ROMÂNIA
MINISTERUL APĂRĂRII NAȚIONALE
Statul Major al Forțelor Aeriene

NECLASIFICAT
Exemplarul nr._____

L.11-2, vol. 1
INSTRUCȚIUNI PRIVIND MENTENANȚA ECHIPAMENTELOR DE AVIAȚIE

- BUCUREȘTI -
2019

Șeful colectivului de elaborare: Cdor ing. Cristian PĂTRAȘCU
Colectivul de elaborare:

Cdor ing. Sebastian VASILESCU
Cdor ing. dr. Lucian BORCAN
Cdor ing. Ciprian NICOARĂ
Cdor ing. Emilian MANOLIU
Cdor ing. George CIUCĂ
Cdor ing. Florin VASILE
Cdor ing. Dragoș POPA
Cdor ing. Florin BĂLAN
Cdor ing. Gabriel MOVILEANU
Cdor ing. Silviu TUREANU
Cdor ing. dr. Adrian MOCANU
Cdor ing. Dan BĂDĂRĂU
Cdor ing. Daniel SANDU
Col. Adrian LĂUTĂRESCU
Cpt. cdor ing. Cornel CRUȚAN
Cpt. cdor ing. Liviu ZLĂTAN
Cpt. cdor ing. Daniel-Ciprian TELETIN
Cpt. cdor ing. Ionuț SONEA
Cpt. cdor ing. Adrian GOGU
Cpt. cdor ing. Ilie HERGHELEGIU
Cpt. cdor ing. Daniel CHIOVEANU
Cpt. cdor ing. Emil ALEXANDRU
Cpt. cdor ing. Daniel RĂDULESCU
Lt. cdor ing. dr. Mihai IVĂNICĂ
Lt. cdor ing. Dumitru STOICA
Lt. cdor ing. Ovidiu POPICA
Lt. cdor ing. Roberto STERNAT
Cpt. ing. Radu ȘERBAN
Cpt. ing. Ionel-Gabriel TĂNASE
Cpt. ing. David NEACȘU
Lt. ing. Alina-Elena ADETU
Lt. ing. Florina-Ioana MĂHĂLEAN
Lt. ing. Marius-Alexandru MOȘESCU
Lt. ing. Vlăduț VRACIU

ROMÂNIA
MINISTERUL APĂRĂRII NAȚIONALE
STATUL MAJOR AL APĂRĂRII
S.M.Ap.- 7 din 22.01.2019
- București -

NECLASIFICAT
Exemplarul nr.

DISPOZIȚIE

PENTRU APROBAREA L.11-2, vol. 1 - INSTRUCȚIUNI PRIVIND MENTENANȚA ECHIPAMENTELOR DE AVIAȚIE

Pentru aplicarea prevederilor art. 5 din Legea nr. 35/1990 privind Statutul personalului aeronautic din aviația militară a României, cu modificările și completările ulterioare, art.38 lit. e) din Regulamentul de organizare și funcționare al Ministerului Apărării Naționale, aprobat prin Ordinul ministrului apărării naționale nr. MS 156/2017 și ale art. 128 din Regulamentul managementului echipamentelor pe durata ciclului de viață nr. S.M.G. S-35 din 12.05.2017,

în temeiul prevederilor art. 40 alin. (3) din Legea nr. 346/2006, privind organizarea și funcționarea Ministerului Apărării Naționale, republicată,

șeful Statului Major al Apărării emite prezenta dispoziție.

Art. 1. – Se aprobă L.11-2, vol. 1, Instrucțiuni privind mentenanța echipamentelor de aviație.

Art. 2. – Dispoziția intră în vigoare la data de 22.01.2019.

Art. 3. – La data intrării în vigoare a prezentei dispoziții se abrogă:

a) Dispoziția șefului Statului Major General nr. S.M.G-73/2011, pentru aprobarea L.11-2, vol. 1, Instrucțiuni privind mentenanța echipamentelor de aviație;

b) Dispoziția șefului Statului Major General nr. S.M.G-91 din 01.10.2016, privind modificarea și completarea L.11-2, vol. 1, Instrucțiuni privind mentenanța echipamentelor de aviație.

Art. 4. – Prevederile prezentei dispoziții se aplică la nivelul structurilor din Armata României. Structurile din Sistemul Național de Apărare, Ordine Publică și Securitate Națională, care dețin aeronave de stat și desfășoară activități aeronautice militare elaborează proceduri proprii privind mentenanța echipamentelor de aviație, conform principiilor prezentei dispoziții, instrucțiunilor și dispozițiilor tehnice emise de către Statul Major al Forțelor Aeriene.

Art. 5. – Dispoziția se multiplică și se difuzează de către Statul Major al Forțelor Aeriene tuturor structurilor interesate.

Prezenta dispoziție implementează integral prevederile STANAG 3682 (Edition 6) ELECTROSTATIC SAFETY CONNECTION PROCEDURES FOR AVIATION FUEL HANDLING AND LIQUID FUEL LOADING/UNLOADING OPERATIONS DURING GROUND TRANSFER AND AIRCRAFT FUELLING/DEFUELLING – AFLP – 3682, Edition A, Version1; STANAG 3632 (Edition 6) AIRCRAFT AND GROUND SUPPORT EQUIPMENT ELECTRICAL CONNECTIONS FOR STATIC GROUNDING – AAEP-02, Edition A, Version 1; STANAG 3454 (Edition 6) GROUND RECHARGING OF AIRCRAFT MAIN BATTERIES - AAEP-01, Edition A, Version 2; STANAG 3230 (Edition 7) EMERGENCY MARKINGS ON AIRCRAFT; STANAG 3117 (Edition 9) AIRCRAFT MARSHALLING SIGNALS – AFSP-2, EDITION A, Version 1; STANAG 3109 (Edition 6) SYMBOL MARKING OF AIRCRAFT SERVICING AND SAFETY/HAZARD POINTS – AASSEP-3, Edition A, Version 1.

ȘEFUL STATULUI MAJOR AL APĂRĂRII

General

NICOLAE-IONEL CIUCĂ

ROMÂNIA MINISTERUL APĂRĂRII NAȚIONALE Șeful Statului Major al Apărării

CUPRINS

CAPITOLUL I **Principii generale** 9

CAPITOLUL II **Organizarea sistemului de mentenanță** 18

CAPITOLUL III **Responsabilități** 20

SECȚIUNEA 1 ***Responsabilitățile structurilor implicate în procesul de conducere a mentenanței*** *20*

SECȚIUNEA a 2-a ***Responsabilitățile structurilor de execuție a mentenanței*** *37*

SECȚIUNEA a 3-a ***Responsabilitățile personalului tehnic-ingineresc de aviație pe timpul desfășurării activității de zbor*** *51*

SECȚIUNEA a 4-a ***Responsabilitățile specifice ale personalului care încadrează structurile de conducere/execuție a mentenanței, în situații de criză și război*** *61*

CAPITOLUL IV **Pregătirea tehnică a personalului tehnic-ingineresc de aviație. Admiterea la exploatare** 63

CAPITOLUL V **Consiliile tehnice din unitățile de aviație** 68

CAPITOLUL VI **Organizarea activității de mentenanță a echipamentelor de aviație. Reguli generale și specifice** 70

SECȚIUNEA 1 ***Organizarea activității de mentenanță*** *70*

SECȚIUNEA a 2-a ***Reguli generale de mentenanță a echipamentelor de aviație*** *74*

SECȚIUNEA a 3-a ***Predarea-primirea aeronavelor între unități, introducerea în serviciu la unități și detașarea acestora*** *78*

SECȚIUNEA a 4-a ***Reguli de mentenanță a celulei și instalațiilor aferente*** *81*

SECȚIUNEA a 5-a ***Reguli de mentenanță a motoarelor și agregatelor acestora*** *86*

SECȚIUNEA a 6-a ***Reguli de mentenanță a armamentului de bord și a munițiilor de aviație*** *89*

SECȚIUNEA a 7-a ***Reguli de mentenanță a instalațiilor electrice speciale de la bord*** *92*

SECȚIUNEA a 8-a ***Reguli de mentenanță a instalațiilor radioelectronice de la bord*** *97*

SECȚIUNEA a 9-a ***Reguli de mentenanță a echipamentului de salvare de la bord*** *98*

SECȚIUNEA a 10-a ***Reguli de mentenanță a echipamentului energetic de urgență (Hidrazină)*** *99*

SECȚIUNEA a 11-a ***Reguli de mentenanță la sistemele de decelerare (BAK-12) după aterizare a aeronavelor prevăzute cu cârlig*** *99*

CAPITOLUL VII **Asistența tehnică a aeronavelor** 101

SECȚIUNEA 1 ***Pregătirea pentru zbor*** *101*

SECȚIUNEA a 2-a ***Inspecția înainte de primul zbor al zilei, inspecția după fiecare misiune de zbor, inspecția după încheierea ultimei misiuni de zbor a zilei, inspecția pe timpul desfășurării tragerilor de luptă reale sau de antrenament*** *107*

SECȚIUNEA a 3-a ***Lucrări ce se execută la echipamentele de aviație*** *110*

SECȚIUNEA a 4-a ***Lucrări de trecere la exploatarea de sezon*** *114*

SECȚIUNEA a 5-a ***Controlul profilactic*** *115*

SECȚIUNEA a 6-a ***Reparații de complexitate ridicată, modificări, modernizări*** *116*

CAPITOLUL VIII **Mentenanța echipamentelor de aviație în situații speciale** 119

*SECȚIUNEA 1 **Mentenanța în operații/luptă pe teritoriului național*** *119*

*SECȚIUNEA a 2-a **Mentenanța în operații multinaționale desfășurate în afara teritoriului național*** *122*

*SECȚIUNEA a 3-a **Asistența tehnică a aeronavelor care execută misiuni în afara aerodromului de bază*** *124*

*SECȚIUNEA a 4-a **Asistența tehnică a aeronavelor care execută misiuni pe teritoriul altor state*** *125*

*SECȚIUNEA a 5-a **Asistența tehnică pe teritoriul național a aeronavelor care aparțin altor state*** *126*

*SECȚIUNEA a 6-a **Asistența tehnică la aeronavele care execută misiuni speciale*** *127*

CAPITOLUL IX **Mentenanța sistemelor de aeronave fără pilot** 128

*SECȚIUNEA 1 **Principii generale*** *128*

*SECȚIUNEA a 2-a **Atribuțiile personalului tehnic-ingineresc de aviație de conducere, din cadrul structurilor de mentenanță ale unităților care au în dotare sisteme UAV*** *128*

*SECȚIUNEA a 3-a **Atribuțiile personalului tehnic-ingineresc de aviație, din cadrul structurilor de mentenanțăale unităților care au în dotare sisteme UAV*** *135*

*SECȚIUNEA a 4-a **Particularități ale mentenanței sistemelor UAV*** *136*

*SECȚIUNEA a 5-a **Particularități ale mentenanței sistemelor UAV în operații desfășurate în afara teritoriului național*** *139*

CAPITOLUL X **Particularitățile mentenanței tehnicii și echipamentelor de aviație din dotarea Forțelor Navale** 140

*SECȚIUNEA 1 **Mentenanța tehnicii și echipamentelor de aviație*** *140*

*SECȚIUNEA a 2-a **Atribuțiile personalului tehnic-ingineresc de aviație*** *149*

*SECȚIUNEA a 3-a **Îmbarcarea elicopterelor și desfășurarea activităților specifice la bordul navelor*** *157*

*SECȚIUNEA a 4-a **Pregătirea tehnică a personalului tehnic-ingineresc de aviație din Forțele Navale*** *159*

*SECȚIUNEA a 5-a **Sprijinul logistic al zborului*** *160*

CAPITOLUL XI **Reguli de alimentare a aeronavelor cu carburanți, lubrifianți, lichide speciale și gaze comprimate** 161

CAPITOLUL XII **Reguli generale de siguranță pe timpul desfășurării activității de zbor** 165

CAPITOLUL XIII **Reguli generale privind intervenția pe aerodromurile de rezervă, în situația aterizării de urgență a aeronavelor aparținând altor baze aeriene** 166

CAPITOLUL XIII **Reguli de manevrare și tractare a aeronavelor pe platforme, căi de rulaj și în hangare** 168

CAPITOLUL XIV **Asigurarea cu mijloace tehnice de aerodrom necesare mentenanței echipamentelor de aviație** 169

CAPITOLUL XV **Precizări referitoare la zborurile tehnice** 171

CAPITOLUL XVI **Reguli referitoare la parcarea aeronavelor pe aerodrom** 172

CAPITOLUL XVII **Documentația de planificare și evidență a exploatării și reparării echipamentelor de aviație, în unitățile de aviație** 174

CAPITOLUL XVIII **Reguli referitoare la dirijarea aeronavelor pe timpul rulajului la sol** 176

CAPITOLUL XIX **Dispoziții finale** 177

ANEXA Nr.1 Glosar 179

1. Termeni și definiții 179

2. Acronime 182

ANEXA Nr. 2 Procedurile standard pentru reîncărcarea bateriilor principale ale aeronavelor la sol 184

ANEXA Nr. 3 Proceduri de conectare electrostatică de securitate pentru transvazarea carburanților de aviație și pentru operațiunile de încărcare/descărcare cu carburant lichid în timpul transferului la sol și al umplerii/golirii rezervoarelor aeronavelor 190

ANEXA Nr. 4 Semnalele standard ale dispecerului de la sol privind dirijarea aeronavelor ..192

ANEXA Nr. 5 Simboluri și marcaje pentru asistența tehnică la aeronave și indicarea punctelor de siguranță/risc 212

ANEXA Nr. 6 Semne de marcare înscrise pe aeronavă pentru situații de urgență 222

ANEXA Nr. 7 Legături electrice ale aeronavelor și echipamentelor de la sol pentru eliminarea acumulărilor electrostatice. Caracteristicile punctelor de împământare statică 226

ANEXA Nr. 8 Tabel de corespondență a prevederilor instrucțiunilor cu STANAG implementate 230

MINISTERUL APĂRĂRII NAȚIONALE
STATUL MAJOR AL APĂRĂRII
ROMÂNIA

PAGINA ALBĂ

CAPITOLUL I
Principii generale

Art. 1. – (1) Mentenanța echipamentelor de aviație este componenta logisticii Forțelor Aeriene și a altor categorii de forțe care dețin aeronave de stat, reprezentând totalitatea acțiunilor întreprinse pentru a asigura menținerea performanțelor, a potențialului și a disponibilității echipamentelor de aviație la nivelul operațional stabilit.

(2) Organizarea activităților de mentenanță intră în responsabilitatea directă a comandanților/ șefilor structurilor care au echipamente de aviație în înzestrare sau în evidență.

(3) Activitățile de mentenanță se organizează și se execută la echipamentele din dotare potrivit particularităților constructive și de funcționare ale acestora, în concordanță cu instrucțiunile și normele specifice emise de fabricantul/furnizorul/reparatorul autorizat, numai de către personal calificat și autorizat în domeniu.

(4) Definițiile unor termeni și expresii utilizate sunt prevăzute în anexa nr. 1.

Art. 2. – Activitatea de mentenanță se desfășoară în baza următoarelor reguli:

a) se organizează pe niveluri de mentenanță conform competenței structurii, timpului avut la dispoziție și gradului de asigurare a bazei materiale și tehnologice;

b) reparațiile complexe și lucrările de mentenanță preventive se execută în cadrul Secțiilor mentenanță aviație - SMA sau la reparatorii autorizați;

c) structurile de mentenanță de nivel intermediar și complex execută, când situația o impune, și operațiuni specifice nivelurilor inferioare de mentenanță;

d) „schimbul controlat" este o măsură pe termen scurt, de necesitate, în vederea aducerii rapide în stare de disponibilitate tehnică a unei aeronave, prin înlocuirea unor subansambluri/piese defecte cu altele, disponibile de pe alte aeronave;

e) la toate nivelurile de mentenanță se utilizează numai echipamentele de testare/ diagnosticare specifice tipului de echipament/aeronavă;

f) tehnicul de aeronavă/tehnicianul de bord participă la toate activitățile de mentenanță ale aeronavelor pe care le exploatează, urmărește executarea acestora în volum complet și înscrierea în documentația aeronavei a tuturor lucrărilor de mentenanță și înlocuirilor din inventarul de complet;

g) controlul lucrărilor de mentenanță se face de către șefii structurilor de mentenanță, care au în execuție lucrarea și se certifică prin semnătură în documentația tehnică, urmărindu-se respectarea prevederilor reglementărilor în vigoare.

Art. 3. – (1) Activitatea de mentenanță se desfășoară în baza:

a) prevederilor actelor normative specifice;

b) documentațiilor tehnice elaborate de producător sau reparator autorizat;

c) programului de producție al SMA din bazele aeriene și al Centrului de Mentenanță Regional - CMR/similar;

d) planului anual de mentenanță;

e) ordinelor și dispozițiilor eșaloanelor superioare;

f) resurselor financiare planificate și asigurate pentru achiziția bunurilor și serviciilor necesare.

(2) Desfășurarea activității de mentenanță are drept obiectiv principal menținerea echipamentelor în stare de funcționare, astfel încât acestea să fie apte pentru îndeplinirea misiunilor specifice, potrivit destinației.

Art. 4. – (1) În funcție de starea echipamentelor și de momentul efectuării lucrărilor, mentenanța este preventivă, corectivă, predictivă, planificată, neplanificată sau amânată.

(2) Mentenanța preventivă cuprinde un ansamblu de activități desfășurate pentru menținerea echipamentelor în parametri normali de funcționare, prin executarea unor lucrări de control, diagnosticare, reglaje, întreţineri și revizii periodice, planificate la intervale stabilite în funcție de durata de utilizare exprimată în ore/cicluri de funcționare, timpul calendaristic sau starea tehnică a echipamentului.

(3) Mentenanța corectivă cuprinde un ansamblu de activități precum testarea/ diagnosticarea, remedierea defecțiunilor prin înlocuirea sau repararea elementelor defecte, executarea reglajelor și verificarea acestora, desfășurate pentru restabilirea capacității normale de funcționare a echipamentelor defecte și/sau deteriorate din cauza uzurii normale, ca urmare a exploatării sau cedării unor materiale.

(4) Mentenanța predictivă este mentenanța executată ca măsură la un semnal dat de un senzor care arată o eventuală degradare a echipamentului/materialului.

Mentenanța predictivă de nivel de luptă se execută cu o periodicitate impusă de producător/furnizor sau cu cea determinată statistic pe baza comportării echipamentelor în exploatare.

De regulă, inspecțiile predictive de nivel de luptă constau în teste specifice și inspecții vizuale, în scopul evidențierii uzurilor la piesele/ansamblurile/agregatele, ale căror manifestări/ efecte necesită monitorizare în vederea evitării defectării/avarierii echipamentelor.

Pentru toate inspecțiile predictive, indiferent de complexitate se utilizează indicațiile tehnice furnizate de producător sau, în lipsa acestora, pot fi stabilite, prin buletine tehnice de exploatare emise la nivelul Serviciului logistic din cadrul Statului Major al Forțelor Aeriene - SMFA având în vedere propunerile unităților subordonate, și limitele minime/maxime între care se acceptă deteriorarea anumitor parametri și/sau caracteristici funcționale față de valorile nominale.

(5) Mentenanța planificată cuprinde lucrările de întreținere, inspecțiile periodice, lucrările de reparații planificate, înlocuirea elementelor la expirarea resursei, reglajele și calibrările. Acestea pot fi ordonate de eșaloanele superioare sau cerute de constructor/reparator, se prevăd în documentația tehnică și se înscriu în planul anual de mentenanță.

(6) Mentenanța neplanificată presupune răspunsul sistemului la problemele apărute pe timpul activității de zbor sau inspecțiilor zilnice/periodice și reclamă intervenția pentru remedierea neajunsurilor semnalate prin testare/diagnosticare, remedierea defecțiunilor prin înlocuire, repararea elementelor defecte, reglajele, calibrările și alinierea sistemelor.

(7) Mentenanța amânată presupune amânarea executării unor lucrări de mentenanță până la crearea condițiilor propice desfășurării acestor lucrări și se aplică în următoarele cazuri:

a) când pe timpul inspecțiilor zilnice au fost depistate neconformități care nu afectează siguranța zborului;

b) când este necesară afluirea aeronavei la reparator, în scopul executării unui anumit tip de reparație;

c) în situații de criză și la război.

(8) Când pe timpul inspecțiilor zilnice au fost depistate neconformități care nu afectează siguranța zborului și executarea misiunii, mentenanța amânată se aplică astfel:

a) se folosește numai atunci când nu există timp, personal sau resurse pentru aplicarea mentenanței corective;

b) remedierea defecțiunii se va executa în cadrul primei intervenții majore de mentenanță;

c) decizia privind aplicarea mentenanței amânate o ia șeful logisticii/locțiitorul tehnic al șefului structurii/inginerul șef al escadrilei/coordonatorul sprijinului logistic/similar, pe timpul desfășurării activității de zbor, dacă datele avute la dispoziție sunt suficiente și conduc la certitudinea ca aceasta nu afectează, sub nici o formă, siguranța zborului și executarea misiunii sau sunt reglementate de fabricantul/reparatorul echipamentelor;

d) aeronava este oprită de la zbor dacă defecțiunea se agravează și constituie un risc la siguranța zborului și executarea misiunii.

(9) Pentru aeronavele la care se aplică mentenanța amânată se iau următoarele măsuri:

a) sistemelor inoperative de la bord li se blochează comenzile electrice/mecanice;

b) defecțiunile se consemnează în livretul/logbook-ul aeronavei, în carnetul de lucru/fișa de mentenanță/similar și se aduc la cunoștința pilotului comandant care semnează de luarea la cunoștință.

(10) Când este necesară afluirea aeronavei la reparator, în scopul executării unui anumit tip de reparație, mentenanța amânată se aplică astfel:

a) lucrările sau inspecțiile amânate se execută după afluirea aeronavei la reparator și se finalizează înainte de defluirea în unitate. În cazuri deosebite, cu aprobarea Serviciului logistic din SMFA, mentenanța amânată se execută după întoarcerea aeronavei în unitate, înainte de primul zbor;

b) pentru defecțiuni, se procedează conform alin. (8) și (9) din prezentul articol.

Art. 5. – (1) Asigurarea tehnică de aviație cuprinde totalitatea măsurilor care se iau în vederea bunei funcționări, exploatări, reparări, evacuări sau scoateri din funcțiune/declasări a tehnicii de aviație și implică:

a) exploatarea;

b) aprovizionarea;

c) repararea, modificarea, scoaterea din funcțiune/declasare a tehnicii, respectiv a materialelor și valorificarea acestora;

d) proiectarea și ingineria tehnologică, încercarea, fabricația, elaborarea și managementul documentației tehnice;

e) evacuarea tehnicii;

f) conducerea, planificarea, organizarea, controlul, coordonarea și monitorizarea activităților tehnice;

g) managementul personalului tehnic-ingineresc de aviație și a celui care, prin natura atribuțiilor funcționale înscrise în fișa postului, contribuie la procesul de exploatare și mentenanță a tehnicii de aviație.

(2) Tehnica de aviație cuprinde aeronavele din înzestrarea structurilor din SNAOPSN precum și tehnica specifică pentru asigurarea operării și mentenanței acestora; mijloacele de deservire aerodrom/sisteme tehnice de navigație/comunicație/siguranță aeronautică/piese de schimb/agregate/ansambluri/subansambluri/elemente ale sistemelor de armament/muniții/ consumabile echipamente de testare/transport/manipulare/SDV/AMC/bunuri materiale/produse/ elemente ale infrastructurii aeroportuare/sistemelor specifice de sănătate și securitate a muncii și apărare împotriva incendiilor.

(3) În conținutul asigurării tehnice de aviație intră:

a) exploatarea, care cuprinde totalitatea activităților legate de planificarea, organizarea și utilizarea corectă a tehnicii de aviație, mentenanța/asistența tehnică, supravegherea tehnică și/sau întreținerea instalațiilor, aparatelor, mijloacelor de măsurare și a utilajelor de aerodrom, managementul personalului în scopul asigurării și autorizării personalului tehnic, asigurarea/întreținerea spațiilor/infrastructurii pentru operarea și păstrarea tehnicii, inclusiv prin activități specifice de curățare a platformelor de decolare/aterizare ale aeronavelor, altele decât cele

uzuale, şi de asigurare a condiţiilor de microclimat în spaţiile destinate personalului tehnic şi echipajelor care deservesc aeronavele;

b) aprovizionarea, care cuprinde totalitatea activităţilor ce privesc planificarea, organizarea şi executarea redistribuirilor, revitalizării, rechiziţionării şi achiziţionării materialelor de aviaţie, a carburanţilor, lubrifianţilor şi muniţiilor, întocmirea programelor de asigurare materială, derulare a procedurilor de achiziţii, a contractării, recepţiei, primire, depozitare, evidenţă operativă şi statistică şi distribuirea, precum şi alte activităţi conexe acestora pentru asigurarea permanentă şi la timp a cantităţilor necesare exploatării tehnicii. De asemenea, cuprinde şi activităţile legate de achiziţia bunurilor materiale necesare întreţinerii şi reparării infrastructurii platformelor de decolare/aterizare ale aeronavelor;

c) repararea, modificarea, scoaterea din funcţiune/declasarea tehnicii, respectiv a materialelor şi valorificarea acestora care cuprinde totalitatea activităţilor ce privesc: planificarea, organizarea şi executarea lucrărilor pentru stabilirea stării şi restabilirea parametrilor constructivi şi de funcţionare prescrişi pentru tehnica de aviaţie şi/sau pentru tehnica de deservire, în regie proprie, achiziţionarea serviciilor de mentenanţă pentru restabilirea parametrilor constructivi şi de funcţionare prescrişi, în vederea menţinerii caracteristicilor tehnico-operaţionale, precum şi scoaterea din funcţiune a tehnicii/materialelor şi valorificarea acestora;

d) proiectarea şi ingineria tehnologică, încercarea, fabricaţia, elaborarea şi managementul documentaţiei tehnice;

e) evacuarea tehnicii cuprinde: planificarea, organizarea şi executarea activităţilor ce privesc stabilirea locului unde trebuie evacuată tehnica, scoaterea din starea de imobilizare, transportarea, recuperarea materialelor bune şi depozitarea acestora;

f) conducerea, planificarea, organizarea, controlul, coordonarea, monitorizarea activităţilor tehnice, asigurarea securităţii şi siguranţei aeronautice în toate zonele destinate decolării/aterizării aeronavelor, protecţiei personalului, inclusiv a celui de deservire şi a echipajelor aeronavelor, apărării împotriva incendiilor, sănătăţii şi securităţii în muncă, mobilităţii echipelor de coordonare, control şi monitorizare cu mijloace de transport terestru şi personal autorizat, care cuprinde conducători auto, metrologie, asigurării calităţii, rechiziţionării tehnicii/echipamentelor tehnice de aviaţie, a carburanţilor-lubrifianţilor şi muniţiilor;

g) managementul personalului tehnic-ingineresc de aviaţie şi a celui care, prin natura atribuţiilor funcţionale înscrise în fişa postului, contribuie la procesul de exploatare şi mentenanţă a tehnicii de aviaţie în scopul autorizărilor acestuia pentru asigurarea competenţelor profesionale necesare desfăşurării activităţilor tehnice şi cuprinde: elaborarea şi managementul reglementărilor logistice, mişcarea şi transportul, sprijinul naţiunii gazdă, logistica de producţie şi de consum,

codificarea materialelor tehnice de aviație, delaborarea munițiilor și distrugerea materialelor specifice de aviație, asigurarea siguranței aeronautice, instruirea, școlarizarea, perfecționarea și specializarea tehnică în vederea exploatării la sol și în zbor a tehnicii aeronautice; activități din domeniul asigurării calității și metrologiei; desfășurarea de activități teoretice și practice de laborator și pregătirea studenților elevilor/cursanților militari în/din arma aviație, în cadrul învățământului militar; prevenirea și investigarea tehnică a evenimentelor de aviație produse cu aeronave militare; asigurarea și achiziția de tehnică aeronautică militară, armament, muniții și materiale tehnice de aviație, precum și depozitarea acestora; fabricarea, asimilarea, cercetarea, modernizarea, repararea, testarea și exploatarea aeronavelor, simulatoarelor de aviație, mijloacelor tehnice pentru deservirea acestora.

Art. 6. – (1) Controlul tehnic reprezintă totalitatea activităților care se execută în cadrul inspecțiilor zilnice și periodice sau inspecțiilor efectuate pentru predarea sau luarea în primire a echipamentelor, în scopul evaluării stării tehnice generale.

(2) Controlul tehnic se execută, de regulă, de către operatorul echipamentelor și reprezintă sursa primară de informații pentru mentenanța preventivă.

Art. 7. – (1) Testarea/diagnosticarea constă în determinarea stării tehnice a motoarelor, echipamentelor și agregatelor, refacerea unor reglaje, calibrări sau alinieri ale sistemelor, determinarea parametrilor de funcționare și stabilirea cu exactitate a defecțiunilor reclamate sau certificarea bunei funcționări a acestora.

(2) Testarea/diagnosticarea se execută periodic de către personalul tehnic de aviație specializat, ca urmare a constatărilor rezultate în urma controalelor tehnice și la finalizarea lucrărilor de mentenanță corective/preventive, utilizând aparatura de testare specifică.

Art. 8. – Întreținerea cuprinde operațiunile de gresare, curățare a cabinei, suprafețelor exterioare, gondolelor, dispozitivelor de admisie și evacuare ale motoarelor, nișelor, aparatelor și agregatelor aeronavei, prin spălare, îndepărtarea corpurilor străine și a petelor de ulei, vaselină sau combustibil și are scopul de a păstra echipamentele de aviație într-o stare corespunzătoare.

Art. 9. – (1) Din punct de vedere tehnic și al evaluării funcționale, aeronavele se clasifică astfel:

a) aeronave operaționale - apte pentru executarea misiunilor de luptă/de zbor specifice, complet funcționale din punct de vedere tehnic și alimentate cu carburanți, lubrifianți, lichide speciale și muniții;

b) aeronave disponibile - apte pentru zborul de instrucție/zbor tehnic, dar fără a putea executa misiuni de luptă/specifice;

c) aeronave indisponibile - inapte pentru utilizare o perioadă de timp, indisponibilitate determinată de starea tehnică în care se află, cu nevoi de întreținere, reparații sau în conservare.

(2) Aeronavele disponibile pot fi:

a) pregătite pentru zbor - sunt aeronavele cu resursa tehnică corespunzătoare normelor tehnice, într-o stare tehnică corespunzătoare, alimentate cu combustibil, lichide speciale şi cu executarea în totalitate a pregătirii pentru zbor;

b) nepregătite pentru zbor - sunt aeronave disponibile, cu resursa tehnică suficientă, dar care nu sunt alimentate cu combustibil, lichide speciale şi cu pregătirea pentru zbor neexecutată în totalitate.

(3) Aeronavele indisponibile pot fi:

a) în reparaţie curentă/de complexitate medie/de complexitate ridicată;

b) în lucrări sau inspecţii periodice/lucrări regulamentare/lucrări sau inspecţii neperiodice cum sunt: buletine service, ordine ale eşaloanelor superioare;

c) cu resursa unor agregate expirată;

d) cu defecţiuni neremediate;

e) în păstrare/conservare.

Art. 10. – (1) Recuperarea echipamentelor avariate/aterizate forţat şi curăţarea zonei se execută de către personal tehnic specializat, destinat acestor acţiuni, în vederea reparării sau a dezmembrării şi recuperării motoarelor, agregatelor, echipamentelor sau instalaţiilor, care îndeplinesc condiţiile tehnice şi pot fi folosite ulterior ca piese de schimb.

(2) În situaţii de criză şi la război, în funcţie de situaţia tactică, de condiţii şi de posibilităţi, se poate acţiona şi în teritoriul controlat de inamic, cu echipe speciale, pentru recuperarea sau distrugerea aeronavei aterizate forţat.

Art. 11. – (1) Repararea echipamentelor de aviaţie cuprinde totalitatea activităţilor desfăşurate pentru restabilirea funcţionalităţii, la nivelul condiţiilor tehnice iniţiale sau parametrilor nominali, prin remedierea defecţiunilor la subansamblurile, mecanismele şi piesele acestora sau prin înlocuirea lor cu altele noi/bune.

(2) În funcţie de tipul echipamentelor, gradul de uzură, volumul de manoperă, nivelul de complexitate al lucrărilor şi gradul de specializare a personalului, reparaţiile pot fi:

a) reparaţii de complexitate redusă, reparaţii curente/revizii simple - totalitatea operaţiilor de remediere a defecţiunilor, înlocuire sau reparare a unor subansambluri şi pieselor uzate şi efectuarea de reglaje pentru restabilirea parametrilor iniţiali de funcţionare;

b) reparaţii de complexitate medie/revizii extinse - totalitatea operaţiilor de remediere a defecţiunilor, înlocuire sau reparare a unor ansambluri principale şi efectuarea de reglaje pentru restabilirea parametrilor funcţionali care impun utilizarea aparaturii de control specifice şi demontarea unor părţi ale aeronavei, în conformitate cu tehnologiile de reparaţii;

c) reparații de complexitate ridicată/revizii extinse - totalitatea operațiilor de înlocuire/ reparare a tuturor ansamblurilor, subansamblurilor sau pieselor de schimb defecte/uzate și efectuarea reglajelor necesare restabilirii parametrilor funcționali inițiali care presupun regenerarea resursei tehnice.

Art. 12. – Monitorizarea cuprinde totalitatea măsurilor întreprinse pentru urmărirea funcționării echipamentelor în exploatare la utilizator, centralizarea și transmiterea la furnizor/ fabricant/reparator a constatărilor privind neîndeplinirea condițiilor prevăzute în specificațiile tehnice, gradul de fiabilitate sau defecțiunile care apar.

Art. 13. – (1) Resursa tehnică reprezintă durata maximă admisă pentru exploatare, în care aeronava/motorul/echipamentul/ansamblul/aparatul/agregatul își păstrează caracteristicile tehnico-tactice și se încadrează în condițiile tehnice de fabricație/reparație stabilite de constructor/reparator.

(2) Resursa tehnică poate fi exprimată prin:

a) ore de funcționare;

b) timp calendaristic;

c) cicli de funcționare;

d) număr de aterizări.

(3) În funcție de durata de utilizare sau natura reparațiilor executate, resursa tehnică se clasifică astfel:

a) resursa tehnică totală;

b) resursa tehnică până la prima reparație de complexitate medie;

c) resursa tehnică până la prima reparație de complexitate ridicată;

d) resursa tehnică între două reparații de complexitate ridicată consecutive/resursa tehnică până la următoarea reparație de complexitate ridicată.

(4) Resursa tehnică totală reprezintă durata maximă admisă pentru exploatare, la epuizarea căreia aeronava/motorul/echipamentul/ansamblul/aparatul/agregatul se scoate din serviciu/se oprește de la exploatare. Resursa tehnică totală este suma dintre resursa tehnică până la prima reparație de complexitate ridicată și resursele tehnice dintre reparațiile de complexitate ridicată consecutive.

(5) Resursa tehnică până la prima reparație de complexitate medie și resursa tehnică până la prima reparație de complexitate ridicată reprezintă duratele maxim admise pentru exploatare, la epuizarea cărora, aeronavei/motorului/echipamentului/ansamblului/aparatului/agregatului i se efectuează prima reparație de complexitate medie, respectiv prima reparație de complexitate ridicată.

(6) Resursa tehnică între două reparații de complexitate ridicată consecutive/resursa tehnică până la următoarea reparație de complexitatea ridicată reprezintă durata maximă admisă

pentru exploatare, la epuizarea căreia, aeronavei/motorului/echipamentului/ansamblului/aparatului/ agregatului i se efectuează o nouă reparație de complexitate ridicată. Se stabilește de către fabricant/ reparator, în baza programelor de întreținere existente sau a stării tehnice a echipamentelor de aviație.

