. lunii de obținere a calificării; sau
2. lunii în care a operat ultima dată pe acea rută sau către acel aerodrom.

(c) Calificarea pentru competențe de rută și aerodrom va fi revalidată prin operarea pe ruta sau către aerodromul respectiv în perioada de valabilitate prevăzută la litera (b).

(d) Dacă revalidarea are loc în interval de trei luni calendaristice de la validarea calificării anterioare pentru competența de rută și aerodrom, perioada de validitate se prelungește de la data revalidării cu încă 12 luni calendaristice de la data expirării calificării anterioare pentru competența de rută și aerodrom.

RAC-OPS 1.978

Program de calificare avansat

(a) Perioadele de validitate ale RAC-OPS 1.965 și 1.970 pot fi extinse printr-un program de calificare avansat stabilit de operator și aprobat de AAC.

(b) Programul de calificare avansat trebuie să cuprindă instruire și verificare, ce instituie și menține un nivel de competență cel puțin echivalent cu nivelul de competență realizat prin aplicarea dispozițiilor RAC-OPS 1.945, 1.965 și 1.970.

RAC-OPS 1.980

Operarea pe mai multe tipuri sau variante de avion

(A se vedea apendicele 1 la RAC-OPS 1.980)

(a) Operatorul se asigură că un membru al echipajului de comandă nu operează pe mai mult de un tip sau o variantă de avion, cu excepția cazului în care membrul echipajului de comandă are competența necesară pentru aceasta.

(b) În cazul operării pe mai mult de un tip sau variantă de avion, operatorul se asigură că diferențele și/sau asemănările dintre avioanele respective justifică astfel de zboruri, luând în considerare următoarele:

1. nivelul tehnologic;
2. procedurile operaționale;
3. caracteristicile de manevrare.

(c) Operatorul se asigură că un membru al echipajului de comandă care operează pe mai mult de un tip sau variantă de avion se conformează tuturor cerințelor din subpartea N pentru fiecare tip sau variantă de avion, cu excepția cazului în care AAC a aprobat utilizarea creditelor cu privire la cerințele referitoare la instruirea, controlul și experiența recentă.

(d) Operatorul precizează procedurile adecvate și/sau restricțiile operaționale, aprobate de autoritate, în manualul operațional, pentru orice operare pe mai mult de un tip sau variantă, cuprinzând:

1. nivelul minim de experiență al membrilor echipajului de comandă;
2. nivelul minim de experiență pe un tip sau variantă de avion, înainte de începerea formării pentru alt tip sau variantă și operarea acestuia;
3. procesul de instruire prin care echipajul de comandă calificat pentru un tip sau variantă de avion va fi format și calificat pentru alt tip sau variantă;
4. toate cerințele aplicabile privind experiența recentă pentru fiecare tip sau variantă.

RAC-OPS 1.981
Operarea elicopterelor și a avioanelor

(a) Când un membru al echipajului de comandă operează și elicoptere și avioane:

1. operatorul se asigură că operarea elicopterului și a avionului se limitează la câte un singur tip din fiecare;
2. operatorul precizează procedura adecvată și/sau restricțiile de operare, aprobate de AAC, în manualul operațional.

RAC-OPS 1.985
Evidențele formării

(a) Operatorul:

1. păstrează evidențele pentru toate formările, controalele și calificările prevăzute în RAC-OPS 1.945, 1.955, 1.965, 1.968 și 1.975 la care a fost supus un membru al echipajului de comandă; și
2. pune la dispoziția membrului echipajului de comandă interesat, la cerere, evidențele cursurilor de conversie și ale formării periodice și ale controlului.

Apendicele 1 la RAC-OPS 1.940
Înlocuirea membrilor echipajului de comandă în timpul zborului

(a) Un membru al echipajului de comandă poate fi înlocuit în timpul zborului de la îndatoririle sale la comenzile de zbor de către un alt membru al echipajului de comandă, calificat corespunzător.

(b) Înlocuirea comandantului

1. Comandantul poate delega conducerea zborului:

(i) unui alt comandant calificat; sau

(ii) unui pilot calificat conform detalierei de la litera (c) de mai jos, doar pentru operațiuni peste FL 200.

(c) Cerințe minime pentru pilotul care înlocuiește comandantul:

1. licență de pilot de linie de transport aerian valabilă;

2. instruirea și controlul pentru conversie (inclusiv instruirea pentru calificarea de tip) conform prevederilor RAC-OPS 1.945;

3. toate formările și controalele periodice, conform dispozițiilor din RAC-OPS 1.965 și RAC-OPS 1.968; și

4. calificarea pentru competența de rută, conform prevederilor din RAC-OPS 1.975.

(d) Înlocuirea copilotului

1. Copilotul poate fi înlocuit de:

(i) un alt pilot calificat corespunzător; sau

(ii) un copilot suplimentar pentru rută, calificat conform prevederilor de la litera (e) de mai jos.

(e) Cerințe minime pentru copilotul suplimentar pentru rută

1. licență valabilă de pilot comercial cu calificare pentru zbor instrumental;

2. instruirea și controlul pentru conversie, inclusiv instruirea pentru calificarea de tip, conform prevederilor RAC-OPS 1.945, cu excepția cerințelor referitoare la instruirea pentru decolare și aterizare;

3. toate formările și controalele periodice, conform dispozițiilor din RAC-OPS 1.965, cu excepția cerințelor pentru instruire referitoare la decolare și aterizare; și

4. să opereze pe post de copilot doar în zbor de croazieră și nu mai jos de FL 200;

5. nu este necesară experiență recentă conform prevederilor RAC-OPS 1.970. Cu toate acestea, pilotul trebuie să efectueze o instruire pe simulator, pentru a avea o experiență recentă, și un curs de perfecționare cu privire la tehnicile de pilotaj la intervale nu mai mari de 90 de zile. Acest curs de perfecționare poate fi combinat cu instruirea prevăzută la RAC-OPS 1.965.

(f) Înlocuirea operatorului panoului de comandă. Un operator al panoului de comandă poate fi înlocuit în timpul zborului de către un membru al echipajului care deține o licență de mecanic navigant sau de către un membru al echipajului de comandă cu o calificare acceptabilă de către AAC.

Apendicele 2 la RAC-OPS 1.940
Operarea cu un singur pilot în condiții IFR sau pe timp de noapte

(a) Avioanele vizate în RAC-OPS 1.940 litera (b) punctul 2 pot fi operate de un singur pilot în condiții IFR sau pe timp de noapte, cu condiția îndeplinirii cerințelor următoare:

1. operatorul include în manualul operațional un program de instruire de conversie și instruire periodică care să includă cerințe suplimentare pentru operarea cu un singur pilot;
2. în particular, procedurile de cabină de pilotaj trebuie să includă:
 - (i) managementul motoarelor și manevrele de urgență;
 - (ii) folosirea listei de verificări pentru situații normale, anormale și de urgență;
 - (iii) comunicații ATC;
 - (iv) proceduri de plecare și de apropiere;
 - (v) managementul pilotului automat; și
 - (vi) folosirea documentației simplificate în zbor;
3. controlul periodic prevăzut în RAC-OPS 1.965 trebuie efectuat în situația operării cu un singur pilot pe tipul sau clasa respectivă de avion, într-un mediu reprezentativ al operațiunii;
4. pilotul trebuie să aibă minimum 50 de ore de zbor pe tipul sau clasa specifică de avion în condiții IFR, din care 10 ore de zbor în funcția de comandant; și
5. experiența recentă minimă impusă pentru un pilot angajat în operarea cu un singur pilot în condiții IFR sau pe timp de noapte este de cinci zboruri IFR, inclusiv trei proceduri de apropiere instrumentale, desfășurate în ultimele 90 de zile pe tipul sau clasa de avion operat pe post de pilot unic. Această cerință poate fi înlocuită de un control al unei apropieri instrumentale IFR pe tipul sau clasa de avion.

Apendicele 1 la RAC-OPS 1.945
Curs de conversie al operatorului

(a) Un curs de conversie al operatorului include:

1. instruire la sol și verificare, incluzând sistemele avionului, proceduri normale, anormale și de urgență;
2. instruire și verificare privind echipamentele de urgență și de siguranță, care trebuie finalizate înainte de începerea formării pe avion;
3. instruire și verificarea pe avion/simulator; și
4. zbor de linie sub supraveghere și control de linie.

(b) Cursul de conversie va fi realizat în ordinea stabilită la litera (a).

(c) După finalizarea cursului de conversie fără ore de zbor pe avion (zero flight time conversion course) pilotul trebuie:

- (1) să efectueze zboruri de linie sub supraveghere timp de 15 zile; și
- (2) să efectueze 4 decolări și aterizări pe avion sub supravegherea unui TRI (A) care ocupă un loc al pilotului.

(d) În cursul de conversie vor fi integrate elementele de management al resurselor echipajului, predate de personal calificat corespunzător.

(e) În cazul în care un membru al echipajului de comandă nu a urmat anterior un curs de conversie al operatorului, operatorul se asigură că, suplimentar față de litera (a), membrul echipajului de comandă se supune unei formări generale de acordare a primului ajutor și, dacă este aplicabil, formării pentru procedurile de amerizare folosind echipamentul în apă.

Apendicele 1 la RAC-OPS 1.965
Instruirea și verificarea periodică – piloți

(a) Instruirea periodică. Instruirea periodică cuprinde:

1. Instruirea la sol și de reîmprospătare a cunoștințelor

(i) programul de instruire la sol și de reîmprospătare a cunoștințelor include:

A. sistemele avionului;

B. proceduri de operare și cerințe operaționale, inclusiv degivrajul/antigivrajul la sol și cazul incapacității pilotului; și

C. examinarea accidentelor/incidentelor și a producerii lor;

(ii) cunoștințele dobândite la instruirea la sol și de reîmprospătare a cunoștințelor sunt verificate cu un chestionar sau alte metode adecvate.

2. Antrenament pe avion/STD

(i) programul de instruire pe avion/STD se stabilește astfel încât toate defecțiunile majore ale sistemelor avionului și procedurile asociate vor fi fost studiate într-o perioadă anterioară de trei ani;

(ii) la efectuarea exercițiilor fără motor pe avion, se simulează cedarea motorului;

(iii) instruirea pe avion/STD poate fi combinată cu verificarea competențelor efectuată de operator.

3. Instruirea privind echipamentul de urgență și siguranță

(i) programul de instruire privind echipamentul de urgență și siguranță poate fi combinat cu controlul echipamentului pentru urgență și siguranță și se va desfășura într-un avion sau un dispozitiv alternativ adecvat formării;

(ii) în fiecare an, programul de instruire privind echipamentul de urgență și siguranță trebuie să includă următoarele:

A. punerea efectivă a unei veste de salvare, dacă este disponibilă la bord;

B. punerea efectivă a echipamentului de protecție a respirației, dacă este disponibil la bord;

C. manipularea efectivă a stingătoarelor de incendiu;

D. instruirea privind amplasarea și folosirea echipamentului de urgență și siguranță transportat în avion;

E. instruirea privind amplasarea și folosirea tuturor tipurilor de ieșiri; și

F. proceduri de securitate;

(iii) la fiecare trei ani, programul de instruire trebuie să includă următoarele:

A. operarea efectivă a tuturor tipurilor de ieșiri;

B. demonstrarea metodei folosite pentru a desfășura un tobogan, dacă avionul are în dotare;

C. exercițiu de luptă împotriva incendiului, cu foc real sau simulat, cu echipamente reprezentative pentru cele transportate la bordul avionului, excepție făcând stingătoarele cu halon pentru care poate fi folosită o metodă alternativă acceptabilă de către AAC;

D. efectele fumului într-o zonă închisă și folosirea efectivă a echipamentului relevant într-un mediu cu fum simulat;

E. manipularea efectivă a dispozitivelor pirotehnice, reale sau simulate, dacă sunt disponibile la bord; și

F. demonstrarea utilizării bărcilor de salvare, dacă avionul este echipat.

4. Instruirea pentru managementul resurselor echipajului

(i) elemente CRM sunt integrate în toate etapele adecvate pregătirii periodice; și

(ii) se stabilește un program modular caracteristic formării CRM, astfel încât toate aspectele principale ale formării CRM să fie tratate într-o perioadă ce nu depășește trei ani, după cum urmează:

A. eroarea umană și fiabilitatea, lanțul erorilor, prevenirea și detectarea erorilor;

B. cultura siguranței în companie, RAC-OPS1, factori organizaționali;

C. stresul, managementul stresului, oboseala și vigilența;

D. dobândirea și procesarea informațiilor, conștientizarea situației, managementul sarcinilor;

- E. luarea deciziilor;
- F. comunicarea și coordonarea în interiorul și exteriorul cabinei de pilotaj;
- G. conducerea și comportarea în echipă, sinergie;
- H. automatizarea și filozofia utilizării automatizării (dacă este relevant pentru tipul de avion);
- I. diferențe caracteristice legate de tipul de avion;
- J. studii bazate pe cazuri reale;
- K. alte domenii care necesită atenție suplimentară, identificate prin programul de identificare și prevenire a accidentelor și de siguranță a zborului (a se vedea RAC-OPS 1.037).

(b) Control periodic. Controlul periodic cuprinde:

1. Verificarea competențelor de către operator:

(i) unde este aplicabil, verificarea competențelor de către operator cuprinde următoarele manevre:

- A. oprire de la decolare în cazul în care este disponibil un simulator de zbor, în caz contrar, doar exerciții;
- B. decolare cu cedare a motorului între V1 și V2 sau imediat ce condițiile de siguranță o permit;
- C. apropiere instrumentală de precizie până la minimă, în cazul avioanelor multimotor cu un motor inoperant;
- D. apropiere de nonprecizie până la minimă;
- E. apropiere întreruptă, cu instrumente, după atingerea minime, în cazul avioanelor multimotor cu un motor inoperant; și
- F. aterizare cu un motor inoperant. Pentru avioanele dotate cu un singur motor, se impune un exercițiu de aterizare forțată;

(ii) la efectuarea în avion a manevrelor cu motor oprit, cedarea motorului trebuie simulată;

(iii) suplimentar față de controalele prevăzute la punctul (i) punctele A-F de mai sus, cerințele care reglementează emiterea licențelor echipajului de comandă trebuie să fie finalizate la fiecare 12 luni și pot fi combinate cu o verificare a competențelor de către operator;

(iv) pentru un pilot care zboară doar în condiții VFR, controalele precizate la punctul (i) punctele C-E pot fi omise, cu excepția unei apropieri și a unei ratări a aterizării unui avion multimotor cu un motor inoperant;

(v) verificarea competențelor de către operator trebuie să fie realizată de către un examinator pentru calificarea de tip.

2. Controlul privind echipamentul de urgență și siguranță. Articolele care trebuie verificate vor fi acelea pentru care s-a efectuat instruirea în conformitate cu litera (a) punctul 3 de mai sus.

3. Controale de linie

(i) controalele de linie trebuie să stabilească abilitatea de a executa în mod satisfăcător ansamblul operațiilor de linie, inclusiv procedurile înainte de zbor și după zbor și folosirea echipamentului existent, conform manualului operațional;

(ii) aptitudinile echipajului de comandă în ceea ce privește CRM trebuie evaluate conform unei metodologii acceptabile de către AAC și publicată în manualul operațional. Scopul acestei evaluări este de:

A. a asigura reacția de răspuns a echipajului, ca întreg și individual, și de a identifica domeniul unei noi formări; și

B. a fi folosit pentru îmbunătățirea sistemului de instruire CRM;

(iii) în cazul în care piloților le sunt desemnate sarcinile de pilot comandant sau copilot, ei trebuie să fie controlați în ambele funcții;

(iv) controalele de linie trebuie desfășurate într-un avion;

(v) controalele de linie trebuie efectuate de către comandanți desemnați de operator și acceptabili pentru AAC.

Persoana care efectuează controlul de linie, descrisă la RAC-OPS 1.965 litera (a) punctul 4 punctul (ii), va fi pregătită în domeniul conceptelor CRM și al evaluării aptitudinilor CRM și va ocupa scaunul de observator, dacă avionul este echipat. În cazul operațiilor de cursă lungă în care sunt prevăzuți membri suplimentari ai echipajului de comandă, persoana poate îndeplini funcția de pilot de schimb de rută și nu va ocupa nici unul dintre scaunele de pilotaj în timpul decolării, plecării, croazierei inițiale, coborârii, apropierii și aterizării. Evaluarea sa privind CRM se va baza exclusiv pe observațiile făcute

în timpul instructajului inițial, al instructajului de cabină, al instructajului în cabina de pilotaj și în acele etape în care aceasta ocupă scaunul de observator.

Apendicele 2 la RAC-OPS 1.965

Formări și controale periodice – operatorii panourilor de comandă a sistemelor

- (a) Instruirea și controlul periodice ale operatorilor panourilor de comandă a sistemelor va satisface cerințele aplicabile piloților și orice alte sarcini specifice suplimentare, cu excepția acelor aspecte care nu se aplică operatorilor panourilor de comandă a sistemelor.
- (b) Instruirea și controlul periodice ale operatorilor panourilor de comandă a sistemelor va avea loc, când este posibil, în același timp cu instruirea și controlul periodic al unui pilot.
- (c) Un control de linie se realizează de către un comandant desemnat de operator și acceptabil AAC sau de către un instructor sau examinator pentru calificarea de tip pentru operatorii panourilor de comandă a sistemelor.