Art. 14. – (1) Sistemul de mentenanță a echipamentelor de aviație este organizat pe trei niveluri de mentenanță, stabilite în funcție de complexitatea lucrărilor și durata de imobilizare a echipamentelor, astfel:

a) nivelul de luptă – se execută la secțiile mentenanță linie/escadrilele de aviație de către personalul tehnic - ingineresc al acestora și constă în efectuarea unor operațiuni cu imobilizarea de scurtă durată a echipamentelor de aviație, cum ar fi: inspecții zilnice și periodice stabilite prin instrucțiunile tehnice de exploatare specifice, inspecții ordonate de eșaloanele superioare, testare/diagnosticare, reglaje, aplicări de buletine service, reparații prin înlocuirea componentelor, reparații minore și întreținere.

b) nivelul intermediar – se execută la SMA/Secția mentenanță armament - SMArm/Secția pregătire rachete - SPR/Secția echipamente sprijin la sol și mentenanță armament și tehnică - SESSMAT/similar și presupune efectuarea unor operațiuni cu imobilizarea echipamentelor de aviație pe durată medie de timp, astfel: inspecții periodice, inspecții ordonate de eșaloanele superioare, revizii simple/extinse, lucrări de asistență tehnică, evacuarea echipamentelor din locurile de producere a imobilizării sau din alte locuri de dispunere, testări/diagnosticări, reglaje, calibrări, alinieri ale modulelor și componentelor sistemelor, reparații și înlocuiri module/componente, reparații fuselaj, reparații echipamente, reparații și lucrări majore pentru care SMA/SMArm/ SPR/SESSMAT au personal pregătit, aparatură de diagnosticare, scule și dispozitive necesare executării acestora, precum și materialele și piesele de schimb necesare, aplicări de buletine de modernizare și service sau modificare emise de furnizor.

c) nivelul complex – presupune imobilizarea echipamentelor pe durată de timp relativ mare și se execută astfel: la operatorii economici autorizați, în cadrul CMR sau în cadrul unităților/ subunităților productive/reparații, stabilite la nivelul SMFA care au personal pregătit, tehnologii, aparatură de diagnosticare, scule și dispozitive necesare executării acestui tip de mentenanță, precum și materialele și piesele de schimb necesare. Nivelul complex are drept scop restabilirea caracteristicilor normale de funcționare a echipamentului.

(2) Fiecărui nivel de mentenanță îi sunt specifice sarcini, un anumit volum al lucrărilor de mentenanță, utilaje, aparatură și scule, dispozitive și verificatoare specifice și un anumit grad de calificare al personalului după cum urmează:

a) nivelul de luptă, specific logisticii operaționale;

b) nivelul intermediar şi nivelul complex, specifice logisticii de bază/sprijin şi au drept scop restabilirea caracteristicilor normale de funcţionare a echipamentului.

Art. 15. – În anumite situaţii, operatorii economici reparatori, pe baze contractuale şi în concordanţă cu nevoile operaţionale, execută operaţiuni de mentenanţă de nivel intermediar şi complex, deplasând echipe „service" la bazele aeriene sau în zonele de dislocare din ţară şi străinătate sau la sediul propriu.

Art. 16. – Analiza mentenanţei echipamentelor de aviaţie se organizează săptămânal la unităţile de aviaţie/similar, de regulă în ultima zi lucrătoare a săptămânii, în scopul elaborării planului de mentenanţă pentru săptămâna următoare. Activitatea se desfăşoară sub conducerea şefului logisticii/similar, cu participarea inginerului şef/locţiitorului tehnic şi a şefilor structurilor de execuţie a mentenanţei SEM/SMCV/BMA, împreună cu comandantul grupului de sprijin/similar şi a factorilor de conducere din partea personalului navigant.

Art. 17. – Completarea documentaţiei de exploatare a tehnicii de aviaţie, inclusiv tehnica de deservire la sol, este obligatorie pentru întreg personalul tehnic-ingineresc care execută lucrări de mentenanţă şi se face după finalizarea acestora.

CAPITOLUL II
Organizarea sistemului de mentenanţă

Art. 18. – (1) Sistemul de mentenanţă este compus din:

a) structuri de conducere/structurile de management al ciclului de viaţă al echipamentelor - SMCV;

b) SEM - organizate pe niveluri ierarhice, dimensionate şi adaptate funcţional la misiunile forţelor pentru care asigură sprijinul specific.

(2) Structurile menţionate la alin. (1) lit. a) şi b) au în compunerea lor:

a) personalul aeronautic ingineresc şi tehnic, destinat pentru managementul echipamentelor pe durata ciclului de viaţă, conducerii şi executării activităţilor productive în structurile specifice, încadrat pe funcţii, în concordanţă cu necesarul pe specialităţi şi niveluri de pregătire profesională;

b) facilităţile de mentenanţă cu echipamentele, utilajele, infrastructura, aparatura de măsură şi control, respectiv mijloacele mobile pentru executarea lucrărilor specifice;

c) echipamentele de tehnologia informaţiei şi aplicaţiile software destinate pentru realizarea sistemului informatic al logisticii şi sistemul informatic de gestionare a operaţiunilor de mentenanţă executate;

d) resursele materiale, de comunicaţii şi financiare necesare executării activităţilor în condiţii de eficienţă şi operativitate.

(3) Sistemul de mentenanţă asigură:

a) degrevarea completă a structurilor luptătoare de sarcinile pe linia mentenanţei de nivel intermediar şi complex;

b) utilizarea intensivă a capacităţilor de producţie, cu activitate ritmică şi continuă;

c) execuţia mentenanţei corespunzătoare nivelurilor de mentenanţă;

d) specializarea structurilor de execuţie a mentenanţei;

e) reducerea timpului de reacţie în derularea activităţilor de mentenanţă.

(4) Structurile de managementul echipamentelor pe durata ciclului de viaţă (SMCV) sunt:

a) Serviciul logistic al SMFA/similar/Secţia management mentenanţă aeronave/Secţia program avion multirol F-16/ Biroul evaluare, control şi asigurarea calităţii;

b) Structura A-4 Logistică din Baza Logistică;

c) Structurile de asigurare a calităţii din bazele aeriene/CMR din Baza Logistică;

d) Structura A-4 Logistică din bazele aeriene/Structura inginerului şef din cadrul CMR/ Baza Logistică;

e) Structurile de comandă din cadrul Grupurilor Sprijin din bazele aeriene.

(5) Structurile de execuţie a mentenanţei – SEM sunt:

a) Secţia reparaţii şi lucrări complexe aeronave din CMR;

b) Secţia mentenanţă aeronave din bazele aeriene/similar;

c) Secţia mentenanţă armament din bazele aeriene;

d) Secţia pregătire rachete din bazele aeriene;

e) Secţia echipamente sprijin la sol şi mentenanţă armament şi tehnică din bazele aeriene;

f) Secţia mentenanţă linie/escadrilele de aviaţie din bazele aeriene/similar;

g) Atelierul/Grupul/Grupa/Formaţiunea/Formaţia de întreţinere din compunerea SEM.

CAPITOLUL III
Responsabilități

SECȚIUNEA 1
Responsabilitățile structurilor implicate în procesul de conducere a mentenanței

Art. 19. – (1) Serviciul logistic din SMFA este structura de concepție, analiză și sinteză specializată în selectarea, coordonarea și eșalonarea resurselor și a priorităților în domeniul logisticii pe timp de pace, în situații de criză și război. Prin intermediul secțiilor sale asigură interfața cu structurile logistice ale eșaloanelor superioare și colaborează cu structurile logistice ale celorlalte categorii de forțe armate și ale comandamentelor de sprijin, cât și cu structurile logistice similare ale partenerilor din NATO/UE.

(2) Pe timp de pace are următoarele responsabilități:

a) conducerea, planificarea, coordonarea, controlul și monitorizarea sprijinului logistic al forțelor subordonate;

b) realizarea sprijinului logistic al forțelor proprii dispuse pe teritoriul național și al celor dislocate în TO;

c) monitorizarea și asigurarea măsurilor pentru realizarea și menținerea disponibilității tehnicii din dotare la nivelele corespunzătoare îndeplinirii misiunilor specifice și instrucției Forțelor Aeriene;

d) planificarea, organizarea și coordonarea activităților logistice în cadrul structurilor din compunere și din subordine pentru pregătirea și instruirea forțelor;

e) emiterea ordinelor de distribuție și de reparații corespunzătoare nivelului de instruire și operaționalizare a forțelor;

f) participarea la elaborarea planurilor de achiziții in cadrul programului major al Forțelor Aeriene în conformitate cu prioritățile stabilite și pe baza analizei de oportunitate/necesitate rezultată pe baza nevoilor logistice ale structurilor subordonate;

g) elaborarea și coordonarea execuției planurilor de modernizare și înzestrare, în vederea realizării interoperabilității din punct de vedere logistic;

h) elaborarea/execuția planurilor de experimentare, testare, acceptanță și recepție pentru echipamentele militare nou introduse în dotare sau pentru cele aflate în prelungire de resursă;

i) stabilirea necesarului de personal logistic și determinarea modalității de formare/specializare a personalului care își desfășoară activitatea în domeniile funcționale ale logisticii;

j) asigurarea măsurilor necesare protecției mediului, securității personalului și a sănătății acestuia în muncă, supravegherii tehnice și metrologiei la nivelul SMFA și în structurile subordonate.

Art. 20. – Secţia program avion multirol F-16 are următoarele responsabilităţi:

a) organizarea şi conducerea activităţilor specifice pentru asigurarea disponibilităţii tehnice necesare îndeplinirii misiunilor, managementul resurselor tehnice şi materiale, precum şi a consumului acestora;

b) fundamentarea propunerilor pentru Planurile anuale de achiziţii publice - PAAP, în baza analizei necesarului de reparare a tehnicii şi regenerare a resursei pentru asigurarea disponibilităţii necesare, cu respectarea încadrării în bugetul alocat;

c) analiza Planului anual de mentenanţă a aeronavelor F-16 şi fundamentarea necesară avizării acestuia la nivelul SMFA, urmărirea şi controlul punerii în aplicare la nivel unitate;

d) fundamentarea propunerilor pentru alocarea fondurilor financiare necesare achiziţiilor de produse şi servicii aflate în competenţa SMFA;

e) organizarea, conducerea şi asigurarea, conform competenţelor SMFA, a activităţilor de achiziţie şi derulare specifice, în cadrul acordurilor interguvernamentale de tip LOA/FMS şi a contractelor cu operatorii economici, urmare a analizei şi evaluării cererilor de aprovizionare de la unităţi;

f) asigurarea şi distribuirea la unităţi a documentaţiei tehnice, coordonarea şi controlul implementării prescripţiilor acesteia;

g) participarea, prin inspecţii în teren, la evaluarea stadiului operaţionalizării şi a nivelului de asigurare a sprijinului logistic necesar susţinerii flotei F-16;

h) îndrumarea şi controlul structurilor subordonate pe linia mentenanţei, organizării evidenţei, depozitării şi păstrării produselor specifice la nivelul unităţilor.

Art. 21. – Secţia management mentenanţă aeronave are următoarele responsabilităţi:

a) organizarea, planificarea, coordonarea şi controlul modului de consum, generare şi regenerare a resurselor tehnicii din dotare şi luarea măsurilor pentru optimizarea acestora;

b) fundamentarea proiectului de buget specific mentenanţei tehnicii de aviaţie din dotare şi monitorizarea repartizării fondurilor la unităţi;

c) analizarea, avizarea şi înaintarea spre aprobare şefului SMFA a Programelor de producţie anuale ale structurilor de producţie - SMA, CMR - din organica Forţelor Aeriene;

d) planificarea consumului de resurse tehnice şi materiale pentru asigurarea îndeplinirii Planurilor de instrucţie şi misiunilor Forţelor Aeriene;

e) coordonarea şi controlul procesului de regenerare a resursei tehnice pentru echipamentele militare;

f) prioritizarea achiziţiilor de bunuri şi servicii specifice domeniului de responsabilitate;

g) implementarea standardelor şi monitorizarea gradului de interoperatibilitate cu structurile NATO şi UE în domeniul de responsabilitate;

h) elaborarea precizărilor, regulamentelor, buletinelor tehnice, dispozițiilor logistice și normelor metodologice pentru îmbunătățirea activității de mentenanță;

i) luarea măsurilor pentru creșterea gradului de siguranță în exploatare a tehnicii;

j) coordonarea activităților de operaționalizare a forțelor pe linia mentenanței;

k) participarea la elaborarea documentației pentru achiziția tehnicii noi și modernizarea celei existente, urmărirea comportamentului acesteia în exploatare, verificarea eventualelor acte de reclamație, ținerea evidenței lor și urmărirea rezolvării acestora;

l) analizarea și avizarea, prin intermediul specialiștilor din cadrul comisiilor care analizează propunerile de scoatere din funcțiune a tehnicii din dotarea Forțelor Aeriene, respectiv de declasare a acesteia;

m) emiterea Ordinelor de reparații - OR pentru structurile de execuție a mentenanței din cadrul unităților din organica Forțelor Aeriene și avizarea ordinelor de distribuție a pieselor de schimb, consumabilelor și materialelor necesare executării mentenanței;

n) analiza și alocarea anuală de resursă pentru tehnica AEG din dotarea unităților de aviație în funcție de resursa alocată pentru aeronave.

Art. 22. – (1) Biroul evaluare, control și asigurarea calității este structura specializată din Serviciul logistic, care planifică, organizează și conduce activități de control, îndrumare și evaluare a activității structurilor de asigurare a calității din bazele aeriene/CMR din Baza Logistică privind modul de implementare și respectare a reglementărilor specifice domeniului asigurării calității mentenanței echipamentelor de aviație.

(2) În domeniul activității de implementare a politicii de calitate în domeniul mentenanței aeronavelor are următoarele responsabilități:

a) elaborarea propunerilor privind strategiile/concepțiile în domeniul asigurării calității produselor și serviciilor pe termen mediu și lung;

b) analizarea standardelor de asigurare a calității emise la nivel național, standardelor și publicațiilor NATO din domeniul asigurării calității;

c) realizarea informărilor/dărilor de seamă/sintezelor privind apariția/modificarea standardelor de asigurare a calității la nivel național sau la nivel NATO;

d) elaborarea proiectelor privind evaluarea, controlul și asigurarea calității produselor și serviciilor în SMFA și monitorizarea aplicabilităților lor în cazul schimbării legislației în domeniu.

(3) În domeniul activității de evaluare și controlul calității specifice mentenanței aeronavelor are următoarele responsabilități:

a) întocmirea rapoartelor de evaluare cu recomandări de îmbunătățire a activității structurilor de asigurarea calității din subordinea SMFA, în vederea creșterii calității serviciilor furnizate;

b) participarea la stabilirea indicatorilor de evaluare a activităţilor specifice şi a personalului cu responsabilităţi pe linia asigurării calităţii;

c) participarea la constituirea unei baze de date cu înregistrările neconformităţilor şi măsurile aplicate pentru reducerea/eliminarea acestora;

d) coordonarea stabilirii obiectivelor de control pentru verificarea corectitudinii înregistrărilor privind neconformităţile şi reclamaţiile, precum şi măsurile de eliminare/remediere a acestora;

e) analizarea periodică a înregistrărilor privind neconformităţile şi reclamaţiile, acţiunile corective/măsurile aplicate pentru soluţionarea şi diminuarea acestora şi înaintarea rapoartelor privind evoluţia calităţii, cu accent pe acţiuni preventive;

f) elaborarea situaţiilor, materialelor de sinteză, informărilor tehnice pentru analize/ bilanţuri sau alte activităţi.

(4) În domeniul responsabilităţilor asumate pentru asigurarea calităţii specifice mentenanţei aeronavelor are următoarele responsabilităţi:

a) analizarea, evaluarea şi prezentarea propunerilor asupra conţinutului rapoartelor, dispoziţiilor, ordinelor care se înaintează spre aprobare şi care tratează în conţinutul lor probleme din domeniul asigurării calităţii;

b) monitorizarea activităţii de menţinere şi îmbunătăţire a calităţii în structurile logistice/productive din subordinea SMFA;

c) coordonarea activităţilor pentru întocmirea, completarea şi actualizarea procedurilor operaţionale elaborate pe linia activităţilor specifice de asigurare a calităţii;

d) aplicarea măsurilor necesare pentru funcţionarea sistemului de asigurare a calităţii la nivelul standardelor de referinţă;

e) coordonarea activităţilor de audit intern executate de structurile de asigurare a calităţii;

f) urmărirea modului de aplicare şi respectare a prevederilor documentelor specifice domeniului asigurării calităţii;

g) stabilirea şi propunerea măsurilor pentru calificarea şi instruirea personalului din structurile logistice/productive în domeniul asigurării calităţii.

(5) În domeniul interoperabilităţii are următoarele responsabilităţi:

a) menţinerea legăturii cu Serviciul supravegherea calităţii - SvSC şi Organismul militar de certificare, acreditare şi supraveghere - OMCAS din cadrul Departamentului pentru armamente;

b) elaborarea şi actualizarea bazei de date referitoare la toţi furnizorii de produse/servicii, din punct de vedere al îndeplinirii cerinţelor de asigurare a calităţii;

c) participarea la analizele şi bilanţurile organizate de structurile de asigurarea calităţii şi stabilirea măsurilor care să asigure îndeplinirea cerinţelor de asigurare a calităţii;

d) organizarea convocărilor de specialitate cu personalul din structurile de asigurare a calității.

Art. 23. – (1) Baza Logistică a Forțelor Aeriene face parte din structura Statului Major al Forțelor Aeriene cu atribuții în domeniul achizițiilor Programului major Forțe Aeriene, executării mentenanței de nivel intermediar și complex a echipamentelor, constituirii stocurilor de luptă, depozitării și distribuirii, delaborării, casării și valorificării.

(2) Baza Logistică asigură sprijinul logistic destinat pregătirii acțiunilor militare ale Forțelor Aeriene, atât la nivel operativ pentru toate structurile Forțelor Aeriene cât și la nivel tactic, pentru unitățile din subordine, gestionarea materialelor și mijloacelor necesare susținerii misiunii acestor structuri și executarea mentenanței preventive și corective de nivel intermediar și complex la tehnica din înzestrarea Forțelor Aeriene, prin intermediul structurilor proprii de execuție cât și în sistem externalizat.

(3) Prin exercitarea competențelor și atribuțiilor în domeniile logistice, Baza Logistică execută activități specifice de asigurare tehnică de aviație.

(4) În domeniul mentenanței echipamentelor militare din înzestrarea structurilor proprii și a celor pe care le deservește, Baza Logistică are următoarele responsabilități:

a) înaintarea spre aprobare șefului SMFA a Programului de producție anual - PPA;

b) utilizarea eficientă a resurselor materiale și a fondurilor alocate pentru realizarea executării planului de instruire, îndeplinirii obiectivelor și misiunilor unităților deservite;

c) planificarea, executarea și controlul activităților de mentenanță de nivel intermediar și complex;

d) dezvoltarea capacităților productive și creșterea nivelului de eficiență, securitate și de productivitate a acestora;

e) executarea verificărilor metrologice la aparatura de măsură și control, a utilajelor de ridicat și recipientelor sub presiune;

f) asigurarea derulării fluxurilor de mentenanță și îndeplinirii sarcinilor stabilite prin programul de producție anual;

g) elaborarea, avizarea și transmiterea spre aprobare la SMFA a propunerilor pentru modificarea actelor normative specifice care reglementează activitățile de mentenanță, a propunerilor de buletine tehnice, scrisori service și a actelor tehnice de prelungire de resursă;

h) urmărirea soluționării reclamațiilor pentru echipamentele aflate în garanție;

i) participarea cu specialiști în cadrul comisiilor de evaluare a stării tehnice, de recepție a echipamentelor nou intrate în înzestrare și în alte situații reglementate de instrucțiunile de mentenanță sau la ordinul SMFA;

j) creşterea competenţelor de mentenanţă simultan cu diversificarea echipamentelor şi utilajelor de producţie SDV/AMC/TMDE introduse în înzestrare, asimilarea şi dezvoltarea de noi tehnologii;

k) aplicarea măsurilor specifice de implementare a unui sistem de management al calităţii în cadrul structurilor de mentenanţă;

l) creşterea nivelului pregătirii şi specializării personalului propriu care încadrează structurile de profil inclusiv prin pregătirea centralizată în cadrul CMR;

m) centralizarea evidenţelor de verificări periodice la aparatura de măsură şi control, la utilajele de ridicat şi la recipientele sub presiune ale structurilor subordonate;

n) executarea încercărilor de laborator şi întocmirea rapoartelor de încercări specifice, pentru: carburanţi-lubrifianţi, inspecţii şi controale nedistructive, verificări hidrostatice şi de metrologie a buteliilor sub presiune;

o) executarea controlului tehnic după aspect al muniţiilor şi armamentului, a inspecţiilor şi întreţinerilor tehnice şi lucrărilor de conservare regulamentare.

(5) Structura A4 Logistică din Baza Logistică are următoarele responsabilităţi în domeniul mentenanţei:

a) elaborarea Planului de mentenanţă nivel intermediar şi complex pentru echipamentele din dotarea structurilor subordonate;

b) elaborarea Planului anual de achiziţii publice pentru executarea lucrărilor de reparaţii de complexitate medie şi reparaţii de complexitate ridicată pentru echipamentele din înzestrarea unităţilor de aviaţie;

c) centralizarea documentelor privind monitorizarea comportării în exploatare a echipamentelor noi sau modernizate intrate în înzestrarea marilor unităţi şi unităţilor militare prin contractele încheiate cu operatorii economici;

d) monitorizarea existentului, stării tehnice şi de completare a loturilor de piese de schimb din dotarea structurilor subordonate;

e) monitorizarea existentului, stării tehnice şi de completare a loturilor de piese de schimb;

f) monitorizarea defecţiunilor apărute la echipamentele din înzestrare, analizarea acestora şi propunerea măsurilor de creştere a gradului de fiabilitate;

g) participarea la activităţile de standardizare în domeniul mentenanţei şi controlul acestora;

h) menţinerea legăturii cu Serviciul supravegherea calităţii din cadrul Departamentului pentru armamente pentru evaluarea riscurilor privind derularea contractelor de achiziţie;

i) elaborarea, menţinerea şi actualizarea permanentă a bazei de date referitoare la operatorii economici furnizori de produse şi servicii şi monitorizarea acestora din punct de vedere al îndeplinirii cerinţelor de asigurare a calităţii şi derulării contractelor;

j) asigurarea documentaţiilor tehnice necesare pentru cunoaşterea, exploatarea şi mentenanţa echipamentelor structurilor subordonate;

k) înaintarea propunerilor pentru îmbunătăţirea reglementărilor în domeniul asigurării logistice;

l) raportarea periodică la Serviciul logistic al SMFA a situaţiei privind starea tehnică a echipamentelor din dotarea structurilor subordonate;

m) centralizarea lecţiilor identificate/învăţate, pe linia mentenanţei.

(6) Structura A4 Logistică din Baza Logistică are următoarele responsabilităţi în domeniul asigurării tehnice de aviaţie:

a) monitorizarea comportării în exploatare a echipamentelor noi sau modernizate, urmărirea permanentă a existentului, stării tehnice şi de completare cu piese de schimb;

b) stabilirea programului de pregătire pentru personalul tehnic-ingineresc de aviaţie din subordine în vederea admiterii la exploatare, menţinerii sau creşterii nivelului de specializare/ clasificare, autorizare;

c) participarea la elaborarea buletinelor service sau buletinelor de modernizări pentru tehnica de aviaţie pentru care are competenţa necesară;

d) ţinerea evidenţei actelor tehnice de constatare, actelor tehnice de reclamaţie şi actelor tehnice de încetare a reclamaţiei stabilind acţiunile de urmat pentru compartimentele de specialitate;

e) participarea cu personal specializat în consilii şi comisii tehnice de specialitate.

Art. 24. – Structurile de asigurarea calităţii din bazele aeriene/CMR au următoarele responsabilităţi în domeniile mentenanţei şi navigabilităţii aeronavelor:

a) identificarea obiectivelor unităţii în domeniul calităţii;

b) elaborarea şi îmbunătăţirea strategiilor în domeniul calităţii;

c) identificarea tuturor cerinţelor/condiţiilor necesare activităţii de implementare a sistemului calităţii;

d) elaborarea documentaţiei sistemului calităţii;

e) monitorizarea colectării, prelucrării şi utilizării datelor referitoare la calitate;

f) coordonarea identificării, introducerii şi menţinerii sub control a proceselor incluse în sistemul calităţii;

g) monitorizarea funcţionării sistemului calităţii;

h) identificarea nevoilor de îmbunătăţire a sistemului calităţii;

i) stabilirea obiectivelor şi a măsurilor de îmbunătăţire a sistemului calităţii;

j) evaluarea eficienţei şi a eficacităţii activităţii de îmbunătăţire;

k) planificarea şi asigurarea executării auditurilor interne şi de preevaluare în vederea certificării/autorizării;

l) raportarea/interpretarea rezultatelor auditurilor efectuate;

m) asigurarea fluxului informațional în domeniul calității cu Biroul evaluare, control și asigurarea calității/SMFA și cu Autoritatea aeronautică militară națională, denumită în continuare AAMN/SMFA privind autorizarea inițială și menținerea autorizării Organizația de mentenanță - MO/Organizația de management al menținerii navigabilității, denumită în continuare CAMO;

n) propunerea deciziilor și termenelor privind modul de tratare a neconformităților;

o) coordonarea și monitorizarea activităților echipelor de rezolvare a problemelor de calitate;

p) elaborarea programelor de acțiuni corective și preventive;

q) coordonarea și monitorizarea inspecțiilor, proceselor și serviciilor;

r) monitorizarea și interpretarea informațiilor referitoare la calitatea și fiabilitatea proceselor și serviciilor;

s) monitorizarea soluționării reclamațiilor primite de la beneficiar;

t) participarea la instruirea personalului MO/CAMO pentru calitate;

u) organizarea evaluării personalului tehnic-ingineresc de aviație, evaluării navigabilității aeronavelor, autorizării MO/CAMO și gestionarea, directă a înregistrărilor privind personalul tehnic-ingineresc de aviație;

v) stabilirea și identificarea modalităților de îmbunătățire a propriei pregătiri profesionale a personalului tehnic-ingineresc de aviație.

Art. 25. – (1) Structura A-4 Logistică din bazele aeriene are următoarele responsabilități pe linia mentenanței echipamentelor de aviație:

a) planificarea, organizarea, coordonarea, controlul, monitorizarea activităților de mentenanță a tehnicii și echipamentelor care se desfășoară în unitate;

b) întocmirea planurilor de mentenanță pentru tehnica și echipamentele din dotare conform instrucțiunilor de exploatare specifice emise de fabricant/reparator sau a ordinelor/dispozițiilor tehnice emise de eșaloanele superioare;

c) întocmirea planului de control tehnic după aspect al munițiilor;

d) evidența, înaintarea și monitorizarea actelor tehnice de constatare și reclamație pentru tehnica/echipamentele din dotarea unității;

e) întocmirea și monitorizarea comenzilor de executare a lucrărilor de mentenanță a tehnicii la SEM precum și a documentelor de scădere și mișcare a materialelor necesare executării acestor lucrări;

f) verificarea periodică a funcționării și întreținerii tehnicii, conform reglementărilor în vigoare;

g) elaborarea planurilor logistice și de transport, organizarea afluirii/defluirii și predării/primirii în/din reparații/lucrări la agenții reparatori ai tehnicii, în baza ordinelor de reparații emise sau a ordinelor emise de eșalonul superior;

h) evidenţa resursei tehnice, gestionarea, organizarea, coordonarea şi controlul consumului de resursă tehnică/a tehnicii cu nevoi de reparaţii, agregatelor cu resursa tehnică limitată, a stării infrastructurii şi echipării personalului, aprovizionării şi mişcării carburanţilor şi lubrifianţilor, a evidenţei şi asigurării cu armament şi muniţii;

i) completarea, pe măsura consumării, a rezervelor de tehnică militară, armament, muniţii, carburanţi-lubrifianţi, materiale şi produse specifice;

j) coordonarea şi verificarea modului de pregătire a personalului tehnic-ingineresc nou sosit în unitate şi formarea continuă a întregului personal;

k) verificarea respectării normelor de securitate şi sănătate în muncă, protecţia mediului, supraveghere tehnică, metrologie şi de apărare împotriva incendiilor de către personalul tehnic;

l) centralizarea şi prioritizarea necesităţilor de achiziţii, bunuri şi servicii şi întocmirea planului de achiziţii în vederea asigurării Suportului logistic integrat - SLI pentru tehnica de aviaţie.

(2) Locţiitorul tehnic al şefului logisticii este subordonat nemijlocit şefului logisticii.

(3) Locţiitorul tehnic al şefului logisticii coordonează activitatea de mentenanţă a personalului tehnic-ingineresc din unitate şi are următoarele atribuţii:

a) să cunoască tehnica de aviaţie din dotarea unităţii, regulile de exploatare, prevederile prezentelor instrucţiuni, ordinelor şi altor documente care reglementează activitatea de mentenanţă de aviaţie;

b) să coordoneze şi să controleze întreaga activitate de mentenanţă care se desfăşoară în unitate de către personalul tehnic-ingineresc de aviaţie, conform prevederilor reglementărilor în vigoare;

c) să coordoneze pregătirea şi testarea personalului tehnic-ingineresc de aviaţie în ceea ce priveşte cunoaşterea şi aplicarea regulilor pe linia activităţilor de mentenanţă;

d) să coordoneze pregătirea tehnică a personalului tehnic-ingineresc de aviaţie nou sosit în unitate precum şi cursurile de pregătire continuă a personalului tehnic în vederea creşterii nivelului de autorizare;

e) să coordoneze studierea şi cunoaşterea tehnicii de luptă nou intrate în dotarea unităţii de către întreg personalul tehnic-ingineresc şi navigant care participă la exploatarea acesteia;

f) să monitorizeze şi să urmărească aplicarea/implementarea tuturor buletinelor service/de modernizare la tehnica de aviaţie/specifice tehnicii de aviaţie din înzestrare;

g) să avizeze şi să înainteze spre aprobare şefului logisticii comenzile de executare a reparaţiilor şi lucrărilor periodice, a planurilor de mentenanţă, a situaţiilor şi documentelor pe linie de mentenanţă de aviaţie solicitate;

h) să dispună măsuri pentru întocmirea şi transmiterea la timp către structurile de aprovizionare ale eşalonului superior a cererilor de piese şi materiale de aviaţie necesare desfăşurării în condiţii bune a mentenanţei precum şi a cererilor de lucrări necesare la tehnica de aviaţie şi care nu pot fi executate în unitate;

i) să controleze trimestrial, direct sau prin Biroul mentenanţă aviaţie - BMA, starea tehnică şi modul de întreţinere a aeronavelor unităţii;

k) să organizeze şedinţele de lucru pentru definitivarea planurilor de mentenanţă lunar şi săptămânal;

l) răspunde de întocmirea Planului suportului logistic integrat - SLI, in calitate de OPR-SLI.

(4) Biroul mentenanţă aviaţie răspunde de organizarea, planificarea, coordonarea, controlul şi evidenţa mentenanţei aeronavelor şi echipamentelor de aviaţie. Biroul mentenanţă aviaţie are următoarele responsabilităţi:

a) elaborarea, sub conducerea inginerului şef/loctiitorului tehnic, împreună cu factorii de conducere ai SEM, a planurilor de mentenanţă anuale, lunare şi săptămânale;

b) monitorizarea consumului de resursă tehnică şi actualizarea documentelor de planificare şi evidenţă a exploatării şi mentenanţei echipamentelor de aviaţie conform legislaţiei în vigoare;

c) monitorizarea, evidenţa şi înaintarea actelor tehnice de constatare şi reclamaţie pentru tehnica/echipamentele de aviaţie din dotarea unităţii;

d) întocmirea comenzilor de executare a lucrărilor de mentenanţă a tehnicii de aviaţie la SEM;

e) controlul periodic al stării tehnice şi al modului de întreţinere a tehnicii şi echipamentelor de aviaţie;

f) coordonarea afluirii/defluirii şi predării/primirii în/din reparaţii/lucrări la agenţii reparatori ai tehnicii, în baza ordinelor de reparaţii emise sau a ordinelor emise de eşalonul superior;

g) actualizarea evidenţelor în format electronic, pe baza informaţiilor din documentaţia de evidenţă a exploatării şi mentenanţei aeronavelor;

h) verificarea managementului documentelor de evidenţă din arhiva de scurtă durată şi arhiva de lungă durată a aeronavelor;

i) verificarea periodică a corectitudinii informaţiilor din documentele de evidenţă a mentenanţei pentru echipamentele a căror documentaţie este păstrată descentralizat la subunităţile/ atelierele care gestionează aceste echipamente: armament, pirotehnie, echipament de supravieţuire, motoare;

j) planificarea executării lucrărilor de mentenanţă la aeronave şi echipamentele de aviaţie

prevăzute în dispozițiile tehnice primite de la eșaloanele superioare, funcție de termenul prevăzut de aceste documente și existența pieselor și materialelor necesare;

k) întocmirea și actualizarea Planului suportului logistic integrat, cu sprijinul echipei SLI. Echipa SLI este compusă din specialiști din domeniile: tehnic-ingineresc/mentenanță, economico-financiar/planificare bugetară, planificare logistică/aprovizionare, resurse umane, juridic, mișcare și transport, comunicații, tehnologia informației și operații;

l) înregistrarea, actualizarea și distribuirea documentației tehnice a aeronavelor și mijloacelor tehnice de aerodrom necesare mentenanței și operării acestora;

m) stabilirea procedurilor pentru actualizarea documentației tehnice și respectarea reviziilor, modificărilor și îmbunătățirilor aduse acestora.

(5) Biroul coordonare mentenanță operațională are misiunea de a monitoriza starea tehnică și dispunerea aeronavelor și echipamentelor de aviație și de a coordona suportul logistic și execuția lucrărilor de mentenanță la acestea. Biroul are următoarele responsabilități pe linia mentenanței echipamentelor de aviație:

a) monitorizarea stării tehnice, configurația acroșajelor aeronavelor și stabilirea locului de dispunere a acestora;

b) coordonarea deplasării la sol prin tractare a aeronavelor, funcție de necesitățile de execuție a operațiunilor de mentenanță;

c) monitorizarea situației mijloacelor de aerodrom și coordonarea asigurării cu mijloace auto și de aerodrom pentru executarea activităților de mentenanță la aeronave;

d) coordonarea pregătirii pentru zbor a aeronavelor în vederea executării misiunilor planificate;

e) monitorizarea execuției mentenanței planificate și neplanificate la aeronave și evidența timpului estimat pentru disponibilizarea acestora;

f) coordonarea activității de asigurare cu personal tehnic sau ingineresc de specialitate pentru diagnosticarea și remedierea defecțiunilor apărute la aeronave pe timpul activității de zbor;

g) participarea la debriefingul personalului navigant după încheierea misiunilor de zbor, în vederea diagnozei defecțiunilor apărute în zbor;

h) ținerea evidenței personalului tehnic de aviație și de deservire necesar activității de zbor, inclusiv pentru serviciul de luptă;

i) asigurarea materialelor consumabile și a pieselor de schimb împreună cu Biroul asigurare materiale aviație;

j) colectarea datelor de evidență a exploatării și mentenanței și introducerea în sistemul automat de gestiune a datelor;

k) coordonarea activității de alimentare a aeronavelor cu carburanți, lichide speciale și gaze comprimate;

l) monitorizarea operațiunilor de înarmare a aeronavelor;

m) participarea la briefingurile de mentenanță organizate de șeful BMA pentru luarea deciziilor privind prioritizarea executării lucrărilor de mentenanță.

(6) Biroul asigurare materiale tehnice de aviație/similar are următoarele responsabilități:

a) coordonarea activității de asigurare cu bunurilor materiale de resortul aviație;

b) monitorizarea stării bunurilor materiale de resortul aviație;

c) actualizarea permanentă a situației bunurilor materiale cu nevoi de reparații;

d) coordonarea și monitorizarea activității de reparație/modificare/modernizare a bunurilor materiale, executată atât la operatorii economici cât și la alte unități militare;

e) întocmirea documentelor necesare în vederea scoaterii din funcțiune, declasarea, casarea și valorificarea bunurilor materiale, conform reglementărilor specifice în vigoare;

f) întocmirea documentelor necesare privind aprovizionarea și/sau achiziția de piese de schimb, materiale, scule și dispozitive necesare în procesul de mentenanță a tehnicii de aviație;

g) întocmirea documentelor de scădere și ieșire a materialelor utilizate la executarea lucrărilor de mentenanță.

h) organizarea afluirii/defluirii și predării/primirii în/din reparații/lucrări la agenții reparatori ai tehnicii de aviație, în baza ordinelor de reparații emise sau a ordinelor emise de eșalonul superior;

i) aprovizionarea și completarea, pe măsura consumării, a rezervelor de echipamente, agregate de aviație, materiale și produse specifice conform rapoartelor de necesitate;

j) întocmirea planului anual de achiziții pentru bunurile materiale de resort, cu sprijinul BMA, SEM și a SESSMAT.

Art. 26. – Structura inginerului șef din CMR are următoarele responsabilități în domeniul planificării, organizării și desfășurării activităților de mentenanță:

a) cunoașterea existentului și a necesarului de echipamente din înzestrarea unității, starea tehnică și de întreținere a acestora;

b) asigurarea evidenței executării activităților de întreținere, reparații, modernizări, recondiționări, la toate utilajele, instalațiile și echipamentele tehnologice de tip mecanic, electric și de automatizări;

c) scoaterea din starea de funcționare a utilajelor și instalațiilor atunci când acestea nu mai corespund din punct de vedere funcțional sau la termenul de intervenție planificată;

d) planificarea, organizarea și controlul execuției activităților de mentenanță preventivă și corectivă la echipamente;

e) exploatarea rațională a resurselor și întreținerea corespunzătoare a mijloacelor fixe din dotare;

f) coordonarea executării, la termen și de calitate, a întreținerilor tehnice și reparațiilor utilajelor și instalațiilor;

g) coordonarea punerii în funcțiune, la termen, a utilajelor noi;

h) organizarea instruirii personalului tehnic-ingineresc de aviație, astfel ca acesta să utilizeze la parametrii proiectați dotarea tehnică;

i) efectuarea operațiunilor de control în scopul depistării preventive a defectelor, în fază incipientă, la întreaga dotare;

j) propunerea măsurilor de retehnologizare și modernizare a dotării;

k) urmărirea comportării în funcționare, exploatarea și întreținerea corectă a dotării tehnice;

l) organizarea pregătirii de specialitate a personalului tehnic-ingineresc de aviație, prin ședințe teoretice și demonstrative, de instructaj pe linie de mentenanță și de cunoaștere a tipurilor noi de echipamente intrate în înzestrare;

m) controlul stării tehnice și de întreținere a echipamentelor și raportarea concluziilor rezultatelor și măsurilor dispuse;

n) coordonarea activităților de proiectare și inginerie tehnologică de la nivelul CMR și avizarea proiectelor și tehnologiilor întocmite;

o) coordonarea întocmirii Programului de producție anual și înaintarea spre aprobare, în conformitate cu prevederile actelor normative în vigoare;

p) luarea măsurilor pentru îndeplinirea, la termenele planificate a Programului de producție anual și altor sarcini legate de activitatea structurii, în conformitate cu prevederile actelor normative în vigoare.

Art. 27. – Secția proiectare și inginerie tehnologică - SPIT din cadrul CMR are următoarele responsabilități:

a) întocmirea documentației tehnice pentru: executarea controalelor și inspecțiilor majore, a reviziilor și pentru repararea echipamentelor militare; asimilarea în fabricație de ansambluri, subansambluri și piese de schimb; proiectarea/asimilarea tehnologiilor de reparații pentru echipamentele militare nou intrate în exploatare; normele de consum de piese de schimb și materiale pentru repararea și fabricarea echipamentelor; proiectarea/relevarea de piese de schimb; proiectarea, realizarea, încercarea și omologarea prototipurilor; fabricarea de scule, dispozitive și verificatoare și participă la omologarea acestora; fabricarea de bancuri de probe și încercări pentru subansamblurile reparate; înzestrarea cu utilaje moderne, introducerea de tehnologii performante și îmbunătățirea fluxurilor de producție;

b) propunerea diversificării producţiei prin proiectarea şi asimilarea de produse noi;

c) organizarea documentării şi informării de specialitate;

d) organizarea activităţilor legate de invenţii, inovaţii şi raţionalizări;

e) urmărirea asigurării cu standarde, normative, nomenclatoare şi literatură de specialitate, necesare;

f) participarea la negocierea preţurilor pentru serviciile oferite de unitate;

g) prezentarea potenţialilor beneficiari de oferte de servicii prestate în unitate;

h) asigurarea, pentru produsele fabricate sau reparate, a prescripţiilor tehnice privind manipularea, depozitarea, transportul, punerea în funcţiune, reglarea, exploatarea şi întreţinerea acestora;

i) ridicarea nivelului pregătirii profesionale a personalului tehnic-ingineresc din cadrul secţiei.

Art. 28. – Centrul pregătire personal tehnic ingineresc din cadrul CMR are următoarele responsabilităţi:

a) coordonarea activităţilor de pregătire tehnică generală a personalului de specialitate şi perfecţionării continuă a pregătirii acestuia prin acumularea de noi cunoştinţe teoretice şi practice, care să asigure mentenanţa şi operativitatea permanentă a echipamentelor;

b) planificarea, organizarea şi executarea activităţilor de însuşire temeinică de către personalul tehnic-ingineresc a cunoştinţelor privind caracteristicile tehnico-tactice, construcţia, funcţionarea, utilizarea, evacuarea şi repararea echipamentelor militare, precum şi de formare a deprinderilor necesare de conducere şi execuţie;

c) asigurarea pregătirii personalului tehnic-ingineresc în vederea cunoaşterii temeinice a principiilor, performanţelor şi posibilităţilor de întrebuinţare în serviciul de luptă, a procedeelor de înlăturare/remediere oportună a defecţiunilor, regulilor de mentenanţă şi de exploatare în condiţii de deplină siguranţă a acesteia;

d) asigurarea pregătirii personalului tehnic-ingineresc în vederea cunoaşterii/însuşirii elementelor de factor uman şi a noţiunilor privind siguranţa aeronautică referitor la exploatarea la sol a aeronavelor;

e) cunoaşterea echipamentelor de aviaţie, a regulilor de exploatare a acestora, a prevederilor instrucţiunilor specifice mentenanţei şi ale altor documente ce reglementează executarea lucrărilor şi a reparaţiilor în condiţii de siguranţă;

f) actualizarea în permanenţă a portofoliului cursurilor pentru a fi în concordanţă cu aeronavele şi echipamentele aflate în înzestrare;

g) organizarea cursurilor pentru admiterea personalului tehnic-ingineresc la exploatarea

unor tipuri de tehnică existente în înzestrarea unităţilor, nivelul de însuşire a cunoştinţelor fiind verificat prin examene la finalul cursului;

h) coordonarea activităţilor privind convocarea de pregătire şi verificarea personalului tehnic-ingineresc privind cunoaşterea echipamentelor şi a regulilor de exploatare a acesteia, de regulă, o dată pe an, la începerea activităţilor de trecere a echipamentelor la exploatarea de sezon;

i) coordonarea activităţilor de instruire/pregătire a personalului tehnic-ingineresc pentru autorizarea acestuia în vederea executării lucrărilor corespunzătoare nivelelor de autorizare, anual/în funcţie de necesităţi;

j) creşterea nivelului de cunoştinţe şi a deprinderilor practice ale personalul tehnic-ingineresc instruit în executarea operaţiunilor de mentenanţă a echipamentelor militare;

k) organizarea şi conducerea cursurilor de calificare şi specializare pentru reparatori, care se desfăşoară în cadrul CMR;

l) coordonarea perfecţionării pregătirii tehnice de specialitate şi verificarea periodică a cunoştinţelor de specialitate ale personalului tehnic-ingineresc.

Art. 29. – Compartimentul planificare, urmărire producţie şi calcul preţ cost din cadrul CMR este responsabil de monitorizarea activităţii unităţilor productive şi are următoarele responsabilităţi:

a) organizarea, coordonarea şi controlul de întregii activităţi de planificare, lansare, organizare, normare şi urmărire a producţiei;

b) întocmirea programelor de producţie anuale şi lunare şi urmărirea modului de rezolvare a sarcinilor cuprinse în acestea, în concordanţă cu capacităţile de producţie şi sarcinile primite de la eşalonul superior;

c) urmărirea stadiului lucrărilor comenzilor în curs precum şi rezolvarea problemelor pe linia asigurării materiale, asigurării cu documentaţie şi a colaborării dintre secţii;

d) ţinerea evidenţei comenzilor pentru activităţile de mentenanţă şi calculul fondurilor de timp planificat, disponibil şi decontat, pe secţii/birouri/compartimente/ateliere;

e) propunerea de modificări a programului de producţie şi de replanificare a comenzilor în funcţie de sarcinile suplimentare precizate de eşalonul superior sau conducerea unităţii;

f) urmărirea respectării graficelor zilnice şi a disciplinei de plan şi înaintarea propunerilor pentru eliminarea deficienţelor apărute ca urmare a nerespectării fazelor tehnologice sau a colaborărilor defectuoase dintre secţii/birouri/compartimente/ateliere.

Art. 30. – (1) Structurile de comandă din cadrul Grupului sprijin din bazele aeriene sunt destinate planificării, coordonării şi executării sprijinului logistic, managementului resurselor umane şi asigurării de comunicaţii, informatică şi de sprijin genistic pentru structurile bazei în

vederea îndeplinirii misiunilor în situații de pace, criză sau război. Au următoarele responsabilități pe linia mentenanței echipamentelor de aviație:

a) asigurarea întocmirii și actualizării programului anual de producție la tehnica de aviație pe baza planurilor de mentenanță anuale și a documentelor cu lucrări de executat ordonate de către șeful Serviciului logistic din SMFA, în funcție de resursele avute la dispoziție;

b) coordonarea întocmirii, actualizării și efectuării planului de mentenanță al utilajelor și agregatelor de aviație din dotarea Secției echipamente sprijin la sol, mentenanță armament și tehnică/Atelierului electrogen și gaze - AEG;

c) coordonarea și asigurarea verificării executării, de calitate și la timp, a lucrărilor de mentenanță a tehnicii la SEM subordonate, conform comenzilor;

d) coordonarea sprijinului acordat activității de afluire/defluire și de predare/primire în/din reparații/lucrări la operatorii economici a tehnicii, în baza ordinelor de reparații și a ordinelor primite de la eșalonul superior;

e) verificarea aplicării și respectării normelor de securitate și sănătate în muncă, protecția mediului, supraveghere tehnică, metrologie și de apărare împotriva incendiilor, cu ajutorul conducătorilor locurilor de muncă, în sectoarele subunităților subordonate;

f) analizarea și stabilirea măsurilor de îndeplinire a planului de acceptare/elaborare/ implementare a standardelor militare de interoperabilitate cu structurile NATO, în aspectele care privesc subunitățile subordonate.

g) coordonarea executării pregătirii profesionale de specialitate pentru personalul tehnic-ingineresc de aviație;

h) coordonarea asigurării sprijinului logistic pentru efectuarea zborului, în funcție de solicitările de sprijin.

(2) Compartimentul planificare mentenanță, urmărire producție și calcul preț cost este responsabil de monitorizarea activității unităților productive și are următoarele responsabilități:

a) efectuarea calculului costurilor de producție;

b) întocmirea și înaintarea propunerilor pentru Catalogul de costuri șefului A-4 sau locțiitorului tehnic;

c) participarea la întocmirea Planului de suport logistic integrat pe tipuri de aeronavă/ echipamente specifice împreună cu specialiști din cadrul SMA, SML, AEG, juridic, personal;

d) analizarea și identificarea tendințelor în utilizarea forței de muncă și performanțele echipamentelor;

e) analizarea indicatorilor de management ce caracterizează productivitatea mentenanței;

f) întocmirea și actualizarea proiectului programului anual de producție la tehnica de

aviație pe baza planurilor de mentenanță anuale și a documentelor cu lucrări care urmează a fi executate, ordonate de către șeful Serviciului logistic din SMFA, în funcție de resursele avute la dispoziție.

(3) Biroul verificarea calității și pregătire profesională are drept scop monitorizarea modului de desfășurare a mentenanței echipamentelor militare, îmbunătățirea continuă a calității managementului acesteia, bazată pe monitorizarea și evaluarea proceselor și procedurilor utilizate, gestionarea publicațiilor și documentațiilor tehnice de întreținere și exploatare a aeronavelor, precum și formarea și calificarea personalului tehnic-ingineresc de aviație.

(4) Biroul verificarea calității și pregătire profesională are următoarele responsabilități:

a) verificarea modului de desfășurare a activităților de mentenanță;

b) întocmirea planurilor și a programelor de pregătire a personalului tehnic-ingineresc de aviație din unitate;

c) urmărirea aplicării stricte a instrucțiunilor privind mentenanța echipamentelor de aviație;

d) coordonarea asigurării suportului logistic necesar pentru derularea programelor de instruire de specialitate a personalului tehnic-ingineresc de aviație;

e) organizarea activității de obținere/menținere a nivelului de autorizare a personalului tehnic de aviație pentru executarea lucrărilor corespunzătoare clasificării;

f) ținerea evidenței clasificărilor/specializărilor, precum și a nivelului de autorizare al personalului;

g) cooperarea cu Biroul mentenanță aviație în privința aplicabilității buletinelor tehnice primite în unitate pentru tipurile de tehnică avute în dotare;

h) supravegherea, certificarea și păstrarea istoricului activităților de execuție a centrajului și echilibrării aeronavelor, acolo unde este cazul;

i) elaborarea Programului anual de verificare a calității tehnicii de aviație;

j) monitorizarea și verificarea evidenței și a modului de păstrare, actualizare și lucru cu documentația tehnică de aviație, manualele de cunoaștere și lucru, buletinele și scrisorile service, ordinele tehnice în vigoare;

k) organizarea, verificarea și evidența modului de pregătire a personalului tehnic de aviație nou sosit în unitate, formarea continuă a acestuia, întocmirea planurilor și programelor de pregătire pentru personalul tehnic-ingineresc de aviație din unitate.

SECŢIUNEA a 2-a

Responsabilităţile structurilor de execuţie a mentenanţei

Art. 31. – (1) Structurile de execuţie a mentenanţei sunt unităţi productive şi au ca activitate de bază realizarea lucrărilor de mentenanţă, pe baza PPA, completat cu ordinele de reparaţii/fabricaţii repartizate.

(2) Secţia reparaţii şi lucrări complexe aeronave - SRLCAv din cadrul CMR asigură executarea la timp şi de calitate a mentenanţei de nivel intermediar şi complex.

(3) Secţiile reparaţii lucrări complexe sunt structuri nedislocabile din cadrul CMR şi au ca principală responsabilitate executarea lucrărilor de mentenanţă de nivel intermediar şi complex la tehnica din dotarea Forţelor Aeriene, în limita capacităţii de producţie, a competenţelor şi a capacităţilor tehnologice.

(4) SRLCAv sunt unităţi productive şi au ca activitate de bază realizarea lucrărilor de mentenanţă, pe baza PPA, completat cu Ordinele de reparaţii/fabricaţii repartizate.

(5) Pentru realizarea unui sistem de mentenanţă integrat eficient, înzestrarea SRLCAv cu utilaje, aparatură, scule şi dispozitive se realizează pe baza planului de dotare graduală a CMR şi în corelaţie cu achiziţionarea sistemelor majore de echipamente, cerinţă esenţială a implementării suportului logistic integrat.

(6) Şeful SRLCAv răspunde de calitatea şi executarea la timp a mentenanţei de nivel complex. În domeniul mentenanţei, răspunde de îndeplinirea în mod ritmic şi integral a Programului de producţie şi ordinelor de reparaţii/fabricaţii repartizate secţiei, în timp de pace, în situaţii de criză şi în timp de război, având următoarele atribuţii:

a) asigură cadrul organizatoric pentru utilizarea optimă a capacităţii de producţie a secţiei;

b) asigură fabricarea, repararea şi livrarea produselor la parametrii calitativi prevăzuţi în standarde, norme sau alte documentaţii tehnice şi participă la rezolvarea reclamaţiilor referitoare la calitatea producţiei;

c) asigură realizarea colaborărilor în procesul de producţie, interne şi externe;

d) colaborează cu compartimentele de specialitate pentru asigurarea necesarului de materiale, piese de schimb şi utilităţi;

e) asigură încadrarea în normele de consum a materiale şi piese de schimb şi în normele de timp aprobate;

f) asigură cadrul organizatoric pentru aplicarea celor mai moderne şi eficiente metode de organizare şi urmărire a producţiei, de optimizare a fluxurilor de fabricaţii şi reparaţii şi perfecţionarea proceselor de muncă;

g) asigură organizarea raţională a locurilor de muncă şi a fluxurilor de producţie;

h) asigură utilizarea optimă a spațiilor de producție, de depozitare și a mijloacelor de transport intern din dotare;

i) asigură exploatarea rațională și întreținerea corespunzătoare a mijloacelor fixe din dotare;

j) face propuneri pentru retehnologizarea proceselor de producție, extinderea capacității de producție și dispune măsuri pentru creșterea gradului de valorificare a resurselor materiale și energetice;

k) elaborează proiecte de SDV necesare autoutilării;

l) asigură asistența tehnologică la fiecare loc de muncă, prin personalul propriu tehnic-ingineresc de specialitate;

m) organizează recepția investițiilor necesare dotării proprii;

n) asigură fiecare loc de muncă cu SDV și AMC necesare, dispune măsuri pentru utilizarea corectă și prezentarea acestora la verificările periodice;

o) asigură prezentarea la controlul pe flux și final a produselor fabricate și reparate;

p) asigură depozitarea intermediară a materialelor și recuperarea deșeurilor rezultate în urma procesului de producție;

q) asigură gestionarea bunurilor materiale din dotare potrivit normelor legale și păstrarea acestora în condiții de securitate;

r) asigură controlul ierarhic și inventarierea periodică a bunurilor materiale din dotare;

s) asigură cadrul organizatoric pentru îndeplinirea sarcinilor de către personalul secției;

t) asigură permanent instruirea personalului propriu;

u) răspunde de respectarea măsurilor de protecție a mediului, a muncii, supraveghere tehnică și apărare împotriva incendiilor - AÎI în cadrul secției;

v) răspunde de realizarea unui climat normal de muncă, de respectarea ordinii și disciplinei în domeniul său de responsabilitate;

w) îndeplinește orice altă misiune sau sarcină trasată de conducerea unității;

x) asigură aplicarea planurilor, ordinelor, regulamentelor militare și legislației naționale pentru personalul din subordine.

Art. 32. – (1) Atelierele din cadrul SRLCAv sunt structuri de execuție a mentenanței din cadrul CMR. Șefii atelierelor răspund de executarea, la timp și de calitate, a lucrărilor regulamentare, a reparațiilor și fabricațiilor în cadrul atelierului.

(2) Șeful de atelier are următoarele atribuții:

a) să cunoască echipamentele de aviație, regulile de mentenanță, volumul și ordinea de executare a lucrărilor de mentenanță intermediară;

b) să participe la luarea în primire/predarea aeronavelor/echipamentelor la intrarea/ieşirea în/din lucrări regulamentare/reparaţii;

c) să cunoască prevederile regulamentare privind resursele tehnice ale aeronavelor, motoarelor şi agregatelor cu resursă limitată;

d) să analizeze cauzele apariţiei defecţiunilor şi să propună măsurile ce trebuie luate pentru preîntâmpinarea acestora;

e) să verifice calitatea lucrărilor regulamentare şi a reparaţiilor executate de către subordonaţi şi să certifice acest lucru prin semnătură în documentaţia tehnică a aeronavelor, motoarelor şi instalaţiilor de la bord;

f) să urmărească aplicarea şi respectarea normelor de securitate şi sănătate în muncă, protecţia mediului, supraveghere tehnică, metrologie şi de apărare împotriva incendiilor în sectorul repartizat atelierului;

g) să asigure aplicarea corectă şi în totalitate a tehnologiilor de executare a lucrărilor şi a buletinelor de modernizări;

h) să repartizeze şi să ţină evidenţa lucrărilor efectuate de personalul din subordine şi analizează modul de realizare a acestora de către fiecare subordonat;

i) să stabilească soluţii tehnice pentru îmbunătăţirea calităţii lucrărilor, diminuarea timpului de indisponibilizare a aeronavei, precum şi pentru reducerea consumului de materiale;

j) să controleze şi să coordoneze activitatea de poansonare a sculelor cu care lucrează la aeronave;

k) să controleze executarea inventarierii sculelor la începutul şi terminarea fiecărei lucrări la aeronave;

l) să ţină evidenţa controlului metrologic la aparatura şi sculele din dotarea atelierului şi să ia măsuri prentru verificarea metrologică la timp a acestora, solicitând şefului secţiei înlocuirea sculelor şi aparaturii neconforme;

m) să centralizeze şi să stabilească la nivelul atelierului necesarul de materiale şi piese de schimb necesare desfăşurării activităţilor de mentenanţă;

n) să întocmească actele tehnice de constatare şi de reclamaţie pentru motoarele, agregatele sau ansamblurile la care s-au constatat defecţiuni în procesul activităţilor de mentenanţă din cadrul SEM;

o) să gestioneze documentaţia tehnică la nivelul secţiei, să verifice dacă sunt actualizate şi să nu permită utilizarea documentaţiei tehnice necorespunzătoare.

Art. 33. – (1) Secţiile mentenanţă aeronave - SMA sunt structuri nedislocabile, din compunerea Grupului sprijin din bazele aeriene şi au ca principală responsabilitate menţinerea în stare de disponibilitate a echipamentelor de aviaţie.

(2) Şeful/inginerul şef SMA este subordonat nemijlocit comandantului Grupului sprijin iar din punct de vedere al activităţilor de mentenanţă, locţiitorului tehnic/şefului logisticii. Acesta răspunde de calitatea şi executarea la timp a mentenanţei de nivel intermediar şi complex şi are următoarele atribuţii:

a) să cunoască echipamentele din dotarea unităţii, regulile de exploatare a acestora, prevederile prezentelor instrucţiuni şi ale altor documente care reglementează executarea lucrărilor regulamentare şi a reparaţiilor;

b) să controleze calitatea lucrărilor regulamentare şi a reparaţiilor executate de personalul din subordine;

c) să coordoneze întocmirea cererilor de aprovizionare cu piese de schimb, materiale şi utilaje necesare executării lucrărilor regulamentare şi a reparaţiilor;

d) să controleze modul de întocmire, folosire şi păstrare a documentelor de planificare şi evidenţă a executării lucrărilor regulamentare şi a reparaţiilor;

e) să formuleze propuneri pentru întocmirea planurilor de mentenanţă de nivel intermediar şi complex pentru echipamentele de aviaţie şi să se asigure că lucrările se execută conform acestora;

f) să dispună măsuri pentru perfecţionarea pregătirii tehnice de specialitate a personalului SMA şi să verifice periodic nivelul cunoştinţelor de specialitate ale acestuia;

g) să urmărească şi să asigure aplicarea şi respectarea normelor de securitate şi sănătate în muncă, protecţia mediului, supraveghere tehnică, metrologie şi de apărare împotriva incendiilor în sectorul subunităţii;

h) să controleze periodic şefii de ateliere privind starea, marcarea şi existenţa sculelor, dispozitivelor şi aparaturii de măsură şi control din SMA şi să dispună măsuri în consecinţă pentru verificarea/înlocuirea/repararea acestora;

i) să coordoneze şi să verifice întocmirea actelor tehnice de constatare şi de reclamaţie pentru motoarele, agregatele sau ansamblurile la care s-au constatat defecţiuni în procesul activităţilor de mentenanţă din cadrul SMA;

k) să gestioneze documentaţia tehnică la nivelul secţiei, să verifice dacă este actualizată şi să nu permită utilizarea documentaţiei tehnice necorespunzătoare;

l) să participe la şedintele de planificare săptamânale şi lunare a mentenanţei tehnicii de aviaţie;

m) să organizeze primirea şi predarea în/din reparaţie/lucrări a tehnicii de aviaţie de la şeful SML sau de la echipele tehnice de pe teritoriu;

n) să asigure elaborarea planului de producţie al secţiei, să monitorizeze executarea şi să asigure actualizarea periodică a acestuia;

o) să asigure transmiterea necesităţilor de achiziţie bunuri şi servicii către responsabilii din structura A4 în vederea întocmirii proiectului planului de achiziţii.

Art. 34. – (1) Secţia mentenanţă armament - SMArm. asigură mentenanţa de nivel intermediar a sistemelor de armament, sistemelor de salvare şi supravieţuire, muniţiilor şi sistemelor acroşabile.

(2) Şeful SMArm. este şeful întregului personal încadrat la nivelul secţiei. Gestionează resursele umane şi materiale pentru executarea activităţilor specifice şi răspunde de executarea la timp şi în volum complet a lucrărilor la sistemele de salvare, sistemele de supravieţuire, sistemele de armament, muniţiile şi sistemele acroşabile. Şeful Secţiei mentenanţă armament are următoarele atribuţii:

a) să cunoască tehnica de aviaţie la care execută lucrări de mentenanţă, regulile de exploatare tehnică a acesteia, regulamentele, ordinele, instrucţiunile şi alte documente ce reglementează exploatarea şi să asigure aplicarea prevederilor acestora;

b) să organizeze executarea la timp şi în volum complet a lucrărilor şi a reparaţiilor la echipamentele specifice, conform planurilor întocmite în acest scop;

c) să dispună măsuri de urgentare a reparării aeronavelor indisponibile respectând normele impuse în documentaţiile tehnice în vigoare;

d) să ţină evidenţa şi să organizeze activitatea de aplicare a buletinelor/scrisorilor de exploatare/modernizări/modificări/service specifice sistemelor de salvare/supravieţuire/ armament, muniţiilor şi sistemelor acroşabile conform planurilor de mentenanţă;

e) să gestioneze publicaţiile tehnice la nivelul secţiei;

f) să dispună măsuri pentru gestionarea eficientă a carburanţilor, lubrifianţilor, pieselor de schimb şi materialelor întrebuinţate în procesul executării lucrărilor regulamentare şi reparaţiilor şi pentru folosirea acestora în scopul destinat;

g) să aplice programele de pregătire tehnică pentru personalul secţiei;

h) să coordoneze întocmirea cererilor de aprovizionare cu piese de schimb, materiale şi utilaje necesare executării lucrărilor şi a reparaţiilor;

i) să controleze modul de întocmire, folosire şi păstrare a documentelor de planificare şi evidenţă a executării lucrărilor şi a reparaţiilor;

j) să formuleze propuneri pentru întocmirea planurilor de mentenanţă de nivel intermediar şi complex pentru echipamentele de aviaţie şi să se asigure că lucrările se execută conform acestora;

k) să dispună măsuri pentru perfecţionarea pregătirii tehnice de specialitate şi să verifice periodic cunoştinţele de specialitate ale personalului din subordine;

l) să urmărească aplicarea şi respectarea normelor de securitate şi sănătate în muncă, protecţia mediului, supraveghere tehnică, metrologie şi de apărare împotriva incendiilor în sectorul subunităţii;

m) să controleze starea, marcarea şi existenţa sculelor, dispozitivelor şi aparaturii de măsură şi control din cadrul secţiei, luând măsuri pentru înlocuirea sau repararea acestora;

n) să coordoneze şi să verifice întocmirea actelor tehnice de constatare şi de reclamaţie pentru agregatele sau ansamblurile la care s-au constatat defecţiuni pe timpul activităţilor de mentenanţă;

o) să gestioneze documentaţia tehnică la nivelul secţiei, să verifice dacă aceasta este actualizată şi să nu permită utilizarea documentaţiei tehnice necorespunzătoare;

p) să monitorizeze şi să asigure pregătirea şi expedierea la timp a echipamentelor tehnice cu nevoi de verificări metrologice la centrele de metrologie specializate ale armatei.

Art. 35. – (1) Secţia pregătire rachete - SPR are responsabilităţi privind păstrarea, întreţinerea şi pregătirea pentru luptă a rachetelor şi a bombelor de aviaţie.

(2) Şeful SPR este subordonat nemijlocit comandantului Grupului de sprijin şi are următoarele atribuţii:

a) să cunoască rachetele şi bombele de aviaţie specifice aeronavelor din înzestrarea unităţii, regulile de exploatare şi pregătire a acestora pentru luptă, prevederile ordinelor şi instrucţiunilor referitoare la activitatea secţiei;

b) să organizeze, pe ateliere, procesul de pregătire pentru luptă a rachetelor şi bombelor de aviaţie şi să asigure necesarul de rachete pentru serviciul de luptă, trageri de exerciţiu şi de luptă;

c) să respecte regimurile de păstrare prevăzute de instrucţiuni a rachetelor şi bombelor de aviaţie şi ale elementelor acestora;

d) să formuleze propuneri pentru întocmirea planurilor de mentenanţă de nivel intermediar şi complex pentru echipamentele de aviaţie şi să se asigure că lucrările se execută conform acestora;

e) să organizeze şi să asigure executarea corectă a lucrărilor regulamentare şi a reparaţiilor, la rachetele, bombele de aviaţie şi accesoriile acestora;

f) să asigure respectarea regulilor de depozitare a rachetelor/bombelor/accesoriilor pe perioada în care acestea se află în diferite faze de lucrări în cadrul secţiei;

g) să organizeze şi să conducă instruirea practică a personalului privind operaţiunile de trecere a rachetelor din regim de păstrare în regim de luptă;

h) să dispună măsuri pentru perfecţionarea pregătirii tehnice de specialitate şi să verifice periodic cunoştinţele de specialitate ale personalului din subordine;

i) să controleze starea, marcarea şi existenţa sculelor, dispozitivelor şi aparaturii de măsură şi control din dotarea secţiei, luând măsuri, după caz, pentru verificarea metrologică, înlocuirea sau repararea acestora;

j) să urmărească aplicarea şi respectarea normelor de securitate şi sănătate în muncă, protecţia mediului, supraveghere tehnică, metrologie şi de apărare împotriva incendiilor în sectorul subunităţii;

k) să gestioneze documentația tehnică la nivelul secției, să verifice dacă este actualizată și să nu permită utilizarea documentației tehnice necorespunzătoare;

l) să analizeze și să stabilească măsuri de îndeplinire a planului de acceptare/elaborare/ implementare a standardelor militare de interoperabilitate cu structurile NATO.

Art. 36. – (1) Secția echipamente sprijin la sol, mentenanță armament și tehnică - SESSMAT este responsabilă pentru asigurarea și mentenanța echipamentelor de deservire la sol necesare desfășurării activității de zbor și mentenanței aeronavelor.

(2) Șeful SESSMAT este șeful întregului personal al secției și are următoarele atribuții:

a) să cunoască echipamentele și mijloacele in dotare, regulile de mentenanță, volumul și ordinea de executare a lucrărilor de mentenanță;

b) să asigure echipamentele de sprijin necesare desfășurării activității de zbor și mentenanței la aeronave, în conformitate cu solicitările șefilor SEM, sub coordonarea șefului Biroului coordonare mentenanță operațională;

c) să execute lucrările de întreținere conform documentației tehnice specifice fiecărui echipamente pentru asigurarea stării de operativitate a echipamentelor de sol, în funcție de numărul orelor de funcționare sau de timpul calendaristic de exploatare/păstrare și stare tehnică;

d) să verifice executarea în volum complet a lucrărilor și reparațiilor executate de către subordonați precum și consemnarea lucrărilor executate în documentația tehnică a echipamentelor și mijloacelor.

e) să formuleze propuneri pentru întocmirea planurilor de mentenanță de nivel intermediar complex pentru echipamentele de aviație din dotare și să se asigure că lucrările se execută conform acestora;

f) să asigure aplicarea în totalitate a tehnologiilor de executare a lucrărilor și a buletinelor de modernizări și service sau de modificare;

g) să propună soluții tehnice pentru îmbunătățirea calității lucrărilor, diminuarea timpului de indisponibilizare a echipamentelor și mijloacelor, precum și pentru reducerea consumului de materiale;

h) să întocmească propuneri pentru tehnologii de modernizare și reparații pentru echipamentele și mijloacele pe care le exploatează;

i) să cunoască prevederile regulamentare privind resursele tehnice ale echipamentelor și mijloacelor din dotare;

j) să analizeze cauzele apariției defecțiunilor și să stabilească măsurile ce trebuie luate pentru preîntâmpinarea apriției acestora;

k) să gestioneze documenția tehnică la nivelul secției, să verifice dacă aceasta este actualizată și să nu permită utilizarea documentației tehnice necorespunzătoare;

l) să urmărească alimentarea echipamentelor de sol cu carburanţi şi lubrifianţi şi să asigure completarea acestora când este cazul;

m) să înregistreze în sistemul informatic de gestionare a mentenanţei operaţiunile şi lucrările executate;

n) să controleze executarea inventarierii sculelor la începutul şi terminarea fiecărei lucrări;

o) să verifice valabilitatea controlului metrologic la aparatura şi sculele din dotarea atelierului şi să dispună măsuri pentru verificarea metrologică la timp a acestora;

p) să asigure transmiterea necesităţilor de achiziţie bunuri şi servicii către respnsabilii din structura A-4 logistică în vederea întocmirii proiectului planului de achiziţii;

q) să se asigure că sunt întomite actele tehnice de constatate şi de reclamaţie pentru echipamentele şi mijloacele la care s-au constatat defecţiuni în timpul utilizării sau în procesul activităţilor de mentenanţă din cadrul secţiei;

r) să coordoneze activitatea de asigurare a funcţionării, deservirii şi mentenanţei sistemului de frânare de urgenţă pentru aeronavele multirol;

s) să impună utilizarea echipamentului personal de protecţie de către personalul tehnic;

t) să urmărească aplicarea şi respectarea normelor de securitate şi sănătate în muncă, protecţia mediului, supravegherea tehnică, metrologie şi de apărare împotriva incendiilor în sectorul repartizat secţiei.

Art. 37. – Şeful de atelier este subordonat nemijlocit şefului secţiei. Răspunde de executarea, la timp şi de calitate, a lucrărilor regulamentare şi a reparaţiilor în cadrul atelierului şi are următoarele atribuţii:

a) să cunoască echipamentele de aviaţie, regulile de mentenanţă, volumul şi ordinea de executare a lucrărilor de mentenanţă de nivel intermediar şi complex;

b) să cunoască prevederile regulamentare privind resursele tehnice ale acesteia respectiv a agregatelor cu resursă limitată;

c) să participe primirea/predarea tehnicii la intrarea/ieşirea în/din lucrări/reparaţii;

d) să analizeze cauzele apariţiei defecţiunilor şi să propună măsurile ce trebuie luate pentru preîntâmpinarea acestora;

e) să verifice executarea în volum complet a lucrărilor de mentenanţă de către subordonaţi, calitatea acestora şi certificarea prin semnătură în documentaţia tehnică de însoţire a echipamentelor;

f) să asigure aplicarea corectă şi în totalitate a tehnologiilor de executare a lucrărilor şi buletinelor de modernizări;

g) să gestioneze documentaţia tehnică la nivelul atelierului, să verifice dacă sunt actualizate şi să nu permită utilizarea documentaţiei tehnice necorespunzătoare;

h) să repartizeze şi să ţină evidenţa lucrărilor efectuate de personalul din subordine şi să analizeze modul de realizare a acestora de către fiecare subordonat;

i) să propună soluţii tehnice pentru îmbunătăţirea calităţii lucrărilor, diminuarea timpului de indisponibilizare a aeronavei, precum şi pentru eficientizarea consumului de materiale;

j) să asigure şi să verifice poansonarea sculelor din dotarea atelierului;

k) să ţină evidenţa controlului metrologic la aparatura şi sculele din dotarea atelierului şi să dispună măsuri pentru verificarea metrologică la timp a acestora, solicitând şefului secţiei înlocuirea sculelor şi aparaturii neconforme;

l) să controleze executarea inventarierii sculelor la începutul şi la terminarea fiecărei lucrări la tehnică;

m) să întocmească actele tehnice de constatare pentru defecţiunile care nu pot fi remediate în cadrul unităţii şi acte tehnice de reclamaţie pentru tehnica aflată în perioada de garanţie;

n) să întocmească propuneri pentru elaborarea de tehnologii de modernizare şi reparaţii pentru sistemele pe care le exploatează;

o) să înregistreze în sistemul de gestionare a mentenanţei operaţiunile şi lucrările executate;

p) să centralizeze şi să stabilească, la nivelul atelierului, necesarul de materiale şi piese de schimb pentru desfăşurarea activităţilor de mentenanţă;

q) să întocmească documentele justificative în vederea scăderii materialelor utilizate la executarea lucrărilor de mentenanţă;

r) să impună utilizarea echipamentului personal de protecţie de către personalul tehnic;

s) să urmărească aplicarea şi respectarea normelor de securitate şi sănătate în muncă, protecţia mediului, supraveghere tehnică, metrologie şi de apărare împotriva incendiilor în sectorul repartizat atelierului;

t) să dispună măsuri în vederea ridicării nivelului de pregătire profesională a personalului atelierului.