Apendicele 1 la RAC-OPS 1.968
Calificarea piloților pentru a opera în oricare dintre posturile de pilotaj

(a) Comandanții ale căror sarcini necesită și operarea în postul de pilotaj din dreapta, și exercitarea sarcinilor de copilot sau comandanții cărora li se cere să desfășoare sarcini de instruire sau de examinare în postul de pilotaj din dreapta se vor supune unei formări și unui control suplimentar conform manualului operațional, care au loc în același timp cu menținerea competențelor și verificarea periodică de către operator conform RAC-OPS 1.965 litera (b). Instruirea suplimentară trebuie să includă cel puțin următoarele:

1. cedarea unui motor în timpul decolării;
2. o apropiere și o procedură de go-around cu un motor inoperant; și
3. o aterizare cu un motor inoperant.

(b) La executarea manevrelor pe un avion cu un motor oprit, cedarea motorului trebuie simulată.

(c) La operarea în postul de pilotaj din dreapta, controalele impuse de RAC-OPS 1 pentru operarea în postul de pilotaj din stânga trebuie să fie valabile și la zi.

(d) Un pilot care înlocuiește comandantul trebuie să demonstreze, în același timp cu controlul competențelor de către operator conform RAC-OPS 1.965 litera (b), aptitudinea de a practica exercițiile și de a aplica procedurile, care în mod normal nu sunt responsabilitatea pilotului care face înlocuirea. Unde nu sunt diferențe semnificative între postul de pilotaj din dreapta și postul de pilotaj din stânga (de exemplu, datorită folosirii pilotului automat), exercițiile se pot practica pe oricare post de pilotaj.

(e) Un pilot, altul decât comandantul care ocupă postul de pilotaj din stânga, va demonstra aptitudinea de a practica exerciții și proceduri, în același timp cu controlul competențelor de către operator conform RAC-OPS 1.965 litera (b), care, în mod normal, ar fi responsabilitatea comandantului acționând în calitate de copilot. Unde nu sunt diferențe semnificative între postul de pilotaj din dreapta și postul de pilotaj din stânga (de exemplu, datorită folosirii pilotului automat), exercițiile se pot practica pe oricare post de pilotaj.

Apendicele 1 la RAC-OPS 1.980
Operarea pe mai multe tipuri sau variante

(a) În cazul în care un membru al echipajului de comandă operează pe mai multe clase, tipuri sau variante de avioane prevăzute prin cerințele aplicabile licenței echipajului de comandă și procedurilor conexe aferente pilotului pe o singură clasă de avioane și/sau pilotului pe un singur tip de avioane, dar nu în cadrul unei singure anexe la licență, operatorul trebuie să respecte următoarele:

1. un membru al echipajului de comandă nu operează pe mai mult de:
 - (i) trei tipuri sau variante de avion cu motor cu piston; sau
 - (ii) trei tipuri sau variante de avion turboprop; sau
 - (iii) un tip sau variantă de avion turboprop și un tip sau variantă de avion cu motor cu piston; sau
 - (iv) un tip sau variantă de avion turboprop și orice avion dintr-o clasă specifică;
2. RAC-OPS 1.965 pentru fiecare tip sau variantă de avion operată, în afară de cazul în care operatorul a prezentat proceduri și/sau restricții de operare specifice, care sunt acceptabile pentru AAC.

(b) În cazul în care un membru al echipajului de comandă operează pe mai mult de un tip sau variantă de avion în cadrul uneia sau al mai multor anexe la licență, conform dispozițiilor privind licențele echipajului de comandă pentru tipul multipilot), operatorul se asigură că:

1. numărul minim al membrilor echipajului de comandă indicat în manualul operațional este același pentru fiecare tip sau variantă de avion care va fi operată;
2. un membru al echipajului de comandă nu operează pe mai mult de două tipuri sau variante de avioane pentru care este necesară o anexă separată la licență; și
3. doar avioanele prevăzute în aceeași anexă la licență sunt operate în timpul aceleiași perioade de serviciu de zbor, cu excepția cazului în care operatorul a stabilit proceduri pentru a asigura un timp suficient pentru instruire.

Notă: În cazurile anexelor multiple la o licență, a se vedea literele (c) și (d) de mai jos.

(c) În cazul în care un membru al echipajului de comandă operează pe mai multe tipuri sau variante de avioane, prevăzute prin cerințele aplicabile licenței echipajului de comandă și procedurilor conexe pentru tipul monopilot și tipul multipilot, dar nu în cadrul unei singure anexe la licență, operatorul trebuie să respecte următoarele:

1. litera (b) punctele 1, 2 și 3 de mai sus;
2. litera (d) de mai jos.

(d) În cazul în care un membru al echipajului de comandă operează pe mai multe tipuri sau variante de avioane, prevăzute prin cerințele aplicabile licenței echipajului de comandă și procedurilor conexe pentru tipul multipilot, dar nu în cadrul unei singure anexe la licență, operatorul trebuie să respecte următoarele:

1. litera (b) punctele 1, 2 și 3 de mai sus;
2. înainte de exercitarea privilegiilor pentru două anexe la licență:
 - (i) membrii echipajului de comandă trebuie să fi promovat două verificări consecutive de competență efectuate de operator și să aibă 500 de ore de zbor în funcții relevante în cadrul echipajului, în transportul aerian comercial pentru același operator;
 - (ii) în cazul unui pilot având experiență cu un operator și exercitându-și privilegiile a două anexe la licență, fiind promovat apoi comandant la același operator pe unul dintre tipurile de avion menționate mai sus, experiența minimă impusă în funcția de comandant este de șase luni și 300 de ore de zbor, iar pilotul trebuie să fi promovat două verificări consecutive de competență efectuate de operator înainte de a-și exercita din nou privilegiile a două anexe la licență;
3. înaintea începerii formării și a operațiunilor pentru un alt tip sau variantă de avion, membrii echipajului de comandă trebuie să fi efectuat trei luni și 150 de ore de zbor pe avionul de referință, și aceasta trebuie să includă cel puțin o verificare a competențelor de către operator;
4. după finalizarea controlului de linie inițial pe noul tip de avion, trebuie să se realizeze 50 de ore de zbor sau 20 de sectoare doar pe avioane de noul tip pentru care s-a calificat;

5. dispozițiile RAC-OPS 1.970 pentru fiecare tip de avion operat, în afară de cazul în care au fost permise credite de către AAC, în conformitate cu punctul 7 de mai jos;
6. în manualul operațional trebuie specificată perioada în care este necesară experiența de zbor de linie pentru fiecare tip de avion;
7. în cazul în care se intenționează obținerea de credite în scopul reducerii formării, controalele și cerințele privind experiența recentă pe diferite tipuri de avion, operatorul trebuie să demonstreze AAC care articole nu necesită repetarea pe fiecare tip sau variantă de avion, datorită asemănărilor;
- (i) dispozițiile RAC-OPS 1.965 litera (b) prevăd două verificări ale competențelor de către operator, în fiecare an. În cazul în care se acordă credit în conformitate cu punctul 7 pentru alternarea verificărilor de competență de către operator pe cele două tipuri, fiecare verificare a competențelor de către operator revalidează verificarea de competență pentru celălalt tip de avion. Cu condiția ca perioada dintre verificările de competență pentru licență să nu o depășească pe cea prevăzută în reglementările în vigoare în domeniul obținerii licențelor membrilor echipajului de comandă pentru fiecare tip de avion, vor fi îndeplinite cerințele relevante privind licențele echipajului de comandă. În plus, în manualul operațional trebuie specificată instruirea periodică adecvată și aprobată;
- (ii) dispozițiile RAC-OPS 1.965 litera (c) prevăd un control de linie în fiecare an. Când se acordă credit în conformitate cu punctul 7 pentru controalele de linie în vederea alternării între tipuri sau variante, fiecare control de linie efectuat de către operator revalidează controlul de linie pentru celălalt tip sau variantă;
- (iii) instruirea și controlul anual privind echipamentul de urgență și siguranță trebuie să cuprindă toate cerințele care se aplică pentru fiecare tip;
8. dispozițiile RAC-OPS 1.965 se aplică fiecărui tip sau variantă operată, în afară de cazul în care autoritatea a aprobat credite în conformitate cu punctul 7.
- (e) În cazul în care un membru al echipajului de comandă operează combinații de tipuri sau variante de avioane, conform licenței echipajului de comandă și procedurilor conexe pentru clasa – monopilot și tipul – multipilot, operatorul trebuie să facă dovada că procedurile și/sau restricțiile de operare specifice sunt aprobate în conformitate cu RAC-OPS 1.980 litera (d).

SUBPARTEA O ECHIPAJUL DE CABINĂ

RAC-OPS 1.988 Aplicabilitate

Operatorul se asigură că toți membrii echipajului de cabină respectă cerințele acestei subpărți și oricare alte cerințe de siguranță aplicabile echipajului de cabină.

În sensul prezentului regulament, "membru al echipajului de cabină" definește orice membru al echipajului, altul decât un membru al echipajului de comandă, care, în interesul siguranței pasagerilor, efectuează sarcini care îi sunt atribuite de către operator sau de către comandatul unui avion.

RAC-OPS 1.989 Identificare

(a) Operatorul se asigură că toți membrii echipajului de cabină poartă uniforma operatorului pentru echipajul din cabină și sunt identificabili de către pasageri în mod clar ca membri ai echipajului de cabină.

(b) Alți membri ai personalului, cum ar fi personalul medical, personalul de securitate, însoțitori ai copiilor, personal de escortă, personal tehnic, animatori, interpreți, care au sarcini în cabină, nu poartă o uniformă care i-ar face identificabili de către pasageri ca membri ai echipajului de cabină, în afară de cazul în care ei respectă cerințele acestei subpărți și oricare alte cerințe aplicabile din prezenta reglementare.

RAC-OPS 1.990 Numărul și alcătuirea echipajului de cabină

(a) Operatorul nu operează un avion cu o configurație maximă certificată de mai mult de 19 locuri pentru pasageri, când transportă unul sau mai mulți pasageri, fără a include în echipaj cel puțin un membru al echipajului de cabină în scopul îndeplinirii sarcinilor legate de siguranța pasagerilor, definite în manualul operațional.

(b) Operatorul stabilește un număr suficient de membri ai echipajului de cabină acceptabil AAC, pentru fiecare tip de avion, reieșind din numărul total de locuri pentru pasageri sau numărul de pasageri transportați, în scopul asigurării evacuării operative și în siguranță a pasagerilor, precum și îndeplinirii atribuțiilor necesare în situații de urgență sau în situații care necesită evacuarea de urgență.

(c) În condiții excepționale, AAC poate cere unui operator să includă în echipaj membri suplimentari ai echipajului de cabină.

(d) În situații neprevăzute, numărul minim necesar al membrilor echipajului de cabină poate fi redus, cu condiția că:

1. numărul pasagerilor a fost redus în conformitate cu procedurile specificate în manualul operațional; și
2. la terminarea zborului se transmite un raport către AAC.

(e) Operatorul se asigură că, la angajarea serviciilor membrilor echipajului de cabină care lucrează ca independenți și/sau liberi profesioniști sau în regim de timp parțial de lucru sunt respectate cerințele subpărții O. În acest sens, trebuie să se acorde atenție specială numărului de tipuri sau variante de avioane pe care poate zbura un membru al echipajului de cabină, în scopul transportului aerian comercial, care nu trebuie să depășească numărul prevăzut prin dispozițiile din RAC-OPS 1.1030, inclusiv cazurile în care serviciile acestuia sunt angajate de alt operator.

RAC-OPS 1.995

Caracteristici minime

Operatorul se asigură că fiecare membru al echipajului de cabină:

- (a) are cel puțin 18 ani;
- (b) a trecut un examen medical sau o evaluare medicală la intervale regulate de timp, conform cerințelor AAC, destinată verificării aptitudinii din punct de vedere medical de a-și exercita profesia;
- (c) a finalizat cu succes instruirea inițială în conformitate cu RAC-OPS 1.1005 și deține un atestat privind instruirea privind siguranța;
- (d) a finalizat instruirea adecvată de conversie și/sau pentru diferențe acoperind cel puțin subiectele enumerate în RAC-OPS 1.1010;
- (e) susține instruirea periodică în conformitate cu dispozițiile RAC-OPS 1.1015;
- (f) este apt să își îndeplinească sarcinile în conformitate cu procedurile specificate în manualul operațional.

RAC-OPS 1.1000

Șeful echipajului de cabină

(a) Operatorul numește un șef al echipajului de cabină ori de câte ori echipajul este format din mai mult de un membru. Pentru operațiunile care necesită mai mult de un membru al echipajului de cabină, operatorul numește un membru al echipajului de cabină ca responsabil față de comandant.

(b) Șeful echipajului de cabină are responsabilitatea față de comandant să conducă și să coordoneze procedurile normale și de urgență precizate în manualul operațional. În cazul turbulențelor, în absența oricăror instrucțiuni ale echipajului de comandă, șeful echipajului de cabină va fi îndreptățit să întrerupă sarcinile care nu sunt legate de siguranță și să informeze echipajul de comandă în legătură cu nivelul turbulenței apărute și necesitatea de a comuta în poziția deschis a afișajului de legare a centurilor de siguranță. Echipajul de cabină va securiza apoi cabina pasagerilor și alte zone aplicabile.

(c) În cazul în care prin dispozițiile RAC-OPS 1.990 se cere a transporta mai mult de un membru al echipajului de cabină, operatorul nu va numi o persoană în funcția de șef de echipaj de cabină, cu excepția cazului în care acea persoană are cel puțin un an de experiență ca membru al echipajului de cabină și a finalizat un curs adecvat cuprinzând cel puțin următoarele:

1. informare înainte de zbor:

- (i) munca în echipaj;
- (ii) atribuirea posturilor și a responsabilităților membrilor echipajului de cabină;
- (iii) informații privitoare la un anumit zbor, inclusiv tipul avionului, echipamentele, zona și tipul de operare și categoriile de pasageri, acordând atenție specială persoanelor cu dizabilități, copiilor și cazurilor de persoane transportate pe targă;

2. cooperarea cu echipajul:

- (i) disciplină, responsabilități și ierarhie;
- (ii) importanța coordonării și a comunicării;
- (iii) incapacitatea pilotului;

3. examinarea cerințelor impuse de operator și a obligațiilor legale:

- (i) informarea privind siguranța pasagerilor, fișe privind siguranța;
- (ii) securizarea bucătăriilor;
- (iii) depozitarea bagajelor de cabină;
- (iv) echipament electronic;
- (v) proceduri la alimentarea cu carburant când sunt pasageri la bord;
- (vi) turbulențe;
- (vii) documentare;

4. factorii umani și managementul resurselor echipajului;

5. raportarea accidentelor și a incidentelor;

6. limitarea timpului de zbor și de serviciu și cerințele privind timpul de odihnă.

(d) Operatorul stabilește procedurile pentru selectarea următorului membru al echipajului de cabină cel mai bine calificat, pentru a înlocui șeful de echipaj de cabină desemnat în caz de incapacitate a acestuia. Astfel de proceduri trebuie să fie acceptabile pentru AAC și să țină cont de experiența operațională a unui membru al echipajului de cabină.

(e) Instruire CRM: Operatorul se asigură că toate elementele relevante din apendicele 2 la RAC-OPS 1.1005/1.1010/1.1015 tabelul 1 coloana (a) sunt integrate în instruire și tratate la nivelul cerut în coloana (f), curs pentru șeful echipajului de cabină.

RAC-OPS 1.1002

Operarea cu un singur membru al echipajului de cabină

(a) Operatorul se asigură că fiecare membru al echipajului de cabină care nu are experiență prealabilă comparabilă, înainte de a-și exercita funcția într-un echipaj format dintr-un singur membru, se supune următoarelor:

1. instruire suplimentară față de cea prevăzută la RAC-OPS 1.1005 și RAC-OPS 1.1010, care, pentru a reflecta necesitățile operării cu un singur membru în echipajul de cabină, va pune accent în principal pe următoarele aspecte:

(i) responsabilitatea față de comandant de a pune în aplicare procedurile de siguranță în cabină și procedurile de urgență prevăzute în manualul operațional;

(ii) importanța coordonării și a comunicării cu echipajul de comandă, managementul pasagerilor indisciplinați sau perturbatori;

(iii) examinarea cerințelor impuse de operator și a obligațiilor legale;

(iv) documentare;

(v) raportarea accidentelor și a incidentelor;

(vi) limitările timpului de zbor și de serviciu;

2. zboruri de familiarizare de cel puțin 20 de ore și 15 sectoare. Zborurile de familiarizare vor fi realizate sub supravegherea unui membru cu experiență al echipajului de cabină, pe tipul de avion care urmează să fie operat.

(b) Înainte de numirea unui membru al echipajului de cabină ca membru unic al echipajului, operatorul se asigură că acest membru al echipajului are competențele necesare pentru a-și îndeplini sarcinile în conformitate cu procedurile specificate în manualul operațional. Aptitudinile necesare în cazul operării cu un singur membru al echipajului de cabină vor fi luate în calcul la criteriile de selecție, recrutare, instruire și evaluare a competențelor echipajului de cabină.

RAC-OPS 1.1005

Instruirea inițială privind siguranța

(A se vedea apendicele 1 la RAC-OPS 1.1005)

(a) Operatorul se asigură că fiecare membru al echipajului de cabină, înainte de a urma instruirea de conversie, a finalizat cursul inițial de siguranță, incluzând cel puțin subiectele enumerate în apendicele 1 la RAC-OPS 1.1005.

(b) Cursurile de instruire vor fi asigurate, la discreția și sub rezerva aprobării de către AAC, de către:

1. operator:

- direct; sau

- indirect, printr-o organizație de instruire din partea operatorului; sau

2. printr-o organizație de instruire autorizată.