Art. 38 – Şeful formaţiunii/formaţiei din cadrul secţiilor/atelierelor din compunerea Grupului de sprijin are următoarele atribuţii:

a) să cunoască echipamentele de aviaţie, regulile de mentenanţă, volumul şi ordinea de executare a lucrărilor de mentenanţă de nivel intermediar şi complex;

b) să cunoască prevederile regulamentare privind resursele tehnice ale acesteia respectiv a agregatelor cu resursă limitată;

c) să conducă pregătirea tehnică a specialiştilor subordonaţi şi să-i instruiască periodic asupra tehnologiilor de executare a lucrărilor;

d) să organizeze şi să conducă activitatea personalului subordonat;

e) să certifice executarea lucrărilor/reparaţiilor la care participă nemijlocit, prin semnătură, în documentaţia tehnică;

f) să repartizeze şi să ţină evidenţa lucrărilor efectuate de personalul din subordine şi să analizeze modul de realizare a acestora de către fiecare subordonat;

g) să asigure menţinerea în stare de disponibilitate şi utilizarea corespunzătoare a utilajelor, dispozitivelor şi aparaturii de măsură şi control din dotarea formaţiei/formaţiunii de întreţinere;

h) să verifice modul de utilizare a sculelor pentru executarea operaţiunilor de mentenanţă şi să efectueze inventarierea acestora înainte şi după fiecare lucrare executată la aeronave;

i) să întocmească propuneri privind tehnologii de modernizare şi reparaţii pentru tehnica pe care o exploatează;

j) să nu permită utilizarea documentaţiei tehnice care nu este actualizată;

k) să impună utilizarea echipamentului personal de protecţie de către personalul tehnic;

l) să asigure menţinerea ordinii şi curăţeniei la locul de muncă, precum şi aplicarea şi respectarea normelor de securitate şi sănătate în muncă, protecţia mediului, supraveghere tehnică, metrologie şi de apărare împotriva incendiilor, pe timpul executării lucrărilor la echipamentele de aviaţie.

Art. 39. – (1) Secţia mentenanţă linie este subunitatea care asigură pregătirea pentru zbor a aeronavelor şi executarea mentenanţei de nivel de luptă.

(2) Şeful secţiei mentenanţă linie este şeful întregului personal tehnic-ingineresc de aviaţie al escadrilei. Este subordonat comandantului escadrilei, iar din punct de vedere al activităţilor de mentenanţă, locţiitorului tehnic respectiv şefului logisticii.

(3) Şeful secţiei mentenanţă linie are următoarele atribuţii:

a) să cunoască echipamentele din dotarea escadrilei, regulile de exploatare, prevederile prezentelor instrucţiuni, ale ordinelor şi documentelor ce reglementează activitatea tehnică;

b) să cunoască resursele tehnice ale aeronavelor, motoarelor şi agregatelor cu resursă limitată prevăzute în livrete/logbook şi atestate şi să urmărească eşalonarea consumării acestora;

c) să controleze modul de întocmire, folosire şi păstrare a documentelor de planificare şi evidenţă a executării lucrărilor regulamentare şi a reparaţiilor;

d) să gestioneze resursele umane şi materiale necesare pentru desfăşurarea activităţilor specifice secţiei;

e) să controleze modul de întocmire, folosire şi păstrare a documentelor de planificare şi evidenţă a exploatării şi mentenanţei tehnicii de aviaţie;

f) să facă propuneri pentru întocmirea planurilor de mentenanţă şi să participe la şedinţele de elaborarea a acestora;

g) să dispună măsuri pentru menţinerea în stare de disponibilitate, pregătirea pentru zbor şi exploatarea corectă şi eficientă a aeronavelor;

h) să conducă activitatea de pregătire pentru zbor a aeronavelor escadrilei şi să controleze starea tehnică a acestora, consemnând datele în documentele de evidenţă;

i) să organizeze şi să coordoneze activitatea de încercare a aeronavelor la sol;

j) să organizeze şi să controleze pregătirea aeronavelor care urmează să execute Serviciul de luptă permanent - SLP;

k) să organizeze, la nivelul secţiei, executarea lucrărilor periodice de mentenanţă şi remedierea defecţiunilor apărute la aeronave;

l) să formuleze propuneri privind îmbunătăţirea şi completarea tehnologiei de executare a lucrărilor şi reparaţiilor;

m) să întocmească şi să înainteze la biroul de mentenanţă aviaţie proiectele planurilor anual de mentenanţă şi de trecere a tehnicii la exploatarea de sezon precum şi a cererilor de asigurare pe linie de mentenanţă a activităţilor;

n) să organizeze şi să conducă activităţile logistice în vederea trecerii echipamentelor la exploatarea de sezon;

o) să urmărească respectarea instrucţiunilor de păstrare şi întreţinere a materialelor tehnice de aviaţie repartizate escadrilei;

p) să dispună măsuri pentru gestionarea eficientă a consumului de carburanţi, lubrifianţi, piese de schimb şi materiale întrebuinţate în procesul de mentenanţă;

q) să ţină evidenţa mijloacelor materiale din dotarea subunităţii şi să înainteze şefului logisticii cererile de asigurare cu materiale şi utilaje de resortul escadrilei;

r) să controleze existenţa şi starea tehnică a sculelor, dispozitivelor şi aparaturii de măsură şi control din cadrul secţiei/escadrilei, iar atunci când este cazul, să ia măsuri pentru înlocuirea sau repararea acestora;

s) să se asigure de întocmirea actelor tehnice de constatare pentru defecţiunile care pot fi remediate în cadrul unităţii şi acte de reclamaţie pentru tehnica aflată în perioada de garanţie;

t) să organizeze şi să conducă pregătirea tehnică de specialitate a personalului tehnic-ingineresc al secţiei;

u) să verifice periodic, personalul din subordine, în ceea ce priveşte cunoaşterea regulilor de mentenanţă;

v) să predea şi să ia în primire, împreună cu şefii formaţiilor de întreţinere, aeronavele, după executarea lucrărilor regulamentare/inspecţiilor/reparaţiilor la SMA;

w) împreună cu şeful SMA, să întocmească săptămânal, planul afluirii aeronavelor în

lucrări regulamentare/mentenanța planificată sub coordonarea șefului logisticii/locțiitorului tehnic, ținând seama de consumarea resursei tehnice și de planul anual de mentenanță;

x) să controleze starea, marcarea și existența sculelor, dispozitivelor și aparaturii de măsură și control din secție, luând măsuri pentru verificarea metrologică, înlocuirea sau repararea acestora;

y) să analizeze și să stabilească măsuri de implementare a standardelor militare de interoperabilitate;

z) să gestioneze documentația tehnică la nivelul secției, să verifice dacă este actualizată și să nu permită utilizarea documentației tehnice necorespunzătoare;

aa) să întocmească și să înainteze șefului logisticii, prin locțiitorul tehnic, cererile de asigurare cu materiale și utilaje de aerodrom necesare secției precum și cu piese de schimb pentru mentenanța echipamentelor;

bb) să controleze echiparea regulamentară a personalului tehnic la activitățile de mentenanță și de zbor;

cc) să urmărească aplicarea și respectarea normelor de securitate și sănătate în muncă, protecția mediului, supraveghere tehnică, metrologie și de apărare împotriva incendiilor în sectorul repartizat secției.

(4) Atelierul/Grupul/Formația/Formațiunea de întreținere din compunerea SML are responsabilități privind executarea mentenanței de nivel luptă și pregătirea aeronavelor pentru zbor respectiv executarea Serviciului de luptă permanent.

(5) Șeful atelierului/grupului/formației/formațiunii de întreținere este subordonat nemijlocit șefului SML/inginerului șef și are următoarele atribuții:

a) să cunoască caracteristicile tehnico-tactice ale echipamentelor de aviație din dotarea escadrilei, regulile de exploatare, ordinea și volumul lucrărilor de mentenanță;

b) să cunoască resursele tehnice ale aeronavelor, motoarelor, agregatelor și instalațiilor pe care le exploatează, prevăzute în livrete/loogbook-uri și atestate și să urmărească permanent consumul resursei;

c) să conducă nemijlocit activitățile de mentenanță și să se asigure că au fost executate toate controalele și categoriile de pregătire la aeronavele planificate pentru zbor;

d) să conducă activitatea personalului subordonat și să verifice consemnarea lucrărilor executate de acesta în documentația tehnică a aeronavelor;

e) să cunoască conținutul planurilor de mentenanță pentru aeronave și echipamentele subunității și să se asigure că exploatarea acestora se face conform planurilor;

f) să participe la predarea și luarea în primire a aeronavelor la/de la SEM din cadrul Grupului de sprijin;

g) să cunoască tipurile de carburanți, lubrifianți, lichide speciale și gaze comprimate ce se întrebuințează la aeronave, precum și normele de consum ale acestora;

h) să întocmească și să centralizeze necesarul de materiale și piese de schimb la nivelul atelierului/grupului/formației necesare pentru executarea activităților de mentenanță;

i) să verifice dacă operațiunile de mentenanță sunt executate numai de către personalul care este pregătit și autorizat;

j) să nu permită utilizarea documentației tehnice necorespunzătoare;

k) să se asigure că personalul subordonat execută activitățile de mentenanță conform documentațiilor tehnice și utilizează numai scule, aparate și dispozitive corespunzătoare;

l) să se asigure că personalul din subordine are în dotare sculele, echipamentele și materialele necesare, și să facă propuneri de completare/înlocuire a acestora, când este cazul;

m) să verifice, lunar, existența sculelor, după inventar;

n) să impună utilizarea echipamentului personal de protecție de către personalul tehnic;

o) să gestioneze documentația tehnică la nivelul atelierului, să verifice dacă sunt actualizate și să nu permită utilizarea documentației tehnice necorespunzătoare;

p) să înregistreze în sistemul informatic de gestionare a mentenanței operațiunile și lucrările executate;

q) să țină evidența controlului metrologic la aparatura și sculele din dotarea atelierului și să ia măsuri pentru verificarea metrologică la timp a acestora, solicitând șefului secției înlocuirea sculelor și aparaturii neconforme;

r) să asigure menținerea ordinii și curățeniei la locul de muncă, precum și respectarea normelor de securitate și sănătate în muncă, protecția mediului, supraveghere tehnică, metrologie și de apărare împotriva incendiilor, pe timpul executării lucrărilor la echipamentele de aviație;

s) să întocmească actele tehnice de constatare și de reclamație pentru echipamentele pe care le exploatează la care s-au constatat defecțiuni în procesul activităților de mentenanță din cadrul secției, la specialitatea sa.

Art. 40. – Șeful patrulei/formațiunii este subordonat nemijlocit șefului atelierului/grupului/formației întreținere și are următoarele atribuții:

a) să cunoască echipamentele de aviație din dotare, regulile de exploatare, ordinea și volumul lucrărilor de mentenanță;

b) să controleze calitatea lucrărilor de mentenanță de nivel luptă și de pregătire pentru zbor a aeronavelor;

c) să participe și să execute pregătirea pentru zbor a aeronavelor patrulei/formațiunii planificate pentru zbor de către tehnicii de aeronave subordonați și de către specialiști;

d) să conducă pregătirea tehnică a specialiştilor subordonaţi şi să-i instruiască periodic asupra tehnologiilor de executare a lucrărilor;

e) să verifice completarea corectă a documentaţiei tehnice pentru zbor de către tehnicii de aeronave subordonaţi şi specialiştii formaţiilor de întreţinere;

f) să păstreze evidenţa consumării resursei prevăzute în livrete/logbook-uri şi atestate, pe aeronave şi să raporteze şefului atelierului/grupului întreţinere celulă-motor al escadrilei, apropierea termenului de executare a lucrărilor regulamentare;

g) să participe, dacă este desemnat, la predarea şi luarea în primire a aeronavelor la/de la Secţia mentenanţă aviaţie;

h) să cunoască tipurile de carburanţi, lubrifianţi, lichide speciale şi gaze comprimate ce se întrebuinţează la aeronave, precum şi normele de consum ale acestora;

i) să verifice, zilnic, existenţa sculelor, după inventar la finalizarea lucrărilor de mentenanţă de luptă la echipamentele de aviaţie;

j) să asigure menţinerea ordinii şi curăţeniei la locul de muncă, precum şi aplicarea şi respectarea normelor de securitate şi sănătate în muncă, protecţia mediului, supraveghere tehnică, metrologie şi de apărare împotriva incendiilor, pe timpul executării lucrărilor la echipamentele de aviaţie.

Art. 41. – Specialistul din cadrul atelierului/grupului/formaţiei/formaţiunii întreţinere este subordonat nemijlocit şefului atelierului/grupului/formaţiei/formaţiunii de întreţinere şi are următoarele atribuţii:

a) să cunoască aeronava pe care o exploatează şi regulile de mentenanţă de bază;

b) să participe efectiv la executarea tuturor inspecţiilor zilnice, periodice şi a lucrărilor de mentenanţă corespunzătoare nivelului de mentenanţă de luptă;

c) să execute pregătirea pentru zbor a aeronavei pe care o deserveşte, potrivit specialităţii deţinute şi să se asigure că nu sunt defecţiuni;

d) să consemneze corect lucrările executate în documentaţia tehnică şi să raporteze şefului nemijlocit defecţiunile şi neregulile constatate, pentru a se lua măsuri în vederea înlăturării lor;

e) să îşi perfecţioneze continuu, cunoştinţele profesionale şi deprinderile practice de mentenanţă;

f) să fie echipat regulamentar pentru activităţile de mentenanţă;

g) la începutul zilei de lucru să verifice starea sculelor şi utilajelor pe care le are în primire şi să raporteze eventualele deteriorări;

h) să respecte normele de securitate şi sănătate în muncă, protecţia mediului, supraveghere tehnică, metrologie şi de apărare împotriva incendiilor, pe timpul executării lucrărilor la echipamentele de aviaţie.

Art. 42. – (1) Tehnicul de aeronavă/şeful de echipaj este subordonat nemijlocit şefului patrulei/formaţiunii răspunde de pregătirea pentru zbor a aeronavei.

(2) Tehnicul de aeronavă/şeful de echipaj este desemnat prin ordin pe zi pe unitate - OZU nr.1 şi are următoarele atribuţii:

a) să cunoască echipamentele de aviaţie, regulile de mentenanţă, volumul şi ordinea de executare a lucrărilor de mentenanţă;

b) să păstreze evidenţa consumării resursei aeronavei prevăzute în livrete/logbook şi atestate şi să raporteze şefului nemijlocit, termenele pentru executarea lucrărilor regulamentare şi a lucrărilor periodice;

c) să participe efectiv la executarea inspecţiilor zilnice şi periodice, la executarea lucrărilor regulamentare şi remedierea defecţiunilor în cadrul SEM;

d) să înscrie cu corectitudine în documentaţia tehnică de exploatare toate lucrările executate şi să verifice consemnarea acestora de către ceilalţi specialişti care au executat lucrări;

e) să îşi perfecţioneze continuu cunoştinţele profesionale şi deprinderile practice de mentenanţă;

f) să urmărească periodic existenţa inventarului de complet al aeronavei pe care o are în primire conform OZU nr.1;

g) la terminarea lucrărilor şi la sfârşitul zilei de lucru să verifice existenţa sculelor, după inventar;

h) să respecte normele de securitate şi sănătate în muncă, protecţia mediului, supraveghere tehnică, metrologie şi de apărare împotriva incendiilor, pe timpul executării lucrărilor la echipamentele de aviaţie.

(3) Tehnicul de aeronavă/şeful de echipaj provine din rândul personalului tehnic şi ingineresc de aviaţie şi este abilitat să execute lucrări prevăzute în programele de mentenanţă impuse de constructor/furnizor sau în alte documente care reglementează mentenanţa aeronavei.

SECŢIUNEA a 3-a
Responsabilităţile personalului tehnic-ingineresc de aviaţie pe timpul desfăşurării activităţii de zbor

Art. 43. – (1) Pe timpul desfăşurării activităţii de zbor, personalul tehnic-ingineresc de aviaţie îndeplineşte, în afara atribuţiilor funcţiei, şi alte sarcini specifice mentenanţei şi asigurării activităţii de zbor, în conformitate cu reglementările în vigoare şi cu ordinul comandantului unităţii.

(2) Pentru îndeplinirea acestor sarcini, şeful A4/locţiitorul tehnic/similar numeşte, prin OZU, personalul tehnic-ingineresc de aviaţie.

Art. 44. – (1) Echipa de start se dimensionează pe specificul fiecărei unități/subunități și este compusă de regulă din:

a) coordonatorul sprijinului logistic/coordonatorul pentru mentenanță;

b) șeful echipei tehnice/Flight Line Expediter - FLE;

c) personalul tehnic-ingineresc de aviație din compunerea echipei tehnice;

d) dispecerul activității din zona startului;

e) dispecerul cu verificarea avioanelor înaintea intrării la pistă/End of Runaway - EOR;

f) dispecerul activității din zona refacerii capacității de zbor;

g) dispecerul activității din zona înarmării aeronavelor/Loader Expediter - LE;

h) dispecerul cu asigurarea depanarii și evacuării echipamentelor de avariate;

i) dispecerul la sol.

(2) Startul este activitatea de zbor, limitată în timp, care se organizează și se desfășoară pe un aerodrom, cu una sau mai multe escadrile sau cu întreaga unitate. Startul poate fi de zi, de noapte sau mixt și cuprinde totalitatea măsurilor și activităților referitoare la amenajarea terenului de zbor, pregătirea, dispunerea și utilizarea tehnicii și echipamentelor de conducere și de asigurare pentru desfășurarea activității de zbor. Într-o zi de zbor, se pot organiza maxim două starturi indiferent de numărul aeronavelor care execută zbor sau misiuni independente.

Art. 45. – (1) Coordonatorul sprijinului logistic este numit din rândul inginerilor de aviație cu experiență în mentenanța echipamentelor de aviație, prin ordin de zi pe unitate, la propunerea șefului logisticii/locțiitorului tehnic. Are în subordine personalul logistic care participă la activitatea de zbor și este prezent permanent în zona în care se desfășoară cele mai importante activități de sprijin logistic al zborului.

(2) Atunci când se execută activitate de zbor cu aeronave din dotarea unei singure escadrile atribuțiile coordonatorului sprijin logistic pot fi îndeplinite de către șeful echipei tehnice.

(3) În situații excepționale, respectiv în cazul imposibilității asigurării coordonatorului sprijinului logistic din rândul personalul ingineresc de aviație, acesta poate fi numit din rândul personalului tehnic de aviație cu experiență în exploatarea tipurilor de aeronave care participă la zbor.

(4) Coordonatorul sprijinului logistic are următoarele atribuții:

a) verifică starea tehnică și pregătirea mijloacelor de pornire, tractare și alimentare cu combustibil a aeronavelor și organizează dirijarea acestora în zona de dispunere a aeronavelor, după necesități;

b) dispune măsuri pentru asigurarea autospecialei de stins incendii la locul de staționare în start, pe toată durata activității de zbor;

c) controlează calitatea carburanților după buletinele de analiză și verifică să nu existe apă în punctele joase ale instalațiilor/mijloacelor de alimentare cu combustibil, cu care urmează să fie alimentate aeronavele;

d) coordonează mişcarea la sol a aeronavelor şi a mijloacelor tehnice de deservire a zborului, în zona în care controlul nu este exercitat de controlorul aerian din turn - TWR;

e) stabileşte locul unde aeronavele cu defecţiuni sunt deplasate pentru punerea în stare de disponibilitate şi raportează despre acesta directorului de zbor;

f) organizează şi supraveghează alimentarea aeronavelor cu carburanţi, lichide speciale şi gaze comprimate şi verifică respectarea măsurilor de siguranţă pe timpul alimentării;

g) dispune măsuri pentru respectarea regulilor de siguranţă şi protecţia mediului, securitate şi sănătate în muncă, supraveghere tehnică, metrologie şi apărare împotriva incendiilor;

h) asigură cu prioritate suportul logistic pentru punerea în aplicare a planului de intervenţie în caz de eveniment de aviaţie, pe aerodrom sau în afara acestuia;

i) verifică curăţenia în zona de dispunere a aeronavelor şi mijloacelor de sprijin logistic al zborului şi dispune măsuri de menţinere în stare operaţională a suprafeţei pistei, platformelor de parcare a aeronavelor şi vehiculelor, zonei startului şi căilor de rulaj;

j) după luarea la cunoştinţă de producerea unui eveniment de aviaţie raportează imediat directorului de zbor, şefului A4 şi şefului Serviciului logistic din SMFA.

(4) Coordonatorul sprijinului logistic este obligat:

a) să nu permită investigarea şi remedierea în zona de staţionare a aeronavelor pregătite sau a aeronavelor în curs de refacere a capacităţii de zbor/luptă, a defecţiunilor apărute la aeronave, pe timpul desfăşurării activităţii de zbor;

b) să nu permită plecarea în zbor a aeronavelor la care nu s-au remediat defecţiunile descoperite pe timpul controlului între misiuni sau au fost semnalate de către personalul navigant, la care nu s-au executat în totalitate lucrările de refacere a capacităţii de zbor/luptă şi la care nu sunt completate şi semnate documentele care atestă starea de pregătire pentru zbor;

c) să interzică alimentarea simultană a aeronavelor cu carburanţi-lubrifianţi şi oxigen.

Art. 46. – (1) Coordonatorul pentru mentenanţă - PRO SUPER, pe timpul activităţii de zbor, se subordonează directorului de zbor şi este numit din rândul personalului tehnic şi ingineresc de aviaţie cu experienţă în mentenanţa echipamentelor de aviaţie, de regulă din cadrul biroului coordonare mentenanţă operaţională. Se numeşte prin ordin de zi pe unitate, la propunerea şefului logisticii/locţiitorului tehnic. Are în subordine personalul de sprijin logistic, îşi coordonează activitatea cu personalul de mentenanţă care participă la activitatea de zbor şi este prezent permanent, pe întreaga durată a activităţii de zbor, în zona în care se desfăşoară cele mai importante activităţi de sprijin logistic al zborului.

(2) Coordonatorul pentru mentenanţă are următoarele atribuţii:

a) îşi coordonează activitatea cu LE, dispecerul activităţii din zona startului şi cu biroul coordonare mentenanţă operaţională.

b) monitorizează starea tehnică, configuraţia acroşajelor aeronavelor şi stabileşte locul de dispunere a acestora în vederea executării misiunilor de zbor;

c) monitorizează execuţia mentenanţei planificate şi neplanificate la aeronave, ţinând evidenţa timpului estimat pentru disponibilizarea acestora;

d) stabileşte locul unde vor fi dispuse aeronavele cu defecţiuni, pentru punerea lor în stare de disponibilitate;

e) monitorizează operaţiunile de înarmare a aeronavelor;

f) monitorizează situaţia mijloacelor de aerodrom şi coordonează asigurarea cu mijloace auto şi de aerodrom pentru executarea activităţilor de mentenanţă la aeronave;

g) transmite la biroul coordonare mentenanţă operaţională toate modificările apărute la starea de disponibilitate a aeronavelor prezente la zbor şi dispunerea pe aerodrom a echipamentelor de sprijin la sol;

h) coordonează activităţile de tractare a aeronavelor, între zonele de lucru, pe timpul desfăşurării activităţii de zbor şi cele de asigurare cu personal tehnic şi ingineresc de specialitate pentru diagnosticarea şi remedierea defecţiunilor apărute la aeronave pe timpul activităţii de zbor;

i) participă la debriefingul personalului navigant după încheierea misiunilor de zbor, în vederea diagnosticării defecţiunilor apărute în zbor de către personal tehnic de specialitate;

j) coordonează şi monitorizează executarea activităţilor prevăzute în planul săptămânal de mentenanţă;

k) coordonează forţele şi mijloacele avute la dispoziţie pentru intervenţia în situaţiile de urgenţă apărute pe timpul desfăşurării activităţii de zbor, împreună cu responsabilul cu asigurarea depanării tehnicii de aviaţie.

Art. 47. – (1) Şeful echipei tehnice/Flight Line Expediter - FLE este subordonat coordonatorului sprijinului logistic/coordonatorului pentru mentenanţă şi numit prin OZU din rândul inginerilor de aviaţie, şefilor de patrule, tehnicienilor cu experienţă în mentenanţa echipamentelor de aviaţie, admişi la exploatarea tipului respectiv de aeronavă.

(2) Şeful echipei tehnice/FLE are următoarele atribuţii:

a) să cunoască echipamentele de aviaţie, regulile de mentenanţă, volumul şi ordinea de executare a lucrărilor de mentenanţă;

b) să controleze calitatea lucrărilor de pregătire pentru zbor a aeronavelor;

c) să conducă activitatea personalului subordonat şi să verifice consemnarea lucrărilor executate de acesta în documentaţia tehnică de exploatare a aeronavelor;

d) să participe la predarea şi luarea în primire a aeronavelor la/de la SMA;

e) să asigure menţinerea în stare de disponibilitate a utilajelor, dispozitivelor şi aparaturii de măsură şi control din dotare;

f) să asigure menţinerea ordinii şi curăţeniei la locul de muncă, să respecte normele de securitate şi sănătate în muncă, protecţia mediului şi de apărare împotriva incendiilor pe timpul executării lucrărilor la echipamentele de aviaţie;

g) să verifice, zilnic, existenţa sculelor, după inventar;

h) să controleze echiparea regulamentară a subordonaţilor pentru activităţile de mentenanţă şi de zbor;

i) să cunoască resursele tehnice ale aeronavelor, motoarelor, agregatelor şi instalaţiilor pe care le exploatează şi să urmărească permanent consumul resursei acestora;

j) să nu permită plecarea în zbor a aeronavelor la care nu s-au remediat defecţiunile descoperite pe timpul controlului între misiuni sau au fost semnalate de către personalul navigant, la care nu s-au executat în totalitate lucrările de refacere a capacităţii de zbor/luptă şi la care nu sunt completate şi semnate documentele care atestă starea de pregătire pentru zbor;

k) să dispună verificarea existenţei sculelor, după inventar, la terminarea lucrărilor şi la sfârşitul fiecărei zile de lucru.

Art. 48. – (1) Echipa tehnică de pregătire a aeronavelor pe aerodromul de bază este compusă din:

a) şef echipă tehnică;

b) şef atelier/grupă/grup/formaţie/formaţiune celulă-motor şi minimum 1-2 specialişti;

c) şef atelier/grupă/grup/formaţie/formaţiune armament şi sisteme de salvare şi minimum 1-2 specialişti;

d) şef atelier/grupă/grup/formaţie/formaţiune instalaţii şi aparatură de bord şi minimum 1-2 specialişti;

e) şef atelier/grupă/grup/formaţie/formaţiune radioelectronică şi minimum 1-2 specialişti;

f) tehnicul/crew chief-ul, în funcţie de specificul aeronavei;

g) mecanicul de aeronavă, în funcţie de specificul aeronavei;

h) inginerul/mecanicul/tehnicul/tehnicianul de bord, în funcţie de specificul aeronavei.

(2) La misiuni independente, unde este necesară prezenţa echipei tehnice, unul din membrii echipei tehnice poate asigura atribuţiile specifice şefului echipei.

(3) La misiunile independente, unde nu se are în vedere prezenţa echipei tehnice, inginerul/mecanicul/tehnicul/tehnicianul de bord execută toate lucrările necesare pregătirii pentru zbor iar comandantul de echipaj certifică prin semnătură executarea acestora.

(4) Inginerul/mecanicul/tehnicul/tehnicianul de bord pe timpul desfăşurării activităţilor de mentenanţă este subordonat şefului atelierului/grupului/formaţiunii întreţinere celulă-motor, iar pe timpul activităţii de zbor este subordonat comandantului de echipaj.

(5) Inginerul/mecanicul/tehnicul/tehnicianul de bord răspunde, împreună cu echipa tehnică, de pregătirea pentru zbor a aeronavei, de menţinerea acesteia în stare de operativitate şi are următoarele atribuţii:

a) să cunoască aeronava pe care o deserveşte şi regulile de mentenanţă/exploatare a instalaţiilor de bord;

b) să asigure exploatarea din punct de vedere tehnic a aeronavei pe timpul activităţii de zbor, având pregătirea şi lucrările regulamentare executate la zi;

c) să cunoască resursa aeronavei, motoarelor, elicelor şi subansamblurilor, sistemelor şi a altor echipamente cu resursa limitată şi să raporteze şefului secţiei mentenanţă linie apropierea de perioada de expirare;

d) să supravegheze şi să asigure încărcarea corectă a aeronavei în limitele de centraj şi de greutate stabilite;

e) să asigure dispunerea şi fixarea corectă a încărcăturii de la bord;

f) să controleze permanent, cu ajutorul aparatelor de la bord, funcţionarea corectă a motoarelor, instalaţiilor şi agregatelor în timpul zborului;

g) să raporteze comandantului de echipaj anomaliile apărute în funcţionarea instalaţiilor de la bord, pe timpul zborului şi să ia măsuri, în limita posibilităţilor, pentru diminuarea efectelor eventualelor defecţiuni;

h) să completeze corect livretele aeronavei/motoarelor şi atestatele/notiţele tehnice aparatelor şi agregatelor, conform instrucţiunilor de mentenanţă, pentru structurile Forţelor Aeriene;

i) să-şi perfecţioneze permanent cunoştinţele profesionale şi deprinderile tehnice;

j) să fie echipat regulamentar la activităţile de zbor şi de mentenanţă;

k) să participe efectiv la executarea inspecţiilor zilnice şi periodice, să participe la executarea lucrărilor regulamentare şi să însoţească aeronava la secţia mentenanţă, pe timpul desfăşurării activităţilor de mentenanţă intermediară.

Art. 49. – (1) Specialistul cu centrajul se numeşte din rândul personalului tehnic.

(2) Pe timpul desfăşurării activităţilor de mentenanţă este subordonat inginerului şef al escadrilei, iar pe timpul activităţii de zbor este subordonat comandantului de echipaj.

(3) Specialistul cu centrajul are următoarele atribuţii:

a) să cunoască tehnica pe care o exploatează, echipamentele specifice ale acesteia, configuraţiile posibile ale aeronavei, regulile de mentenanţă specifice;

b) să calculeze şi să aplice în practică modul de încărcare a aeronavei funcţie de misiune şi de prevederile constructorului/furnizorului aeronavei;

c) să fie echipat regulamentar pentru activităţile desfăşurate;

d) să configureze aeronava corespunzător profilului/cerinţelor misiunii;

e) să înscrie cu corectitudine în documentele aeronavei toate lucrările executate şi observaţiile făcute pe parcursul desfăşurării misiunii;

f) să-şi perfecţioneze continuu cunoştinţele profesionale şi deprinderile practice;

g) la terminarea lucrărilor şi la sfârşitul zilei de lucru să verifice existenţa sculelor, după inventar;

h) să respecte normele de securitate şi sănătate în muncă, protecţia mediului şi de apărare împotriva incendiilor;

i) pe timpul desfăşurării activităţii de zbor să efectueze toate operaţiunile prevăzute de manualul de zbor şi regulamentele specifice personalului navigant în conformitate cu prevederile acestora.

Art. 50. – Dispecerul activităţii din zona de pregătire pentru zbor este subordonat coordonatorului sprijinului logistic/coordonatorului pentru mentenanţă şi are următoarele atribuţii pe timpul instalării aeronavelor în zona startului şi desfăşurării activităţii de zbor:

a) dirijează instalarea în zona startului a aeronavelor tractate, urmărind respectarea distanţelor de siguranţă dintre planurile aripilor/palelor acestora;

b) interzice circulaţia sau staţionarea personalului în zonele care prezintă pericol de accidentare;

c) dispune măsuri pentru păstrarea distanţei de siguranţă între mijloacele de deservire şi aeronave, pe timpul desfăşurării activităţilor de deservire tehnică;

d) urmăreşte executarea corectă şi în totalitate a operaţiunilor de pregătire a aeronavelor pentru pornirea motoarelor;

e) dispune măsuri pentru tractarea din start la SMA a aeronavelor la care s-au descoperit defecţiuni;

f) urmăreşte menţinerea ordinii şi curăţeniei în zona startului;

g) urmăreşte şi dispune măsuri de respectare a vitezei de deplasare a mijloacelor auto în zona startului.

Art. 51. – Dispecerul cu verificarea aeronavelor înaintea intrării la pistă/EOR este subordonat coordonatorului sprijinului logistic/coordonatorului pentru mentenanţă. Este numit din rândul personalului tehnic de aviaţie cu experienţă, prin ordin de zi pe unitate, la propunerea şefului mentenanţă linie şi îşi are următoarele atribuţii:

a) opreşte aeronavele care se deplasează în rulaj din zona startului, înainte de a intra pe pista de decolare-aterizare;

b) controlează vizual starea exterioară a suprafeţei fuselajului, planurilor şi ampenajelor, a comportamentului trenului de aterizare, jambelor şi roţilor, urmărind să nu existe deformări, scurgeri de lichide speciale sau combustibil;

c) controlează vizual corectitudinea poziţiei suprafeţelor de comandă pentru decolare;

d) opreşte intrarea aeronavelor pe pista de decolare/aterizare în cazul descoperirii unor defecţiuni.

Art. 52. – (1) Dispecerul activităţii din zona refacerii capacităţii de zbor este subordonat coordonatorului sprijinului logistic, răspunde de organizarea şi desfăşurarea activităţii în această zonă şi de respectarea timpului de refacere a capacităţii de zbor a aeronavelor şi are în subordine personalul logistic care îşi desfăşoară activitatea în această zonă de lucru.

(2) Dispecerul activităţii din zona refacerii capacităţii de zbor are următoarele atribuţii:

a) să cunoască numărul mijloacelor de deservire repartizate pentru zborul respectiv;

b) să verifice pregătirea mijloacelor de deservire destinate să lucreze în zona de refacere a capacităţii de zbor şi să le dirijeze la aeronave după necesităţi;

c) să controleze inventarul şi funcţionarea mijloacelor destinate stingerii incendiilor;

d) să dirijeze mijloacele destinate tractării aeronavelor;

e) să dispună măsuri de siguranţă pentru evitarea accidentării personalului care lucrează în zona de responsabilitate;

f) să raporteze coordonatorului sprijinului logistic descoperirea unor defecţiuni la aeronave, pe timpul executării controlului între misiuni;

g) să asigure şi să supravegheze alimentarea aeronavelor cu carburanţi, lubrifianţi, lichide speciale şi gaze comprimate şi să urmărească respectarea măsurilor de siguranţă, pe timpul alimentării;

h) să interzică alimentarea simultană a aeronavelor cu carburanţi, lubrifianţi şi oxigen;

i) să nu permită lucrul personalului în zona punctului de refacere a capacităţii de zbor decât cu echipamentul de protecţie corespunzător;

j) să urmărească menţinerea ordinii şi a curăţeniei în zona refacerii capacităţii de zbor.

Art. 53. – Dispecerul activităţilor de configurare a sistemului de armament din zona înarmării aeronavelor/LE este subordonat coordonatorului sprijinului logistic/coordonatorului pentru mentenanţă şi are următoarele atribuţii pe timpul desfăşurării activităţii de zbor, când se execută trageri reale cu armamentul de bord:

a) dirijează prin comenzi şi semnale tractarea şi rulajul aeronavelor în zona de înarmare;

b) organizează şi conduce activitatea personalului de specialitate pe timpul lucrului în zona de înarmare;

c) interzice lucrul personalului echipat necorespunzător sau care folosește scule, dispozitive și aparatură necorespunzătoare;

d) asigură respectarea măsurilor de siguranță și de protecția mediului, securitate și sănătate în muncă și apărare împotriva incendiilor;

e) interzice circulația sau staționarea personalului neautorizat în apropierea aeronavelor și în zonele care prezintă pericol de accidentare;

f) asigură păstrarea distanței de siguranță între aeronave precum și între acestea și mijloacele tehnice utilizate.

Art. 54. – Dispecerul cu asigurarea depanării și evacuării echipamentelor avariate este subordonat coordonatorului sprijinului logistic/șefului operațiuni de intervenție și are următoarele atribuții:

a) pregătește și asigură încărcarea în mijloacele destinate pentru depanare a utilajelor și dispozitivelor stabilite în acest scop;

b) urmărește permanent procesul de decolare și aterizare a aeronavelor, pentru a putea interveni prompt, în caz de necesitate;

c) execută împreună cu alți specialiști numiți de coordonatorul sprijinului logistic/ coordonatorul pentru mentenanță, depanarea și evacuarea aeronavelor avariate sau defecte, care nu se mai pot deplasa prin mijloacele proprii de pe pista de decolare-aterizare sau de pe direcția acesteia.

Art. 55. – (1) Dispecerul de sol pe timpul activității de zbor este subordonat directorului de zbor/șef COBA/similar și are următoarele atribuții:

a) dirijarea aeronavelor sosite de pe alte aerodromuri la locurile de staționare și asigurarea pazei acestora;

b) coordonarea accesului și circulației mijloacelor auto și a persoanelor fizice în zona de lucru a aerodromului;

c) să cunoască programul de zbor al subunităților;

d) să cunoască dispunerea aeronavelor unității;

e) să nu permită fumatul, folosirea lămpilor cu benzină, aparatelor de sudură, etc., la distanțe mai mici de 50 de m de aeronave;

f) să verifice ca la terminarea zborului să nu rămână carburanți și materiale ușor inflamabile, la distanțe mai mici de 100 de metri de aeronave;

g) la terminarea programului unității, să verifice dacă au fost decuplate sursele de alimentare cu energie electrică la hangare și în încăperile subunităților care se află în zona de parcare a aeronavelor;

h) să nu permită accesul la locul de staționare a aeronavelor, materialelor, utilajelor și autovehiculelor, care nu au legătură directă cu mentenanța echipamentelor de aviație.

(2) Dispecerul de sol, în afara orelor de program, este subordonat ofițerului de serviciu principal și are următoarele atribuții:

a) să mențină ordinea la locurile de dispunere a aeronavelor;

b) să respecte măsurile de apărare împotriva incendiilor la locurile de parcare a aeronavelor;

c) să verifice starea mijloacelor de stingere a incendiilor, dispuse la locurile de parcare a aeronavelor și la hangare;

d) să raporteze ofițerului de serviciu pe unitate despre aterizarea unor aeronave străine și să procedeze conform indicațiilor acestuia;

e) să organizeze observarea activităților pe aerodrom și să nu permită traversarea pistei betonate și a pistei naturale, decât prin locurile stabilite;

f) să nu permită apropierea sau staționarea pe pista betonată și pista naturală a persoanelor;

g) să supravegheze respectarea regulilor de circulație pe aerodrom.

Art. 56. – Tehnicul de serviciu la locul de parcare a aeronavelor se numește pe timpul desfășurării activităților de pregătire a aeronavelor pentru zbor, din rândul personalului tehnic al escadrilei, se subordonează inginerului șef al escadrilei și are următoarele obligații:

a) să ia în primire/predea aeronavele de la/la comandantul pazei;

b) să supravegheze permanent aeronavele la locurile de parcare a acestora;

c) să primească/predea aeronavele, pe bază de semnătură, echipelor tehnice admise la lucru;

d) să permită accesul la aeronave numai personalului desemnat de către inginerul șef al escadrilei sau șeful echipei tehnice;

e) să urmărească respectarea măsurilor de apărare împotriva incendiilor la locurile de parcare a aeronavelor.

Art. 57. – (1) Pe timpul desfășurării misiunilor de zbor independente, altele decât zborul de instrucție, cu escală și refacerea capacității de zbor pe alt aerodrom, locțiitorul tehnic/similar stabilește prin OZU componența echipei tehnice pe aerodromul de bază și cea a echipajului tehnic care însoțește aeronava, dacă este cazul, pe aerodromurile de escală, precum și competențele acestora.

(2) Prin competență se înțelege capacitatea membrilor echipajului tehnic de executare a pregătirii pentru zbor, remediere a defecțiunilor și de înlocuire a ansamblurilor/subansansamblurilor certificată de nivelul de pregătire/clasificare, specializare și experiență practică anterioară.

(3) La aeronavele de transport care execută misiuni independente, pregătirea pentru zbor şi refacerea capacităţii de zbor se pot executa de către mecanicul de bord/tehnicul de aeronavă sau specialistul cu centrajul, sub controlul comandantului de echipaj. Tehnicul de aeronavă/mecanicul de bord sau specialistul cu centrajul trebuie să fie autorizaţi să execute lucrările de pregătire pentru zbor a aeronavei la toate specialităţile, fără a executa remedieri de defecţiuni. Autorizarea se efectuează printr-un program de pregătire parcurs la nivelul operatorului aerian sau la nivelul unei organizaţii autorizate/fabricant.

(4) Pentru asigurarea asistenţei tehnice în cazul operării pe alte locaţii decât cea de bază, componenţa echipei tehnice care însoţeşte aeronavele pe aerodromul de dislocare se stabileşte de către locţiitorul tehnic/similar în funcţie de numărul de aeronave care se dislocă şi misiunile acestora.

(5) În cazul operării pe alte locaţii decât cea de bază, echipa tehnică dislocată în locaţia respectivă va fi constituită din minimum câte un tehnic de fiecare specialitate. Şeful echipei tehnice asigură controlul activităţilor executate de membrii echipei tehnice, indiferent de specialitate.

(6) În situaţia în care echipa tehnică este constituită din câte un specialist, şeful echipei tehnice execută efectiv lucrările la specialitatea de bază şi controlează calitatea lucrărilor la celelalte specialităţi.

SECŢIUNEA a 4-a

Responsabilităţile specifice ale personalului care încadrează structurile de conducere/execuţie a mentenanţei, în situaţii de criză şi război

Art. 58. – (1) În situaţii de criză şi război, Serviciul logistic asigură completarea cu personal a Componentei Operaţionale Aeriene - COA.

(2) Structura A4 logistică la nivelul Componentei Operaţionale Aeriene, are următoarele responsabilităţi pe linia mentenanţei echipamentelor de aviaţie:

a) elaborează concepţia de organizare şi conducere a mentenanţei;

b) pregăteşte şi prezintă comandantului raportul de informare pe linie de mentenanţă, necesar luării deciziei;

c) stabileşte priorităţile în repararea echipamentelor deteriorate;

d) elaborează şi transmite ordine logistice, organizează controlul îndeplinirii acestora şi coordonează activitatea pe linie de mentenanţă;

e) întocmeşte şi înaintează documentele ordonate de eşalonul superior.

Art. 59. – Şeful logisticii din baza aeriană coordonează activitatea tuturor structurilor de logistică din aria de responsabilitate şi este obligat:

a) să cunoască permanent situaţia operativă/tactică şi a echipamentelor de aviaţie din dotarea unităţii;

b) să înştiinţeze personalul structurii logistice asupra misiunii primite şi să organizeze activitatea acestuia pentru îndeplinirea măsurilor pe linia mentenanţei;

c) să pregătească şi să prezinte comandantului sau locţiitorului acestuia, prin şeful de stat major, raportul de informare pe linie de mentenanţă, necesar luării deciziei;

d) să participe la recunoaşterile în teren, pentru stabilirea locurilor de dispersare şi adăpostire a aeronavelor;

e) să stabilească priorităţile în repararea echipamentelor deteriorate;

f) să elaboreze şi să transmită oportun ordine logistice, să organizeze controlul îndeplinirii acestora şi să îndrume activitatea pe linie de mentenanţă;

g) să întocmească şi să înainteze documentele ordonate de eşalonul superior.

Art. 60. – Şeful SMA are următoarele responsabilităţi specifice:

a) pregăteşte datele pe linie de mentenanţă necesare şefului logisticii/locţiitorului tehnic şi face propuneri privind dispunerea şi folosirea SMA prin intermediul comandantului grupului sprijin/similar;

b) participă la întocmirea anexei logistice la ordinul de operaţii, o completează cu datele referitoare la mentenanţă şi actualizează permanent planurile anuale de mentenanţă inclusiv cele privind repararea avariilor pe câmpul de luptă;

c) cunoaşte în permanenţă, în părţile care îl privesc, situaţia operativă/tactică a eşalonului propriu sau la care a fost dat ca întărire/sprijin şi îşi însuşeşte ordinele pe linie logistică primite de la eşalonul superior;

d) cunoaşte modul şi posibilităţile de întrebuinţare a SMA pe timpul operaţiilor militare, în orice condiţii de timp şi stare a vremii;

e) cunoaşte capacităţile de producţie ale operatorilor economici din zona acţiunilor de luptă şi, cu aprobarea şefului structurii logistice de la eşalonul superior, organizează folosirea acestora;

f) înştiinţează la timp personalul direct subordonat cu privire la: misiunea primită şi a termenului de îndeplinire, sarcinilor de reparaţii, forţelor şi mijloacelor din zona acţiunilor de luptă care pot fi folosite în sprijinul recuperării-evacuării şi reparării echipamentelor deteriorate, măsurilor de pază şi apărare a SMA, modului de realizare a legăturii cu eşalonul superior şi subordonaţii, semnelor şi semnalelor de recunoaştere şi alarmare şi a modului de acţiune în cazul folosirii de către adversar a mijloacelor chimice, bacteriologice, radiologice, nucleare - CBRN şi incendiare;

g) organizează întreţinerea şi repararea echipamentelor din înzestrare;

h) urmăreşte pregătirea operatorilor de pe mijloacele de evacuare proprii şi primite ca întărire, privind modul de acţiune în diferite situaţii de luptă şi verifică completarea cu mijloace de tractare, îmbarcare, încărcare şi transport;

i) organizează grupele de recuperare - evacuare, reparații, evacuare - reparații sau grupele mixte, care se dau ca întărire/sprijin;

j) ia în primire forțele și mijloacele date în sprijin și organizează activitatea acestora;

k) întocmește și actualizează permanent planul logistic cu elementele de mentenanță, precum și cu cele referitoare la asigurarea acțiunilor și protecția SMA;

l) organizează și conduce deplasarea SMA, conform dispozițiilor șefului logisticii;

m) întocmește și înaintează la timp raportul de informare logistică.

Art. 61. – Șeful secției mentenanță linie/inginerul șef al escadrilei este obligat:

a) să pregătească datele pe linie de mentenanță necesare șefului logisticii pentru întocmirea raportului de informare;

b) să desfășoare toate activitățile de mentenanță necesare pe timpul pregătirii și ducerii luptei;

c) să inspecteze aeronavele avariate pe timpul luptei, să evalueze avariile, să determine natura și gravitatea avariilor și să stabilească necesarul de reparații, piese de schimb, agregate și materiale tehnice;

d) să dispună măsuri pentru recuperarea și evacuarea aeronavelor avariate către nivelurile de mentenanță superioare;

e) să informeze permanent pe șeful logisticii despre situația disponibilității echipamentelor de aviație, evoluția acesteia și posibilitățile de mentenanță proprii;

f) să dispună toate măsurile pentru desfășurarea operațiunilor de mentenanță în condiții operaționale dificile.

CAPITOLUL IV
Pregătirea tehnică a personalului tehnic-ingineresc de aviație. Admiterea la exploatare

Art. 62. – Pregătirea tehnică a personalului tehnic-ingineresc de aviație cuprinde:

a) însușirea reglementărilor aeronautice aplicabile, inclusiv cele pe linie de siguranță aeronautică;

b) cunoașterea construcției și caracteristicilor tehnice ale aeronavelor și echipamentelor de aviație;

c) însușirea particularităților de exploatare pe tipuri de aeronave/echipamente;

d) însușirea particularităților tehnice, legate de operațiunile de mentenanță pe care le execută personalul tehnic-ingineresc de aviație în timpul procesului de exploatare a echipamentelor de aviație.

Art. 63. – Pregătirea tehnică a personalului tehnic-ingineresc de aviație se desfășoară, astfel:

a) prin cursuri/programe de pregătire organizate de SMFA, pentru admiterea personalului tehnic-ingineresc de aviație la exploatarea unor tipuri de aeronave noi;

b) prin cursuri/programe de pregătire organizate în instituțiile militare de învățământ sau unitățile de aviație, pentru admiterea personalului tehnic-ingineresc de aviație la exploatarea unor tipuri de aeronave, existente în înzestrarea unităților de aviație;

c) prin cursuri/programe de pregătire la instituții civile de învățământ, pentru specializările la care Ministerul Apărării Naționale nu are competențe de pregătire sau nu se justifică organizarea acestor cursuri;

d) prin cursuri/programe de pregătire organizate de către societățile producătoare de echipamente de aviație.

Art. 64. – (1) Cursurile/programele de pregătire pentru exploatarea echipamentelor nou intrate în exploatare cuprind cel puțin următoarele:

a) studierea caracteristicilor tehnico-tactice, constructive și de funcționare ale aeronavelor, motoarelor și instalațiilor de bord;

b) studierea aerodinamicii noului tip de aeronavă;

c) însușirea particularităților de exploatare;

d) însușirea noțiunilor de bază privind siguranța aeronautică, cu referire la managementul și controlul uneltelor, FOD, reguli de circulație pe aerodrom, portul echipamentului de protecție, cunoașterea zonelor periculoase din jurul aeronavei și a distanțelor de siguranță față de prizele de admisie sau față de suflul jetului de evacuare a gazelor, precum și lucrul cu substanțele periculoase;

e) însușirea procesului tehnologic de executare a lucrărilor regulamentare, precum și a modului de folosire a aparaturii de măsură și control și a mijloacelor tehnice de aerodrom, destinate exploatării noului tip de aeronavă;

f) executarea unei activități practice la finalul cursului de pregătire sub directa supraveghere a unei persoane cu experiență, această activitate poate presupune executarea unui control general al aeronavei pe linie de specialitate;

g) testarea/diagnosticarea, remedierea defecțiunilor prin înlocuirea sau repararea elementelor defecte, executarea reglajelor și verificarea funcționării echipamentelor.

(2) Serviciul logistic din SMFA are competența de a stabili modalități de pregătire, clasificare și specializare pentru personalul tehnic-ingineresc de aviație din structurile care exploatează aeronave înmatriculate militar/de stat.

Art. 65. – (1) La încadrarea/mutarea într-o altă unitate, personalul tehnic-ingineresc de

aviație parcurge un curs de cunoaștere/program de pregătire a echipamentelor din înzestrarea unității.

(2) La terminarea tuturor categoriilor de cursuri tehnice de pregătire/programe de pregătire, nivelul de însușire a cunoștințelor este verificat printr-un examen care să curpindă o probă teoretică și una practică, în vederea evidențierii însușirii noțiunilor teoretice și formării deprinderilor practice.

(3) Verificarea personalului tehnic-ingineresc de aviație cu privire la cunoașterea echipamentelor și a regulilor de exploatare a acestora, se face, de regulă, de două ori pe an, la începerea activităților de trecere a echipamentelor la exploatarea de sezon, pentru tehnica prevăzută cu executarea acestui tip de lucrări și conform planului cu principalele activități pentru unitățile la care tehnica nu prevede executarea de lucrări suplimentare de trecere la exploatarea de sezon.

(4) Cunoștințele de specialitate ale personalului tehnic-ingineresc de aviație sunt verificate și în următoarele situații:

a) la prezentarea în unitate, cu ocazia numirii într-o nouă funcție, după executarea programelor de pregătire adecvată;

b) la întreruperi în activitatea de exploatare a echipamentelor de aviație, mai mari de trei luni;

c) la producerea unor defecțiuni, incidente sau accidente de zbor, cauzate de pregătirea necorespunzătoare pentru zbor a aeronavelor sau imperfecțiuni în executarea lucrărilor de exploatare și asistența tehnică, ori în îndeplinirea îndatoririlor de serviciu, la propunerea șefilor structurilor de execuție a mentenanței.

Art. 66. – Pentru menținerea pregătirii personalului tehnic de aviație se execută suplimentar convocări tehnice de specialitate, pe subunități. Durata, tematica și periodicitatea se stabilesc prin OZU nr. 1 de către locțiitorul tehnic/similar în funcție de activitățile aflate în desfășurare, dar nu mai puțin de o dată pe trimestru. Pe timpul convocării nu se execută operațiuni de mentenanță planificată, neplanificată sau pregătire pentru zbor, timpul fiind alocat doar procesului de învățare și verificare.

Art. 67. – (1) Personalul tehnic-ingineresc de aviație care la examen obține un punctaj mai mic de 70% din punctajul maxim este reexaminat în termen de cel mult 30 zile.

(2) Dacă la reexaminare nu obține un punctaj de cel puțin 70%, personalul tehnic-ingineresc de aviație este oprit de la exploatarea echipamentelor pentru o perioadă care variază între 1-3 luni, nebeneficiind, în această perioadă, de drepturile legale ce decurg din calitatea de personal care exploatează echipamentele de aviație.

Art. 68. – Dreptul de a întrerupe activitatea de exploatarea a personalului tehnic-ingineresc de aviație, îl are șeful Serviciului logistic din SMFA, la propunerea comandanților/șefilor acestora, când se constată:

a) cunoaşterea superficială, sau nerespectarea regulilor de exploatare, întreţinere sau reparare a echipamentelor de aviaţie;

b) superficialitate în executarea controlului şi pregătirii echipamentelor de aviaţie pentru zbor;

c) lipsa preocupării pentru creşterea nivelului de cunoştinţe şi pentru dezvoltarea deprinderilor practice în executarea operaţiunilor de mentenanţă a echipamentelor de aviaţie;

d) executarea unor operaţiuni de mentenanţa nesigure care constituie premise pentru producerea unor incidente sau accidente de aviaţie;

e) când se produc avarii ale echipamentelor, cauzate de nerespectarea tehnologiilor de executare a controlului şi lucrărilor regulamentare, sau pregătirii superficiale.

Art. 69. – (1) Personalul tehnic-ingineresc de aviaţie se ierarhizează, în funcţie de competenţa în execuţia şi conducerea activităţilor aeronautice, pe trei niveluri de clasificare/specializare.

(2) Personalul tehnic-ingineresc de aviaţie este obligat să susţină examen de clasificare/ specializare la intervale de timp, conform normelor în vigoare.

Art. 70. – Personalul tehnic de aviaţie – maiştri militari/subofiţeri/SGP/civili, admis la executarea activităţilor de mentenanţă se clasifică în funcţie de nivelul de pregătire teoretică şi practică în executarea lucrărilor de mentenanţă, pe niveluri de autorizare.

Art. 71. – În raport cu dificultatea lucrărilor de mentenanţă se stabilesc trei niveluri de autorizare care cuprind în principiu următoarele lucrări:

Pentru nivelul 3 de autorizare:

a) pregătirea aeronavelor pentru zbor/misiuni;

b) pregătirea pentru lucru şi folosirea corectă a mijloacelor tehnice de aerodrom, simulatoarelor de zbor, mijloacelor de control obiectiv şi de salvare de la bordul aeronavelor;

c) supravegherea tehnică, întreţinerea şi exploatarea instalaţiilor sub presiune ce echipează tehnica de aviaţie;

d) lucrări periodice şi de întreţinere a tehnicii de aviaţie, instalaţiilor, mijloacelor de măsurare şi utilajelor de aerodrom.

Pentru nivelul 2 de autorizare:

a) lucrările stabilite pentru nivelul 3 de autorizare;

b) lucrările regulamentare de nivel intermediar;

c) remedieri de defecte prin demontări/montări de agregate;

d) remedierea defecţiunilor cu ajutorul testerelor de nivel intermediar;

e) executarea de înscrisuri în documentaţia de însoţire a aeronavei.

Pentru nivelul 1 de autorizare:

a) lucrările stabilite pentru nivelul 2 de autorizare;

b) remedieri de defecte la agregatele aeronavei;

c) executarea de buletine service emise de producător/reparator şi ordine tehnice emise de serviciul logistic din SMFA;

d) executarea de buletine de modernizare ce presupun modificări constructive şi echipări speciale şi utilitare;

e) întocmirea de tehnologii pentru lucrările regulamentare/periodice şi reparaţia produselor aeronautice;

f) reparaţii de complexitate medie şi ridicată.

Art. 72. – (1) Personalul tehnic de aviaţie se autorizează pentru executarea lucrărilor corespunzătoare nivelurilor de autorizare, anual/în funcţie de necesităţi, de comisia tehnică a unităţii, după parcurgerea următoarelor etape:

a) instruirea/pregătirea personalului prin cursuri/programe de pregătire organizate la locul de muncă sub îndrumarea personalului autorizat superior cu cel puţin un nivel sau a unui inginer de specialitate;

b) executarea lucrărilor specifice nivelului pentru care se autorizează sub supravegherea personalului autorizat superior cu cel puţin un nivel sau a unui inginer de specialitate;

c) examinarea teoretică şi practică şi verificarea modului de executare a lucrărilor şi calităţii acestora, de către comisia tehnică de autorizare a unităţii, nominalizată în OZU.

(2) Personalul tehnic de aviaţie autorizat se consemnează în OZU, potrivit nivelului de autorizare deţinut.

(3) La nivelul SEM/similar se va ţine evidenţa nivelului de autorizare al personalului tehnic, cu menţionarea datei obţinerii ultimului nivel de autorizare deţinut.

(4) Personalului tehnic i se permite examinarea pentru un nivel de autorizare superior la propunerea şefilor SEM/similar numai cu aprobarea unei comisii tehnice a unităţii formată din: şeful logisticii/locţiitorul tehnic, comandantul grupului de sprijin/locţiitorul comandantului grupului sprijin, şeful secţiei mentenanţă linie şi şeful SMA.

(5) Procedurile de examinare a personalului tehnico-ingineresc de aviaţie în vederea clasificării/specializării şi autorizării se elaborează de către Serviciului logistic din SMFA.

CAPITOLUL V
Consiliile tehnice din unitățile de aviație

Art. 73. – Consiliul tehnic se constituie în unitățile de aviație, cu rol de consiliere a comandantului, de analiză și sinteză a activităților tehnice, în scopul creșterii siguranței aeronautice.

Art. 74. – (1) Din consiliul tehnic fac parte: șeful A4, locțiitorul tehnic, comandantul grupului sprijin, locțiitorul comandantului grupului sprijin/similari, șeful SML, șeful SMA, ingineri de aviație din unitate.

(2) Membrii consiliilor tehnice sunt numiți de comandantul unității, la propunerea șefului A4/locțiitorului tehnic/similari, anual prin OZU nr. 1.

(3) Președintele consiliului este șeful A4/similar iar secretar unul din membri, numit de președinte.

Art. 75. – (1) Consiliile tehnice se întrunesc lunar și când este necesar, la solicitarea șefului A4/locțiitorului tehnic/comandantului grupului sprijin/similari din unitățile de aviație.

(2) La întrunirile Consiliului tehnic participă, cel puțin de două ori pe an, toți membrii săi sau, în cazuri deosebite, locțiitorii/înlocuitorii acestora.

(3) Ședințele din celelalte luni ale anului pot fi desfășurate cu efectiv redus șeful A4/locțiitorul tehnic, comandantul grupului sprijin/locțiitorul comandantului grupului sprijin/similari, șeful SML, șeful SMA, dar cu obligația de a se informa toți membrii cu privire la rezultatele ședințelor.

(4) La ședințele consiliilor tehnice pot participa ca invitați, în funcție de problemele analizate, cadre din rândul personalului navigant și ofițeri cu funcții de conducere din unități.

Art. 76. – (1) În ședințele consiliilor tehnice se pun în discuție următoarele probleme:

a) starea de operativitate și situația disponibilității echipamentelor de aviație;

b) starea tehnică și de întreținere a aeronavelor, precum și amenajarea și întreținerea parcurilor de aeronave;

c) siguranța în funcționare a aeronavelor, aparaturii și agregatelor și luarea măsurilor necesare pentru menținerea acesteia la un nivel ridicat;

d) analiza cauzelor care au generat greșeli/erori în exploatarea echipamentelor de aviație din partea personalului tehnic și navigant și adoptarea măsurilor necesare pentru eliminarea/ corectarea acestora;

e) analiza modurilor de organizare, planificare și desfășurare a trecerii echipamentelor de aviație la exploatarea de sezon;

f) analiza modului în care se aplică buletinele de modernizări la echipamentele de aviație;

g) modul de întocmire, completare și mânuire a documentației de planificare și evidență a exploatării echipamentelor de aviație;

h) calitatea lucrărilor regulamentare, a remedierilor defecţiunilor şi a reparaţiilor executate la SEM;

i) pregătirea tehnică a personalului navigant şi tehnic, precum şi modalităţile de perfecţionare;

j) analiza şi aprobarea personalului ingineresc şi tehnic propus pentru obţinerea/ menţinerea titlurilor de specializare şi clasificare;

k) analiza măsurilor de securitate şi sănătate în muncă, protecţia mediului, supraveghere tehnică şi metrologie, în toate sectoarele tehnice ale unităţii;

l) starea şi întreţinerea echipamentelor de lucru şi de protecţie;

m) analiza stării şi practicii disciplinare a personalului tehnic, precum şi a ordinii în sectoarele tehnice.

(2) Şedinţele consiliului tehnic se desfăşoară sub conducerea şefului A4/locţiitorului tehnic/similari unităţii de aviaţie, iar problemele analizate, propunerile şi hotărârile adoptate se consemnează în procese verbale.

(3) În legătură cu problemele puse în discuţie, consiliile tehnice iau decizii care se consemnează într-o anexă la procesul-verbal, se prezintă comandantului structurii şi se aduc la cunoştinţa întregului personal tehnic în părţile care îi privesc.

(4) Deciziile luate în şedinţele consiliilor tehnice nu pot depăşi competenţele structurii logistice a unităţii de aviaţie şi trebuie să fie în concordanţă cu prevederile reglementărilor în vigoare. Deciziile se adoptă dacă cel putin 75% dintre cei prezenţi sunt de acord.

(5) Propunerile care se prezintă în şedinţele consiliilor tehnice, a căror rezolvare depăşeşte posibilităţile structurii logistice a unităţii, se prezintă pe cale ierarhică, sub formă de raport, comandantului eşalonului în a cărui competenţă intră luarea deciziei.

(6) Hotărârea comandantului devine ordin şi se pune în aplicare.

(7) Documentele consiliilor tehnice, însoţite de copii ale ordinelor/deciziilor, comandantului se păstrează la secretarii acestora şi sunt urmărite de şefii logisticii eşaloanelor respective.

CAPITOLUL VI
Organizarea activității de mentenanță a echipamentelor de aviație. Reguli generale și specifice

SECȚIUNEA 1
Organizarea activității de mentenanță

Art. 77. – (1) Activitatea de mentenanță a echipamentelor de aviație se organizează, pe baza planului anual de mentenanță al structurilor deservite/programului de producție anual al CMR elaborat, completat și modificat în baza prevederilor actelor normative specifice, documentațiilor tehnice elaborate de constructor sau reparator, ordinelor eșaloanelor superioare.

(2) Planul anual de mentenanță urmărește asigurarea unei disponibilități tehnice corespunzătoare, în concordanță cu resursele alocate, cu concepția instruirii în zbor și cu îndeplinirea sarcinilor operaționale.

(3) În planul anual de mentenanță se trec reparațiile: curente, de complexitate medie/revizii extinse, de complexitate ridicată/revizii extinse, inspecțiile periodice, înlocuirea agregatelor cu resursa limitată și lucrările prevăzute de reparator/constructor la echipamentele de aviație.

(4) Repartiția acestora, pe toată perioada anului și pe aeronave/echipamente, se face în funcție de cerințele planului pregătirii pentru luptă și de ritmul de consumare a resursei de aviație, având în vederea asigurarea unei disponibilități tehnice corespunzătoare în momentele de vârf ale procesului de instruire în zbor și pe timpul desfășurării unor exerciții sau aplicații.

(5) La nivelul unităților de aviație/similar se întocmesc și se aprobă proceduri standard de operare privind activitățile ce trebuie derulate, structurile implicate, atribuțiile acestora și termenele în vederea elaborării planurilor de mentenanță.

(6) Planul anual de mentenanță se întocmește până la data de 15 ianuarie pentru anul în curs, de către locțiitorul tehnic/similar împreună cu biroul mentenanță aviație/similar și cu șeful SMA. Planul anual de mentenanță este verificat de către șeful logisticii/similar, se avizează de către șeful de stat major/similar și se aprobă de către comandantul unității de aviație/similar. Planurile sunt distribuite de către emitent la toate structurile cu atribuții în execuția, sprijinul, conducerea și coordonarea activităților prevăzute în acestea și au la bază următoarele considerente:

a) misiunile și exercițiile planificate pentru anul de referință;

b) necesarul de instruire în zbor a personalului navigant;

c) starea tehnică a aeronavelor și echipamentelor de sprijin;

d) rezerva de resursă a aeronavelor, motoarelor, echipamentelor și agregatelor instalate pe acestea și a echipamentelor de sprijin;

e) resursele materiale și financiare avute la dispoziție sau planificate pentru anul de referință.

(7) Planul anual de mentenanță trebuie să conțină cel puțin următoarele informații:

a) lista de distribuire a planului anual de mentenanță;

b) numărul orelor de zbor planificate, numărul de ieşiri şi misiuni planificate, detaliate pentru fiecare lună;

c) planificarea lunară a efectuării misiunilor de zbor, unde este cazul;

d) aeronavele la care se execută lucrări de mentenanță de nivel intermediar şi complex;

e) estimarea capacității de executare a planului de zbor;

f) planificarea lunară a efectuării zborului şi executării lucrărilor de mentenanță, inspecțiile periodice, înlocuirea agregatelor cu resursa limitată şi lucrările prevăzute de fabricant/reparator.

(8) Pe baza planului anual de mentenanță, biroul mentenanță aviație/similar elaborează planurile sau extrasele de mentenanță trimestriale, lunare şi săptămânale, conținutul acestora fiind stabilit la nivelul fiecărei baze aeriene/similar.

Art. 78. – În sensul creşterii reacției de răspuns la solicitările de sprijin de mentenanță, Serviciul logistic din SMFA elaborează proceduri operaționale/precizări pentru optimizarea fluxului documentelor de mentenanță.

Art. 79. – (1) Consumul probabil de resursă tehnică este estimat pentru fiecare activitate importantă şi este necesar pentru a calcula nevoile de materiale pentru mentenanță, de carburanți-lubrifianți, gaze comprimate şi muniții.

(2) Situația consumului de resursă tehnică se întocmeşte de către şeful logisticii/similar şi se prezintă la fiecare analiză a activității de mentenanță precum şi ori de câte ori este nevoie.

(3) Evidența cu resursa tehnică consumată se actualizează zilnic.

(4) Resursa tehnică consumată în condiții speciale: mediu marin, deşert etc., se majorează cu un coeficient stabilit de constructor/reparator, pentru fiecare tip de aeronavă, iar valoarea obținută după efectuarea majorării se foloseşte pentru calcularea rezervei de resursă tehnică.

Art. 80. – (1) Rezerva de resursă tehnică reprezintă resursa tehnică rămasă până la prima reparație/inspecție/revizie de complexitate medie sau de complexitate ridicată şi este valabilă pentru o perioadă determinată de timp, de regulă până la expirarea resursei celulei/motorului, sau unor agregate importante.

(2) Rezerva de resursă tehnică se calculează şi se actualizează zilnic şi se prezintă la fiecare analiză a activității de mentenanță sau ori de câte ori este nevoie fiind necesară în procesul de planificare a activităților viitoare.

Art. 81 – (1) Sunt admise pentru exploatarea în zbor numai aeronavele pregătite pentru zbor/luptă.

(2) Echipamentele de aviație se exploatează numai în limitele resurselor tehnice.

(3) Resursele tehnice pentru echipamentele de aviație sunt cele stabilite de fabricant/ reparator în funcție de variantă și standardul constructiv.

(4) Resursa este stabilită de fabricant/reparator, în baza programelor de reparație existente, a contractelor de prestări servicii semnate cu reparatorul/fabricantul echipamentelor, a manualelor de întretinere/reparații, scrisorilor service și a buletinelor în vigoare.

(5) Resursele tehnice pentru echipamentele de aviație pot fi modificate de către fabricant/reparator prin actualizări la documentația tehnică, respectiv prin buletine de exploatare emise de Serviciul logistic din SMFA.

(6) Prelungirea resursei tehnice totale acordată inițial aeronavelor intră în competența fabricantului/reparatorului.

(7) Alte prelungiri de resursă tehnică la ansambluri/aparate/agregate pot fi stabilite de Serviciul logistic din SMFA, în baza buletinelor service emise de fabricant/reparator.

(8) Efectuarea zborurilor pentru transportul la operatorii economici reparatori a aeronavelor cu resursa tehnică consumată între două reparații de complexitate ridicată: ore funcționare, timp calendaristic, cicli, aterizări și se aprobă de către șeful SMFA dacă starea tehnică a sistemelor vitale permite zborul în siguranță. Aeronava se pregătește pentru zborul de transport numai după executarea unui program de lucrări și verificări complexe aprobat de către șeful Serviciului logistic/SMFA, la propunerea șefului logisticii/comandantului grupului sprijin din baza aeriană și, după caz, a operatorului economic reparator unde urmează a se efectua reparația.

(9) La livrarea unor aeronave, motoare, ansambluri mecanice, aparate, agregate noi sau după executarea reparației, resursele tehnice ale echipamentelor acestora, cu resursă tehnică limitată, sunt cele prevăzute în contract.

(10) La livrarea aeronavelor/motoarelor/ansamblurilor mecanice/aparatelor/agregatelor reparate, operatorii economici reparatori vor consemna obligatoriu în documentația de însoțire a acestora, resursele tehnice și termenul de garanție.

Art. 82. – (1) În cazul expirării resurselor tehnice în timp calendaristic, șeful Serviciului logistic din SMFA are competența de a aproba, pe baza lucrărilor de nivel maxim executate în unitatea cu cel mai înalt grad de expertiză pentru tehnica/echipamentul respectiv, prelungirea acestor resurse, după cum urmează:

a) pentru celulă, motoare și elice: până la maxim 15% din resursa tehnică acordată între două reparații, în timp calendaristic, în funcție de starea tehnică și de comportarea în exploatare;

b) pentru agregate, rezervoare de combustibil și alte componente ale instalațiilor celulei: până la maxim 25% din resursa tehnică acordată între două reparații, în timp calendaristic, în funcție de starea tehnică și de comportarea în exploatare.

(2) Prelungirea potenţialului calendaristic încetează de la sine la atingerea limitei resursei tehnice în ore de funcţionare/cicli/aterizări stabilită de producător/reparator.

(3) Lucrările de nivel maxim efectuate în scopul prelungirii resursei calendaristice a unui echipament/agregat se menţionează detaliat, cu înscrierea parametrilor impuşi şi obţinuţi, în acte tehnice de prelungire a resursei calendaristice.

(4) În cazul echipamentelor/agregatelor care au prevăzute de către producător/furnizor o toleranţă a resursei tehnice calendaristice, lucrările de nivel maxim efectuate şi Actele tehnice de prelungire a resursei calendaristice trebuie întocmite înainte de intrarea în partea superioară a toleranţei calendaristice.

(5) În cazuri excepţionale, prin derogare de la prevederile alin. (4), la propunerea locţiitorului pentru resurse/SMFA, şeful SMFA poate aproba prelungirea potenţialului calendaristic pentru echipamente/agregate sensibile, aflate în partea superioară a toleranţei calendaristice, sau chiar în afara acesteia, dar cu încadrare în limitele prevăzute la alin (1) lit. a) şi b) şi alin (2.)

(6) Actele tehnice de prelungire a resursei calendaristice trebuie înaintate spre aprobare la Serviciul logistic/SMFA cu cel puţin 30 de zile înaintea expirării resursei tehnice calendaristice stabilite iniţial de producător/reparator.

Art. 83. – În situaţii de criză şi la război, în cazul expirării resurselor tehnice în timp calendaristic/ore, pentru exploatarea în continuare a echipamentelor de aviaţie, şeful Serviciului logistic are competenţa de a aproba, pe baza lucrărilor de nivel maxim executate în unitate prelungirea acestora, după cum urmează:

a) pentru celulă: până la maxim 25% din valoarea resursei tehnice, în timp calendaristic, între reparaţii, în funcţie de starea tehnică şi până la maxim 15% din valoarea resursei tehnice, în ore, între reparaţii, în funcţie de starea tehnică;

b) pentru motoare: până la maxim 20% din valoarea resursei tehnice în timp calendaristic între reparaţii, în funcţie de starea tehnică şi până la maxim 10% din valoarea resursei tehnice, în ore, între reparaţii, în funcţie de starea tehnică;

c) pentru agregate şi subansamble: până la maxim 30% din valoarea resursei tehnice, în timp calendaristic, între reparaţii, în funcţie de starea tehnică şi până la maxim 20% din valoarea resursei tehnice, în ore, între reparaţii, în funcţie de starea tehnică

Art. 84. – În cadrul executării lucrărilor de nivel maxim, în unităţi, în vederea prelungirii resurselor tehnice calendaristice ale echipamentelor cu funcţiuni mecanice, se efectuează obligatoriu controale dimensionale şi nedistructive, de către echipe tehnice specializate/autorizate.

SECȚIUNEA a 2-a

Reguli generale de mentenanță a echipamentelor de aviație

Art. 85. – (1) Mentenanța echipamentelor de aviație se organizează de către șeful Serviciului logistic din SMFA, comandantul Bazei Logistice, comandantul CMR, șefii logisticii, locțiitorii tehnici, comandanții grupurilor de sprijin, șefii secțiilor mentenanță linie și șefii birourilor mentenanță aviație din unități.

(2) Mentenanța cuprinde activitățile prevăzute în programele/instrucțiunile de exploatare furnizate de constructor/furnizor, specifice fiecărui tip de aeronavă. Acestea pot fi completate prin buletine tehnice de exploatare/Time Compliance Technical Order - TCTO, dispoziții logistice, ordine scrise emise de SMFA la propunerea șefilor logisticii din unități, pe tipuri de aeronave.