(c) Programul și structura cursurilor inițiale de instruire sunt în conformitate cu cerințele aplicabile și fac obiectul aprobării prealabile AAC.

(d) La discreția AAC, AAC, operatorul sau organizația de instruire autorizată eliberează un atestat de instruire pentru siguranță membrului echipajului de cabină după finalizarea cursului inițial de siguranță și trecerea cu succes a verificării precizate în RAC-OPS 1.1025.

(e) În cazul în care AAC autorizează un operator sau o organizație de instruire autorizată să elibereze atestatul privind instruirea în probleme de siguranță unui membru al echipajului de cabină, un astfel de atestat face referire clară la autorizarea AAC.

RAC-OPS 1.1010

Cursul de conversie și instruirea privind diferențele

(A se vedea apendicele 1 la RAC-OPS 1.1010)

(a) Operatorul se asigură că fiecare membru al echipajului de cabină a urmat un curs corespunzător de conversie și instruire privind diferențele, conform dispozițiilor aplicabile și tratând cel puțin subiectele enumerate în apendicele 1 la RAC-OPS 1.1010. Cursul de instruire va fi prevăzut în manualul operațional. Programul și structura cursului de instruire fac obiectul aprobării prealabile a AAC.

1. Cursul de conversie: un curs de conversie trebuie finalizat înainte de a fi:

(i) desemnat prima dată de către operator ca membru al echipajului de cabină; sau

(ii) desemnat să opereze pe un alt tip de avion; și

2. Instruirea privind diferențele: instruire privind diferențele trebuie să fie finalizată înainte de a opera:

(i) pe o variantă a tipului de avion operat în mod curent; sau

(ii) pe un avion la care echipamentele de siguranță, amplasarea acestora sau procedurile de siguranță normale sau de urgență sunt diferite de cele de pe tipurile sau variantele de avion utilizate în mod curent.

(b) Operatorul determină conținutul cursului de conversie și al instruirii privind diferențele, luând în considerare instruire anterioară a membrului echipajului de cabină care figurează în evidența instruirii membrului echipajului de cabină prevăzută la RAC-OPS 1.1035.

(c) Fără a aduce atingere prevederilor de la RAC-OPS 1.995 litera (c), pot fi combinate elemente legate atât de instruire inițială (RAC-OPS 1.1005), cât și de cursul de conversie și de instruirea privind diferențele (RAC-OPS 1.1010).

(d) Operatorul se asigură că:

1. instruire pentru conversie este realizată în mod structurat și realist, conform apendicelui 1 la RAC-OPS 1.1010;

2. instruire privind diferențele este realizată în mod structurat; și

3. cursul de conversie și, dacă este necesar, instruire privind diferențele includ folosirea tuturor echipamentelor de siguranță și toate procedurile normale și de urgență aplicabile tipului sau variantei de avion și implică instruirea și practica pe un echipament reprezentativ de instruire sau pe un avion real.

(e) Operatorul se asigură că fiecare membru al echipajului de cabină, înainte de a fi desemnat prima dată pentru un zbor, urmează cursurile CRM ale operatorului și CRM caracteristice pentru un tip de avion, în conformitate cu apendicele 1 la RAC-OPS 1.1010 litera (j). Echipajul de cabină care funcționează deja ca echipaj pentru un operator și care nu a urmat cursurile CRM ale operatorului finalizează acest curs înainte de următoarea instruire și verificare periodică, conform apendicelui 1 la RAC-OPS 1.1010 litera (j), inclusiv CRM specific pentru tipul de avion.

RAC-OPS 1.1012

Zboruri de aclimatizare

Operatorul se asigură că, la finalizarea cursului de conversie, fiecare membru al echipajului efectuează zboruri de aclimatizare înainte de a face parte efectiv din numărul minim al echipajului de cabină prevăzut în RAC-OPS 1.990.

RAC-OPS 1.1015

Instruirea periodică

(A se vedea apendicele 1 la RAC-OPS 1.1015)

(a) Operatorul se asigură că fiecare membru al echipajului de cabină participă la o instruire periodică, tratând activitățile atribuite fiecărui membru al echipajului în procedurile normale și de urgență și prin exerciții practice adaptate tipului/tipurilor sau variantei/variantelor de avion pe care aceștia operează, conform apendicelui 1 la RAC-OPS 1.1015.

(b) Operatorul se asigură că programul de instruire periodică aprobat de AAC include instruirea teoretică și practică, împreună cu practica individuală, astfel cum este prevăzut în apendicele 1 la RAC-OPS 1.1015.

(c) Perioada de valabilitate a pregătirii periodice și a verificărilor asociate prevăzute în RAC-OPS 1.1025 va fi de 12 luni calendaristice, începând de la sfârșitul lunii în care s-au efectuat acestea. Dacă aceste exerciții s-au efectuat în ultimele trei luni ale perioadei de valabilitate ale verificării precedente, perioada de valabilitate se va extinde de la data realizării acestora cu 12 luni calendaristice de la data expirării verificării precedente.

RAC-OPS 1.1020

Cursuri de perfecționare

(A se vedea apendicele 1 la RAC-OPS 1.1020)

(a) Operatorul se asigură că fiecare membru al echipajului de cabină care nu și-a exercitat funcțiile la bord mai mult de șase luni, iar controlul precedent prevăzut la RAC-OPS 1.1025 litera (b) punctul 3 este încă valabil, va efectua instruirea pentru perfecționare prevăzută în manualul operațional, conform apendicelui 1 la RAC-OPS 1.1020.

(b) Operatorul se asigură că, în cazul în care un membru al echipajului nu a absentat de la toate sarcinile de zbor, dar nu și-a exercitat, în ultimele șase luni, pe un tip de avion ca membru al echipajului de cabină, sarcinile impuse prin RAC-OPS 1.990 litera (b), înainte de a exercita astfel de sarcini pe acest tip de avion, membrul echipajului de cabină fie:

1. urmează un curs de perfecționare pe tipul de avion respectiv; fie
2. operează două sectoare de refamiliarizare pe parcursul operării comerciale pe tip.

RAC-OPS 1.1025

Verificări

(a) La discreția AAC, AAC, operatorul sau organizația de instruire autorizată care asigură efectuarea cursului se asigură că, în timpul sau după finalizarea instruirii precizate în RAC-OPS 1.1005, 1.1010, 1.1015 și 1.1020, fiecare membru al echipajului de cabină este supus unei verificări care tratează instruire urmată pentru a-i verifica aptitudinile privind executarea responsabilităților de siguranță în situații normale și de urgență.

La discreția AAC, AAC, operatorul sau organizația de instruire autorizată care asigură efectuarea cursului se asigură că personalul care efectuează aceste verificări este calificat corespunzător.

(b) Operatorul se asigură că fiecare membru al echipajului de cabină este supus verificărilor după cum urmează:

1. instruirea inițială privind siguranța. Se verifică elementele enumerate în apendicele 1 la RAC-OPS 1.1005;
2. curs de conversie și instruire privind diferențele. Se verifică elementele enumerate în apendicele 1 la RAC-OPS 1.1010;
3. instruirea periodică. Se verifică elementele enumerate în apendicele 1 la RAC-OPS 1.1015, cazurile adecvate; și
4. curs de reîmprospătare a cunoștințelor. Se verifică elementele enumerate în apendicele 1 la RAC-OPS 1.1020.

RAC-OPS 1.1030

Operarea pe mai multe tipuri sau variante

(a) Operatorul se asigură că fiecare membru al echipajului de cabină nu operează pe mai mult de trei tipuri de avion, cu excepția că poate să își exercite funcția pe patru tipuri de avion cu aprobarea AAC, cu condiția că, pentru cel puțin două tipuri:

1. sunt identice procedurile nespecifice tipului de avion în situații obișnuite sau de urgență; și
2. echipamentul de siguranță și procedurile specifice tipului de avion pentru situații obișnuite sau de urgență sunt asemănătoare.

(b) În sensul literei (a), variantele unui tip de avion se consideră a fi tipuri diferite de avion, dacă nu sunt asemănătoare în toate aspectele următoare:

1. utilizarea ieșirilor de urgență;
2. amplasarea și tipul echipamentului portabil de urgență; și
3. procedurile de urgență specifice tipului de avion.

RAC-OPS 1.1035

Evidența instruirii

Operatorul:

1. ține evidența tuturor instruirilor și verificărilor impuse prin RAC-OPS 1.1005, 1.1010, 1.1015, 1.1020 și 1.1025; și
2. păstrează o copie a atestării instruirii privind aspectele de siguranță; și
3. ține la zi evidența instruirilor și a examinărilor medicale sau evaluările medicale, arătând, în cazul instruirilor, datele și conținutul cursurilor de conversie, ale instruirilor privind diferențele și ale instruirii periodice primare; și
4. pune la dispoziția membrului echipajului interesat, la cererea acestuia, evidența tuturor instruirilor inițiale și periodice și a verificărilor.

Apendicele 1 la RAC-OPS 1.1005

Instruirea inițială privind siguranța

Instruirea inițială privind aspectele de siguranță vizată în RAC-OPS 1.1005 trebuie să trateze cel puțin următoarele aspecte:

(a) **instruirea** privind lupta contra incendiului și a fumului:

1. accent pe responsabilitatea echipajului de cabină de a interveni prompt în situații de urgență în caz de incendiu și fum și, în special, accentuarea importanței identificării sursei reale a incendiului;
2. importanța informării imediate a echipajului de comandă, precum și acțiunile specifice necesare pentru coordonarea și asistarea la detectarea incendiului sau a fumului;
3. necesitatea verificării frecvente a zonelor cu risc potențial de incendiu, inclusiv toaletele și detectorii asociați de incendiu;
4. clasificarea incendiilor și a tipurilor agenților de stingere adecvați și procedurile pentru situații speciale de incendiu, tehnica de aplicare a agenților de stingere a incendiilor, consecințele unei utilizări inadecvate și ale folosirii în spații închise; și
5. proceduri generale ale serviciilor de urgență la sol pe aerodromuri;

(b) antrenament de supraviețuire în apă:

aplicarea și utilizarea echipamentului personal de flotabilitate. Înainte de a opera prima dată pe un avion echipat cu bărci de salvare sau alt echipament asemănător, trebuie să se efectueze o instruire pentru utilizarea acestui echipament, precum și exerciții practice în apă;

(c) antrenament de supraviețuire:

antrenamentul de supraviețuire va fi adecvat zonelor de operare (de exemplu, regiuni polare, deșert, junglă sau mare);

(d) Aspecte aeromedicale și primul ajutor medical:

1. Instrucțiuni generale privind aspecte aeromedicale și supraviețuire ;
2. Efecte fiziologice a zborului cu accent special asupra cerințelor de hipoxie și oxigen;
3. Primul ajutor medical principal inclusiv îngrijirea în următoarele:
 - a. rău de aer ;
 - b. hiperventilare;
 - c. arsuri;
 - d. plăgi;
 - e. pierderea cunoștinței; și
 - f. fracturi și leziuni de țesuturi moi.
4. Urgențele medicale în timpul zborului și acordarea primului ajutor medical cel puțin în următoarele cazuri:
 - a. astmă;
 - b. stres și reacții alergice;
 - c. șoc;
 - d. diabet;
 - e. sufocare;
 - f. epilepsie;
 - g. naștere;
 - h. ictus; și
 - i. atac cardiac;
5. Folosirea echipamentului corespunzător inclusiv oxigenul de prim ajutor, trusa de prim ajutor, trusa profilactică universală și trusa medicală de urgență;
6. Instruirea practică în resuscitarea cardiacă de către fiecare membru al echipajului de cabină cu folosirea manechinului special proiectat ținând cont de caracteristicile mediului înconjurător al avionului; și
7. Sănătatea călătorului și igiena inclusiv:

- a. igiena la bordul aeronavei;
- b. riscul de contact cu boli infecțioase și posibilitățile de micșorare asemenea riscuri;
- c. administrarea deșeurilor clinice;
- d. dezinfecția aeronavei;
- e. administrarea decesului la bordul aeronavei; și
- f. management vigilență, efecte fiziologice de oboseală, fiziologia somnului, ritmul circadian și schimbările de fus orar

(e) relațiile cu pasagerii:

1. consilierea privind recunoașterea și managementul relațiilor cu pasagerii aflați sub influența alcoolului, a drogurilor sau cu comportament agresiv;
2. metode folosite pentru a motiva pasagerii și controlul mulțimii necesar pentru a accelera evacuarea avionului;
3. norme privind stivuirea sigură a bagajelor în cabină (inclusiv elementele de serviciu în cabină) și riscul de a deveni un pericol pentru ocupanții cabinei sau de a obstrucționa sau deteriora echipamentul pentru situații de urgență sau ieșirile avionului;
4. importanța atribuirii corecte a scaunelor în privința masei și a echilibrării avionului. Se va pune accent în special pe plasarea pasagerilor cu dizabilități și necesitatea instalării pasagerilor valizi lângă ieșirile nesupravegheate;
5. responsabilități în caz de turbulențe, inclusiv securizarea cabinei;
6. măsuri ce urmează să fie luate la transportul animalelor vii în cabină;
7. instruire privind mărfurile periculoase, inclusiv dispozițiile de la Subpartea R;
8. proceduri de securitate, inclusiv dispozițiile de la Subpartea S;

(f) comunicare:

În timpul instruirii se va pune accent pe importanța comunicării efective între echipajul de cabină și echipajul de comandă, incluzând tehnica, limbajul comun și terminologia;

(g) disciplină și responsabilități:

1. importanța îndeplinirii sarcinilor de către echipajul de cabină în conformitate cu manualul operațional;
2. competență și aptitudini fizice permanente pentru a-și exercita funcția de personal al echipajului de cabină, în special în privința limitării timpului de zbor și de serviciu și a cerințelor privind odihna;
3. cunoașterea reglementărilor aeronautice privitoare la echipajul de cabină și rolul AAC;
4. cunoașterea generală a terminologiei relevante pentru aeronautică, teoria zborului, reguli de repartizare a pasagerilor, meteorologie și zone de operare;
5. informare înainte de zbor a echipajului de cabină și comunicarea informațiilor privitoare la siguranță necesare pentru sarcinile lor specifice;
6. importanța asigurării faptului că documentele și manualele sunt la zi și conțin modificările aduse de operator;
7. importanța identificării cazurilor în care membrii echipajului de cabină au AAC și responsabilitatea de a iniția evacuarea sau alte proceduri pentru situații de urgență; și
8. importanța sarcinilor și a responsabilităților privind siguranța și nevoia de a răspunde prompt și efectiv la situațiile de urgență;

(h) managementul resurselor personalului:

1. curs introductiv CRM:

(i) un membru al echipajului de cabină va finaliza un curs introductiv CRM înainte de a fi desemnat prima dată să își exercite funcția ca membru al echipajului de cabină. Membrii echipajului de cabină care își exercită deja această funcție în transportul aerian comercial și care nu au finalizat anterior un curs de inițiere trebuie să urmeze un curs introductiv CRM până la viitoarea instruire periodică necesară și/sau viitoarea verificare;

(ii) elementele de instruire din apendicele 2 la RAC-OPS 1.1005/1.1010/1.1015 tabelul 1 coloana (a) vor fi tratate la nivelul cerut în coloana (b), curs introductiv CRM;

(iii) cursul introductiv CRM va fi condus de cel puțin un instructor CRM pentru membrii echipajului de cabină, sau în cazul dacă este aplicabil de un instructor CRM acceptat de AAC.

Apendicele 1 la RAC-OPS 1.1010
Cursul de conversie și instruirea privind diferențele

(a) Generalități:

Operatorul se asigură că:

1. cursul de conversie și instruirea privind diferențele sunt realizate de personal calificat corespunzător; și
2. în timpul cursului de conversie și al instruirii privind diferențele, instruirea se desfășoară la locul de amplasare, îndepărtare și utilizare a tuturor echipamentelor de siguranță și supraviețuire transportate în avion, precum și pentru toate procedurile pentru situații normale și de urgență legate de tipul, varianta și configurația avionului care va fi operat.

(b) Instruirea privind lupta contra incendiului și a fumului:

Operatorul se asigură că:

1. fiecare membru al echipajului de cabină primește o instruire realistă și practică pentru folosirea tuturor echipamentelor de luptă contra incendiilor, inclusiv haine de protecție reprezentative pentru cele existente la bordul avionului. Această instruire trebuie să includă:
 - (i) stingerea unui incendiu caracteristic incendiilor din interiorul avionului, cu excepția că, în cazul stingătoarelor cu halon, poate fi folosit un agent de stingere alternativ; și
 - (ii) aplicarea și folosirea echipamentului respirator de protecție într-un mediu închis cu fum simulat.

(c) Manevrarea ușilor și a ieșirilor:

Operatorul se asigură că:

1. fiecare membru al echipajului de cabină manevrează și deschide efectiv fiecare tip sau variantă de ieșire normală și de urgență în condiții normale și de urgență, într-un avion sau într-un dispozitiv de instruire reprezentativ; și
2. se efectuează o demonstrație a funcționării tuturor ieșirilor, cum ar fi fereastra de la postul de pilotaj.

(d) Antrenament de evacuare pe tobogan:

Operatorul se asigură că:

1. fiecare membru al echipajului de cabină coboară pe un tobogan de la o înălțime reprezentativă pentru puntea principală a avionului;
2. toboganul este montat la un avion sau la un aparat reprezentativ pentru antrenament; și
3. o nouă evacuare pe tobogan se efectuează când membrii echipajului de cabină se califică pentru un tip de avion la care înălțimea pragului pentru ieșirea de pe puntea principală diferă semnificativ de cea de pe tipul de avion pe care s-a zburat înainte.