(3) Mentenanța echipamentelor de aviație cuprinde:

a) planificarea activităților;

b) executarea lucrărilor de întreținere tehnică, corective, preventive, predictive, planificate și neplanificate pentru asigurarea stării de operativitate a echipamentelor de aviație;

c) pregătirea aeronavelor pentru zbor;

d) pregătirea armamentului de bord și a muniațiilor de aviație pentru întrebuințare;

e) controlul tehnic, testarea/diagnosticarea, recuperarea și evacuarea;

f) stocarea și destocarea motoarelor, agregatelor și pieselor de schimb, utilizate în procesul de mentenanță;

g) constituirea stocurilor de piese de schimb și materiale utilizate în procesul de mentenanță;

h) stocarea, înregistrarea și prelucrarea datelor de mentenanță;

i) elaborarea, revizuirea, avizarea și aprobarea manualelor de reparație, inclusiv a celor care privesc reparațiile aeronavelor avariate în luptă/Aircraft Battle Damage Repair - ABDR, precum și de întreținere tehnică, a tehnologiilor de lucrări de mentenanță, buletinelor service de modernizare/TCTO și de stabilire a resurselor tehnice;

j) activități de colectare, transport și eliminare a deșeurilor, cu respectarea normelor de protecție a mediului;

k) pregătirea pentru lucru și folosirea corectă a mijloacelor tehnice de aerodrom;

l) pregătirea din punct de vedere tehnic a personalului tehnic-ingineresc de aviație.

Art. 86. – (1) Pentru executarea operațiunilor de mentenanță la un tip de aeronavă se admite numai personalul care cunoaște particularitățile constructive, funcționarea, regulile de mentenanță și de securitate a muncii și care și-a însușit deprinderile practice necesare.

(2) Admiterea se face pe bază de examen și se consemnează în OZU, în următoarele situații:

a) pentru personalul absolvent al unei instituţii militare de învăţământ, repartizat în unitatea respectivă;

b) pentru personalul mutat în unitate, dacă până în acel moment a exploatat alte tipuri şi variante de aeronave;

c) pentru personalul oprit temporar de la activitatea de exploatare şi pentru personalul care, din diverse motive, are o întrerupere mai mare de trei luni la reluarea activităţii de mentenanţă.

Art. 87. – Termenele la care se execută lucrările periodice şi controalele, volumul lucrărilor şi tehnologia care se aplică sunt prevăzute în instrucţiunile de exploatare tehnică ale fiecărui tip de aeronavă.

Art. 88. – (1) Se interzice descompletarea aeronavelor prin demontarea unor componente în scopul montării acestora pe alte aeronave.

(2) Când situaţia o impune, se poate executa schimbul controlat de componente între aeronave, cu aprobarea şefului logisticii/locţiitorului tehnic/similar din unitate, numai în cazul în care componenta necesară disponibilizării unei aeronave nu se găseşte în depozitul unităţii şi nu poate fi asigurată pe termen scurt.

(3) Înlocuirea şi motivul înlocuirii se consemnează în documentaţia tehnică de însoţire a aeronavelor.

Art. 89. – (1) Personalul tehnic-ingineresc de aviaţie execută lucrări de mentenanţă doar la echipamentele şi instalaţiile ale căror principii de funcţionare şi construcţie corespund profilului de pregătire al specialităţii respective.

(2) Fiecare aeronavă poate fi repartizată, prin ordin de zi pe unitate, unui tehnic, altul decât cel titular nominalizat în OZU nr.1, care răspunde de menţinerea în stare de operativitate, întreţinerea şi pregătirea pentru zbor a acesteia, de procedeele de parcare şi ancorare.

(3) Predarea-primirea aeronavei între tehnicii de aeronavă se face prin proces verbal consemnat în carnetul de lucru al aeronavei/documentele de lucru/fişa de mentenanţă la aeronavă, vizat de şeful secţiei mentenanţă linie, în care se consemnează obligatoriu date despre resursa aeronavei, tipurile şi cantităţile de carburanţi-lubrifianţi cu care este alimentată aeronava precum şi alte informaţii relevante cu privire la starea tehnică a aeronavei.

(4) Lucrările regulamentare/periodice şi remedierea defecţiunilor se execută numai în prezenţa tehnicului de aeronavă/crew chief-ului/inginerului de bord/mecanicului de bord/tehnicului de bord/tehnicianului de bord.

Art. 90. – Un tehnic de aeronavă/inginer de bord/mecanic de bord/tehnician de bord poate exploata la sol simultan mai multe tipuri de aeronave, conform calificărilor/specializărilor şi nivelului de autorizare deţinute.

Art. 91. – (1) Componenţa echipajului tehnic al aeronavei este stabilită prin OZU de către

şeful secţiei mentenanţă linie în funcţie de categoria de aeronavă şi misiunile care urmează a fi îndeplinite.

(2) Echipajul tehnic al aeronavei este constituit din personal tehnic-ingineresc de exploatare în zbor a aeronavelor. În funcţie de specificul aeronavei echipajul tehnic cuprinde:

a) inginerul/mecanicul/tehnicul/tehnicianul de bord;

b) specialistul cu încărcarea şi centrajul.

(3) Se interzice pregătirea pentru zbor, în acelaşi timp, a mai multor aeronave de către acelaşi echipaj tehnic.

Art. 92. – (1) În cazuri deosebite, precum concedii, misiuni şi alte situaţii neprevăzute, când din echipajul tehnic al aeronavei lipseşte o persoană, acesta poate fi completat cu personal admis la exploatarea tipului respectiv de aeronavă, de către şeful secţiei mentenanţă linie, prin OZU.

(2) În lipsa tehnicului de aeronavă/tehnicianului/mecanicului de bord/inginerului de bord titular, aeronava este repartizată, cu consemnare în OZU, unui alt tehnic de aeronavă/ mecanic/tehnician de bord/inginer de bord, situaţie în care, aeronava participă la activitatea de zbor, numai după executarea de către noul tehnic de aeronavă/mecanic de bord/inginer de bord a categoriilor de pregătire specifice, stabilite de şeful secţiei mentenanţă linie.

Art. 93. – (1) După finalizarea lucrărilor regulamentare sau remedierea defecţiunilor ce implică verificarea parametrilor de funcţionare a motoarelor şi/sau a instalaţiilor aeronavelor, este obligatorie pornirea acestora în cadrul SMA.

(2) Pornirea motoarelor şi/sau a instalaţiilor aeronavelor se face după efectuarea unei verificări la sol în volumul pregătirii nemijlocite. Verificarea la sol se execută de către o echipă tehnică numită de către şeful SMA, de regulă, din rândul personalului tehnic-ingineresc care a participat la executarea lucrărilor regulamentare/remedierea defecţiunilor.

(3) Pornirea elicopterelor efectuează de către un echipaj format din minim un pilot şi mecanicul de bord care a participat la executarea lucrărilor regulamentare/remedierea defecţiunilor.

(4) Parametrii de funcţionare ai motoarelor/instalaţiilor aeronavelor se consemnează în fişa de încercare a parametrilor la sol numai în situaţia în care acestea necesită încercarea în zbor.

(5) Predarea aeronavelor la secţia mentenanţă linie se realizează numai în situaţia în care acestea corespund din punct de vedere tehnic.

(6) Luarea în primire a aeronavelor, după executarea lucrărilor regulamentare la SMA, de către secţia mentenanţă linie se face de către o echipă tehnică, numită prin OZU, de către şeful secţiei mentenanţă linie, care execută obligatoriu pregătirea preliminară.

(7) În cadrul pregătirii nemjlocite pentru executarea zborului de încercare se efectuează obligatoriu pornirea motoarelor/motorului aeronavei.

Art. 94. – (1) Conservarea şi reconservarea echipamentelor de aviaţie se execută în baza instrucţiunilor de exploatare ale acestora.

(2) Se interzice reconservarea echipamentelor de aviaţie reparate, pe o perioadă mai mare decât cea acordată iniţial de către operatorul economic reparator.

(3) Produsele/agregatele noi/sosite din reparaţie se montează pe aeronavă, de regulă, în perioada de garanţie, în vederea verificării funcţionale.

(4) Lucrările de întreţinere a aeronavelor aflate în păstrare/conservare, sunt executate de către echipe tehnice stabilite de către şefii secţiilor mentenanţă, cu aprobarea şefului logisticii.

Art. 95. – (1) Lucrarea începută de către o anumită persoană se continuă, până la finalizare, de către aceeaşi persoană.

(2) În cazul în care, din motive bine justificate, lucrările nu pot fi terminate de către cei ce le-au început, şefii SEM/similar stabilesc persoanele care lucrează în continuare la aeronavă, care, înainte de a continua lucrarea, fac o verificare amănunţită a operaţiunilor executate anterior.

Art. 96. – (1) Executarea inspecţiilor/lucrărilor de exploatare şi de reparare a echipamentelor de aviaţie se consemnează în documentaţia tehnică de exploatare.

(2) Se interzice admiterea la zbor a aeronavelor care nu au documentaţia tehnică actualizată.

Art. 97. – Aeronavele monomotoare, pe care s-au montat motoare noi sau motoare la care s-au executat reparaţii de complexitate ridicată, participă la zborul de instrucţie/misiuni numai după verificarea în zbor conform documentaţiei tehnice.

Art. 98. – (1) Aeronavele de transport, pe care s-au montat motoare noi sau motoare la care s-au executat reparaţii de complexitate ridicată, participă la activitatea de zbor cu executarea de misiuni de transport materiale şi personal, numai după ce efectuează minimum 2 ore de zbor în zona aerodromului.

(2) Aeronavele de transport la care au fost executate lucrări de modernizare de anvergură participă la misiuni de transport materiale şi personal în afara ţării numai după executarea a minim 10 ore de zbor pe teritoriul naţional.

Art. 99. – (1) Pornirea motoarelor aeronavelor şi verificarea parametrilor de funcţionare a instalaţiilor de la bord se execută la termenele şi în situaţiile prevăzute în instrucţiunile de mentenanţă, memoratoarele unice, ordinele în vigoare, precum şi ori de câte ori şeful logisticii /locţiitorul tehnic/şefii SEM/similar consideră că este necesar.

(2) Această operaţiune se execută în locuri special amenajate, numai de către personalul navigant şi tehnic-ingineresc de aviaţie admis la exploatarea tipului respectiv de aeronavă, autorizat pentru pornirea motoarelor.

Art. 100. – (1) Lucrul la aeronave, motoare şi echipamente de bord se execută numai cu scule, dispozitive, verificatoare prevăzute în inventare specifice, marcate şi verificate metrologic.

(2) La terminarea lucrului se face verificarea existenţei sculelor, după inventar.

(3) În situaţia în care se constată absenţa unei scule, aeronava la care s-a lucrat cu trusa respectivă se admite la zbor numai după găsirea sculei care lipseşte sau după efectuarea unui control amănunţit care se consemnează în carnetul de lucru.

Art. 101. – (1) În procesul mentenanţei echipamentelor de aviaţie se foloseşte numai aparatura de măsură şi control prevăzută în instrucţiunile de exploatare şi tehnologiile specifice fiecărui tip de echipament.

(2) Aceasta trebuie să fie în perfectă stare de funcţionare, verificată metrologic la termenele stabilite de instrucţiuni şi cu documentaţia completată la zi.

(3) Toate recipientele cu gaze comprimate de la bordul aeronavelor sau montate pe mijloacele tehnice de aerodrom precum şi cele destinate transportului se verifică tehnic, în conformitate cu prescripţiile tehnice aplicabile a termenele stabilite prin acestea.

SECŢIUNEA a 3-a
Predarea-primirea aeronavelor între unităţi, introducerea în serviciu la unităţi şi detaşarea acestora

Art. 102. – (1) Predarea-primirea aeronavelor, se face pe baza ordinelor de distribuţie emise de structurile abilitate în acest sens.

(2) Pentru primirea aeronavelor, unităţile militare primitoare constituie echipe tehnice compuse din specialişti competenţi şi un delegat pe linia materialelor tehnice de aviaţie.

(3) În situaţia în care echipamentele se transportă pe calea ferată/rutieră, unitatea militară primitoare va lua măsuri pentru asigurarea pazei pe timpul deplasării.

Art. 103. – Primirea aeronavelor se face, de regulă, după următoarea metodologie:

a) verificarea completării la zi a documentelor de utilizare şi mentenanţă;

b) identificarea seriilor agregatelor, armamentului şi aparaturii care sunt însoţite de fişe de înmatriculare, atestate, livrete, logcard, logbook, fişe şi/sau note tehnice;

c) verificarea aspectului exterior, a stării de fixaţie a aeronavelor, precum şi de completare a inventarului cu piese, scule şi accesorii, carburanţi-lubrifianţi şi lichide speciale;

d) verificarea funcţionării tuturor sistemelor aeronavelor;

e) în situaţia în care aeronavele corespund din punct de vedere tehnic, al stării de fixaţie şi de întreţinere, delegaţii unităţilor militare completează şi semnează actul de primire, în 4 exemplare, din care exemplarele nr.1 şi nr.4 rămân la unitatea militară predătoare, exemplarul nr. 2 la unitatea militară primitoare, iar exemplarul nr. 3 se trimite, de predător, în 24 de ore, la structura care a emis ordinul de distribuţie;

f) întocmirea procesului verbal de predare - primire pentru fiecare aeronavă;

g) în cazul constatării unor lipsuri sau defecţiuni, aeronavele se iau în primire numai după remedierea acestora;

h) în situaţia în care acestea nu pot fi înlăturate în 24 de ore, se întocmeşte un proces verbal de refuz;

i) procesul verbal de refuz se întocmeşte în 5 exemplare din care: un exemplar la predător, un exemplar la primitor, câte un exemplar la eşaloanele superioare unităţilor militare şi un exemplar la structura care a emis ordinul de distribuţie.

Art. 104. – (1) La predare, aeronavele, inclusiv armamentul şi instalaţiile speciale montate pe acestea, trebuie să aibă starea tehnică şi de întreţinere bună şi documentele pentru evidenţa utilizării completate la zi.

(2) Cu această ocazie se verifică dacă seriile armamentului, a principalelor agregate şi instalaţii corespund cu cele înscrise în documentele de evidenţă ale aeronavelor.

(3) Se interzice înlocuirea aparatelor, instalaţiilor, mecanismelor şi pieselor existente pe aeronavele ce se predau, cu altele mai vechi sau defecte.

(4) Parametrii verificaţi cu ocazia luării în primire a aeronavelor se înscriu în cărţile şi formularele tehnice ale acestora.

(5) De pregătirea aeronavelor pentru predare răspund comandanţii de subunităţi care le au în gestiune/dotare.

Art. 105. – (1) Când urmează să se predea o aeronavă, care se găseşte în reparaţie sau este planificată a fi reparată, unitatea militară predătoare comunică unităţii militare primitoare data introducerii în reparaţie şi data când poate fi predată.

(2) Dacă aeronava se găseşte în reparaţie în afara unităţii, aceasta se ia în primire după executarea reparaţiei, direct de la unitatea reparatoare iar eventualele litigii se rezolvă cu unitatea militară predătoare prevăzută în ordinul de distribuţie.

(3) Din momentul primirii aeronavelor şi încheierii actelor respective, echipa tehnică care ia în primire răspunde de orice schimbare survenită în starea tehnică şi de completare a acestora.

Art. 106. – (1) În cazul în care aeronavele nu corespund pentru a fi predate şi delegatul primitor refuză primirea acestora, comandantul unităţii militare predătoare ordonă cercetarea cazului pentru stabilirea vinovaţilor, urmând ca pe baza rezultatelor cercetării să dispună măsurile legale.

(2) Când refuzul primirii nu este întemeiat, comandantul/şeful unităţii militare predătoare dispune efectuarea unei cercetări al cărui rezultat, împreună cu documentaţia care justifică netemeinicia refuzului, se înaintează ierarhic pentru soluţionare la structura care a emis ordinul de distribuţie.

(3) Structura care a emis ordinul de distribuţie analizează documentele primite, stabileşte modul de soluţionare a litigiului şi de predare a aeronavelor şi, după caz, măsurile disciplinare sau răspunderea materială a celor vinovaţi, stabilind un nou termen de predare-primire.

Art. 107. – (1) Pentru completarea pierderilor în aeronave, pe timpul desfăşurării operaţiilor, locţiitorul tehnic/similar întocmeşte rapoarte tehnice prin care solicită completarea deficitelor.

(2) Structura cu atribuţii de înzestrare comunică unităţilor numărul de aeronave pe tipuri şi mărci, data şi locurile unde se pun la dispoziţie. De regulă, aceste locuri trebuie să fie cât mai apropiate de dispozitivul de luptă al unităţilor.

(3) Aeronavele rechiziţionate se primesc de la punctele de primire şi repartiţie cu echipajele tehnice care le au în primire.

(4) Deplasarea aeronavelor primite se face prin grija unităţilor militare primitoare.

Art. 108. – (1) Aeronavele se detaşează în cazuri excepţionale, la alte unităţi, când nu există alte posibilităţi, pentru asigurarea îndeplinirii sarcinilor de pregătire de luptă, învăţământ sau de transport.

(2) Detaşarea aeronavelor se aprobă de către structurile care au competenţă în acest sens.

(3) Aeronavele se detaşează, pe baza ordinului de detaşare şi a OZU.

(4) Documentaţia tehnică, completată la zi, se predă odată cu aeronavele.

(5) Ordinul de detaşare se întocmeşte din timp, astfel încât aeronavele să poată fi pregătite în vederea predării şi cuprinde: tipul şi numărul de înregistrare/coadă al aeronavelor ce se detaşează, perioada şi indicaţii privind specificul misiunii.

Art. 109. – Comandanţii/şefii unităţilor militare care primesc ordin să detaşeze aeronavele, iau măsuri de verificare şi pregătire corespunzătoare a acestora.

Art. 110. – (1) Unităţile militare care primesc aeronave prin detaşare, răspund de acestea ca şi pentru cele aflate în înzestrare, asigurându-le condiţiile de parcare şi de mentenanţă.

(2) Detaşarea se consideră de la luarea în primire de către echipa tehnică a unităţii militare beneficiare, până la înapoierea şi predarea aeronavelor la unităţile militare de la care au fost detaşate.

(3) Eventualele avarii sau accidente produse pe timpul detaşării se raportează de către unitatea militară la care s-au detaşat aeronavele.

(4) Aceasta se înregistrează în evidenţă cu evenimentul produs şi ia măsuri pentru stabilirea răspunderii materiale şi recuperarea pagubelor.

Art. 111. – (1) La începerea şi terminarea detaşării se întocmesc acte de predare-primire, cu participarea delegaţilor ambelor părţi, care răspund de corectitudinea efectuării operaţiunilor.

(2) La terminarea detaşării, unitatea militară beneficiară dispune măsuri de pregătire a aeronavelor în vederea înapoierii la unitatea militară de origine, în termenul ordonat, cu starea tehnică şi de întreţinere bună şi cu documentaţia tehnică completată la zi.

Art. 112. – Unităţile militare beneficiare înregistrează consumul de resursă şi răspund de completarea documentaţiei tehnice, de scăderea cu forme legale a carburanţilor, lubrifianţilor, pieselor de schimb şi materialelor folosite.

SECŢIUNEA a 4-a
Reguli de mentenanţă a celulei şi instalaţiilor aferente

Art. 113. – (1) Personalul navigant şi personalul tehnic-ingineresc de aviaţie este obligat să dispună toate măsurile pentru păstrarea calităţilor aerodinamice şi de rezistenţă ale aeronavelor.

(2) Condiţiile impuse pentru menţinerea calităţilor aerodinamice şi de rezistenţă ale aeronavelor sunt întreţinerea şi exploatarea corectă a acestora.

(3) În acest sens, în timpul exploatării trebuie respectate următoarele reguli:

a) să nu existe abateri de la caracteristicile de stabilitate şi centraj peste limitele admise de constructor;

b) trapele trenului de aterizare şi dispozitivele de hipersustentaţie să adere corect la conturul de sprijin iar carenajele, capotele, capacele, trapele, uşile şi părţile mobile ale cabinei piloţilor să fie bine ajustate;

c) suprafaţa exterioară a aeronavei să nu prezinte deformaţii, zgârieturi sau alte deteriorări;

d) suprafaţa exterioară să nu fie murdară, să nu aibă urme de gheaţă, iar stratul de lac sau vopsea să nu fie deteriorat.

Art. 114. – Pentru a preveni degradarea suprafeţei exterioare a aeronavei în timpul staţionării se iau următoarele măsuri:

a) se înlătură praful şi murdăria de pe suprafaţa exterioară a aeronavei, se menţin curate orificiile de drenaj, iar când mediul ambiant este uscat şi călduros, se aerişeşte aeronava, prin deschiderea trapelor sau uşilor, înlăturându-se în prealabil toate husele de protecţie;

b) în cazul când suprafaţa exterioară a aeronavei a fost în contact cu substanţe acide sau alcaline se procedează la neutralizarea acestora iar suprafaţa afectată se şterge cu o lavetă moale şi uscată, după care se reînnoieşte stratul de vopsea sau lac, dacă a fost deteriorat;

c) spălarea aeronavei se face cu soluţii lichide şi substanţe care nu atacă elementele de construcţie, stratul de lac sau vopsea;

d) după fiecare zi de zbor se inspectează/controlează/verifică suprafaţa exterioară a aeronavei, să nu prezinte fisuri sau deformări precum şi existenţa şi starea tuturor niturilor;

e) se controlează dacă, în zona de evacuare a gazelor arse nu sunt urme de coroziune;

f) se îndepărtează petele de ulei şi depunerile produselor de ardere;

g) este interzis să se circule pe suprafaţa exterioară a aeronavei fără a se purta încălţăminte cu talpa curată şi moale, confecţionată din cauciuc, pânză sau pâslă, sau fără a se folosi covoare de protecţie.

Art. 115. – În scopul protejării fuselajului aeronavei, cabinei pilotului şi a instalaţiilor sale, se interzic:

a) folosirea pentru spălarea pieselor aeronavei a acetonei, acizilor, substanţelor alcaline sau a altor lichide cu proprietăţi corozive;

b) îndepărtarea gheţii, murdăriei, petelor de ulei şi a vopselei de pe suprafaţa exterioară a aeronavei, cu ajutorul periilor de metal şi a răzuitoarelor, prin spargere sau răzuire, prin lovire şi prin turnare de apă fierbinte, a cărei temperatură depăşeşte +60^{0}C;

c) dispersarea combustibilului şi a uleiului în timpul alimentării aeronavei;

d) întinderea huselor ude pe aeronavă în vederea uscării;

e) intrarea în cabina aeronavei cu încălţăminte murdară;

f) aşezarea, pe suprafaţa exterioară a aeronavei, a sculelor şi a pieselor care pot deteriora stratul de protecţie;

g) folosirea, în timpul asistenţei tehnice, a scărilor şi a altor utilaje, fără perne de protecţie în zonele de contact cu aeronava.

Art. 116. – (1) Piesele care prezintă urme de coroziune sunt folosite numai după îndepărtarea stratului corodat.

(2) Îndepărtarea stratului corodat de pe diferitele părţi ale suprafeţei exterioare a aeronavei şi refacerea stratului de protecţie se execută conform prevederilor documentaţiei tehnice.

Art. 117. – La întreţinerea şi exploatarea instalaţiilor sub presiune de la bordul aeronavelor este interzisă:

a) încărcarea instalaţiilor pneumatice de la recipiente sau instalaţii defecte;

b) creşterea presiunii de lucru în instalaţii peste limitele admise;

c) umplerea sau spălarea instalaţiilor cu alte fluide de lucru, decât cele prescrise în instrucţiunile de exploatare.

Art. 118. – La întreţinerea comenzilor aeronavei se verifică:

a) starea tehnică a direcţiei, stabilizatorului, profundorului, eleroanelor, tijelor, frânelor aerodinamice, voleţilor, cablurilor, pârghiilor, manşelor, palonierelor, mecanismelor electrice, hidraulice şi pneumatice de comandă;

b) jocurile în sistemul comenzilor;

c) bracarea corectă a suprafeţelor de comandă;

d) siguranţarea tuturor articulaţiilor comenzilor;

e) deplasarea lină a organelor de comandă, fără tendinţe de prag, blocări sau alte simptome anormale;

f) starea tehnică a transmisiilor.

Art. 119. – (1) Pentru întreţinerea cablurilor de comandă se respectă următoarele reguli:

a) cablurile deteriorate din sistemul de comenzi sau care acţionează diverse subansambluri ale aeronavei se înlocuiesc cu alte cabluri noi având, în mod obligatoriu, caracteristicile menţionate în documentaţia tehnică a aeronavei;

b) cablurile noi, înainte de montarea pe aeronavă, se întind şi se încearcă conform indicaţiilor tehnice şi instrucţiunilor de exploatare a tipului respectiv de aeronavă;

c) se controlează poziţia cablurilor pe role şi întinderea acestora;

d) cablurile se menţin în permanenţă curate, îndepărtându-se urmele de coroziune, praf şi impurităţi;

e) se controlează starea matisării capetelor cablurilor pe întinzătoare, locurile de fixare a cablurilor şi siguranţarea lor;

f) se controlează dacă, în poziţiile extreme ale suprafeţelor de comandă, întinzătorul nu atinge rola şi nu vine în contact cu alte piese ale aeronavei;

g) în orice poziţie a suprafeţelor de comandă, distanţa între rolă şi întinzător este conform specificaţiilor din documentaţie;

h) se acordă o atenţie deosebită reglajului cablurilor şi asigurării jocurilor prevăzute, în mecanismele pe care acestea le acţionează;

i) cablurile nu trebuie să se atingă între ele sau să vină în contact cu piesele aeronavei, iar întinzătoarele cablurilor paralele nu trebuie să se atingă, indiferent de poziţia suprafeţei de comandă;

j) la întreţinerea cablurilor bowden de comandă, se controlează dacă acestea sunt bine fixate şi siguranţate şi dacă nu au tendinţe de blocare;

k) capetele sertizate ale cablurilor sunt marcate cu vopsea roşie sau albă, în vederea stabilirii eventualelor deplasări.

(2) Cablurile care nu corespund normelor prevăzute în tehnologiile de lucrări regulamentare sunt înlocuite cu altele noi.

(3) La montarea cablurilor sunt interzise:

a) folosirea întinzătoarelor care nu corespund rezistenţei cablurilor;

b) montarea rolelor de ghidaj cu diametrul mai mic decât al celor originale;

c) înnădirea cablurilor prin împletirea capetelor.

Art. 120. – La întreţinerea comenzilor rigide ale aeronavei, se respectă următoarele reguli:

a) se menţin curate şi se gresează toate ansamblurile şi piesele în mişcare, conform tehnologiei;

b) nu se admit uzuri ale articulaţiilor, rolelor de ghidaj, tijelor sau rulmenţilor, peste toleranţele precizate în documentaţiile tehnice;

c) nu se admit deformări, fisuri sau alte defecte la tije, pârghii sau capete de tijă;

d) se controlează fixarea şi siguranţarea tuturor îmbinărilor şi articulaţiilor comenzilor;

e) se interzice prezenţa corpurilor străine, pe întreg traseul comenzilor aeronavei.

Art. 121. – (1) La controlul stării tehnice a conductelor şi a îmbinărilor acestora, se respectă următoarele reguli:

a) conductele se fixează cu ajutorul unor bride sau coliere speciale, prevăzute cu manşoane din cauciuc, pâslă sau materiale plastice, conform documentaţiilor tehnice;

b) se interzice contactul conductelor cu alte componente aflate pe traseul de dispunere;

c) în zonele de trecere dintr-un compartiment în altul al structurii, conductele se protejează;

d) porţiunile din conducte care prezintă urme de coroziuni se curăţă şi se acoperă cu un strat protector, conform prescripţiilor din documentaţia tehnică;

e) conductele demontate de pe aeronave, se protejează la capete cu buşoane/capace;

f) conductele care nu se demontează de pe aeronave, în timpul înlocuirii agregatelor, se protejează la capete cu buşoane/capace;

g) înainte de montare, toate conductele demontate de pe aeronave se spală şi se verifică conform tehnologiei, iar după montare se verifică, sub presiune, etanşeitatea lor şi a îmbinărilor;

h) la montarea conductelor flexibile, se are în vedere ca razele lor de curbură să fie egale cu cel puţin de trei ori diametrul exterior;

i) etanşarea îmbinărilor cu filet nu se obţine printr-o strângere excesivă, ci prin corectitudinea asamblării;

j) la montarea şi demontarea îmbinărilor cu filet, se acordă o deosebită atenţie stării filetului de pe racord şi a celui din orificiul în care se înşurubează;

k) piesele care au filetul deteriorat se înlocuiesc;

l) îmbinările cu filet se protejează în mod obligatoriu cu unsorile prescrise în documentaţie, fac excepţie de la această regulă îmbinările instalaţiei de oxigen;

m) stratul de unsoare să fie subţire şi uniform.

(2) Conductele sunt înlocuite în cazurile când se constată:

a) urme de lovituri, deformări sau uzura filetului;

b) urme de coroziune pe suprafaţa exterioară, dacă nu au putut fi îndepărtate prin prelucrare până la adâncimea permisă de documentaţia tehnică;

c) fisuri.

(3) Sunt interzise:

a) înlăturarea prin încărcare cu sudură, a fisurilor de pe conductele sistemului hidraulic fabricate din aliaje de aluminiu, sau de pe conductele de combustibil şi de ulei.

b) înlocuirea conductelor demontabile prin montarea unor conducte cu diametrul mai mic, sau cu calităţi inferioare în ceea ce priveşte rezistenţa mecanică, chimică sau la temperatură;

c) folosirea, pentru etanşarea îmbinărilor, a garniturilor de calitate necorespunzătoare;

d) pilirea sau deformarea niplurilor sau a conductelor, la montarea acestora;

e) folosirea conductelor flexibile cu învelişul de protecţie deteriorat;

f) montarea conductelor flexibile, fără eticheta care arată data fabricării acestora.

Art. 122. – La controlul şi întreţinerea racordurilor de durit, este obligatoriu să se respecte următoarele reguli:

a) diametrele tuburilor de legătură să corespundă cu diametrele conductelor;

b) pentru siguranţarea îmbinărilor, capetele conductelor îmbinate să fie evazate pe contur, să aibă secţiunea circulară şi să nu prezinte zgârieturi, fisuri sau alte defecte;

c) este interzisă reducerea numărului colierelor prevăzute de constructor;

d) strângerea colierelor se face astfel încât să se asigure etanşeitatea îmbinării.

Art. 123. – La controlul tuburilor de durit se urmăreşte prezenţa fisurilor, exfolierilor, sau a deformărilor. Sunt interzise:

a) montarea colierelor confecţionate din bandă de aluminiu;

b) protecţia exterioară a tuburilor cu sârmă;

c) folosirea în instalaţia de ungere, a tuburilor de durit prevăzute pentru îmbinarea conductelor de combustibil şi invers.

Art. 124. – (1) Îmbinările prevăzute cu siguranţare trebuie să fie executate corect pentru a se preveni deşurubarea, deschiderea sau desprinderea unor piese sau agregate .

(2) Pentru siguranţare, se foloseşte sârmă sau agrafe din oţel/inox, conform tehnologiilor de exploatare.

(3) La siguranţare sunt interzise:

a) folosirea sârmei în locul cuielor spintecate;

b) folosirea şaibelor degradate;

c) folosirea cuielor spintecate, a sârmei sau a agrafelor cu diametrul mai mic decât cel prevăzut în documentaţia de exploatare.

Art. 125. – (1) În exploatarea pneurilor roţilor trenului de aterizare, se respectă următoarele reguli:

a) controlul pneurilor se face la termenele prevăzute de instrucțiunile de exploatare tehnică a aeronavei respective;

b) pneurile se protejează împotriva acțiunii nocive a combustibilului, uleiului, acizilor și substanțelor alcaline;

c) valoarea presiunii din pneuri se menține conform precizărilor instrucțiunilor de exploatare;

d) în cazul pierderilor de aer prin ventil, acesta se înlocuiește;

e) în cazul pneurilor cu cameră separată, pentru controlul deplasării anvelopei în raport cu janta roții, după înlocuirea anvelopei, pe jantă se fac două semne cu nitrolac de culoare roșie, în formă de triunghi, cu înălțimea de 20 mm și cu vârful îndreptat spre unul din semnele tehnologice de pe anvelopă.

(2) Se interzice exploatarea pneurilor, când au următoarele defecte:

a) cauciucul este străpuns;

b) uzura cauciucului este peste limitele admise de instrucțiunile de exploatare;

c) suprafața cauciucului prezintă exfolieri sau deformări;

d) camera prezintă deteriorări mecanice;

e) corpul valvei camerei este deformat;

f) ventilul valvei nu este etanș în locul de fixare la cameră, sau în scaunul ventilului.

Art. 126. – Pe timpul misiunilor de transport materiale și personal în afara teritoriului național, este interzisă decolarea aeronavelor de transport fără a avea la bord inventarul complet al pieselor de schimb și al sculelor necesare.

SECȚIUNEA a 5-a
Reguli de mentenanță a motoarelor și agregatelor acestora

Art. 127. – Pentru a asigura exploatarea corectă a motoarelor și a agregatelor acestora, trebuie respectate următoarele reguli:

a) în timpul funcționării motoarelor la sol și în zbor se respectă restricțiile precizate în instrucțiunile de exploatare;

b) pentru alimentare sunt folosiți numai carburanții și lubrifianții prevăzuți în instrucțiunile de exploatare, pentru tipurile de motoare respective;

c) în timpul staționării aeronavelor, cu motoarele oprite, la motoarele cu turbină cu gaze, prizele de aer și ajutajele reactive se protejează cu capace, iar la motoarele cu piston se închid voleții/jaluzelele, montându-se capace de protecție sau bucșe;

d) la controlul prizelor de aer/canalelor de admisie ale motoarelor cu turbină cu gaze, precum și la executarea lucrărilor de întreținere a acestora, se folosește echipament de protecție

adecvat, fără nasturi exteriori şi fără a avea în buzunare scule sau alte obiecte, pentru a se evita pătrunderea acestora în motor.

Art. 128. – (1) Pentru a împiedica pătrunderea unor corpuri străine în motoarele cu reacţie, este interzisă încercarea lor la sol sau rulajul când, în faţa prizelor de aer, respectiv pe calea de rulaj, există pietre, bucăţi de gheaţă sau alte obiecte străine.

(2) În timpul asistenţei tehnice executată la motoare şi la agregatele acestora, se controlează:

a) starea suporţilor de fixare a motoarelor;

b) siguranţarea şi integritatea sigiliilor;

c) starea dispozitivelor de admisie, a conductelor de aer, a dispozitivelor de protecţie, a filtrelor de aer, a conductelor şi a mecanismelor de comandă.

Art. 129. – Pentru prevenirea deteriorărilor iremediabile la motoare, sunt interzise:

a) exploatarea motoarelor în cazul când nu s-au precizat şi remediat cauzele funcţionării anormale a acestora;

b) pornirea motoarelor cu piston, fără rotirea în prealabil a arborilor cotiţi şi fără evacuarea uleiului din cilindrii inferiori şi canalizaţiile de admisie, conform precizărilor instrucţiunilor de exploatare;

c) exploatarea motoarelor cu piston şi motoarelor turbopropulsoare cu elicea deformată, sau având porţiuni dislocate din pale;

d) exploatarea motoarelor cu turbină cu gaze care prezintă lovituri, deformaţii sau fisuri pe paletele compresorului/turbinei, neadmise de instrucţiunile de exploatare specifice;

e) exploatarea motoarelor care au suferit un incendiu ce a fost localizat şi stins;

f) exploatarea motoarelor în urma descărcării buteliilor antiincendiu pe suprafaţa, sau în interiorul lor fără a executa lucrările de mentenanţă prevăzute în aceste cazuri;

g) aşezarea direct pe pământ a motoarelor demontate de pe aeronave.

Art. 130. – Uleiul din instalaţiile motoarelor la care s-au descoperit particule metalice se colectează în vase separate, pe care se aplică inscripţia „ulei cu şpan".

Art. 131. – (1) Motoarele demontate din cauza particulelor metalice găsite în ulei, se trimit în reparaţie, însoţite de actele de constatare în baza cărora s-a procedat la demontare şi înscriindu-se în livrete cauzele demontării înainte de termen.

(2) În cazul motoarelor la care s-au descoperit impurităţi în ulei, se iau aceleaşi măsuri, ca în situaţia celor în care s-au depistat particule metalice.