(e) Proceduri de evacuare și alte situații de urgență:

Operatorul se asigură că:

1. instruirea pentru evacuarea de urgență include distingerea între evacuări planificate și neplanificate pe sol sau în apă. Acest antrenament trebuie să includă recunoașterea situațiilor în care ieșirile nu sunt utilizabile sau când echipamentul de evacuare nu este practic; și
2. fiecare membru al echipajului este antrenat să facă față la:
 - (i) un incendiu în timpul zborului, cu accent practic pe identificarea sursei reale a incendiului;
 - (ii) turbulențe puternice;
 - (iii) depresurizare bruscă, inclusiv aplicarea echipamentului de oxigen de către fiecare membru al echipajului de cabină; și
 - (iv) alte situații de urgență în timpul zborului.

(f) Controlul mulțimii:

Operatorul se asigură că instruirea include aspecte practice ale controlului mulțimii în diferite situații de urgență, susceptibile să se producă pe tipul de avion respectiv.

(g) Incapacitatea pilotului:

Operatorul se asigură că, în afară de cazul în care echipajul de comandă este alcătuit din mai mult de două persoane, fiecare membru al echipajului de cabină este antrenat în procedura pentru incapacitatea pilotului și va manevra mecanismele scaunelor și ale centurii de siguranță. Instruirea pentru folosirea sistemului de oxigen al echipajului de comandă și folosirea listei lor de verificări, unde se impune prin SOP ale operatorului, se va realiza printr-o demonstrație practică.

(h) Echipament de siguranță:

Operatorul se asigură că fiecare membru al echipajului de cabină primește o instruire realistă, însoțită de o demonstrație a amplasării și a folosirii echipamentului de siguranță, incluzând următoarele:

1. tobogane și, unde nu sunt transportate tobogane autosusținute, folosirea frânghiilor asociate;
2. bărci de salvare și tobogane transformabile, inclusiv echipamentul atașat la și/sau transportat în barcă;
3. veste de salvare, veste de salvare și pătuțuri gonflabile pentru copii;
4. sistem de oxigen prin cădere;
5. oxigen pentru prim ajutor;
6. stingătoare de incendiu;
7. topoare sau răngi pentru incendiu;
8. lumini de urgență, inclusiv lanterne;
9. echipament de comunicare, inclusiv megafoane;
10. pachete de supraviețuire, inclusiv conținutul lor;
11. echipamente pirotehnice (efective sau dispozitive reprezentative);
12. truse de prim ajutor, conținutul lor și echipament medical pentru situații de urgență; și
13. alte echipamente sau sisteme legate de siguranța în cabină, unde este aplicabil.

(i) Consilierea pasagerilor/demonstrații de siguranță:

Operatorul se asigură că instruirea cuprinde și instruirea pasagerilor pentru situații normale și de urgență în conformitate cu RAC-OPS 1.285.

(j) Managementul resurselor echipajului. Operatorul se asigură că:

1. fiecare membru al echipajului de cabină urmează cursul operatorului privind CRM, care include elementele de instruire din apendicele 2 la RAC-OPS 1.1005/1.1010/1.1015 tabelul 1 coloana (a) la nivelul prevăzut în coloana (c), înainte de a începe cursul CRM specific tipului de avion și/sau formării periodice CRM;
2. când un membru al echipajului de cabină urmează un curs de conversie pe alt tip de avion, elementele instruirii precizate în apendicele 2 la RAC-OPS 1.1005/1.1010/1.1015 tabelul 1 coloana (a) vor fi tratate la nivelul prevăzut în coloana (d), instruire CRM specifică tipului de avion;
3. instruirea CRM a operatorului și instruirea CRM specifică tipului de avion se vor realiza cu cel puțin un instructor CRM pentru membrii echipajului de cabină.

Apendicele 1 la RAC-OPS 1.1015

Instruirea periodică

(a) Operatorul se asigură că instruirea periodică se realizează cu personal calificat corespunzător.

(b) Operatorul se asigură că, la fiecare 12 luni calendaristice, programul de antrenament practic include următoarele:

1. proceduri pentru situații de urgență, inclusiv incapacitatea pilotului;
2. proceduri de evacuare, inclusiv tehnici pentru controlul mulțimii;
3. exerciții practice pentru fiecare membru al echipajului de cabină pentru deschiderea ușilor pentru evacuarea pasagerilor în situații normale și de urgență;
4. localizarea și manipularea echipamentului pentru situații de urgență, inclusiv sistemele de oxigen, și aplicarea de către fiecare membru al echipajului de cabină a vestelor de salvare, a oxigenului portabil și a echipamentului pentru protecția respirației (PBE);
5. noțiuni de prim ajutor și conținutul truselor de prim ajutor;
6. stivuirea obiectelor în cabină;
7. proceduri de securitate;
8. studiul incidentelor și al accidentelor; și
9. managementul resurselor personalului. Operatorul se asigură că instruirea CRM satisface următoarele:

(i) elementele de instruire din apendicele 2 la RAC-OPS 1.1005/1.1010/1.1015 tabelul 1 coloana (a) vor fi tratate într-un ciclu de trei ani la nivelul prevăzut în coloana (e), instruirea anuală periodică CRM;

(ii) definirea și punerea în aplicare a acestui program este responsabilitatea unui instructor CRM pentru echipajul de cabină;

(iii) în cazul în care instruirea CRM constă în module independente, aceasta trebuie realizată de cel puțin un instructor CRM pentru echipajul de cabină.

(c) Operatorul se asigură că, la intervale care nu depășesc trei ani, instruirea periodică include, de asemenea:

1. fiecare membru al echipajului de cabină manevrează și deschide efectiv fiecare tip sau variantă de ieșire normală și de urgență în condiții normale și de urgență, într-un avion sau într-un dispozitiv de instruire reprezentativ;
2. demonstrarea utilizării tuturor celorlalte ieșiri;
3. instruire realistă și practică în utilizarea întregului echipament de luptă contra incendiilor, inclusiv echipamentul de protecție, reprezentativ pentru cel transportat în avion.

Această instruire trebuie să includă:

(i) stingerea unui incendiu caracteristic incendiilor din interiorul avionului, cu excepția că, în cazul stingătoarelor cu halon, poate fi folosit un agent de stingere alternativ; și

(ii) aplicarea și folosirea echipamentului de protecție pentru respirație de către fiecare membru al echipajului de cabină, într-un mediu închis, cu fum simulat;

4. folosirea echipamentului pirotehnic (real sau material demonstrativ reprezentativ); și
5. demonstrarea utilizării bărcilor de salvare sau a toboganelor convertibile, dacă avionul este echipat;
6. operatorul se asigură că, în afară de cazul în care echipajul de comandă este alcătuit din mai mult de două persoane, fiecare membru al echipajului de cabină este antrenat în procedura pentru incapacitatea pilotului și va manevra mecanismele scaunelor și ale centurii de siguranță. Instruirea privind utilizarea sistemului de oxigen al echipajului de comandă și folosirea listei de verificări, unde se cere prin SOP al operatorului, se va realiza prin demonstrație practică.

(d) Operatorul se asigură că toate cerințele corespunzătoare din RAC-OPS.1 sunt incluse în instruirea membrilor echipajului de cabină.

Apendicele 1 la RAC-OPS 1.1020

Cursuri de perfecționare

Operatorul se asigură că instruirea de perfecționare este realizată de persoane calificate corespunzător, pentru fiecare membru al echipajului de cabină, și include cel puțin următoarele:

1. proceduri pentru situații de urgență, inclusiv incapacitatea pilotului;
2. proceduri de evacuare, inclusiv tehnici pentru controlul mulțimii;
3. manevrarea și deschiderea efectivă a fiecărui tip sau variantă de ieșire normală și de urgență în condiții normale și de urgență, inclusiv a sistemelor auxiliare în caz de pană de curent. Aceasta include acțiunea și forțele necesare pentru a opera și desfășura toboganele de evacuare. Această instruire se va derula într-un avion sau într-un dispozitiv de instruire reprezentativ;
4. demonstrații de utilizare a tuturor celorlalte ieșiri, inclusiv ferestrele de la postul de pilotaj; și
5. localizarea și manipularea echipamentului pentru situații de urgență, inclusiv sistemele de oxigen și aplicarea vestelor de salvare, a oxigenului portabil și a echipamentului de protecție a respirației.

Apendicele 2 la RAC-OPS 1.1005/1.1010/1.1015

Instruire

1. În manualul operațional se vor include programele de instruire CRM, împreună cu metodologia și terminologia.
2. Tabelul 1 indică elementele CRM care vor fi incluse în fiecare tip de instruire.

**Tabelul 1
Instruire CRM**

Notă: pentru coloana (d), dacă nu sunt disponibile studii de caz relevante pentru tipul de avion, se vor lua în calcul studii de caz relevante pentru extinderea și domeniul de aplicare al exploataării.

Elemente de instruit	Curs introductiv CRM	Instruire CRM efectuată de operator	CRM specific tipului de avion	Instruire periodică anuală CRM	Curs pentru șeful de echipaj
(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)

Principii generale

Factorii umani în aviație și obiectivele	Aprofundat	Nu este necesar	Nu este necesar	Privire generală	
Performanțe și limitări umane			Nu este necesar		

Din perspectiva membrului individual al echipajului de cabină

Percepția personalității, eroarea umană și fiabilitatea, atitudini și comportament, autoevaluare					
Stresul și managementul stresului					
Oboseala și vigilența	Aprofundat	Nu este necesar	Privire generală	(Ciclu de 3 ani)	Nu este necesar
Conștientizarea situației, dobândirea și prelucrarea informațiilor					

Asertivitatea

Conștientizarea situației, dobândirea și prelucrarea informațiilor					
--	--	--	--	--	--

Din perspectiva întregului echipaj al avionului

Prevenirea și detectarea					
--------------------------	--	--	--	--	--

erorilor					
Conștientizarea comună a situației, dobândirea și prelucrarea informațiilor				Privire generală	
Gestionarea sarcinilor de lucru				(Ciclu de 3 ani)	
Comunicarea și coordonarea eficientă între toți membrii echipajului, inclusiv echipajul de comandă, precum și membrii fără experiență, cu diferențe culturale	Nu este necesar	Aprofundat	În funcție de tipul de avion		Consolidare (se ține cont de responsabilitățile șefului de cabină)

Elemente de instruit	Curs introductiv CRM	Formare CRM efectuată de operator	CRM specific tipului de avion	Formare periodică anuală CRM	Curs pentru șeful de echipaj
(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)
Conducere, comunicare, sinergie, luarea deciziilor, delegarea					
Responsabilități individuale și colective, luarea deciziilor și acțiunea					
Controlul mulțimii, stresul pasagerilor, managementul situațiilor conflictuale, factori medicali					
Elemente legate de tipul avionului (fuselaj îngust/lat, cu o singură punte sau mai multe), alcătuirea echipajului de cabină și a echipajului de comandă, numărul pasagerilor		Nu este necesar	Aprofundat		

Din perspectiva operatorului și a organizării

Cultura companiei privind siguranța, RAC-OPS 1, factori organizaționali, factori legați de tipul de operare					
Comunicarea și coordonarea eficientă cu personalul de operare și de la sol	Nu este necesar	Aprofundat	În funcție de tipul de avion	Privire generală (Ciclu de 3 ani)	
Participarea la comunicarea accidentelor și a incidentelor					

legate de siguranța în cabină					
Studii de caz (a se vedea nota)		Necesar		Necesar	

Notă: pentru coloana (d), dacă nu sunt disponibile studii de caz relevante pentru tipul de avion, se vor lua în calcul studii de caz relevante pentru extinderea și domeniul de aplicare al exploatării.

SUBPARTEA P
MANUALE, JURNALE ȘI ÎNREGISTRĂRI

RAC-OPS 1.1040
Reguli generale privind manualele operaționale

- (a) Operatorul se asigură că manualul operațional conține toate instrucțiunile și informațiile necesare pentru ca personalul de operare să își exercite atribuțiile.
- (b) Operatorul se asigură că manualul operațional, conținutul și toate modificările sau revizuirile nu contravin condițiilor stabilite în certificatul de operator aerian (AOC) sau oricăror alte norme aplicabile și sunt acceptabile sau, unde este cazul, aprobate de către AAC.
- (c) Dacă nu este prevăzut altfel de AAC sau prevăzut prin dreptul național, operatorul trebuie să elaboreze manualul operațional în limba engleză. În plus, operatorul poate traduce și folosi manualul sau părți din el în alte limbi.
- (d) Dacă operatorul trebuie să realizeze noi manuale operaționale sau părți/volume importante din el, trebuie să respecte litera (c).
- (e) Operatorul poate elabora manualul operațional în volume separate.
- (f) Operatorul se asigură că întreg personalul operațional are acces ușor la o copie a fiecărei părți a manualului operațional care este relevantă pentru atribuțiile sale. În plus, operatorul va furniza membrilor echipajului o copie personală sau o selecție din părțile A și B ale manualului operațional, folosită pentru studiul personal.
- (g) Operatorul se asigură că manualul operațional este modificat și revizuit astfel încât instrucțiunile și informațiile conținute în el să fie la zi. Operatorul se asigură că întreg personalul operațional este informat despre astfel de modificări care sunt relevante pentru atribuțiile sale.
- (h) Fiecare deținător al unui manual operațional sau al părților corespunzătoare din el va avea la zi modificările și revizuirile furnizate de operator.
- (i) Operatorul va furniza AAC modificările și revizuirile prevăzute înainte de data intrării lor în vigoare. În cazul în care modificările privind oricare parte a manualului operațional trebuie să fie aprobate înainte în conformitate cu RAC-OPS, această aprobare se va obține înainte de data intrării în vigoare a modificărilor. În cazul în care sunt necesare modificări sau revizuii imediate din motive de securitate, acestea pot fi publicate și aplicate imediat, cu condiția solicitării aprobării pentru acestea.
- (j) Operatorul va include toate modificările și revizuirile cerute de AAC.
- (k) Operatorul trebuie să se asigure că informațiile luate din documente aprobate și orice modificare a acestor documente modificate este corect reflectată în manualul operațional și că manualul operațional nu conține informații contrare documentației aprobate. Cu toate acestea, această cerință nu împiedică operatorul să folosească date și proceduri mai conservatoare.
- (l) Operatorul trebuie să se asigure că conținutul manualului operațional este prezentat într-o formă în care poate fi înțeleasă fără dificultate. Concepția manualului operațional trebuie să respecte principiile factorilor umani.
- (m) Unui operator i se poate permite de către AAC să prezinte manualul operațional sau părți din el sub altă formă decât tipărit pe hârtie. În astfel de cazuri trebuie să se asigure un nivel acceptabil de accesibilitate, utilizare și fiabilitate.

(n) Folosirea unei forme rezumative a manualului operațional nu exonerează operatorul de la respectarea cerințelor RAC-OPS 1.130.

RAC-OPS 1.1045

Manual operațional – structură și conținut

(A se vedea apendicele 1 la OPS 1.1045)

(a) Operatorul se asigură că structura principală a manualului operațional este după cum urmează:

- partea A: Generalități/fundamente

Această parte va cuprinde toate politicile, instrucțiunile și procedurile de operare care nu sunt legate de tipul de avion, necesare pentru a asigura operarea în siguranță a avionului;

- partea B: Aspecte legate de utilizarea avionului

Această parte va cuprinde toate instrucțiunile și procedurile legate de tipul avionului, necesare pentru o operare în siguranță a avionului. Va ține cont de diferențele dintre tipuri, variante sau avioanele folosite de operator;

- partea C: Instrucțiuni și informații privind rutele și aerodromurile

Această parte va cuprinde toate instrucțiunile și informațiile necesare pentru zona de operare;

- partea D: Formare

Această parte va cuprinde toate instrucțiunile de instruire pentru personalul necesar pentru funcționarea în condiții sigure a avionului.

(b) Operatorul se asigură că manualul operațional are conținutul în conformitate cu apendicele 1 la RAC-OPS 1.1045 și că este relevant pentru zona și tipul de operare.

(c) Operatorul se asigură că structura detaliată a manualului operațional este acceptabilă pentru AAC.

RAC-OPS 1.1050

Manualul de zbor al avionului

Operatorul păstrează un manual de zbor aprobat la zi sau un document echivalent pentru fiecare avion pe care îl exploatează.

RAC-OPS 1.1055

Jurnal de bord

(a) Operatorul va reține următoarele informații pentru fiecare zbor, sub forma unui jurnal de bord:

1. înmatricularea avionului;
2. data;
3. numele membrilor echipajului;
4. funcțiile membrilor echipajului;
5. locul plecării;
6. locul sosirii;
7. ora plecării (fără timpul de zbor);
8. ora sosirii (cu timpul de zbor);
9. ore de zbor;
10. natura zborului;
11. incidente, observații (dacă există); și
12. semnătura comandantului (sau echivalent).

(b) Unui operator i se poate permite de către AAC să nu țină un jurnal de bord sau părți din acesta, dacă sunt disponibile informațiile relevante în alte documente.

(c) Operatorul se asigură că toate înscrierile sunt făcute simultan și sunt ireversibile.