Art. 132. – La înlocuirea agregatelor sau componentelor instalaţiilor, se respectă următoarele reguli:

a) la demontare, se iau măsurile necesare prevenirii pătrunderii impurităţilor mecanice, a apei şi a altor obiecte străine în interiorul conductelor, racordurilor, orificiilor şi cavităţilor agregatelor;

b) demontarea conductelor, flanşelor şi racordurilor de la agregate se face în ordinea prevăzută de instrucţiunile de exploatare;

c) toate conductele demontate de pe motor sau aeronavă se protejează cu capace, în mod obligatoriu;

d) este interzisă protejarea orificiilor conductelor sau agregatelor cu materiale improvizate;

e) înainte de montarea agregatelor, se controlează existenţa buşoanelor/capacelor şi sigiliilor pe orificiile acestora;

f) agregatele care se montează, sunt în prealabil destocate, conform instrucţiunilor de exploatare şi a indicaţiilor din atestatele acestora;

g) înainte de montarea agregatelor, se verifică datele înscrise în atestate şi se controlează starea lor;

h) la montarea agregatelor, garniturile şi elementele de etanşare de la îmbinări se înlocuiesc cu altele noi;

i) nu este admisă folosirea garniturilor şi siguranţelor care au mai fost întrebuinţate;

j) după înlocuirea unor agregate sau după reglarea acestora, se controlează capacitatea de funcţionare prin pornirea şi încercarea motorului, folosindu-se bancurile şi pupitrele de control, conform tehnologiilor de exploatare;

k) la montarea şi demontarea agregatelor se folosesc scule şi dispozitive adecvate, prevăzute în tehnologia de exploatare tehnică;

l) în cazul când un agregat este demontat pentru prima dată, se studiază în prealabil îmbinarea planurilor de separaţie a pieselor de fixare, conductelor, colierelor, racordurilor, precum şi modul de siguranţare a acestora, astfel ca la montarea lui să nu se producă erori;

m) demontarea şi montarea agregatelor se execută numai de către personalul tehnic-ingineresc de aviaţie autorizat;

n) după reparaţiile şi verificările efectuate la opeartorii economici sau în unităţi, este obligatoriu ca toate agregatele să fie livrate cu racordurile, coturile, flanşele şi orificiile din planurile de separaţie acoperite cu buşoane/capace, siguranţate şi sigilate;

o) la înlocuirea motoarelor, se interzice montarea conductelor şi racordurilor fără spălarea şi trierea lor prealabilă;

p) în livretele aeronavelor/motoarelor se menţionează cauzele care au determinat înlocuirea agregatelor, precum şi seriile agregatelor înlocuite şi a celor nou montate iar în atestatele agregatelor se consemnează cauzele demontării/montării şi pe ce aeronave/motoare se montează;

q) la înlocuirea agregatelor se execută toate măsurătorile, reglajele şi probele funcţionale impuse de documentaţia tehnică specifică.

Art. 133. – (1) La înlocuirea motorului, dacă instrucţiunile prevăd acest lucru, se execută controlul batiului motorului, cu metode nedistructive şi se controlează dacă piuliţele elementelor de amortizare ale batiului sunt siguranţate corect.

(2) Dacă elementele de amortizare prezintă deformaţii sau urme de îmbătrânire, se înlocuiesc cu altele noi.

(3) Pentru fiecare batiu de motor, se întocmeşte un atestat în care se consemnează evidenţa reparaţiilor şi a orelor de zbor efectuate.

(4) Repararea prin sudură a batiurilor este permisă numai în limitele prevederilor tehnologiei de reparaţie.

SECŢIUNEA a 6-a
Reguli de mentenanţă a armamentului de bord şi a muniţiilor de aviaţie

Art. 134. – Întreţinerea şi exploatarea armamentului de bord şi a echipamentului aferent, a muniţiilor de aviaţie, precum şi a aparaturii de măsură şi control, a instalaţiilor de laborator, agregatelor, sculelor şi dispozitivelor folosite pentru controlul şi pregătirea acestora, se execută de către specialiştii pentru armamentul de bord.

Art. 135. – (1) Lucrările de întreţinere a instalaţiei de armament, a armamentului de bord şi a muniţiilor de aviaţie, precum şi lucrările specifice de înarmare/dezarmare, se execută în locuri special destinate, prevăzute în instrucţiunile de exploatare a aerodromului, sub controlul şi conducerea şefului atelierului/formaţiei întreţinere armament.

(2) Înaintea executării tuturor lucrărilor la armament de bord şi muniţii de aviaţie, se execută instructajul privind ordinea de executare a acestora, respectarea măsurilor de siguranţă şi a normelor de securitate şi sănătate în muncă.

Art. 136. – (1) Muniţiile pentru tragerile de instrucţie sau de luptă se pregătesc în depozitul de muniţii al unităţii, cu excepţia rachetelor care se pregătesc la secţiile de pregătire rachete, secţia mentenanţă armament potrivit instrucţiunilor în vigoare.

(2) Formarea benzilor de muniţii, a proiectilelor reactive nedirijate şi aducerea muniţiilor de toate categoriile la punctul de refacere a capacităţii de luptă se execută de echipe stabilite prin fişa de risc a activităţii sau prin ordin de zi pe unitate.

Art. 137. – (1) Controlul şi pregătirea focoaselor pentru întrebuinţare, se execută în locuri special destinate, situate la o distanţă de cel puţin 50 m de aeronave şi de locurile în care îşi desfăşoară activitatea personalul.

(2) Locul destinat pentru controlul şi pregătirea focoaselor, se marchează cu fanioane roşii, iar pe timp de noapte, cu mijloace luminoase de culoare roşie.

Art. 138. – (1) Muniţiile şi elementele pirotehnice se folosesc în ordinea expirării termenului de păstrare, întrebuinţându-se cu prioritate, cele din ambalajele dezermetizate.

(2) Pe fiecare ambalaj dezermetizat, în care au rămas muniţii sau elemente pirotehnice neconsumate, se consemnează data dezermetizării.

(3) Muniţiile şi elementele pirotehnice, al căror termen de valabilitate a expirat, nu se mai întrebuinţează. Şeful Serviciului logistic/SMFA aprobă prelungirea termenului de valabilitate a muniţiilor şi elementelor pirotehnice, numai pe baza analizelor de laborator, a programelor de încercări şi a avizului operatorilor economici furnizori sau reparatori.

(4) Este interzisă repararea în unităţi a muniţiilor şi a elementelor pirotehnice. Cele care prezintă defecţiuni se trimit în reparaţie, la operatorii economici specializaţi.

Art. 139. – (1) Reglarea armamentului de bord se execută la termenele prevăzute în instrucţiunile de exploatare, precum şi în următoarele situaţii:

a) la dotarea unităţii cu aeronave noi, precum şi la sosirea aeronavelor din reparaţie capitală/revizie generală;

b) după înlocuirea armamentului, a ţevilor acestuia sau a instalaţiilor de lansare;

c) în cadrul lucrărilor de trecere la exploatarea de vară;

d) în toate cazurile când există incertitudini privind precizia tragerilor.

(2) Reglarea tunurilor şi mitralierelor de bord prin trageri reale, se execută în poligonul de reglaj al unităţii, de către atelierul/formaţia întreţinere armament a escadrilei, sub conducerea şefului acestuia/acesteia.

(3) Reglarea armamentului de bord se consemnează în livretul aeronavei, partea cu armamentul de bord.

Art. 140. – (1) După finalizarea tragerilor, în aceeaşi zi, tunurile, mitralierele şi blocurile pentru proiectilele reactive nedirijate, se curăţă în stare demontată şi se gresează.

(2) În cazul când curăţarea nu se execută în aceeaşi zi, această operaţiune se execută în ziua următoare, cu condiţia ca, la sfârşitul activităţii de trageri, să se greseze ţevile şi alte piese accesibile.

Art. 141. – (1) După activitatea de zbor cu trageri sau bombardament, aeronavele se dirijează la punctul de refacere a capacităţii de luptă/locul special destinat prin normele de exploatare a aerodromului, unde se controlează poziţia întrerupătoarelor şi butoanelor de tragere sau lansare - acestea trebuie sa fie decuplate şi protejate cu capacele de siguranţă - şi se verifică dacă au rămas muniţii neconsumate.

(2) În cazul când au existat incidente de tragere, remedierea acestora se face sub

conducerea şefului atelierului/formaţiei întreţinere armament, care este obligat să ia toate măsurile de siguranţă pentru a exclude declanşarea involuntară a armamentului, lansarea şi funcţionarea necomandată a proiectilelor, cartuşelor sau a bombelor.

Art. 142. – (1) Muniţiile de aviaţie se păstrează în ambalaje originale.

(2) În situaţii de luptă, proiectilele reactive nedirijate se păstrează în ambalajul original, cu focoasele montate.

(3) Benzile cu muniţii de luptă de rezervă, în stare conservată, se păstrează în depozitul de muniţii, separat, pe escadrile şi aeronave.

(4) Înainte de începerea lucrărilor regulamentare şi a lucrărilor de remediere a unor defecţiuni la armamentul de bord, este obligatorie scoaterea muniţiilor de pe aeronave.

(5) Muniţiile de bord scoase de pe aeronavele ce se introduc în lucrări regulamentare, sau în reparaţie, se trimit la depozitul de muniţii al unităţii.

Art. 143. – Blocurile pentru proiectile reactive nedirijate, grinzile/pilonii/lansatoarele şi gondolele cu tunuri şi mitraliere de bord se protejează cu huse şi se dispun în lăzi sau rastele, în apropierea locurilor de parcare a aeronavelor.

Art. 144. – (1) Se interzice păstrarea, pe timp de pace, la escadrile, a tunurilor, mitralierelor de bord demontate şi a muniţiilor de aviaţie, de toate categoriile, iar în depozitul unităţii a muniţiilor cu focoase montate.

(2) Focoasele se păstrează în ambalaje separate.

(3) Păstrarea, manipularea şi pregătirea pentru întrebuinţare a rachetelor de bord, se fac la Secţia pregătire rachete a unităţii de aviaţie.

Art. 145. – (1) Rachetele de bord se transportă în ambalaje originale.

(2) În timpul manipulării se acordă o deosebită atenţie, pentru a se evita zgârierea sau lovirea rachetelor.

(3) Transportul rachetelor de bord se face pe cărucioare speciale, cu viteza de maxim 10 km/oră, pe traseul special amenajat.

Art. 146. – În procesul de exploatare a rachetelor de aviaţie se interzice:

a) expunerea acestora la razele solare;

b) montarea pe cărucioare sau acroşarea la aeronave, fără blocaje la eleroane, fără carenaje de protecţie la antene şi fără protecţii la ogive; blocajele, carenajele şi protecţiile se scot înainte de decolare;

c) păstrarea focoaselor radio în serviciul de luptă fără acoperirea de protecţie;

d) folosirea bateriilor termice din compunerea rachetelor având capacitatea sub limitele admise;

e) folosirea, când presiunea în blocul de alimentare pneumatic este sub limita minimă prevăzută în instrucţiunile de exploatare;

f) utilizarea rachetelor, dacă lucrările regulamentare nu au fost executate în totalitate;

g) acroşarea la aeronavă fără a fi luate toate măsurile de securitate specifice, care să excludă lansarea necomandată a acestora.

SECŢIUNEA a 7-a
Reguli de mentenanţă a instalaţiilor electrice speciale de la bord

Art. 147 – (1) Exploatarea la sol a instalaţiilor electrice şi speciale de bord, precum şi a aparaturii de măsură şi control, a instalaţiilor de laborator, a agregatelor şi dispozitivelor folosite pentru controlul şi pregătirea acestora se execută de către specialiştii pentru instalaţii electrice şi speciale.

(2) Exploatarea agregatelor electromecanice, electrohidraulice şi electropneumatice ale aeronavei şi motorului se execută de către personalul tehnic-ingineresc de aviaţie din specialitatea celulă- motor împreună cu cel din specialitatea instalaţii electrice şi speciale de bord.

(3) Transformatoarele şi convertizoarele de bord care asigură alimentarea în exclusivitate a instalaţiilor de armament de bord şi a instalaţiilor radioelectronice de bord se exploatează de către personalul din specialităţile respective.

Art. 148. – (1) Verificarea compensării busolei şi radiocompasului de bord şi executarea lucrărilor pentru înlăturarea deviaţiilor se fac de personalul tehnic-ingineresc de aviaţie din specialitatea instalaţii electrice şi speciale de bord şi instalaţii radioelectronice de bord.

(2) Graficele de deviaţii se amplasează în cabinele aeronavelor, în locurile stabilite prin instrucţiuni.

Art. 149. – (1) Acumulatorii de bord se admit pentru exploatare în zbor, numai dacă au capacitatea peste limita minimă prevăzută în instrucţiunile de exploatare.

(2) Acumulatorii se demontează de pe aeronave, în cazurile prevăzute de instrucţiunile de exploatare, precum şi atunci când:

a) aeronava urmează a fi introdusă în hangar;

b) capacitatea acumulatorilor este sub limita minimă admisă;

c) aeronava este în stare de conservare.

(3) De regulă, acumulatorii se demontează de pe aeronave, pentru activităţi de întreţinere periodică precizate în instrucţiunile de exploatare ale furnizorului/fabricantului.

Art. 150. – (1) Acumulatorii de bord demontaţi de pe aeronave, se păstrează la staţia de încărcat acumulatori, în încăperi special amenajate, care îndeplinesc următoarele condiţii:

a) sunt curate, uscate, ventilate şi ferite de pătrunderea prafului şi umezelii;

b) temperatura ambientală este de 18-30^{0}C.

(2) Se interzice păstrarea, încărcarea şi descărcarea acumulatorilor cu acizi, în încăperi comune cu acumulatori alcalini sau de alte tipuri.

(3) Acumulatorii de bord se păstrează încărcați, având bușoanele montate și capacele închise.

Art. 151. – (1) Exploatarea la sol a acumulatorilor de bord pe aeronave și la stația de încărcat acumulatori, se execută de către specialiștii pentru instalații electrice și speciale de bord și personalul stației de încărcat acumulatori, în conformitate cu instrucțiunile de exploatare specifice fiecărui tip de acumulator.

(2) În cazul în care nu există instrucțiuni de reîncărcare aplicabile iar echipajul de deservire nu este familiarizat cu bateria de acumulatori, se vor aplica procedurile prezentate detaliat în anexa nr. 2.

(3) De calitatea exploatării acumulatorilor de bord, la stația de încărcat acumulatori, răspunde șeful atelierului electrogen și gaze.

Art. 152. – Șeful atelierului electrogen și gaze este obligat să controleze activitatea de formare, încărcare, întreținere și reparare, precum și modul de lucru cu bateriile de acumulatori de bord la stația de încărcat.

Art. 153. – Predarea-primirea acumulatorilor de bord între escadrile și stația de încărcat acumulatori, se face pe baza semnăturilor din registrul destinat acestui scop.

Art. 154. – (1) Instalațiile de oxigen ale aeronavelor disponibile se mențin în permanență alimentate cu oxigen.

(2) Înainte de zbor, aeronava se alimentează complet cu oxigen gazos, indiferent de înălțimea la care urmează să se execute zborul.

(3) La alimentarea instalațiilor de oxigen se au în vedere instrucțiunile specifice și diagramele de încărcare.

Art. 155. – (1) Buteliile de oxigen de la bord, în care presiunea a scăzut sub valoarea prescrisă de instrucțiuni, se admit la exploatare numai după 2-3 încărcări și descărcări consecutive cu oxigen și după încărcarea lor ulterioară, până la presiunea nominală.

(2) Convertorii de oxigen lichid se purjează conform periodicității impuse de instrucțiunile de exploatare sau în cazul descărcării complete.

(3) Alimentarea buteliilor/convertorilor de la bord cu oxigen medicinal/oxigen lichid conform standardului MIL-O-27210 se face cu mijloace tehnice speciale de încărcare, direct la aeronavă, până la presiunea prevăzută pentru tipul buteliilor respective.

(4) Dacă tipul de aeronavă permite demontarea operativă a convertorilor, încărcarea convertorilor se poate realiza individual în spații special amenajate.

Art. 156. - (1) La oxigenul introdus în instalațiile aeronavei este obligatorie existența buletinului de analiză, iar alimentarea se aprobă de organele medicale ale unității, după verificarea calității oxigenului din stațiile de transvazat.

(2) Periodic, dar nu mai târziu de trei luni, calitatea oxigenului din instalațiile aeronavelor se verifică de organele medicale ale unității, prin inhalare și mirosire.

(3) În cazul când se constată că oxigenul a căpătat mirosul caracteristic al materialelor cu care se află în contact: cauciuc, ebonită, materiale plastice etc., se înlocuiește.

Art. 157. – (1) Aparatele de oxigen pentru parașute se păstrează în aceeași încăpere cu parașutele.

(2) Ele se alimentează permanent cu oxigen și se introduc în compartimentele speciale ale sistemului de parașută.

Art. 158. – La exploatarea instalațiilor și echipamentelor de oxigen se interzice:

a) efectuarea lucrărilor de montare, control sau reparații, cu mâinile și sculele murdare de ulei, vaseline, unsori, sau alte substanțe grase, existând pericolul de explozie;

b) fumatul și producerea de flacără sau scântei;

c) efectuarea oricăror lucrări, înaintea decuplării conductelor, când există presiune în instalație;

d) încărcarea buteliilor de bord și a celor destinate transportului oxigenului la o presiune mai mare decât presiunea maximă;

e) folosirea, pentru încărcarea buteliilor sau convertorilor de bord, a oxigenului din recipiente, care nu au inscripția „oxigen medicinal" sau MIL-O-27210, precum și a oxigenului care nu corespunde din punct de vedere tehnic;

f) păstrarea buteliilor/convertorilor încărcate/încărcați cu oxigen, în aceeași încăpere în care se păstrează alte gaze lichefiate, acizi, uleiuri sau substanțe grase;

g) ungerea cu unsoare a robinetelor de la buteliile de bord și de la cele destinate transportului;

h) exploatarea buteliilor de bord, convertorilor sau regulatoarelor ale căror resurse tehnice sau termene de verificare metrologică au expirat;

i) folosirea pentru ungerea componentelor instalatiilor de oxigen a altor tipuri de lubirifianți în afara MIL-PRF-27617;

j) încărcarea convertorilor de oxigen lichid fără utilizarea echipamentului specific de protecție.

Art. 159. – Exploatarea la sol a echipamentelor și instalațiilor de oxigen și azot lichid, precum și a aparaturii de măsură și control corespunzătoare se execută de către specialiștii pentru instalații sisteme de salvare/specialiștii instalații electrice aparatură de bord și oxigen din cadrul atelierelor mentenanță linie și SMA/specialiștii din cadrul AEG.

1. Oxigenul și azotul lichid - Factori de risc și măsuri de prim ajutor

Art. 160. – (1) În contact direct cu pielea, oxigenul și azotul lichid produc distrugerea

ţesuturilor. Gravitatea leziunii depinde de cantitatea de lichid şi de timpul de contact. Deosebit de sensibili sunt ochii, care trebuie protejaţi ca şi ţesuturile umezite. Arsurile cu lichide criogenice sunt greu vindecabile. Efecte similare, dar mai puţin periculoase, produc: gazul foarte rece, conductele de lichid sau diverse obiecte răcite cu oxigen lichid. Primul ajutor constă în protejarea rănii împotriva infectării şi transportarea accidentatului la medic. Este interzisă frecarea arsurii pentru încălzire. Aducerea ţesutului la temperatura normală se poate face prin clătire cu apă rece sau uşor călduţă până la dispariţia durerii, spălarea cu o soluţie de acid boric 30 g/l. Nu se intervine asupra arsurilor severe.

(2) La temperatura oxigenului lichid, materialele îşi pierd proprietăţile elastice şi devin casante. Încălţămintea celor care se deplasează în zone răcite cu oxigen lichid se deteriorează, ceea ce poate provoca accidente. Izolaţia cablurilor electrice se poate distruge provocând scurtcircuite sau electrocutări. Obiectele din oţel carbon răcite cu o cantitate suficientă de lichid criogenic, conducte, suporti, recipienţi, stâlpi, acoperişuri metalice etc., cedează la cele mai mici eforturi mecanice. Extrem de periculoasă este pătrunderea oxigenului lichid în conducte din oţel carbon destinate gazului sub presiune deoarece răcirea acestora la temperaturi foarte joase poate produce cu mare probabilitate explozia lor cu formarea de bucăţi de metal foarte periculoase pentru personalul din exploatare. Oxigenul lichid manifestă tendinţa de a se dizolva sau impregna în anumite substanţe, dintre care cele mai comune sunt lemnul, asfaltul, cărbunii. Amestecul rezultant este un exploziv puternic care poate detona „ spontan". Împotriva acestui factor de risc se dispun măsuri speciale de prevenire.

2. Depozitarea oxigenului şi azotului lichid

Art. 161. – (1) Rezervoarele de stocare a oxigenului şi azotului lichid trebuie să fie de construcţie specială, cu pereţi dubli. Spaţiul dintre rezervor şi mantaua exterioară trebuie să fie vidat şi să conţină material termoizolant.

(2) Rezervoarele de stocare se amplasează deasupra solului, în aşa fel încât să fie posibilă verificarea mantalei exterioare.

(3) Rezervoarele de stocare se amplasează în aer liber.

(4) Rezervoarele pentru oxigen şi azot trebuie să fie prevăzute cu supape de siguranţă, manometre pentru măsurarea presiunii oxigenului sau azotului gazos, vacummetre pentru măsurarea vidului din spaţiul dintre rezervor şi mantaua exterioară a acestuia, aparat indicator al cantităţii de oxigen sau azot lichid din rezervor, regulator de presiune cu sistem de alarmare.

(5) Aparatele de măsură şi control, precum şi organele de închidere şi de reglare trebuie să fie prevăzute cu inscripţii clare.

(6) Pardoseala locurilor de transvazare a aerului şi oxigenului sau azotului lichid trebuie să fie din materiale anorganice care nu produc scântei, fără pori şi fără crăpături.

3. Măsuri de protecția muncii

Art. 162. – (1) La transvazarea oxigenului lichid și a produselor lichefiate obținute prin separare, se evită contactul cu pielea și se poartă echipamentul de protecție prescris, curat și fără urme de ulei sau grăsimi.

(2) În timpul lucrului cu gaze lichefiate, ochii trebuie protejați cu ochelari sau vizieră de protecție, hainele trebuie să fie bine închise, iar pantalonii să acopere încaltamintea.

(3) Se interzice turnarea gazelor lichefiate pe pardoseală.

(4) Se va evita contactul aerului și oxigenului lichid cu materiale organice sau materiale poroase de orice fel cum ar fi nisip, lemn, cenușă etc..

(5) Pentru golirea vaselor cu gaze lichefiate, în incinta secțiilor de mentenanță, trebuie să se prevadă locuri sau recipiente speciale, marcate cu etichete indicatoare de securitate. Se interzice trecerea vehiculelor prin zone cu atmosferă îmbogățită cu oxigen.

(6) Gazele lichefiate, oxigenul și azotul, se păstrează numai în recipiente de construcție specială, care trebuie să fie marcate conform prescripțiilor ISCIR. Aceste recipiente se feresc de orice loviri sau încălziri peste temperatura de lichefiere, care creează pericol.

(7) Încărcarea în mijloace de transport a recipientelor cu gaze lichefiate se execută cu deosebită grijă, evitându-se barbotarea intensă.

Art. 163. – (1) Echipamentul de altitudine pentru echiparea piloților se întreține de către formația de întreținere a echipamentului de altitudine, în încăperi special amenajate.

(2) Se interzice păstrarea altui echipament sau altor materiale, în încăperile destinate echipamentului de altitudine.

(3) În aceste încăperi au acces numai: personalul navigant, specialiștii grupei/formației de întreținere a echipamentului de altitudine, personalul medical al unității și persoanele cu drept de control.

Art. 164. – Costumele de zbor și căștile de zbor noi se folosesc numai după executarea probelor tehnice de control.

Art. 165. – (1) Aeronavele prevăzute cu sisteme și aparate de bord pentru controlul și înregistrarea parametrilor de zbor și de funcționare a instalațiilor de la bord se alimentează obligatoriu, înainte de zbor, cu materiale de înregistrare: film, hârtie, suport magnetic etc. de către specialiștii formației care exploatează aceste sisteme.

(2) Materialele de înregistrare folosite/consumate se păstrează la SMA sau la formația întreținere instalații electrice speciale, de la escadrile.

(3) Filmele foto, după interpretare, se păstrează la SMA, timp de un an, urmând a fi scoase din evidență prin proces verbal de distrugere/ardere, consemnat în OZU.

(4) Datele sistemelor de înregistrare automată a parametrilor de la bordul aeronavelor, după interpretare, se păstrează pe suportul de înregistrare sau pe medii de stocare a informațiilor de tip CD, DVD sau HD, la formația care exploatează aceste sisteme, timp de un an de zile.

Art. 166. – (1) Exploatarea la sol a mijloacelor de cercetare aeriană prin fotografiere și filmare se execută de către specialiștii pentru instalații foto, acolo unde există, sau de către specialiștii pentru instalații electrice și speciale de bord.

(2) Lucrările regulamentare la aceste mijloace sunt executate în cadrul SMA.

Art. 167. – (1) Transportul casetelor cu filme aerofotogrammetrice și alimentarea/ descărcarea cu filme și casete a aparaturii foto și cine-foto de bord se execută de către specialiștii pentru instalațiile foto ai unității.

(2) De regulă, scoaterea filmelor din casetele aparatelor foto și cine-foto de bord se face imediat, după aterizarea aeronavelor. Pentru o nouă misiune, în funcție de aeronavă și necesitate, se execută reîncărcarea aparatului.

(3) Încărcarea și descărcarea casetelor se face în camere obscure.

SECȚIUNEA a 8-a
Reguli de mentenanță a instalațiilor radioelectronice de la bord

Art. 168. – Exploatarea la sol a instalațiilor radioelectronice de bord, precum și a aparaturii de măsură și control corespunzătoare se execută de către specialiștii pentru instalații radioelectronice de bord/radio și radiolocație.

Art. 169. – (1) La primirea ordinului de schimbare a frecvențelor de lucru sau a codurilor de secretizare, personalul tehnic-ingineresc de aviație care exploatează instalațiile radioelectronice de bord este obligat să execute imediat operațiunile de acordare pe noile frecvențe/coduri de secretizare la toate aeronavele din unitate, inclusiv la cele aflate în lucrări regulamentare și reparații.

(2) La sosirea aeronavelor de la operatorii economici reparatori sau furnizori, sau la scoaterea acestora din poziția „conservare", este obligatorie verificarea și acordarea aparaturii pe frecvențele/codurile stabilite.

Art. 170. – Reglarea/alinierea instalațiilor radioelectronice de bord se execută în următoarele situații:

a) la înlocuirea unuia sau mai multor blocuri;

b) la înlocuirea sau reglarea aparatelor de ochire sau a altor aparate care funcționează în complet cu stația respectivă;

c) la termenele prevăzute în instrucțiunile de exploatare.

Art. 171. – (1) Nivelul zgomotului de fond în funcționarea instalațiilor radioelectronice de

la bordul aeronavei, se admite în limitele prevăzute de instrucțiunile de exploatare și se verifică după executarea lucrărilor regulamentare, precum și în cazurile semnalate de personalul navigant.

(2) Toate dispozitivele cu rol de protecție împotriva zgomotului de fond: filtre, metalizări, ecranări, descărcători electrostatici etc., se verifică și se reglează de către specialiștii care au în responsabilitate exploatarea agregatelor și instalațiilor pe care sunt montate.

Art. 172. – Controlul, reparația și reglarea căștilor de zbor, laringofoanelor, microfoanelor se execută de către personalul tehnic-ingineresc de aviație, din specialitatea instalații radioelectronice de bord.

Art. 173. – (1) Se interzice pornirea și menținerea în funcțiune a instalațiilor radioelectronice în cazul în care valoarea tensiunii sursei de alimentare nu se încadrează în limitele stabilite de instrucțiunile de exploatare.

(2) Se limitează, pe cât posibil, lucrul cu echipamentele radioeletronice în regim emisie iar în cazul cuplării acestui mod de lucru se limitează accesul în zona de radiații și se dispun toate măsurile de protecție prevăzute de instrucțiunile în vigoare.

SECȚIUNEA a 9-a
Reguli de mentenanță a echipamentului de salvare de la bord

Art. 174. – Pregătirea/echiparea aeronavelor pentru zbor cu echipamente de salvare, se face în funcție de natura misiunii, tipul aeronavei, felul încărcăturii și numărul de pasageri, asigurându-se necesarul prevăzut în normele și reglementările în vigoare.

Art. 175. – (1) Echipamentele de salvare aflate în depozite se păstrează husate, în încăperi adecvate, curate, la temperatura și umiditatea prevăzute de instrucțiunile de exploatare.

(2) Exploatarea echipamentelor de salvare, se face de către personalul tehnic-ingineresc de aviație specializat, sub conducerea instructorului cu parașutajul din unitate.

Art. 176. – (1) La pregătirea aeronavelor pentru zbor se controlează dacă ușile și trapele de intrare/ieșire normală și avarie, echipamentul de salvare și supraviețuire, parașutele de salvare, instalațiile de catapultare/parașutare și parașutele de frânare sunt montate la bordul aeronavelor și în stare de funcționare.

(2) Se interzice exploatarea în zbor a aeronavelor fără echipamentul de salvare și de supraviețuire prevăzut în norme.

(3) În cazul aeronavelor de transport, membrii echipajului sunt obligați să cunoască dispunerea și folosirea echipamentelor de salvare, supraviețuire, intervenție și avarie conform documentației tehnice a fiecărui tip de aeronavă, înainte și după îmbarcarea pasagerilor, să facă instructaj cu aceștia privind modul de folosire a echipamentului, în funcție de natura zborului și situațiile ce pot apare la bordul aeronavei.

(4) Este interzisă descompletarea sau utilizarea în alte scopuri a echipamentelor de salvare şi supravieţuire.

(5) Echipamentele de salvare şi supravieţuire se completează permanent, în funcţie de expirarea resursei componentelor de bază şi elementelor din inventar şi se menţin permanent, în stare de disponibilitate, evitându-se contactul cu substanţe corozive, uleiuri, unsori, carburanţi şi alte materiale care pot provoca deterioarea prematură a acestora.

SECŢIUNEA a 10-a
Reguli de mentenanţă a echipamentului energetic de urgenţă (Hidrazină)

Art. 177. – Pregătirea/echiparea aeronavelor pentru zbor cu echipamente energetice de urgenţă bazate pe hidrazină se face conform normelor şi reglementărilor în vigoare emise de către producător.

Art. 178. – (1) Hidrazina este un combustibil utilizat pentru alimentarea sursei de alimentare de avarie, inflamabil, înalt exploziv, corosiv şi care se transformă în fum la contactul cu aerul.

(2) Exploatarea echipamentelor energetice de urgenţă se face de către personalul tehnic-ingineresc de aviaţie specializat.

Art. 179. – (1) La exploatarea aeronavelor dotate cu sisteme energetice de urgenţă locţiitorul tehnic numeşte, prin OZU, o echipă tehnică specializată în intervenţia în caz de activare hidrazină.

(2) Echipa de intervenţie este compusă din personal tehnic autorizat şi specializat în domeniu şi este dotată cu mijloace specifice de intervenţie în caz de necesitate.

(3) Echipa de intervenţie este compusă din trei tehniceni autorizaţi să intervină în caz de urgenţă şi echipaţi conform normelor.

(4) Este interzisă efectuarea misiunii de zbor/start fără asigurarea echipei de intervenţie.

Art. 180. – În cazul avarierii sau declanşării sursei de alimentare de avarie se ordonă evacuarea personalului neautorizat din zona de pericol şi se anunţă imediat coordonatorul sprijinului logistic/coordonatorul pentru mentenanţă. Apoi se dispun următoarele măsuri: personalul expus este transportat la spital; vehiculele de intervenţie sunt direcţionate la locul incidentului; echipa specializată intervine pentru rezolvarea situaţiei iar în cazul unei aterizări de urgenţă; aeronava se dirijează spre zona special destinată unei astfel de intervenţii.

SECŢIUNEA a 11-a
Reguli de mentenanţă la sistemele de decelerare (BAK-12) după aterizare a aeronavelor prevăzute cu cârlig

Art. 181. – Pista de aterizare/decolare de pe un aerodrom militar, de regulă, este echipată cu un sistem de frânare aeronave în caz de urgenţă situat bidirecţional de o parte şi de alta a pistei.

Acest sistem bidirecțional poate efectua rețineri de urgență și tactice în condiții de siguranță ale aeronavelor prevăzute cu cârlig și care aterizează din orice direcție pe pista de aterizare/decolare.

Art. 182. – Sistemul de frînare aeronave în caz de urgență este împărțit în următoarele grupe funcționale:

a) sistem de cuplare cu cablu suspendat;

b) sistem cu bandă și ghidaj bandă;

c) absorbant de energie.

Art. 183. – Secția echipamente sprijin la sol și mentenanță armament și tehnică, prin atelierul întreținere sisteme de frânare aeronave și determinări tehnice, este subunitatea responsabilă de mentenanța echipamentelor de sol necesare activității de decelerare a aeronavelor după aterizare în caz de urgență BAK-12 Smart Arrest, precum și de executarea inspecțiilor, reparațiilor, lucrărilor regulamentare.Are următoarele responsabilități:

a) verificarea periodică a alimentării echipamentelor de sol cu carburanți și lubrifianți și completarea acestora când este cazul. Pentru alimentare sunt folosiți numai carburanții și lubrifianții prevăzuți în instrucțiunile din manualele de exploatare, pentru tipurile de echipamente respective;

b) executarea lucrărilor de întreținere tehnică și lucrări preventive pentru asigurarea stării de operativitate a echipamentelor de sol, în funcție de numărul orelor de funcționare sau de timpul calendaristic de exploatare și păstrare, conform documentației tehnice specifice echipamentului. Neexecutarea inspecțiilor zilnice poate afecta funcționarea sau fiabilitatea echipamentelor. Toate deficiențele trebuie remediate înainte de a se efectua cuplarea unei aeronave;

c) executarea lucrărilor de mentenanță identificate în manualele de operare, precum întreținerea preventivă și inspecția periodică, operațiunile de depanare minore, gresări și cerințe de lubrifiere etc., la sistemele de frânare aeronave în caz de urgență, cu periodicitate zilnică, lunară, la trei luni, la șase luni etc., înlocuirea benzii de nailon și ansamblul conector/cablu suspendat, iar mentenanța se execută de către personal certificat și autorizat;

d) remedierea defecțiunilor, controlul de coroziune și modificările stabilite în manualele de operare;

e) inventarierea sculelor la începutul și terminarea fiecărei lucrări;

f) verificarea valabilității controlului metrologic la aparatura și sculele din dotarea atelierului și luarea măsurilor pentru verificarea metrologică la timp a acestora;

g) centralizarea și stabilirea, la nivelul atelierului, a necesarului de materiale și piese de schimb pentru desfășurarea activităților de mentenanță;

h) întocmirea actelor tehnice de constatare, reclamație și de recepție pentru echipamentele și mijloacele la care s-au constatat defecțiuni în timpul utilizării sau în procesul activităților de mentenanță din cadrul atelierului;

i) utilizarea echipamentului personal de protecție de către personalul din cadrul atelierului;

j) aplicarea și respectarea normelor de securitate și sănătate în muncă, protecția mediului, supraveghere tehnică, metrologie și de apărare împotriva incendiilor în sectorul repartizat atelierului.

Art. 184. – Pe timpul zborului, pe aerodromul militar echipat cu sistem de frânare aeronave în caz de urgență, se va asigura o echipă de intervenție la arestor - EIA, subordonată controlorului de trafic aerian operațional – CTAO și responsabilului din turnul de control. Este numită prin OZU, din rândul personalului autorizat al atelierului întreținere sisteme de frânare aeronave și determinări tehnice.

Activitățile principale ale echipei de intervenție la arestor, care se regăsesc obligatoriu într-o procedură operațională specifică fiecărui aerodrom militar, sunt:

a) la intrarea în zona operațională, echipa EIA ia legătura cu CTAO de serviciu din TWR pentru a verifica mijloacele de comunicații/stațiile radio;

b) orice deplasare în zona operațională a echipei EIA se va face numai cu aprobare expresă primită de la CTAO-TWR. Echipa EIA este obligată să respecte instrucțiunile primite de la CTAO-TWR prin mijloacele de comunicații avute la dispoziție;

c) echipa EIA este obligată să cunoască foarte bine schema aerodromului cu denumirile căilor de rulare;

d) echipa EIA va stabili împreună cu CTAO locurile de așteptare de pe aerodromul militar;

e) echipa EIA informează CTAO despre activitatea planificată de mentenanță și starea de operativitate a sistemului de frânare aeronave în caz de urgență.

CAPITOLUL VII
Asistența tehnică a aeronavelor

SECȚIUNEA 1
Pregătirea pentru zbor

Art. 185. – (1) Pregătirea pentru zbor a aeronavelor se execută la aeronavele planificate la zbor și sunt prevăzute în instrucțiunile specifice fiecărui tip de aeronavă. Acestea sunt:

a) pregătirea preliminară, pregătirea nemijlocită, refacerea capacității de zbor/luptă și pregătirea pentru zbor în cazul misiunilor independente pentru aeronavele care au prevăzute aceste forme de pregătire în instrucțiunile/memoratoarele de exploatare;

b) inspecția înainte de primul zbor al zilei/preflight/daily – PR/Preflight Inspection, inspecția după fiecare misiune de zbor/thruflight – TH, inspecția după încheierea ultimei misiuni de zbor a zilei/basic post flight – BPO/Basic Postflight Inspection; Combined Preflight/Postflight

Inspection, inspecția pe timpul desfășurării acțiunilor de luptă reale sau de antrenament/Quick Turnaround Inspection, pentru aeronavele care au prevăzute aceste forme de pregătire în documentația de exploatare a fabricantului.