RAC-OPS 1.1060
Plan operațional de zbor

(a) Operatorul trebuie să se asigure că planul operațional de zbor folosit și datele consemnate în timpul zborului conțin următoarele:

1. înmatricularea avionului;
2. tipul și varianta avionului;
3. data zborului;
4. identificarea zborului;
5. numele membrilor echipajului de comandă;
6. funcțiile membrilor echipajului de comandă;
7. locul plecării;
8. ora plecării (ora reală, fără timpul de zbor, ora decolării);
9. locul sosirii (planificat și real);
10. ora sosirii (ora reală de aterizare și cu timpul de zbor);
11. tipul de operare (ETOPS, VFR, zbor de transbordare etc.);
12. rute și segmente de rută cu puncte de verificare/puncte intermediare, distanțe, durate și traiectorii;
13. viteza de croazieră și durata zborului prevăzute între puncte de verificare/puncte intermediare. Durata estimată și durata reală a survolului;
14. altitudine de siguranță și niveluri minime de zbor;
15. altitudini planificate și niveluri de zbor;
16. calculul carburantului (înregistrări ale consumului de carburant în timpul zborului);
17. carburant la bord, la pornirea motoarelor;
18. devieri pentru destinație și, unde este aplicabil, la decolare și pe rută, inclusiv informațiile necesare la punctele 12, 13, 14 și 15;
19. autorizația inițială a planului de zbor și autorizațiile ulterioare;
20. calculul de replanificare în zbor; și
21. informații meteorologice relevante.

(b) Elementele care sunt disponibile imediat în alte documentații sau din alte surse acceptabile sau care nu sunt relevante pentru tipul de operare pot fi omise din planul operațional de zbor.

(c) Operatorul se asigură că planul operațional de zbor și utilizarea lui sunt descrise în manualul operațional.

(d) Operatorul se asigură că toate înscrierile în planul operațional de zbor sunt făcute în timp real și în mod ireversibil.

RAC-OPS 1.1065
Durata de păstrare a documentelor

Operatorul se asigură că toate înregistrările și toate operațiunile relevante și informațiile tehnice pentru fiecare zbor individual sunt arhivate pentru perioadele prevăzute în apendicele 1 la RAC-OPS 1.1065.

RAC-OPS 1.1070
Prezentarea managementului continuu al navigabilității al operatorului

Operatorul va păstra un document de management continuu al navigabilității conform dispozițiilor din RAC-CAW partea M punctul M.A.704 Specificațiile de management al menținerii navigabilității.

RAC-OPS 1.1071
Jurnalul tehnic al avionului

Operatorul ține un jurnal tehnic al avionului, conform dispozițiilor din RAC-CAW partea M punctul M.A.306 Sistemul de jurnal tehnic al operatorului.

Apendicele 1 la RAC-OPS 1.1045

Conținutul manualului operațional

Operatorul se asigură că manualul operațional conține următoarele:

A. GENERALITĂȚI/FUNDAMENTE

0. ADMINISTRAREA ȘI CONTROLUL MANUALULUI DE OPERARE

0.1. Introducere

- (a) O declarație că manualul respectă toate normele aplicabile și termenii și condițiile certificatului de transportator aerian aplicabil.
- (b) O declarație că manualul conține instrucțiunile operaționale care urmează să fie respectate de personalul respectiv.
- (c) O listă și o scurtă descriere a diferitelor părți, conținutul lor, aplicabilitate și utilizare.
- (d) Explicația și definițiile termenilor și ale cuvintelor necesare pentru folosirea manualului.

0.2. Sistemul de modificare și revizuire

- (a) Indicarea persoanelor responsabile cu editarea și inserarea modificărilor și a revizuirilor.
- (b) O listă cu modificările și revizuirile făcute, data lor de inserare și intrare în vigoare.
- (c) O declarație că nu sunt permise modificările și revizuirile scrise de mână, cu excepția situațiilor în care se impune modificarea sau revizuirea imediată din motive de securitate.
- (d) O descriere a sistemului de adnotare a paginilor și a datelor de intrare în vigoare.
- (e) O listă cu paginile în vigoare.
- (f) Adnotarea modificărilor (pe pagina de text și, în măsura în care este posibil, pe scheme și diagrame).
- (g) Revizuire temporare.
- (h) O descriere a sistemului de distribuire a manualului, a modificărilor și a revizuirilor.

1. ORGANIZARE ȘI RESPONSABILITĂȚI

1.1. Structura organizațională. O descriere a structurii organizaționale, incluzând organigrama generală a companiei și organigrama departamentului operațional. Organigrama trebuie să descrie relațiile dintre departamentul de operare și alte departamente ale companiei. În special, trebuie arătate liniile de subordonare și raportare ale tuturor diviziilor, departamentelor etc. în raport cu securitatea operațiunilor aeriene.

1.2. Responsabili desemnați. Numele fiecărui responsabil desemnat pentru operațiunile aeriene, sistemul de întreținere, instruirea echipajului și operațiuni la sol, conform RAC-OPS 1.175 litera (i). Trebuie să se includă o descriere a funcțiilor și a responsabilităților lor.

1.3. Responsabilități și atribuții ale personalului de administrare a operațiunilor. Descriere a atribuțiilor, a responsabilităților și a autorității personalului de administrare a operațiunilor, în raport cu securitatea operațiunilor aeriene și respectarea normelor aplicabile.

1.4. Autoritatea, atribuțiile și responsabilitățile comandantului. O declarație de definire a autorității, a atribuțiilor și a responsabilităților comandantului.

1.5. Atribuții și responsabilități pentru membrii echipajului, alții decât comandantul.

2. CONTROLUL ȘI AUTORITATEA OPERAȚIONALĂ

2.1. Controlul operațiunilor de către operator. O descriere a sistemului de control al operațiunilor de către operator (a se vedea RAC-OPS 1.175 litera (g)). Aceasta trebuie să arate cum este controlată securitatea operațiunilor de zbor și calificarea personalului. În special, trebuie descrise procedurile legate de următoarele aspecte:

- (a) valabilitatea licenței și a calificării;
- (b) competența personalului de operare; și
- (c) controlul, analiza și arhivarea înregistrărilor, a documentelor de zbor, a datelor și a informațiilor suplimentare.

2.2. Sistemul de promulgare a instrucțiunilor și a informațiilor suplimentare de operare. O descriere a oricărui sistem de promulgare a informațiilor care pot fi de natură operațională, dar sunt suplimentare celor din manualul operațional. Trebuie să se includă aplicabilitatea acestor informații și responsabilitățile pentru promulgarea lor.

2.3. Prevenirea accidentelor și programul pentru siguranța zborurilor. O descriere a principalelor aspecte ale programului pentru siguranța zborurilor.

2.4. Control operațional. O descriere a procedurilor și a responsabilităților necesare pentru a exercita controlul operațional privind siguranța zborurilor.

2.5. Puterea AAC. O descriere a puterilor AAC și a orientării personalului menită să faciliteze controalele efectuate de personalul AAC.

3. SISTEMUL CALITĂȚII

O descriere a sistemului de calitate adoptat, incluzând cel puțin:

- (a) o politică a calității;
- (b) o descriere a organizării sistemului de calitate; și
- (c) alocarea atribuțiilor și a responsabilităților.

4. ALCĂTUIREA ECHIPAJULUI

4.1. Alcătuirea echipajului. O explicație a metodei de determinare a alcătuirii echipajului, luând în considerare următoarele:

- (a) tipul avionului folosit;
- (b) zona și tipul de operare efectuat;
- (c) etapa zborului;
- (d) echipaj minim necesar și perioada planificată de zbor;
- (e) experiența (totală și pe tipuri de avion) recentă și calificarea membrilor echipajului; și
- (f) desemnarea comandantului și, dacă durata zborului impune, proceduri pentru înlocuirea comandatului și a altor membri ai echipajului de comandă (a se vedea apendicele 1 la OPS 1.940); și
- (g) desemnarea șefului de echipaj în cabină și, dacă durata zborului impune, proceduri pentru înlocuirea șefului de echipaj și a altor membri ai echipajului de cabină.

4.2. Desemnarea comandantului. Normele aplicabile pentru desemnarea comandantului.

4.3. Incapacitatea echipajului de comandă. Instrucțiuni privind succesiunea la comandă în eventualitatea incapacității echipajului de comandă.

4.4. Exercițarea funcției pe mai mult de un tip de avion. O declarație incluzând care avioane aparțin unui tip, în scopul:

- (a) programării echipajului de comandă; și
- (b) programării echipajului de cabină.

5. CERINȚE PRIVIND CALIFICAREA

5.1. O descriere a licenței necesare, calificări/competențe (de exemplu, pentru rute și aerodromuri), experiență, instruire, verificare și experiență recentă necesară personalului de operare pentru a-și exercita atribuțiile. Trebuie să se acorde atenție tipului de avion, tipului de operare și alcătuirii echipajului.

5.2. Echipajul de comandă

- (a) Comandant
- (b) Pilot înlocuitor al comandantului
- (c) Copilot
- (d) Pilot sub supraveghere
- (e) Operatorul panoului de control al sistemelor
- (f) Exercițarea funcției pe mai mult de un tip sau variantă de avion.

5.3. Echipajul de cabină

- (a) Șef de echipaj
- (b) Membru al echipajului de cabină
 - (i) Membru necesar al echipajului de cabină
 - (ii) Membru suplimentar al echipajului de cabină și membru al echipajului de cabină pentru zborurile de familiarizare
- (c) Exercițarea funcției pe mai mult de un tip sau variantă de avion.

5.4. Instruirea, verificarea și supravegherea personalului

- (a) pentru echipajul de comandă;

(b) pentru echipajul de cabină.

5.5. Alt personal operațional

6. PREVEDERI PRIVIND SĂNĂTATEA ECHIPAJULUI

6.1. Prevederi privind sănătatea echipajului. Reglementări relevante și sfaturi pentru membrii echipajului în privința sănătății, incluzând:

- (a) alcool și alte băuturi alcoolice;
- (b) narcotice;
- (c) medicamente,
- (d) somnifere;
- (e) preparate farmaceutice;
- (f) vaccinuri;
- (g) plonjare în apă adâncă;
- (h) donare de sânge;
- (i) precauții alimentare înainte și în timpul zborului;
- (j) somnul și odihna; și
- (k) intervenții chirurgicale.

7. LIMITĂRI ALE TIMPULUI DE ZBOR

7.1. Limitări ale timpului de zbor și de serviciu și de cerințe privind odihna. Schema realizată de operator în conformitate cu cerințele aplicabile.

7.2. Depășiri ale limitărilor privind timpul de zbor și de serviciu și/sau reduceri ale perioadei de odihnă. Condiții în care se poate depăși timpul de zbor și de serviciu sau pot fi reduse perioadele de odihnă și procedurile folosite pentru a raporta aceste modificări.

8. PROCEDURI OPERAȚIONALE

8.1. Instrucțiuni de pregătire a zborului. În funcție de tipul de operare:

8.1.1. Altitudini minime de zbor. O descriere a metodei de determinare și aplicarea altitudinilor minime de zbor, incluzând:

- (a) o procedură de a stabili altitudinile minime/nivelurile minime de zbor pentru zboruri VFR; și
- (b) o procedură de a stabili altitudinile minime/nivelurile minime de zbor pentru zboruri IFR.

8.1.2. Criterii și responsabilități pentru autorizarea folosirii aerodromurilor luând în considerare cerințele prevăzute în subpărțile D, E, F, G, H, I și J.

8.1.3. Metode de stabilire a aerodromurilor minimum operaționale. Metode de stabilire a aerodromurilor minimum operaționale pentru zboruri IFR în conformitate cu RAC-OPS 1 Subpartea E. Trebuie să se facă legătura cu procedurile de determinare a vizibilității și/sau vizibilitatea în lungul pistei și aplicabilitatea vizibilității reale observate de piloți, vizibilitatea raportată și vizibilitatea raportată în lungul pistei.

8.1.4. Minime operaționale pe rută pentru zboruri VFR sau porțiuni de zbor VFR, iar pentru avioane dotate cu un singur motor, instrucțiuni pentru alegerea rutei în ceea ce privește disponibilitatea suprafețelor care permit o aterizare forțată sigură.

8.1.5. Prezentarea și aplicarea aerodromurilor minimum operaționale de pe rută.

8.1.6. Interpretarea informațiilor meteorologice. Material explicativ privind decodarea prognozelor MET și a rapoartelor MET relevante la zona de operare, incluzând interpretările expresiilor condiționale.

8.1.7. Determinarea cantității de combustibil, lubrifianț și apă-metanol transportate. Metodele prin care se determină și se monitorizează în timpul zborului cantitățile de combustibil, lubrifianț și apă-metanol care urmează să fie transportate. Acest capitol trebuie să includă, de asemenea, instrucțiuni privind măsurarea și distribuirea fluidelor transportate la bord. Astfel de instrucțiuni trebuie să ia în considerare, de asemenea, toate circumstanțele care pot fi întâlnite în timpul zborului, inclusiv posibilitatea replanificării zborului și a defectării unuia sau a mai multor grupuri propulsoare ale avionului. De asemenea, trebuie descris sistemul de păstrare a datelor privind combustibilul și lubrifianțul.

8.1.8. Masa și centrul de greutate. Principiile generale ale masei și centrului de greutate cuprind următoarele:

- (a) definiții;

- (b) metode, proceduri și responsabilități pentru pregătirea și acceptarea calculelor de masă și centru de greutate;
- (c) politica privind utilizarea maselor standard și/sau reale;
- (d) metoda pentru determinarea masei aplicabile pentru pasageri, bagaje și încărcătură;
- (e) masa aplicabilă pentru pasageri și bagaje pentru diferite tipuri de exploatare și avioane;
- (f) instrucțiuni generale și informațiile necesare la verificarea diferitelor tipuri de documente în uz privind masa și echilibrarea;
- (g) proceduri de modificări în ultimul minut;
- (h) greutatea specifică a combustibilului, a lubrifiantului și a apei-metanol; și
- (i) procedurile sau politica de atribuire a scaunelor.

8.1.9. Planul de zbor ATS. Proceduri și responsabilități pentru pregătirea și prezentarea planului de zbor ATS. Factorii care trebuie considerați includ mijloacele de prezentare și pentru planuri de zbor individual, și pentru planuri de zbor succesive.

8.1.10. Planul operațional de zbor. Proceduri și responsabilități pentru pregătirea și acceptarea planului operațional de zbor. Folosirea planului operațional de zbor trebuie să fie descrisă incluzând exemple de formulare de planuri operaționale de zbor.

8.1.11. Jurnalul de bord al avionului. Trebuie să fie descrise responsabilitățile și utilizarea jurnalului de bord, incluzând exemple de formate folosite.

8.1.12. Lista documentelor, a formularelor și a informațiilor suplimentare de transportat.

8.2. Instrucțiuni de asistare la sol

8.2.1. Proceduri de alimentare cu combustibil. O descriere a procedurilor de alimentare cu combustibil, incluzând:

- (a) măsuri de siguranță în timpul realimentării și al golirii combustibilului, inclusiv în cazul în care o sursă de alimentare auxiliară (APU) este în funcțiune sau un motor cu turbină cu gaz este în funcțiune și frâna de elice este acționată;
- (b) realimentarea și golirea combustibilului când pasagerii se îmbarcă, sunt la bord sau debarcă; și
- (c) precauții pentru a evita amestecul combustibililor.

8.2.2. Proceduri de asistență legate de siguranța avionului, a pasagerilor și a încărcăturii. O descriere a procedurilor de asistență ce se vor folosi la alocarea scaunelor, la îmbarcarea și debarcarea pasagerilor și la încărcarea și descărcarea avionului. De asemenea, trebuie date alte proceduri, destinate realizării siguranței în timp ce avionul este pe platforma de staționare. Procedurile de asistență trebuie să includă următoarele:

- (a) copiii/copii de vârstă mică, persoane bolnave sau cu mobilitate redusă;
- (b) transportul pasagerilor neadmisibili, deportați sau persoane în stare de arest;
- (c) dimensiunea și greutatea admisibilă a bagajelor de mână;
- (d) încărcarea și securizarea obiectelor la bordul avionului;
- (e) încărcături speciale și clasificarea compartimentelor de navlu;
- (f) poziționarea echipamentului la sol;
- (g) manipularea ușilor avionului;
- (h) siguranța pe platforma de staționare, incluzând prevenirea incendiilor, zonele cu suflu și aspirație;
- (i) procedurile de pornire, plecare și sosire pe platforma de staționare, inclusiv operațiuni de împingere și remorcaj;
- (j) întreținerea avioanelor; și
- (k) documente și formulare privind asistența avioanelor;
- (l) ocuparea scaunelor de către mai multe persoane.

8.2.3. Proceduri privind refuzul îmbarcării. Proceduri pentru asigurarea refuzului îmbarcării pentru persoanele care par sub influența alcoolului sau sunt indicii fizice că sunt sub influența drogurilor, cu excepția pacienților sub tratament medical. Nu se aplică pacienților sub tratament medical.

8.2.4. Degivrajul și antigivrajul la sol. O descriere a politicii și a procedurilor privind degivrajul și antigivrajul avioanelor aflate la sol. Aceasta va include o descriere a tipurilor și a efectelor înghețării și ale altor agenți de contaminare asupra avioanelor în timpul staționării și al manevrelor la sol sau în timpul decolării. În plus, trebuie să se dea o descriere a tipurilor de fluide utilizate, incluzând:

- (a) numele de marcă sau denumirea comercială;
- (b) caracteristici;
- (c) efectele asupra performanței avionului;

(d) durata pe care acționează; și

(e) precauții la utilizare.

8.3. Proceduri de zbor

8.3.1. Politica VFR/IFR. Descrierea politicii pentru a autoriza zborurile VFR sau necesitatea ca zborurile să se efectueze în condiții IFR sau de schimbare dintr-un mod în altul.

8.3.2. Proceduri de navigație. O descriere a tuturor procedurilor de navigație relevante pentru tipurile și zonele de operare. Trebuie să se ia în considerare următoarele elemente:

(a) proceduri de navigație standard, inclusiv politica pentru desfășurarea verificărilor încrucișate, independent de datele de la tabloul de comandă, unde acestea pot influența traiectoria de zbor a avionului;

(b) navigație MNPs și POLAR și navigație în alte regiuni desemnate;

(c) RNAV;

(d) replanificare în zbor; și

(e) proceduri în caz de deteriorare a sistemelor; și

(f) RVSM.

8.3.3. Proceduri de setare a altimetrului, inclusiv folosirea, după caz:

- a altimetrelor metrice și a tabelelor de transformare;

și

- a procedurilor operaționale QFE.

8.3.4. Proceduri privind sistemul de avertizare a altitudinii

8.3.5. Sistem de avertizare a apropierii de sol/sistem de avertizare și alarmă de impact. Procedurile și instrucțiunile necesare pentru evitarea impactului cu solul, inclusiv restricții ale vitezei de coborâre în apropierea solului (cerințele privind instruirea sunt tratate la D.2.1).

8.3.6. Politici și proceduri pentru folosirea TCAS/ACAS

8.3.7. Politici și proceduri pentru managementul carburantului în zbor

8.3.8. Condiții atmosferice defavorabile și posibil periculoase. Proceduri pentru operarea în și/sau evitarea condițiilor atmosferice defavorabile și posibil periculoase, incluzând:

(a) oraje;

(b) condiții de givraj;

(c) turbulență;

(d) vânt de forfecare;

(e) curenți jet;

(f) nori de cenușă vulcanică;

(g) precipitații puternice;

(h) furtuni de nisip;

(i) unde (montane); și

(j) inversiuni semnificative de temperatură.

8.3.9. Turbulențe de siaj. Criterii de separare a turbulențelor de siaj, luând în considerare tipurile de avioane, condițiile de vânt și amplasarea pistei.

8.3.10. Membrii echipajului la postul lor. Cerințe privind obligația membrilor echipajului de a ocupa posturile de lucru sau scaunele desemnate în timpul diferitelor etape de zbor sau ori de câte ori este necesar din motive de siguranță și, de asemenea, proceduri pentru condiții de odihnă la postul de pilotaj.

8.3.11. Utilizarea centurilor de siguranță pentru echipaj și pasageri. Cerințe privind obligația membrilor echipajului și a pasagerilor de a folosi centurile de siguranță și/sau hamurile în timpul diferitelor etape de zbor sau ori de câte ori este necesar din motive de siguranță.

8.3.12. Accesul la postul de pilotaj. Condiții privind accesul la postul de pilotaj pentru persoane, altele decât echipajul de comandă. Trebuie să se includă politica privind accesul inspectorilor din partea autorității.

8.3.13. Folosirea scaunelor libere ale echipajului. Condițiile și procedurile pentru folosirea scaunelor libere ale echipajului.

8.3.14. Incapacitatea membrilor echipajului. Procedurile care trebuie urmate în cazul incapacității membrilor echipajului în timpul zborului. Trebuie incluse exemple de tipuri de incapacități și mijloacele de recunoaștere a lor.

8.3.15. Cerințe privind siguranța în cabină. Proceduri care să trateze:

- (a) pregătirea cabinei pentru zbor, cerințe în timpul zborului și pregătirea pentru aterizare, incluzând proceduri pentru securizarea cabinei și a oficiilor;
- (b) proceduri pentru a se asigura că pasagerii sunt așezați în locuri în care, în cazul evacuării de urgență, ei pot contribui cât mai bine posibil la evacuarea din avion și nu o împiedică;
- (c) proceduri de urmat în timpul îmbarcării și al debarcării pasagerilor; și
- (d) proceduri la alimentarea/golirea combustibilului în timpul îmbarcării, al aflării la bord sau al debarcării pasagerilor;
- (e) interzicerea fumatului la bord.

8.3.16. Proceduri de informare a pasagerilor. Conținutul, sensul și momentul informării pasagerilor în conformitate cu RAC-OPS 1.285.

8.3.17. Proceduri de operare a avioanelor dotate cu echipament de detectare a radiației cosmice sau solare. Proceduri pentru folosirea echipamentului de detectare a radiației cosmice sau solare și pentru înregistrarea citirilor, inclusiv măsurile care se vor lua în cazul depășirii valorilor-limită prevăzute în manualul operațional. În plus, procedurile de urmat, inclusiv procedurile ATS, în cazul luării deciziei de coborâre sau de schimbare a rutei.

8.3.18 Politica privind folosirea pilotului automat și a automanetei.

8.4. Operațiuni pentru orice condiții meteorologice. O descriere a procedurilor operaționale asociate cu operațiunile pentru orice condiții meteorologice (a se vedea, de asemenea, RAC-OPS 1 Subpărțile D și E).

8.5. ETOPS. O descriere a procedurilor operaționale ETOPS.

8.6. Folosirea echipamentului minim și a listei (listelor) cu abateri tolerate în raport cu tipul de configurare.

8.7. Zboruri necomerciale. Proceduri și limitări pentru:

- (a) zboruri de antrenament;
- (b) zboruri de încercare;
- (c) zboruri de livrare;
- (d) zboruri de transport avion (convoiaj);
- (e) zboruri demonstrative; și
- (f) zboruri de poziționare, inclusiv persoanele care pot fi transportate în astfel de zboruri.

8.8. Cerințe privind oxigenul

8.8.1. O explicație a condițiilor în care trebuie furnizat și folosit oxigenul.

8.8.2. Cerințe privind oxigenul, precizând pentru:

- (a) echipajul de comandă;
- (b) echipajul de cabină; și
- (c) pasageri.

9. BUNURI PERICULOASE ȘI ARME

9.1. Informații, instrucțiuni și orientări generale privind transportul bunurilor periculoase, incluzând:

- (a) politica operatorului privind transportul de bunuri periculoase;
- (b) orientări privind cerințele pentru acceptarea, etichetarea, manipularea, stivuirea și izolarea bunurilor periculoase;
- (c) Cerințe speciale privind notificare în cazul unui accident sau eveniment, atunci când se transportă bunuri periculoase.
- (d) proceduri pentru a răspunde în situații de urgență legate de mărfurile periculoase;
- (e) atribuții ale personalului implicat, conform RAC-OPS 1.1215; și
- (f) instrucțiuni privind transportul efectuat de personalul operatorului.

9.2. Condițiile în care pot fi transportate arme și muniții de război și arme sportive.

10. SECURITATEA

10.1. Instrucțiuni și orientări neconfidențiale privind securitatea, care trebuie să includă autoritatea și responsabilitățile personalului operatorului. Trebuie incluse, de asemenea, politicile și procedurile pentru tratarea și semnalarea criminalității la bord, intervenții ilegale la bord, diversiune, amenințări cu bombă sau deturnări.

10.2. O descriere a măsurilor și a instruirii preventive de securitate.

Notă: Anumite părți din instrucțiunile și orientările privind securitatea pot fi păstrate cu caracter confidențial.

11. TRATAREA, NOTIFICAREA ȘI RAPORTAREA EVENIMENTELOR

Procedurile privind tratarea, notificarea și raportarea evenimentelor. Această parte trebuie să includă:

- (a) definiția evenimentelor și a responsabilităților relevante ale tuturor persoanelor implicate;
- (b) exemple de formulare (sau chiar copii ale formularelor) folosite pentru raportarea tuturor tipurilor de evenimente, instrucțiuni de completare a acestora, adresa la care trebuie trimise și timpul alocat pentru a face acest lucru;
- (c) în cazul unui accident, descrierea departamentelor companiei, a autorităților și a altor organizații care trebuie informate, cum se va face acest lucru și în ce succesiune;
- (d) procedurile pentru notificarea verbală către unitățile de asistență a traficului aerian în caz de incidente implicând ACAS RA, obstrucție provocată de păsări și condiții periculoase;
- (e) proceduri pentru transmiterea raportului scris privind incidentele de trafic aerian, ACAS RA, coliziuni cu păsări, bunuri periculoase, incidente sau accidente, intervenții ilegale la bord;
- (f) proceduri de raportare pentru a se asigura respectarea RAC-OPS 1.085 litera (b) și OPS 1.420. Aceste proceduri trebuie să includă proceduri de raportare interne legate de securitate, care trebuie urmate de membrii echipajului, pentru informarea imediată a comandantului asupra oricărui incident care a pus sau ar fi putut pune în pericol siguranța în timpul zborului și pentru ca toate aceste informații să îi fie comunicate.

12. REGULI ALE CIRCULAȚIEI AERIENE

Regulile circulației aeriene includ:

- (a) reguli ale zborului la vedere și instrumental;
- (b) aplicarea teritorială a regulilor de circulație aeriană;
- (c) comunicarea procedurilor, incluzând procedurile de întrerupere a comunicațiilor;
- (d) informații și instrucțiuni legate de interceptarea avioanelor civile;
- (e) condițiile în care urmează să se mențină o supraveghere radio;
- (f) semnale;
- (g) sistemul orar utilizat în operare;
- (h) autorizații ATC, conformitatea cu planul de zbor și raportarea poziției;
- (i) semnale vizuale folosite pentru a avertiza un zbor neautorizat într-o zonă sau pe punctul de a intra într-o zonă restricționată, interzisă sau periculoasă;
- (j) proceduri pentru piloți la observarea unui accident sau la primirea unui mesaj de dezastru;
- (k) coduri vizuale sol/aer utilizate de supraviețuitori, descrierea și folosirea dispozitivelor de semnalizare; și
- (l) semnale de urgență și dezastru.

13. CONCESIONARE

O descriere a dispozițiilor operaționale pentru concesionare, proceduri asociate și responsabilități de administrare.

B. OPERAREA AVIONULUI – ELEMENTE LEGATE DE TIPUL AVIONULUI

La tratarea titlurilor următoare trebuie să se ia în considerare diferențele dintre tipuri și variantele aceluiași tip:

0. INFORMAȚII GENERALE ȘI UNITĂȚI DE MĂSURĂ

0.1. Informații generale (de exemplu, dimensiunile avionului), inclusiv o descriere a unităților de măsură folosite pentru operarea avionului respective și tabele de transformare.

1. LIMITĂRI

1.1. O descriere a limitărilor certificate și a limitărilor operaționale aplicabile, inclusiv:

- (a) condiția de certificare (de exemplu, АП-23, АП-25, anexa 16 ICAO (АП-36 și АП-34) etc.);
- (b) configurația scaunelor pentru pasageri pentru fiecare tip de avion, incluzând o prezentare grafică;

- (c) tipurile de operare aprobate (de exemplu, VFR/IFR, CAT II/III, tip RNP, zboruri în condiții cunoscute de givraj etc.);
- (d) componența echipajului;
- (e) masa și centrul;
- (f) limitări de viteză;
- (g) diagrama de manevră;
- (h) limite de vânt, incluzând operațiuni pe piste contaminate;
- (i) limitări de performanță în funcție de configurația aplicabilă;
- (j) panta pistei;
- (k) limitări pe piste ude sau contaminate;
- (l) contaminarea celulei; și
- (m) limitări ale sistemelor.

2. PROCEDURI NORMALE

2.1. Procedurile normale și sarcinile atribuite echipajului, listele de verificări adecvate, metoda de utilizare a listelor de verificare și o declarație privind procedurile de coordonare necesare între echipajul de comandă și echipajul de cabină. Trebuie să fie incluse următoarele proceduri normale și sarcini:

- (a) control înainte de zbor;
- (b) control înainte de plecare;
- (c) setarea și verificarea altimetrului;
- (d) rulare, decolare și ascensiune;
- (e) proceduri antizgomot;
- (f) croazieră și coborâre;
- (g) apropiere, pregătire și informare pentru aterizare;
- (h) apropiere VFR;
- (i) apropiere instrumentală;
- (j) apropiere în zbor la vedere și circling;
- (k) apropiere întreruptă;
- (l) aterizare normală;
- (m) după aterizare; și
- (n) operarea pe piste ude și contaminate.

3. PROCEDURI ANORMALE ȘI PENTRU SITUAȚII DE URGENȚĂ

3.1. Procedurile anormale și pentru situații de urgență și sarcinile atribuite echipajului, listele de verificări adecvate, metoda de utilizare a listelor de verificare și o declarație privind procedurile de coordonare necesare între echipajul de comandă și echipajul de cabină. Trebuie să fie incluse următoarele proceduri anormale și pentru situații de urgență și următoarele sarcini:

- (a) incapacitatea echipajului;
- (b) proceduri în caz de foc și fum;
- (c) zbor nepresurizat și parțial presurizat;
- (d) depășirea limitelor structurale, cum ar fi aterizarea cu exces de greutate;
- (e) depășirea limitelor radiațiilor cosmice;
- (f) lovirea avionului de trăsnet;
- (g) mesaje de pericol și alertarea controlului traficului aerian pentru situații de urgență;
- (h) cedarea motorului;
- (i) cedarea sistemelor;
- (j) instrucțiuni pentru cazul unor cedări tehnice majore;
- (k) avertizări cu privire la apropierea de sol;
- (l) avertizare TCAS;
- (m) vânt de forfecare; și
- (n) aterizare/amerizare forțată; și
- (o) proceduri de urgență la plecare.

4. PERFORMANȚA

4.0. Datele privind performanța trebuie furnizate într-un format care poate fi folosit fără dificultate.

4.1. Date privind performanța. Trebuie incluse elemente privind performanța care asigură datele necesare pentru respectarea cerințelor de performanță prevăzute la RAC-OPS 1 subpărțile F, G, H și I, pentru a permite determinarea:

- (a) limitelor de ascensiune la decolare – masa, altitudinea, temperatura;
- (b) lungimea pistei la decolare (uscată, umedă, contaminată);
- (c) traiectoria netă de zbor pentru calcularea depășirii obstacolelor sau, unde este aplicabil, traiectoria de zbor la decolare;
- (d) pierderea de pantă în caz de ascensiune cu înclinare laterală;
- (e) limite de pantă pe rută;
- (f) limite de pantă la apropiere;
- (g) limite de pantă la aterizare;
- (h) lungimea pistei la aterizare (uscată, umedă, contaminată), incluzând efectele defectării în timpul zborului a unui sistem sau dispozitiv, dacă acesta afectează distanța de aterizare;
- (i) limitele energiei de frânare; și
- (j) viteze aplicabile pentru diferite etape de zbor (considerând, de asemenea, piste uscate, umede sau contaminate).

4.1.1. Date suplimentare tratând zborurile în condiții de givraj. Trebuie să fie inclusă orice performanță certificată referitoare la o configurație certificată sau o abatere de la configurație, cum ar fi nefuncționarea dispozitivului antiderapare.

4.1.2. Dacă datele de performanță, conform clasei adecvate de performanță, nu sunt disponibile în manualul de zbor al avionului aprobat, atunci pot fi incluse oricare alte date acceptabile pentru AAC. Alternativ, manualul operațional poate conține trimitere la alte referințe privind datele aprobate cuprinse în manualul de zbor al avionului, unde nu este probabilă folosirea acestor date deseori sau în cazuri de urgență.

4.2. Date suplimentare de performanță. Date suplimentare de performanță, unde este aplicabil, cuprinzând:

- (a) pante de urcare cu toate motoarele;
- (b) date privind coborârea progresivă;
- (c) efectele fluidelor de degivraj/antigivraj;
- (d) zboruri cu trenul de aterizare scos;
- (e) zboruri de convoi cu un motor inoperativ, pentru avioanele cu trei sau mai multe motoare; și
- (f) zboruri efectuate conform dispozițiilor CDL.

5. PLANIFICAREA ZBORULUI

5.1. Date și instrucțiuni necesare pentru planificarea zborului înainte de zbor și în cursul zborului, incluzând factori ca tabele de viteză și parametri ai motorului. Unde este aplicabil, trebuie să fie incluse proceduri pentru operare cu unul sau mai multe motoare în pană, zboruri ETOPS (în special viteza de croazieră cu un motor în pană și distanța maximă până la un aerodrom adecvat determinate conform dispozițiilor RAC-OPS 1.245) și zborurile către aerodromuri izolate.

5.2. Metoda pentru calculul combustibilului necesar în diferite etape de zbor, în conformitate cu RAC-OPS 1.255.

6. MASA ȘI CENTRAJUL

Instrucțiunile și datele pentru calculul masei și al centrajului includ:

- (a) sistemul de calcul (de exemplu, sistemul index);
- (b) informații și instrucțiuni pentru completarea documentelor privind masa și echilibrarea, manual sau cu un sistem informatizat;
- (c) limite aplicabile maselor și centrului de greutate pe tipuri sau variante de avioane sau avioane utilizate individual de operator; și
- (d) greutatea de bază și centrul de greutate sau indexul corespunzător.

7. ÎNCĂRCAREA

Proceduri și dispoziții pentru încărcarea și securizarea încărcăturii în avion.

8. LISTA ABATERILOR ADMISE ÎN OPERARE

Lista (listele) abaterilor tolerate în raport cu configurația de tip (CDL), dacă este furnizată (furnizate) de constructor, luând în considerare tipurile și variantele avionului operat, inclusiv procedurile de urmat la trimiterea unui avion în condițiile CDL.

9. LISTA ECHIPAMENTULUI MINIM

Lista echipamentului minim (MEL), luând în considerare tipurile și variantele avionului operat și tipurile și zonele de operare. MEL trebuie să includă echipamentul de navigație și să țină cont de performanța necesară pentru ruta și zona de operare.

10. ECHIPAMENT PENTRU SUPRAVIEȚUIRE ȘI DE URGENȚĂ, INCLUSIV OXIGEN

10.1. O listă a echipamentului de supraviețuire care urmează să fie transportat pe rutele de zbor și procedurile de verificare a stării de funcționare a echipamentului anterior decolării. De asemenea, trebuie incluse instrucțiunile privind amplasarea, accesibilitatea și folosirea echipamentului de supraviețuire și urgență și lista asociată de verificări.

10.2. Trebuie să se ia în considerare procedura pentru determinarea cantității de oxigen necesară și cantitatea care este disponibilă. Profilul de zbor, numărul de ocupanți și, dacă este posibil, decompresia cabinei. Informațiile furnizate trebuie să fie într-o formă în care pot fi folosite fără dificultate.

11. PROCEDURI DE EVACUARE ÎN SITUAȚII DE URGENȚĂ

11.1. Instrucțiuni pentru pregătirea evacuării în situații de urgență, inclusiv coordonarea echipajului și atribuirea posturilor în situații de urgență.

11.2. Proceduri de evacuare în situații de urgență. O descriere a sarcinilor tuturor membrilor echipajului pentru evacuarea rapidă a avionului și asistarea pasagerilor în caz de aterizare forțată, amerizare sau alte situații de urgență.

12. SISTEMELE AVIONULUI

O descriere a sistemelor avionului, a comenzilor și a indicațiilor asociate și a instrucțiunilor lor de operare.

C. INSTRUCȚIUNI ȘI INFORMAȚII PRIVIND RUTELE ȘI AERODROMURILE

1. Instrucțiuni și informații legate de comunicații, navigație și aerodromuri, incluzând nivelurile minime de zbor și altitudinile pentru fiecare rută de zbor și minimurile operaționale ale fiecărui aerodrom planificat a fi folosit:

- (a) nivelul/altitudine minimă de zbor;
- (b) minime operaționale pentru aerodromurile de plecare, de destinație și de rezervă;
- (c) mijloace de comunicație și ghidare a navigației,
- (d) date privind pista și instalațiile aerodromului;
- (e) proceduri de apropiere, apropiere ratată și proceduri de plecare, incluzând proceduri de reducere a zgomotului;
- (f) proceduri în caz de pană a mijloacelor de comunicație;
- (g) mijloace de căutare și salvare în zona de operare a avionului;
- (h) descriere a hărților aeronautice care trebuie transportate la bord, în funcție de tipul și de ruta de zbor, incluzând metoda de verificare a valabilității lor;
- (i) disponibilitatea serviciilor de informații aeronautice și a serviciilor meteorologice;
- (j) proceduri de comunicație și navigație în zbor;
- (k) clasificarea aerodromurilor pentru calificarea echipajului de comandă;
- (l) limitări speciale ale aerodromului (limitări de performanță și proceduri operaționale).

D. INSTRUIRE

1. Programele de pregătire și verificare pentru întreg personalul de operare afectat sarcinilor operaționale în legătură cu pregătirea și/sau realizarea zborului.
2. Programele de pregătire și verificare trebuie să includă:
 - 2.1. pentru echipajul de comandă. Toate elementele relevante prevăzute în Subpărțile E și N;
 - 2.2. pentru echipajul de cabină. Toate elementele relevante prevăzute în Subpartea O;
 - 2.3. pentru personalul de operare respectiv, inclusiv membrii echipajului:
 - (a) toate elementele relevante prevăzute în Subpartea R (transportul aerian al bunurilor periculoase); și
 - (b) toate elementele relevante prevăzute în Subpartea S (securitatea);
 - 2.4. pentru personalul de operare, altul decât membrii echipajului (de exemplu, dispecerul, personalul manipulant etc.). Toate elementele relevante prevăzute în RAC-OPS 1 având legătură cu sarcinile lor.
3. Proceduri
 - 3.1. Proceduri de pregătire și verificare
 - 3.2. Proceduri care se vor aplica în cazul în care personalul nu realizează sau nu menține nivelul impus.
 - 3.3. Proceduri pentru a se asigura că situațiile anormale sau de urgență care necesită aplicarea parțială sau în întregime a procedurilor pentru situații anormale sau de urgență și simularea IMC cu mijloace artificiale nu sunt simulate în timpul zborurilor de transport aerian comercial.
4. Descrierea documentației care trebuie arhivată și perioadele de arhivare (a se vedea apendicele 1 la RAC-OPS 1.1065).

Apendicele 1 la RAC-OPS 1.1065
Perioada de păstrare a documentelor

Operatorul se asigură că următoarele informații/documente sunt arhivate într-o formă acceptabilă, accesibilă autorității, pentru perioadele prezentate în tabelele de mai jos.

Notă: Informații suplimentare privind documentele de păstrat sunt prevăzute în RAC-CAW partea M, punctul M.A. 306 litera (c) Sistemul de jurnal tehnic al operatorului.

Tabelul 1
Informații folosite la pregătirea și executarea unui zbor
 Informații folosite la pregătirea și executarea unui zbor conform RAC-OPS 1.135

Plan operațional de zbor	3 luni
Jurnalul tehnic al avionului	36 de luni după data ultimei adnotări, în conformitate cu RAC-CAW partea M punctul M.A. 306 litera (c)
Documentație specifică NOTAM/AIS, dacă este editată de operator	3 luni
Documentație privind masa și centrajul	3 luni
Notificarea încărcăturilor speciale incluzând informații scrise comandantului privind bunuri periculoase	3 luni

Tabelul 2
Rapoarte

Jurnal de bord	3 luni
Înregistrări de zbor pentru înregistrarea oricărui eveniment, conform RAC-OPS 1.420, sau a oricărui eveniment pe care comandantul îl apreciază ca necesar de raportat sau înregistrat	3 luni
Rapoarte privind depășirea perioadelor de serviciu și/sau reducerea perioadelor de odihnă	3 luni

Tabelul 3
Înregistrări ale echipajului de comandă

Durata de zbor, de serviciu și de odihnă	15 luni
Licența	Atât timp cât membrul echipajului de comandă își exercită privilegiile licenței pentru operator
Instruire de conversie și verificare	3 ani
Curs pentru funcția de comandant (inclusiv verificare)	3 ani

Antrenament periodic și verificare	3 ani
Instruire și verificare pentru a opera în oricare dintre scaunele de pilot	3 ani
Experiență recentă (a se vedea RAC-OPS 1.970)	15 luni
Competențe de rută și aerodrom (a se vedea RAC-OPS 1.975)	3 ani
Instruire și calificare pentru operații specifice cerute prin RAC-OPS (de exemplu, ETOPS CATII/III)	3 ani
Instruire pentru transportul bunurilor periculoase, după caz	3 ani

Tabelul 4
Înregistrări ale echipajului de cabină

Durata de zbor, de serviciu și de odihnă	15 luni
Instruire inițială, de conversie și diferențe (inclusiv verificare)	Atât timp cât membrul echipajului de cabină este angajat de operator
Antrenament periodic și de reîmprospătare a cunoștințelor (inclusiv verificare)	Până la 12 luni după ce membrul echipajului de cabină a părăsit serviciul operatorului
Instruire pentru transportul bunurilor periculoase, după caz	3 ani

Tabelul 5
Înregistrări pentru alte categorii de personal operațional

Evidența formării/calificării pentru alte categorii de personal din operare pentru care se cere prin RAC-OPS 1 un program aprobat de instruire	Ultimele 2 înregistrări
--	-------------------------

Tabelul 6
Alte înregistrări

Date statistice privind dozajul radiației cosmice și solare	Până la 12 luni după ce membrul echipajului de cabină a părăsit serviciul operatorului
Date privind sistemul calității	5 ani
Documentul de transport al bunurilor periculoase	3 luni de la finalizarea zborului
Liste de verificare în vederea acceptării bunurilor periculoase	3 luni de la finalizarea zborului

SUBPARTEA Q
LIMITĂRI PRIVIND TIMPUL DE ZBOR ȘI DE SERVICIU ȘI CERINȚE PRIVIND PERIOADA DE
ODIHNĂ

(A se vedea Reglementările aeronautice civile RAC-FTL Cerințe față de timpul de zbor,
timpul de serviciu de zbor și timpul de odihnă pentru membrii echipajelor aeronavelor
din aviația civilă a Republicii Moldova)

SUBPARTEA R TRANSPORTUL AERIAN AL BUNURILOR PERICULOASE

RAC-OPS 1.1150 Terminologie

(a) Termenii de mai jos, utilizați în prezenta Subparte au următoarele înțelesuri:

(1) Check list de acceptare. Document care facilitează desfășurarea unei verificări exterioare vizuale a coletelor cu bunuri periculoase și documentele aferente acestora pentru a se asigura de faptul că sunt respectate toate cerințele;

(2) Aeronavă cargo. Orice aeronavă, alta decât o aeronavă destinată transportului de pasageri, cu ajutorul căreia se pot transporta diverse bunuri. În acest context, următorii nu se încadrează în categoria pasagerilor:

(i) un membru al echipajului de zbor;

(ii) un angajat al Operatorului aerian căruia i s-a permis și este transportat în conformitate cu procedurile din Manualul operațional;

(iii) un reprezentant autorizat al AAC; sau

(iv) o persoană desemnată pentru transportul respectiv la bordul aeronavei.

(3) Accident de aviație în care sunt implicate bunuri periculoase. Un eveniment asociat sau corelat cu transportul aerian al bunurilor periculoase care conduce la răni grave, decesul unei persoane sau deteriorări majore ale bunurilor transportate;

(4) Incident de aviație în care sunt implicate bunuri periculoase. Un eveniment, altul decât un accident de aviație în care sunt implicate bunuri periculoase, asociat sau corelat cu transportul aerian de bunuri periculoase, și care nu se produce neapărat la bordul aeronavei, și care conduce la rănirea unei persoane, deteriorări de bunuri, incendiu, rupere, scurgeri de fluide, radiații sau alte mărturii care demonstrează că integritatea ambalajului nu a fost păstrată. Orice eveniment corelat cu transportul aerian de bunuri periculoase care ar putea afecta grav aeronava sau ocupanții acesteia este de asemenea considerat incident de aviație în care sunt implicate bunuri periculoase;

(5) Documentul de transport bunuri periculoase. Un document specificat în instrucțiunile tehnice. Este completat de către persoana care oferă bunuri periculoase pentru a fi transportate pe calea aerului și conține date despre bunurile periculoase respective. Documentul de transport va conține o declarație semnată de către persoana care oferă bunurile periculoase pentru transport, indicând că bunurile periculoase sunt complet și corect descrise prin denumirile lor și cod UN/număr de identificare și că ele sunt corect clasificate, ambalate, marcate, etichetate și se găsesc în condiții corespunzătoare pentru transport aerian.

(6) Container pentru marfă. Un recipient folosit pentru transportul echipamentului și materialelor radioactive, facilitând în așa mod transportul acestora, fie că sunt împachetate sau despachetate, folosind un mod sau mai multe moduri de transport. (Notă: Vezi dispozitivul de încărcare unde bunurile periculoase nu reprezintă materiale radioactive);

(7) Agent handling. O companie care exercită unele sau toate funcțiile ulterioare ale operatorului, inclusiv recepționarea, încărcarea, descărcarea, transferarea sau alte procese aferente pasagerilor și încărcăturii;

(8) Număr de identificare. Un număr de identificare temporar acordat unui articol ce prezintă pericol și pentru care nu a fost atribuit un cod UN;

(9) Container-platformă. Un container-platformă folosit de regulă de către un singur expeditor, conținând unul sau mai multe colete și care formează o singură unitate în scopul de a fi mai ușor de manevrat și depozitat. (Notă: noțiunea dată nu cuprinde dispozitivul de încărcare);

(10) Colet. Produsul final al operațiunii de ambalare compus din ambalaj și conținutul acestuia pregătit pentru transport.

(11) Ambalaj. Recipientul și orice alte componente sau materiale necesare acestuia pentru îndeplinirea funcției sale, precum și pentru a asigura respectarea cerințelor privind ambalarea produselor;

(12) Denumirea bunului expediat. Numele folosit în scopul descrierii unui articol separat sau substanțe în toate documentele și notificările de transport, iar unde va fi cazul, și pe ambalaj;

(13) Rănire gravă. O rănire suferită de o persoană într-un accident de aviație și care:

(i) necesită spitalizare pentru mai mult de 48 de ore, într-o perioadă de șapte zile de la data producerii rănirii; sau

(ii) are drept urmare fracturarea unui os (cu excepția fracturilor simple la degete, călcâi sau nas); sau

(iii) implică ruperi ce provoacă hemoragii severe, ruperi ale nervilor, mușchilor sau deteriorări ale tendoanelor; sau

(iv) implică răniri ale oricărui organ intern; sau

(v) implică arsuri de gradul II și III, sau orice arsuri care afectează mai mult de 5% din suprafața corpului; sau

(vi) implică expunere verificată la substanțe infecțioase sau radiații vătămătoare.

(14) Statul de origine. Statul pe teritoriul căruia expediția marfă a fost pentru prima dată încărcată la bordul unei aeronave.

(15) Instrucțiuni tehnice. Ultima ediție în vigoare a Instrucțiunilor tehnice privind Transportul aerian în siguranță a bunurilor periculoase (Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air) (Doc 9284–AN/905), care includ și Completările și Amendamentele, aprobate și publicate prin decizia Consiliului Organizației Aviației Civile Internaționale;

(16) Cod UN. Un număr din patru cifre atribuit de către Comitetul de Experți al Organizației Națiunilor Unite pentru Transportul Bunurilor Periculoase, cu scopul de a identifica o anumită substanță sau un grup de substanțe;

(17) Dispozitiv de încărcare. Orice tip de container al aeronavei, paleți cu plasă a aeronavei, încărcat sub formă de igloo și acoperit cu o plasă. (Notă: termenul de container-platformă nu este inclus în această definiție; pentru containerele cu materiale radioactive vezi definiția de container pentru marfă).

RAC-OPS 1.1155

Acceptarea pentru transport a bunurilor periculoase

Operatorul aerian va transporta bunuri periculoase doar dacă dispune de aprobarea AAC.

RAC-OPS 1.1160

Scopul

(a) Operatorul aerian trebuie să respecte prevederile specificate în instrucțiunile tehnice ori de câte ori transportă bunuri periculoase, indiferent dacă zborul este executat în totalitate sau parțial pe teritoriul unui Stat, sau în totalitate în afara acestuia.

(b) Articolele și substanțele care sunt clasificate altfel decât bunuri periculoase nu se vor conforma prevederilor prezentei Subpărți, în măsura în care acestea sunt specificate în instrucțiunile tehnice și cu condiția că:

(1) se vor afla la bordul avionului în conformitate cu regulile de bază aplicabile sau în scopuri operaționale;

(2) sunt transportate drept bunuri catering sau care servesc echipajului de cabină;

(3) sunt transportate pentru a fi folosite în timpul zborului pentru acordarea asistenței medicale veterinare sau eutanasierea unui animal;

(4) sunt transportate pentru a fi folosite în timpul zborului pentru acordarea ajutorului medical pacienților, cu condiția că:

(i) buteliile cu gaz au fost fabricate special pentru acest scop, de a transporta gazul respectiv;

(ii) substanțele narcotice, medicamentele și alt material medicinal să fie sub controlul unor persoane special pregătite în timpul în care acestea sunt utilizate la bordul avionului;

(iii) echipamentul care conține baterii cu element lichid să fie păstrat și atunci când e cazul, protejat într-o poziție verticală în scopul prevenirii scurgerii electrolitului; și

(iv) sunt stabilite prevederi corespunzătoare privind arimarea și protejarea tuturor echipamentelor în timpul decolării și aterizării și aplicate ori de câte ori comandantul aeronavei consideră acest lucru necesar în scopul asigurării unui nivel corespunzător de siguranță; și

(5) sunt transportate de către pasageri sau membri ai echipajului.

(c) Transportarea articolelor la bordul avionului în scopul înlocuirii celor menționate în (b)(1) și (b)(2) se va face strict conform instrucțiunilor tehnice specificate.

RAC-OPS 1.1165

Limitări privind transportul aerian al bunurilor periculoase

(a) Operatorul aerian trebuie să întreprindă toate măsurile necesare pentru a se asigura de faptul că articolele și substanțele care sunt identificate în mod special cu o denumire sau descriere generică în instrucțiunile tehnice ca fiind interzise pentru transportare în orice condiții, să nu fie transportate la bordul aeronavei.

(b) Operatorul aerian trebuie să întreprindă toate măsurile necesare pentru a se asigura de faptul că articolele și substanțele care sunt identificate în mod special cu o denumire sau descriere generică în instrucțiunile tehnice ca fiind interzise pentru transportare în condiții normale, să fie transportate doar în cazul în care:

(1) pentru aceste articole și substanțe au fost obținute derogări de la Statele implicate, conform prevederilor instrucțiunilor tehnice; sau

(2) instrucțiunile tehnice specifică faptul că aceste articole și substanțe pot fi transportate în baza unei aprobări emise de către Statul de origine.

RAC-OPS 1.1170

Clasificare

Operatorul aerian trebuie să întreprindă toate măsurile necesare pentru a se asigura de faptul că articolele și substanțele sunt clasificate drept bunuri periculoase în instrucțiunile tehnice.

RAC-OPS 1.1175

Ambalarea

Operatorul aerian trebuie să întreprindă toate măsurile necesare pentru a se asigura de faptul că bunurile periculoase sunt ambalate conform prevederilor instrucțiunilor tehnice.

RAC-OPS 1.1180

Etichetare și marcare

(a) Operatorul aerian trebuie să întreprindă toate măsurile necesare pentru a se asigura de faptul că ambalajul, containerele-platforme și containerele pentru marfă sunt etichetate și marcate conform prevederilor specificate în instrucțiunile tehnice.

(b) În cazul în care bunurile periculoase sunt transportate parțial sau în totalitate în afara spațiului aerian a unui Stat, etichetarea și marcarea acestora trebuie să se facă și în limba engleză, suplimentar la oricare alte cerințe privind limba folosită.

RAC-OPS 1.1185

Documentul de transport al bunurilor periculoase

(a) Cu excepția cazului în care este specificat altfel în instrucțiunile tehnice, Operatorul aerian se va asigura de faptul că bunurile periculoase sunt însoțite de un document de transport al acestora.

(b) În cazul în care bunurile periculoase sunt transportate pe calea aerului în totalitate sau parțial în afara spațiului aerian a unui Stat, în documentul de transport al bunurilor periculoase trebuie să se utilizeze și limba engleză, suplimentar la cerințele privind limba folosită.

RAC-OPS 1.1195

Acceptarea bunurilor periculoase pentru transport

(a) Operatorul aerian va accepta transportarea bunuri periculoase pe calea aerului doar dacă coletul, containerul-platformă sau containerul pentru marfă a fost verificat în conformitate cu procedurile de acceptare specificate în instrucțiunile tehnice.

(b) Operatorul aerian sau agentul său handling trebuie să folosească în acest scopul check list-ul de acceptare. Check list-ul trebuie să prevadă verificarea tuturor detaliilor importante și trebuie elaborat

astfel încât să permită înregistrarea rezultatelor verificării de acceptare efectuate cu ajutorul mijloacelor manuale, mecanice și computerizate.

RAC-OPS 1 1.1200 **Inspecția privind deteriorările, scurgerile sau contaminarea**

(a) Operatorul aerian trebuie să se asigure de faptul că:

(1) coletele, containerele-platformă, containerele pentru marfă sunt inspectate pentru a se descoperi eventuale scurgeri sau deteriorări, imediat înainte de a fi încărcare la bordul avionului, sau pe un dispozitiv de încărcare, conform prevederilor instrucțiunilor tehnice;

(2) dispozitivul de încărcare nu este imbarcat la bordul avionului doar dacă acesta a fost verificat, în conformitate cu prevederile instrucțiunilor tehnice și nu au fost descoperite eventuale scurgeri, deteriorări ale bunurilor periculoase de pe acest dispozitiv;

(3) coletele, containerele-platformă, containerele pentru marfă care prezintă scurgeri sau deteriorări, nu vor fi încărcate la bordul avionului;

(4) orice colet cu bunuri periculoase descoperit la bordul avionului și care prezintă eventuale deteriorări sau scurgeri va fi înlăturat sau va face aranjamentele necesare cu AAC sau organizație corespunzătoare pentru înlăturarea acestuia. În acest caz, încărcătura rămasă trebuie să fie inspectată pentru a se asigura că aceasta este în condiții adecvate transportului aerian și că avionul sau încărcătura de la bordul acestuia nu au fost contaminate sau deteriorate; și

(5) coletele, containerele-platformă și containerele pentru marfă sunt inspectate pentru a se descoperi eventuale semne de deteriorare sau scurgere la descărcarea din avion sau de pe dispozitivul de încărcare. În cazul în care se descoperă semne de deteriorare sau scurgere, zona în care au fost arimate bunurile periculoase este inspectată în scopul descoperirii deteriorărilor sau contaminării.

RAC-OPS 1.1205 **Înlăturarea contaminării**

(a) Operatorul aerian trebuie să se asigure de faptul ca:

(1) orice contaminare descoperită, ca urmare a scurgerii sau deteriorării bunurilor periculoase, este înlăturată fără întârziere; și

(2) avionul care a fost contaminat cu materiale radioactive va fi imediat scos din operare și nu va fi repus în serviciu până când nivelul de radiație pe oricare suprafață accesibilă precum și contaminarea liberă a avionului nu înregistrează valori mai mici decât specificate în instrucțiunile tehnice.

RAC-OPS 1.1210 **Restricțiile de încărcare**

(a) Cabina pasagerilor și cabina echipajului de zbor. Operatorul aerian trebuie să se asigure de faptul că bunurile periculoase nu sunt transportate în cabina pasagerilor sau cabina echipajului de zbor, cu excepția cazului în care acest lucru este permis în conformitate cu prevederile instrucțiunilor tehnice.

(b) Compartimentul cargo. Operatorul aerian trebuie să se asigure de faptul că bunurile periculoase sunt încărcate, segregate, arimate și protejate la bordul avionului în conformitate cu prevederile instrucțiunilor tehnice.

(c) Bunurile periculoase destinate a fi transportate doar la bordul avioanelor cargo. Operatorul aerian trebuie să se asigure de faptul că coletele cu bunuri periculoase cu marcajul "Cargo aircraft only" sunt transportate la bordul aeronavelor cargo și sunt încărcate în conformitate cu prevederile instrucțiunilor tehnice.

RAC-OPS 1.1215 **Furnizarea informațiilor**

(a) Informarea personalului la sol. Operatorul aerian trebuie să se asigure de faptul că:

(1) informația este pusă la dispoziție, astfel încât acesta să fie capabil să-și exercite îndatoririle sale în partea ce ține de transportul bunurilor periculoase, inclusiv acțiunile care trebuie luate în cazul unor eventuale incidente sau accidente cu implicarea bunurilor periculoase; și

(2) dacă este aplicabil, informația la care s-a făcut referire în subparagraful (a)(1) să fie pusă și la dispoziția agentului său handling.

(b) Informarea pasagerilor și altui personal

(1) Operatorul aerian trebuie să se asigure de faptul că informația este pusă la dispoziție în conformitate cu prevederile instrucțiunilor tehnice, astfel încât pasagerii să fie informați despre bunurile periculoase interzise a fi transportate la bordul avionului; și

(2) Operatorul aerian, dacă este aplicabil, și agentul său handling trebuie să se asigure de faptul că notificările sunt puse la dispoziție la punctele de acceptare a încărcăturii, furnizându-le informații referitoare la transportul bunurilor periculoase.

(c) Informarea membrilor echipajului de zbor. Operatorul aerian trebuie să se asigure de faptul că informația este inclusă în Manualul operațional și care să permită membrilor echipajului de zbor să-și exercite responsabilitățile care le revin, aferente transportului bunurilor periculoase, inclusiv acțiunile întreprinse în cazul situațiilor de urgență cu implicarea bunurilor periculoase.

(d) Informarea comandantului aeronavei. Operatorul aerian trebuie să se asigure de faptul că comandantului aeronavei i s-a prezentat informația scrisă referitoare la bunurile periculoase, în conformitate cu prevederile specificațiilor tehnice. (vezi tabelul 1 din Apendicele 1 la RAC-OPS 1.1065 perioada de păstrare a documentului).

(e) Informații în cazul unui incident sau accident de avion

(1) Operatorul aerian al avionului implicat într-un incident, la solicitare, trebuie să pună la dispoziție orice informație necesară pentru a minimiza pericolele create ca urmare a transportării bunurilor periculoase la bordul avionului.

(2) Operatorul aerian al avionului implicat într-un accident, cât de curând posibil, trebuie să informeze Autoritățile aeronautice civile respective ale Statului pe teritoriul căruia a avut loc accidentul cu implicarea bunurilor periculoase transportate.

RAC-OPS 1.1220 Programe de pregătire

(a) Operatorul aerian trebuie să elaboreze și mențină programe de pregătire a personalului, conform prevederilor instrucțiunilor tehnice și care vor fi aprobate de către AAC.

(b) Operatorii aerieni care nu dețin aprobarea permanentă pentru transportul bunurilor periculoase. Operatorul aerian trebuie să se asigure de faptul că:

(1) personalul antrenat în operațiunile cargo la general și manipulare bagaj este pregătit în scopul exercitării îndatoririlor sale, aferente bunurilor periculoase. Această pregătire trebuie să cuprindă cel puțin domeniile indicate în Coloana 1 din Tabelul 1 și trebuie să fie însușite în detaliu pentru ca personalul să fie conștient de pericolele asociate bunurilor periculoase, de modul în care să le identifice și să aplice cerințele referitoare la transportul de către pasageri a unor astfel de bunuri periculoase;

(2) personalul de mai jos:

(i) membrii echipajului de zbor;

(ii) personalul handling pasageri; și

(iii) personalul de securitate angajați de către operatorul responsabil de scanarea pasagerilor și bagajului acestora, este pregătit cel puțin pentru domeniile indicate în Coloana 2 din Tabelul 1 și trebuie însușite în detaliu pentru ca personalul să fie conștient de pericolele asociate bunurilor periculoase, de modul în care să le identifice și să aplice cerințele referitoare la transportul de către pasageri a unor astfel de bunuri periculoase.

Tabelul 1

Domeniile de pregătire	1	2
Filosofia generală	x	x
Limitări privind transportul aerian al bunurilor periculoase		x
Marcare și etichetare colet	x	x
Bunuri periculoase în bagajul pasagerilor	x	x
Proceduri de urgență	x	x

Notă: "x" indică domeniul care trebuie acoperit prin pregătire.

(c) Operatorul aerian care deține aprobarea permanentă pentru transportul bunurilor periculoase. Operatorul aerian trebuie să se asigure de faptul că:

(1) personalul angajat în acceptarea bunurilor periculoase este pregătit și calificat în scopul exercitării îndatoririlor sale. Această pregătire trebuie să cuprindă cel puțin domeniile indicate în Coloana 1 din Tabelul 2 și trebuie însușite în detaliu pentru a se asigura de faptul că personalul poate lua decizii privind acceptarea sau refuzarea bunurilor periculoase oferite pentru a fi transportate pe calea aerului; și

(2) personalul angajat în serviciile handling la sol, personalul responsabil de depozitarea și încărcarea bunurilor periculoase este pregătit astfel încât să fie capabil să-și exercite îndatoririle sale cu referire la bunurile periculoase. Această pregătire trebuie să cuprindă cel puțin domeniile indicate în Coloana 2 din Tabelul 2 și trebuie însușite în detaliu pentru ca personalul angajat să fie conștient de pericolele asociate bunurilor periculoase, de modul în care să le identifice, să le manipuleze și să le încarce;

(3) personalul antrenat în operațiunile cargo la general și manipulare bagaj trebuie să fie pregătit în scopul exercitării îndatoririlor sale, aferente bunurilor periculoase. Această pregătire trebuie să cuprindă cel puțin domeniile indicate în Coloana 3 din Tabelul 2 și trebuie însușite în detaliu pentru ca personalul să fie conștient de pericolele asociate bunurilor periculoase, de modul în care să le identifice și să aplice cerințele referitoare la transportul de către pasageri a unor astfel de bunuri periculoase;

(4) membrii echipajului de zbor au fost pregătiți, cel puțin pentru domeniile indicate în Coloana 4 din Tabelul 2 și trebuie însușite în detaliu pentru ca membrii echipajului de zbor să fie conștienți de pericolele asociate bunurilor periculoase, de modul în care acestea să fie transportate la bordul avionului; și

(5) personalul de mai jos:

(i) personalul handling pasageri;

(ii) personalul de securitate angajat de către operatorul responsabil de scanarea pasagerilor și bagajului acestora; și

(iii) membrii echipajului, alții decât membrii echipajului de zbor, trebuie să fie pregătiți cel puțin pentru domeniile indicate în Coloana 5 din Tabelul 2 și trebuie însușite în detaliu pentru ca personalul să fie conștient de pericolele asociate bunurilor periculoase, să cunoască cerințele aplicabile transportării de către pasageri a unor astfel de bunuri sau, mai general, transportul acestora la bordul avionului.

(d) Operatorul aerian trebuie să se asigure de faptul că întreg personalul care a fost pregătit, a susținut o testare privind modul în care acesta a înțeles și a conștientizat responsabilitățile sale.

(e) Operatorul aerian trebuie să se asigure de faptul că întreg personalul care necesită pregătire în domeniul bunurilor periculoase va fi pregătit ulterior periodic, la intervale de cel mult doi ani de zile.

(f) Operatorul aerian trebuie să se asigure de faptul că înregistrările privind pregătirea în domeniul bunurilor periculoase sunt menținute pentru întreg personalul pregătit, în conformitate cu subparagraful

(d) și conform prevederilor instrucțiunilor tehnice.

(g) Operatorul aerian trebuie să se asigure de faptul că personalul agentului său handling este pregătit în conformitate cu coloana aplicabilă din Tabelul 1 sau Tabelul 2.

Tabelul 2

Domeniile de pregătire	1	2	3	4	5
Filosofia generală	x	x	x	x	x
Limitări privind transportul aerian al bunurilor periculoase	x	x		x	x
Clasificarea bunurilor periculoase	x				
Lista bunurilor periculoase	x	x		x	

Cerințe generale privind ambalarea și instrucțiuni de ambalare	x				
Specificații și marcaje privind împachetarea	x				
Marcare și etichetare colet	x	x	x	x	x
Documente de la expeditor	x				
Acceptarea bunurilor periculoase pentru transport, inclusiv utilizarea check list-ului	x				
Proceduri de depozitare și încărcare	x	x	x	x	
Inspecții privind deteriorarea și scurgerea și procedurile de înlăturare a contaminării	x	x			
Furnizarea informației comandantului aeronavei	x	x		x	
Bunuri periculoase în bagajul pasagerilor	x	x	x	x	x
Proceduri de urgență	x	x	x	x	x

Notă: "x" indică domeniul care trebuie acoperit prin pregătire.

RAC-OPS 1.1225
Raportarea accidentelor și incidentelor cu implicarea bunurilor periculoase

(a) Operatorul aerian trebuie să raporteze către AAC incidentele și accidentele cu implicarea bunurilor periculoase. Raportul inițial trebuie să fie prezentat timp de 72 de ore din momentul incidentului sau accidentului, cu excepția circumstanțelor de forță majoră care împiedică acest lucru.

(b) La fel, Operatorul aerian trebuie să raporteze către AAC bunurile periculoase nedeclarate sau incorect declarate, descoperite în bagajul pasagerilor sau în încărcătură. Raportul inițial trebuie să fie prezentat timp de 72 de ore din momentul descoperirii, cu excepția circumstanțelor de forță majoră care împiedică acest lucru.

SUBPARTEA S SECURITATEA

RAC-OPS 1.1235 Cerințe privind securitatea

Operatorul se asigură că întreg personalul corespunzător cunoaște și respectă cerințele relevante ale programelor naționale de securitate ale statului operatorului.

RAC-OPS 1.1240 Programe de pregătire

Operatorul stabilește, menține și desfășoară programe adecvate de pregătire care permit membrilor echipajului să ia măsuri corespunzătoare pentru a preveni intervențiile ilegale, cum ar fi sabotajul sau preluarea ilegală a controlului avioanelor, și pentru a reduce consecințele în cazul producerii acestor evenimente. Programele de pregătire vor fi compatibile cu Programul Național de Securitate Aeronautică. Fiecare membru al echipajului va avea cunoștințele și competența tuturor elementelor relevante ale programului de pregătire.

RAC-OPS 1.1245 Raportarea actelor ilicite

În urma unui act ilicit la bordul unui avion, comandantul sau, în absența sa, operatorul va transmite fără întârziere un raport asupra acestui act autorității locale desemnate și AAC.

RAC-OPS 1.1250 Lista de verificare a procedurii de căutare în avion

Operatorul se asigură că există la bord o listă de verificare pentru procedurile care trebuie urmate în căutarea unei bombe sau a dispozitivelor explozibile improvizate (IED) în cazul unei suspiciuni de sabotaj și pentru inspectarea avioanelor pentru arme ascunse, explozibili și alte dispozitive periculoase, în cazul în care există o suspiciune fondată că avionul poate face obiectul unui act de intervenție ilegală. Lista de verificare trebuie să fie însoțită de îndrumări adecvate privind măsurile care trebuie luate în cazul descoperirii unei bombe sau a unui obiect suspect și informațiile privind locația cu risc minim de amplasare a unei bombe în avion, dacă deținătorul certificatului de tip a indicat unul.

RAC-OPS 1.1255 Securitatea compartimentului echipajului de comandă

(a) În toate avioanele care au o ușă de acces la compartimentul echipajului de comandă, această ușă trebuie să poată fi încuiată și trebuie să fie prevăzute mijloace și proceduri acceptabile pentru AAC pentru a permite echipajului de cabină să notifice echipajul de conducere în caz de activități suspecte sau infracțiuni privind securitatea în cabină.

(b) Toate avioanele de transport pasageri cu o masă maximă certificată la decolare mai mare de 45500 kg sau cu o configurație a scaunelor pentru pasageri mai mare de 60 trebuie să fie echipate cu o ușă la compartimentul pentru echipajul de conducere care poate fi încuiată și descuiată de la fiecare post de pilotaj și care este destinată să satisfacă cerințele operaționale retroactiv aplicabile privind navigabilitatea. Concepția acestei uși nu trebuie să împiedice operațiunile pentru situațiile de urgență, conform cerințelor operaționale retroactiv aplicabile privind navigabilitatea.

(c) În toate avioanele echipate cu o ușă la compartimentul pentru echipajul de comandă, în conformitate cu litera (b):

1. această ușă va fi închisă înainte de pornirea motoarelor pentru decolare și va fi încuiată când se impune prin procedura de securitate sau de către comandant, până la oprirea motoarelor după

aterizare, cu excepția cazurilor în care persoane autorizate trebuie să intre sau să iasă, în conformitate cu un program național de securitate aeronautică națională;

2. se vor asigura mijloace pentru a permite observarea din oricare post de pilotaj a zonei din afara compartimentului echipajului de comandă, în măsura în care este necesar să se identifice persoanele care solicită să intre în compartiment și pentru a depista comportamentele suspecte sau o posibilă amenințare.