(2) Conținutul pregătirilor și inspecțiilor pentru zbor se stabilește pentru fiecare tip de aeronavă, în baza instrucțiunilor tehnice de exploatare ale fabricantului/reparatorului și ale ordinelor eșaloanelor superioare.

(3) Timpii minimi de pregătire a aeronavelor pentru zbor, pe categorii și număr de aeronave, se stabilesc la intrarea în dotare a tipurilor respective de aeronave și se actualizează cu aprobarea șefului Serviciului logistic al SMFA/similar pentru alți operatori de aeronave la propunerea șefului logisticii din baza aeriană/similar pentru alți operatori de aeronave înmatriculate militar.

(4) Timpul de pregătire pentru zbor poate fi modificat la propunerea șefului SML, cu aprobarea șefului logisticii din baza aeriană/similar pentru alți operatori de aeronave înmatriculate militar, în următoarele situații:

a) condiții meteo nefavorabile;

b) pregătirea unor misiuni complexe;

c) limitari în încadrarea cu personal;

d) alte situații de natură deosebită, specifice operatorilor de aeronave înmatriculate militar.

(5) Volumul, conținutul și modalitatea de executare a lucrărilor sunt stabilite prin instrucțiunile de mentenanță, memoratoarele unice, cartele de inspecție sau tehnologiile specifice fiecărui tip de aeronavă, în funcție de particularitățile constructive și de exploatare.

Art. 186. – (1) Pregătirea preliminară are un caracter preventiv și se execută de către personalul tehnic-ingineresc al secției mentenanță linie/escadrilei, de regulă, în prima zi de lucru a săptămânii, la locurile de dispunere a aeronavelor sau în locuri special destinate și amenajate corespunzător.

(2) Pregătirea preliminară are un caracter periodic și cuprinde operațiuni specifice inspecțiilor zilnice, periodice/cu frecvență mare, reparații minore, lucrări de întreținere și gresări. Se execută conform memoratoarelor unice de exploatare sau instrucțiunilor de exploatare specifice fiecărui tip de aeronavă, recomandate de fabricantul sau reparatorul aeronavei și aprobate de către șeful Serviciului logistic al SMFA/similar pentru alți operatori de aeronave înmatriculate militar.

(3) Pregătirea preliminară cuprinde următoarele activități:

a) primirea aeronavelor de la personalul de serviciu la locul de parcare și pregătirea lor pentru control;

b) controlul după zbor;

c) remedierea defecțiunilor apărute în timpul zborului și a celor descoperite în timpul controlului;

d) alimentarea aeronavelor cu carburanți, lubrifianți, lichide speciale și gaze comprimate;

e) verificarea parametrilor de funcționare ai motoarelor și instalațiilor de bord la tipurile de aeronave ale caror instrucțiuni de exploatare prevăd acest lucru;

f) consemnarea lucrărilor executate în documentația tehnică a aeronavelor.

(4) Pornirea și verificarea parametrilor de funcționare ai motoarelor și instalațiilor de bord sunt obligatorii pentru aeronavele la care s-au executat lucrări de mentenanță în urma cărora se impune încercarea în zbor a acestora.

(5) Perioada de valabilitate a pregătirii preliminare este de cel mult 7 zile calendaristice, începând cu ziua următoare executării acesteia.

(6) Pregătirea preliminară se execută și la aeronavele care ies din lucrări regulamentare de către personalul tehnic al escadrilei căreia îi aparțin aeronavele, în vederea executării zborului de încercare, după luarea în primire a acestora de la SMA.

Art. 187. – (1) Pregătirea nemijlocită este pregătirea aeronavelor care se execută de regulă, la începutul activității de zbor/startului, la locul de parcare sau la locul de staționare în start.

(2) Pregătirea nemijlocită cuprinde:

a) tractarea și amplasarea aeronavelor la locul de staționare în start;

b) montarea acumulatorilor și a acrosajelor potrivit misiunilor;

c) controlul înainte de zbor;

d) verificarea funcționării instalațiilor de la bord;

e) verificarea funcționării motoarelor la tipurile de aeronave ale căror instrucțiuni de exploatare prevăd acest lucru;

f) alimentarea aeronavelor cu carburanți, lubrifianți, lichide speciale și gaze comprimate;

g) înarmarea aeronavelor cu muniții, în funcție de misiunea ce urmează a se executa, atunci când este cazul;

h) consemnarea lucrărilor executate în documentația tehnică a aeronavelor.

(3) În situația în care personalul tehnic-ingineresc nu a finalizat pregătirea la toate aeronavele, șeful echipei tehnice solicită coordonatorului sprijinului logistic prelungirea timpului necesar finalizării lucrărilor.

(4) În situația în care aeronava participă la al doilea start organizat în aceeași zi, noua echipă tehnică/tehnicul de aeronavă/echipajul tehnic/mecanicul de bord/inginerul de bord execută înainte de începerea startului o nouă pregătire nemijlocită.

Art. 188. – (1) Dacă pe timpul pregătirii pentru zbor se constată defecțiuni la aeronavă care împiedică admiterea la zbor și se consideră că sunt necesare intervenții de mentenanță care depășesc nivelul de competență al secției mentenanță linie/escadrilei, se solicită, în baza unei cereri de asistență tehnică, intervenția personalului de specialitate al SMA.

(2) Pentru aceste intervenţii este necesar ca personalul de specialitate/de diagnoză şi personalul de conducere a mentenanţei să evalueze situaţia ivită şi, în funcţie de gravitatea şi complexitatea defecţiunii semnalate, personalul şi timpul necesar pentru intervenţie, să decidă următoarele:

a) remedierea imediată a defecţiunii şi continuarea pregătirii aeronavei pentru zbor;

b) să declare aeronava indisponibilă şi să o planifice pentru reparaţie.

Art. 189. – (1) De calitatea şi volumul lucrărilor executate la celulă, motoare şi echipamentele de bord, răspund persoanele care le-au executat şi verificat/certificat.

(2) Şefii atelierelor/formaţiilor de întreţinere şi inginerul şef al escadrilei sunt obligaţi să verifice calitatea lucrărilor executate şi să nu admită la zbor aeronavele pregătite necorespunzător sau la a căror pregătire s-au încălcat prevederile documentaţiei de exploatare.

(3) Verificarea volumului şi a calităţii lucrărilor se atestă prin semnătură în documentaţia de însoţire aeronavei, conform programelor de exploatare, specifice fiecărui tip de aeronavă.

Art. 190. – În cadrul pregătirii pentru zbor a aeronavelor, în anumite situaţii, se execută şi controale speciale, ordonate de către şeful Serviciului logistic din SMFA/similar pentru alţi operatori de aeronave înmatriculate militar.

Art. 191. – (1) Verificarea de către personalul navigant a stării de pregătire pentru zbor a aeronavelor se execută potrivit prevederilor manualelor de zbor.

(2) Comandantul echipajului/pilotul este obligat să execute toate operaţiunile prevăzute în instrucţiuni, pentru luarea în primire a aeronavei.

(3) Comandantul echipajului/pilotul semnează de primire în fişa de pregătire pentru zbor.

Art. 192. – (1) Aeronavele la care nu s-a executat în totalitate pregătirea pentru zbor, nu sunt admise la activitatea de zbor.

(2) Aeronava se admite la zbor după efectuarea pregătirii pentru zbor de către personalul tehnic-ingineresc nominalizat în OZU, pe baza documentaţiei tehnice de exploatare a aeronavei, completată cu semnăturile persoanelor care au executat lucrările şi a celor care au controlat calitatea acestora.

Art. 193. – (1) După instalarea în cabina aeronavei, piloţii sunt obligaţi să execute toate operaţiunile privind controlul cabinei, verificarea funcţionării aparatelor şi instalaţiilor de la bord şi a parametrilor acestora conform manualului de zbor specific.

(2) Operaţiunile enumerate mai sus se execută sub supraveghere directă sau prin sistemul de intercomunicaţii al tehnicului de aeronavă/echipajul tehnic/mecanicul de bord/inginerul de bord, după caz.

(3) În cazul aeronavelor la care nu există intercomunicaţie între tehnicul de

aeronavă/echipajul tehnic/mecanicul/tehnicianul de bord/inginerul de bord şi pilot şi nu se poate supraveghea direct executarea operaţiunilor mai sus enumerate, întreaga responsabilitate revine comandantului echipajului/pilotului.

(4) În cazul când unele operaţiuni nu au fost corect executate sau au fost omise, iar tehnicul de aeronavă/echipajul tehnic/mecanicul/tehnicianul de bord/inginerul de bord poate constata aceasta în mod direct, este obligat să ceară pilotului reluarea operaţiunilor enumerate mai sus.

(5) La unele aeronave de transport şi elicoptere, conform instrucţiunilor specifice, o parte dintre aceste atribuţii sunt în sarcina inginerului de bord/mecanicului/tehnicianului de bord/tehnicului de aeronavă/load master-ului.

Art. 194. – (1) Pornirea motoarelor şi verificarea parametrilor de funcţionare ai instalaţiilor aeronavelor sunt obligatorii:

a) la înlocuirea motoarelor sau când la acestea s-au înlocuit agregate sau piese care pot influenţa buna funcţionare;

b) s-au executat lucrări la comenzile şi/sau automatica motoarelor;

c) în situaţia în care pilotul sesizează anomalii în funcţionarea motoarelor sau a unor instalaţii speciale de bord a căror capacitate de funcţionare nu se poate verifica în alt mod;

d) după staţionare îndelungată, conform precizărilor instrucţiunilor de exploatare.

(2) Suplimentar, conform instrucţiunilor de exploatare şi atunci când consideră că este necesar, inginerul şef al escadrilei dispune pornirea motoarelor şi verificarea parametrilor de funcţionare ai instalaţiilor de la bord.

Art. 195. – (1) Controlul după zbor se execută de către personalul tehnic-ingineresc din cadrul echipei tehnice numite prin OZU sau de către echipajul tehnic al aeronavei/inginerul de bord/ mecanicul de bord/tehnicul de bord în cazul misiunilor independente, în conformitate cu instrucţiunile de mentenanţă a tipului respectiv de aeronavă.

(2) Pentru aeronavele care nu au executat controlul după zbor la sfârşitul zilei de zbor, acesta se execută concomitent cu următoarea pregătire nemijlocită.

Art. 196. – Refacerea capacităţii de zbor cuprinde lucrările ce se execută la aeronave, motoare şi echipamentul de bord, imediat după fiecare misiune de zbor/ieşire, în vederea pregătirii acestora pentru următoarea misiune de zbor.

Art. 197. – (1) Refacerea capacităţii de zbor cuprinde controlul între misiuni, care se completează, după caz, cu următoarele operaţiuni:

a) alimentarea cu carburanţi, lubrifianţi, lichide speciale şi gaze comprimate;

b) montarea paraşutelor de frânare;

c) analiza şi interpretarea datelor furnizate de sistemele de înregistrare a parametrilor de zbor, la aeronavele ale căror instrucţiuni de exploatare prevăd această operaţiune;

d) încărcarea sistemelor de înregistrare a parametrilor de zbor;

e) alimentarea unor sisteme de bord cu materialele necesare îndeplinirii misiunii de zbor;

f) remedierea defecţiunilor sesizate de către pilot şi a celor constatate în timpul controlului;

g) reconfigurarea variantei de echipare a aeronavei.

(2) Refacerea capacităţii de zbor se execută obligatoriu şi la sfârşitul zilei de zbor/ după ultima ieşire.

(3) Refacerea capacităţii de zbor se execută de către echipajul tehnic al aeronavei şi personalul tehnic-ingineresc de aviaţie din formaţiile de întreţinere, pe specialităţi, în zona de refacere a capacităţii de zbor sau la locul de parcare a aeronavelor.

Art. 198. – (1) Remedierea defecţiunilor de mică complexitate apărute pe timpul refacerii capacităţii de zbor a aeronavelor se va executa în start, la locul de parcare al aeronavelor sau la SMA, în funcţie de decizia coordonatorului sprijinului logistic sau a coordonatorului pentru mentenanţă.

(2) Remedierea defecţiunilor complexe care depăşeşte posibilităţile escadrilei se execută după aceleaşi reguli ca şi în cazul defecţiunilor depistate pe timpul pregătirii aeronavei pentru zbor.

(3) Admiterea la activitatea de zbor, în continuare în acelaşi start, după remedierea unor defecţiuni, se face cu avizul şefului formaţiei care a executat lucrarea şi cu aprobarea şefului echipei tehnice.

Art. 199. – La aeronavele la care se constată defecţiuni majore, nu se execută remedieri ale acestora pe timp de noapte, se declară indisponibile şi intră în fluxul de mentenanţă neplanificată.

Art. 200. – (1) Volumul şi conţinutul lucrărilor de refacere a capacităţii de zbor se precizează în memoratoarele unice şi instrucţiunile de exploatare pentru fiecare tip de aeronavă.

(2) În funcţie de caracterul misiunilor de zbor şi de particularităţile aerodromului pe care se execută activitatea de zbor, şeful logisticii din unitate stabileşte şi alte lucrări şi verificări care se execută în cadrul refacerii capacităţii de zbor.

Art. 201. – (1) Tehnicul de aeronavă este obligat să solicite pilotului, după aterizare, informaţii cu privire la comportarea aeronavei în zbor.

(2) Comandantul echipajului/pilotul este obligat să transmită modul de comportare a aeronavei în zbor şefului echipei tehnice şi să le consemneze în documentaţia de exploatare a aeronavei/fişa de zbor.

Art. 202. – Specialiştii care execută lucrările de refacere a capacităţii de zbor şi persoanele care verifică pregătirea aeronavei semnează în fişa de pregătire pentru zbor, în rubrica corespunzătoare misiunii de zbor următoare, după efectuarea lucrărilor necesare îndeplinirii acesteia.

Art. 203. – Refacerea capacității de luptă cuprinde lucrările ce se execută la aeronave, în urma refacerii capacității de zbor, după fiecare misiune de luptă sau cu executare de trageri, în vederea înarmării acestora pentru misiunea următoare.

Art. 204. – Lucrările pentru refacerea capacității de luptă se execută în locuri special destinate conform normelor de exploatare ale aerodromului, acestea fiind, de regulă, diferite de locul unde se execută refacerea capacității de zbor.

Art. 205. – Volumul, conținutul lucrărilor și durata refacerii capacității de luptă se stabilesc în funcție de tipul aeronavei și variantele de înarmare.

Art. 206. – Aeronavele la care nu s-au executat în totalitate lucrările pentru refacerea capacității de luptă, se consideră nepregătite pentru luptă și nu participă la executarea misiunilor de luptă.

Art. 207. – (1) Pregătirea pentru zbor în cazul misiunilor independente se execută la aeronavele care efectuează zbor pe un alt aerodrom decât aerodromul de bază.

(2) Aeronavele destinate executării misiunilor independente vor fi selecționate cu atenție având resursă suficientă la principalele agregate, celulă și motoare.

SECȚIUNEA a 22a

Inspecția înainte de primul zbor al zilei, inspecția după fiecare misiune de zbor, inspecția după încheierea ultimei misiuni de zbor a zilei, inspecția pe timpul desfășurării tragerilor de luptă reale sau de antrenament

Art. 208. – Inspecțiile pentru zbor se execută cu scopul de a se verifica respectarea standardelor de exploatare în condiții de siguranță, la sol și în zbor a aeronavelor, și pentru executarea operațiunilor de realimentare cu combustibil, lichide speciale și gaze comprimate în conformitate cu prevederile documentației de exploatare și a cerințelor misiunilor de zbor.

Art. 209. – (1) După caz, în funcție de cerințele misiunilor, se execută și următoarele activități:

a) configurarea sistemului de armament și acroșaje;

b) înarmarea cu muniții de către specialiști din cadrul Secției mentenanță linie/Grupului armament.

(2) Configurarea sistemului de armament și acroșaje presupune instalarea pe aeronavă a acelor echipamente de lansare precum piloni, grinzi, lansatoare, adaptoare, elemente pirotehnice de lansare/ largare, etc, în conformitate cu cerințele misiunii și executarea testelor funcționale menționate în documentația tehnică pentru fiecare tip de echipament.

(3) Înarmarea/dezarmarea aeronavelor și remedierea incidentelor de tragere se execută numai în locuri stabilite în acest scop prin normele de aerodrom în acest scop.

Art. 210. – (1) Executarea inspecţiilor pentru zbor la aeronavă şi la sistemele acesteia se execută de către specialiştii din cadrul Secţiei mentenanţă linie/Grupului tehnici aeronave.

(2) Inspecţiile pentru zbor la aeronavă şi la sistemele acesteia sunt:

a) Inspecţia înainte de primul zbor al zilei/PREFLIGHT INSPECTION;

b) Inspecţia după fiecare misiune de zbor/THRUFLIGHT INSPECTION;

c) Inspecţia după încheierea ultimei misiuni de zbor a zilei/BASIC POSTFLIGHT/ COMBINED PREFLIGHT;

d) Inspecţia pe timpul desfăşurării tragerilor de luptă reale sau de antrenament/QUICK TURNAROUND INSPECTION.

(3) Inspecţia pentru zbor a aeronavelor se execută la locul de parcare al aeronavelor sau în locuri special amenajate. Verificările necesare a se executa cu motorul în funcţiune se realizează, obligatoriu, numai în locuri stabilite prin normele de aerodrom în acest scop.

(4) Pe timpul executării inspecţiilor pentru zbor, aeronavele se află în responsabilitatea tehnicului de avion/crew chief, până la luarea lor în primire de către personalul navigant.

(5) Personalul care a executat şi certificat prin semnătură inspecţiile poartă răspunderea pentru calitatea acestora.

(6) Toate inspecţiile sau lucrările executate la o aeronavă trebuie consemnate şi certificate prin semnătură în documentaţia de evidenţă şi exploatare aferentă acesteia. Acolo unde există posibilitatea, inspecţiile se consemnează obligatoriu şi în sistemul informatic pentru mentenanţă.

(7) Defecţiunile depistate pe timpul inspecţiilor executate pentru admiterea la zbor se consemnează în documentaţia de evidenţă a mentenanţei se raportează ierarhic, iar decizia privind locul unde se execută remedierea se ia de către coordonatorul sprijinului logistic sau coordonatorul pentru mentenanţă.

(8) O inspecţie se consideră finalizată când toate verificările şi lucrările pe care le cuprinde, prevăzute în cartelele de inspecţie/checklist, au fost executate în volum complet, rezultatele au fost conforme cu documentaţia tehnică, au fost certificate prin semnătură în formularele tipizate din documentaţia de evidenţă şi exploatare a aeronavei şi au fost operate în sistemul informatic pentru mentenanţă, după caz.

(9) Tipul şi conţinutul inspecţiilor pentru zbor, modul de executare a lucrărilor şi verificărilor, echipamentele şi personalul necesar, precum şi valabilitatea acestor inspecţii sunt stabilite de către fabricantului/furnizorului/reparatorului şi menţionate în documentaţia tehnică de exploatare.

Art. 211. – (1) PREFLIGHT INSPECTION – acest tip de inspecţie este executat, de regulă, la începutul zilei în care sunt planificate misiuni de zbor. La aeronavele de luptă, inspecţia se execută şi în cazul în care, la finalul zborului anterior, nu a fost executată COMBINED

PREFLIGHT/POSTFLIGHT INSPECTION sau valabilitatea acestei inspecţii a expirat. Are o valabilitate de 24 de ore pentru aeronavele de transport şi de 72 de ore pentru aeronavele de luptă, din momentul finalizării. Pentru aeronavele de transport care execută misiuni în cadrul Serviciul de luptă căutare salvare valabilitatea inspecţiei este de 72 ore.

(2) THRUFLIGHT INSPECTION – acest tip de inspecţie este executat după fiecare misiune de zbor. Excepţie fac situaţiile în care este executată una dintre inspecţiile COMBINED PREFLIGHT/POSTFLIGHT sau QUICK TURNAROUND, la aeronavele de luptă.

(3) QUICK TURNAROUND INSPECTION – acest tip de inspecţie este executat numai la aeronavele de luptă, pe timpul tragerilor de luptă reale sau de antrenament în locul inspecţiei THRUFLIGHT, volumul verificărilor fiind mult redus şi are ca scop doar identificarea, pe cât posibil, a defecţiunilor care pot influenţa siguranţa zborului. În situaţia în care, personalul navigant comunică apariţia unor defecţiuni pe timpul misiunii de zbor anterioare sau, pe timpul derulării inspecţiei sunt identificate defecţiuni care pot afecta siguranţa zborului, este interzisă executarea inspecţiei QUICK TURNAROUND în locul THRUFLIGHT.

(4) BASIC POSTFLIGHT INSPECTION – acest tip de inspecţie este executat după încheierea ultimei misiuni de zbor a zilei. Inspecţia se execută în completarea inspecţiei THRUFLIGHT, excepţie făcând situaţia în care se execută inspecţia COMBINED PREFLIGHT/POSTFLIGHT la aeronavele de luptă. Scopul acestei inspecţii este de a identifica defecţiunile apărute la aeronavă şi sistemele acestuia, defecţiuni ce se remediază până la următoarea misiune de zbor sau care vor face obiectul mentenanţei amânate.

(5) COMBINED PREFLIGHT/POSTFLIGHT INSPECTION – acest tip de inspecţie este executat după ultima misiune de zbor a zilei a aeronavelor de luptă şi conţine volumul cel mai mare de verificări dintre toate inspecţiile pentru zbor. Acest tip de inspecţie conţine toate lucrările şi verificările prevăzute pentru inspecţiile PREFLIGHT, THRUFLIGHT şi BASIC POSTFLIGHT. Valabilitatea inspecţiei este de 72 de ore de la finalizarea acesteia. Dacă din considerente de exploatare se decide să nu se execute COMBINED PREFLIGHT/POSTFLIGHT INSPECTION, atunci, la sfârşitul zilei de zbor se execută THRUFLIGHT INSPECTION şi BASIC POSTFLIGHT INSPECTION iar la începutul următoarei zile în care sunt planificate activităţi de zbor se execută PREFLIGHT INSPECTION.

Art. 212. – În cazul aeronavelor de luptă se mai execută:

a) END-OF-RUNWAY INSPECTION. Acest tip de inspecţie se execută după executarea rulajului de la locul de parcare al aeronavei, înainte de intrarea la pistă în vederea decolării, într-un spaţiu special destinat pentru acest lucru prin normele de aerodrom. Scopul inspecţiei este de a identifica eventualele defecţiuni care au apărut pe tipul rulajului aeronavei sau care nu s-au

manifestat în staționare și, implicit, nu au putut fi descoperite pe timpul inspecției LAUNCH. În același spațiu se efectuează și verificarea finală a munițiilor acroșate și se scot siguranțele de la sistemele de lansare și muniții. Această inspecție nu se execută la aeronavele aflate în Serviciul de luptă poliție aeriană.

b) LAUNCH INSPECTION – acest tip de inspecție cuprinde totalitatea activităților desfășurate de la prezentarea personalului navigant la aeronavă și până la începerea rulajului. Pe timpul acestei inspecții, personalul navigant ia în primire avionul prin verificarea logbook-ului și a sistemelor aeronavei, fără și cu motorul pornit, conform reglementărilor emise de fabricant/ furnizor/reparator. Tehnicul și mecanicul de aeronavă asistă personalul navigant la preluarea aeronavei și la verificarea funcționării sistemelor acestuia cu motorul pornit.

c) RECOVERY INSPECTION – acest tip de inspecție se execută după întoarcerea din misiune a aeronavei și cuprinde activitățile necesare parcării aeronavei și verificarea sistemelor acestuia cu motorul pornit.

d) WALKAROUND BEFORE FIRST FLIGHT OF DAY INSPECTION – acest tip de inspecție trebuie executat în situația în care COMBINED PREFLIGHT/POSTFLIGHT INSPECTION sau PREFLIGHT INSPECTION au fost executate cu mai mult de 24 ore înainte de ora planificată pentru decolare. Perioada de valabilitate a inspecției este de 24 de ore din momentul finalizării și se execută cât mai aproape de momentul planificat al decolării. Scopul inspecției este de a verifica starea aeronavei și a sistemelor acestuia și de a identifica posibile scurgeri de combustibil, ulei și lichide speciale peste limita admisă în exploatare.

SECȚIUNEA a 3-a

Lucrări ce se execută la echipamentele de aviație

Art. 213. – (1) Lucrările regulamentare/inspecțiile periodice sunt acele lucrări care se execută periodic la echipamentele de aviație, la termene unice, în raport cu orele de zbor/funcționare/cicli sau cu timpul calendaristic al exploatării și păstrării acestora, în conformitate cu prevederile instrucțiunilor de exploatare specifice, în scopul asigurării funcționării acestora la parametri normali.

(2) Lucrările periodice sunt lucrări care se execută la anumite intervale de timp, fiind determinate de:

a) clasa de fiabilitate a unor piese și instalații;

b) timpul de staționare;

c) zborul în atmosferă corozivă, mediu salin și/sau la temperaturi extreme ale mediului ambiant.

(3) Reparațiile sunt lucrări care se execută, în funcție de complexitate, la structuri de execuție a mentenanței și cuprind totalitatea lucrărilor desfășurate pentru restabilirea funcționalității echipamentelor care s-au defectat în procesul de exploatare, astfel încât să fie posibilă operarea acestora în condiții de siguranță.

(4) În cadrul reparațiilor se execută atât remedierea defecțiunilor la ansamblurile, subansamblurile, mecanismele și piesele componente constatate pe timpul diagnosticării, cât și eliminarea uzurilor care depășesc limitele admisibile la elementele componente ale altor sisteme care au o legătură de cauzalitate cu producerea modului de defectare respectiv.

(5) Buletinele de modernizări sunt lucrări ce se execută la echipamentele de aviație în scopul creșterii fiabilității în exploatare a acestora. Acestea se pot aplica la SEM și la operatori economici autorizați, în funcție de complexitatea buletinelor de modernizări și de dotarea cu materiale și SDV.

Art. 214. – Volumul, conținutul, termenele, precum și modalitatea de executare a lucrărilor regulamentare/periodice sunt stabilite prin instrucțiunile de mentenanță, memoratoarele unice și tehnologiile specifice fiecărui tip de echipament de aviație, în funcție de particularitățile constructive și de exploatare.

Art. 215. – (1) Lucrările regulamentare/periodice sunt operațiuni de mentenanță de nivel intermediar și sunt prevăzute în planul anual de mentenanță al unității de aviație.

(2) Planificarea lucrărilor regulamentare/periodice revine șefului logisticii, în baza planului anual de mentenanță și/sau a cererilor inginerilor șefi ai escadrilelor de aviație/șefilor SEM și în strânsă concordanță cu nevoile operaționale, capacitatea și resursele avute la dispoziție.

(3) În scopul măririi rezervei de resursă între lucrările regulamentare, reducerii timpului de staționare a aeronavei în lucrări regulamentare/periodice și a consumului de manoperă, șeful logisticii din baza aeriană/similar pentru structurile care operează aeronave înmatriculate militar, poate dispune alinierea lucrărilor regulamentare/periodice ale motoarelor/agregatelor aeronavei cu lucrările regulamentare/periodice executate la celula aeronavei.

Art. 216. – (1) Organizarea și conducerea execuției lucrărilor regulamentare/periodice revine șefului SEM.

(2) Lucrările regulamentare/periodice se execută de către personalul tehnic-ingineresc de aviație din SEM, pe specialități, conform tehnologiilor în vigoare și a normelor de înzestrare.

(3) Aeronava este însoțită în lucrări de echipajul tehnic al aeronavei, care participă efectiv la executarea lor, sub conducerea șefului atelierului lucrări celulă- motoare/SMA.

(4) În anumite situații, execuția totală sau parțială a lucrărilor regulamentare /inspecțiilor periodice se poate încredința, în baza unui contract, operatorilor economici specializați.

(5) Aeronava se predă în lucrări regulamentare/periodice cu documentația tehnică de însoțire completă și actualizată la zi.

Art. 217. – (1) Executarea lucrărilor regulamentare/periodice, de reparații și aplicarea buletinelor de modernizări se face în conformitate cu tehnologiile în vigoare.

(2) Completarea tehnologiilor de executare a lucrărilor regulamentare/periodice se face pe baza buletinelor de exploatare/scrisorilor service, aprobate de șeful Serviciului logistic/similar pentru celelalte structuri care operează aeronave înmatriculate militar.

Art. 218. – Normarea lucrărilor regulamentare/periodice se stabilește în funcție de tipul echipamentului de aviație, gradul de complexitate a instalațiilor acestuia și se aprobă de către șeful Serviciului logistic din SMFA/similar pentru celelalte structuri care operează aeronave înmatriculate militar.

Art. 219. – Șeful SEM nu permite ieșirea din lucrări a echipamentelor de aviație la care nu au fost executate toate operațiunile prevăzute de tehnologii, nu au fost remediate defecțiunile constatate și nu s-au făcut consemnările corespunzătoare în documentația de exploatare.

Art. 220. – (1) Șeful secției mentenanță linie/șeful echipei tehnice/șeful SEM solicită șefului logisticii din baza aeriană, prin Biroul mentenantă aviație, deschiderea notelor de comandă pentru executarea lucrărilor la echipamentele de aviație.

(2) Introducerea echipamentelor de aviație în reparații se execută astfel:

a) pentru lucrările care se pot executa în cadrul structurii de mentenanță din baza aeriană, în baza notelor de comandă deschise de biroul mentenanță aviație din baza aeriană;

b) pentru lucrările care nu se pot executa în baza aeriană, în baza ordinelor de reparație emise de serviciul logistic al SMFA.

Art. 221. – (1) Predarea/primirea aeronavelor în/din lucrări regulamentare/periodice, la SMA, se execută de către inginerul șef al escadrilei/șeful echipei tehnice.

(2) Înainte de predarea aeronavei în lucrări regulamentare/periodice, personalul tehnic al escadrilei execută, dacă este cazul, următoarele lucrări pregătitoare:

a) demontarea muniției de bord;

b) demontarea pirotehniei;

c) demontarea amenajărilor interioare;

d) demontarea acroșajelor;

e) golirea instalației de combustibil.

Art. 222. – (1) Nota de comandă constituie în același timp și procesul-verbal de predare/primire al aeronavei în lucrări regulamentare/periodice, aplicare buletine de modernizare/service și pentru remedierea defecțiunilor.

(2) Nota de comandă se semnează la predare/primire de şeful SMA/ şeful de atelier şi inginerul şef al escadrilei/şeful echipei tehnice.

Art. 223. – (1) La introducerea aeronavelor în lucrări regulamentare/periodice, acestea sunt verificate în vederea stabilirii stării tehnice, a descoperirii eventualelor defecţiuni şi nominalizării lucrărilor suplimentare necesare, în volumul pregătirii preliminare.

(2) La predarea/primirea aeronavelor în/din lucrări regulamentare/inspecţii participă şefii de ateliere din SEM şi şeful atelierului/grupului/întreţinere celulă-motor, însoţiţi de tehnicul de aeronavă/mecanicul de bord/inginerul de bord şi şefii formaţiilor de întreţinere de la escadrilă.

Art. 224. – (1) Lucrările regulamentare/periodice executate se consemnează în fişele de lucrări regulamentare sau în documentaţia specifică fiecărui tip de echipament de aviaţie.

(2) Certificarea în livrete/cartea tehnică a echipamentului a executării lucrărilor regulamentare/periodice se face prin semnăturile şefilor de ateliere şi a şefului SEM.

(3) În fişele de lucrări regulamentare/periodice, în dreptul lucrărilor se semnează de către persoanele care au executat lucrările şi persoanele care au controlat calitatea acestora.

(4) Este obligatorie consemnarea valorilor impuse şi obţinute a parametrilor măsuraţi în fişele de lucrări regulamentare/fişele de remediere a defecţiunilor.

Art. 225. – Înlocuirea agregatelor aeronavei, în procesul lucrărilor regulamentare/periodice şi de reparaţii, se consemnează în registrele şefilor de ateliere şi se certifică în atestate şi/sau livretul aeronavei prin semnătură.

Art. 226. – După executarea lucrărilor regulamentare/periodice, se verifică parametrii de funcţionare a instalaţiilor echipamentelor de aviaţie, conform tehnologiei existente pentru fiecare tip de echipament de aviaţie.

Art. 227. – Materialele şi piesele de schimb necesare executării activităţilor de mentenanţă se pun la dispoziţie prin grija birourilor asigurare materială pe baza unei cereri de materiale anexată la nota de comandă, cerere întocmită de către şeful SEM.

Art. 228. – La predarea aeronavelor/agregatelor/echipamentelor pentru executarea de lucrări/reparaţii la opeartorii economici sau la alte unităţi militare, locţiitorul tehnic şi/sau şeful logisticii unităţii care are în dotare aeronava/echipamentul de aviaţie răspunde de:

a) întocmirea actului tehnic de constatare care se înaintează Bazei Logistice şi Serviciului logistic al SMFA/similar pentru celelalte structuri care operează aeronave înmatriculate militar înainte de intrarea aeronavei/echipamentului de aviaţie în lucrări;

b) actualizarea şi predarea către unitatea reparatoare a documentaţiei tehnice;

c) asigurarea la agregate/echipamente a resursei minime necesară executării zborurilor de afluire, încercare şi defluire;

d) asigurarea echipei tehnice şi a echipajului necesar predării/recepţionării aeronavei/ echipamentului de aviaţie.

Art. 229. – Pregătirea pentru zborul de încercare şi de defluire a aeronavei din lucrări se execută de către o echipă tehnică alcătuită din specialişti de la unitatea/subunitatea care are în primire/dotare aeronava. La solicitarea unităţii/subunităţii deţinătoare a aeronavei în cazul reparaţiei executată de altă unitate militară, echipa tehnică se poate completa cu specialişti de la unitatea/subunitatea reparatoare.

SECŢIUNEA a 4-a
Lucrări de trecere la exploatarea de sezon

Art. 230. – Lucrările de trecere la exploatarea de sezon se execută la echipamentele de aviaţie, de către personalul tehnic-ingineresc al escadrilei de aviaţie, pe specialităţi, în perioadele stabilite de şeful Serviciului logistic din SMFA, doar pentru echipamentele la care sunt prevăzute acest tip de lucrări în instrucţiunile de exploatare ale fabricantului/furnizorului/reparatorului.

Art. 231. – În vederea executării lucrărilor de trecere la exploatarea de sezon, şeful logisticii din unitate întocmeşte planul activităţilor de pregătire a echipamentelor şi a personalului.

Art. 232. – La aeronavele aflate în lucrări regulamentare, lucrările de trecere la exploatarea de sezon se execută la SMA.

Art. 233. – Lucrările executate la aeronave, cu ocazia trecerii la exploatarea de sezon, se consemnează în carnetele de lucru, pe specialităţi.

Art. 234. – După finalizarea lucrărilor de trecere la exploatarea de sezon aeronavele sunt verificate la sol şi în zbor.

Art. 235. – Executarea lucrărilor de trecere la exploatare de sezon se consemnează în livretul aeronavei utilizând formula „avionul/elicopterul este pregătit pentru exploatarea de iarnă/ vară fiind verificat la sol şi în zbor şi poate fi exploatat în condiţii de iarnă/vară“, urmată de dată şi semnăturile inginerului şef al escadrilei şi ale pilotului.

Art. 236. – În perioada de trecere la exploatarea de sezon se face repararea şi vopsirea utilajelor de aerodrom.

Art. 237. – Rezultatele activităţilor de trecere a echipamentelor de aviaţie la exploatarea de sezon, de verificare a cunoştinţelor tehnice ale personalului, precum şi propunerile cu privire la aceste activităţi, se raportează ierarhic şefului Serviciului logistic din SMFA.

Art. 238. – Pentru echipamentele care asigură deservirea aeronavelor se execută lucrări de trecere la exploatarea de sezon în acelaşi timp cu lucrările de la aeronave.

SECŢIUNEA a 5-a
Controlul profilactic

Art. 239. – Controlul profilactic este un ansamblu de lucrări de verificare şi întreţinere a aeronavelor care se execută la intervale de timp stabilite în scopul creşterii siguranţei în funcţionare şi prevenirii apariţiei unor defecţiuni în timpul zborului.

Art. 240. – (1) Controlul profilactic se execută săptămânal, de regulă în prima zi de lucru a săptămânii şi cuprinde setul săptămânal de lucrări profilactice şi pregătirea preliminară. Se execută timp de 7 ore, din care o oră se alocă pregătirii teoretice şi, periodic, examinării personalului tehnic-ingineresc şi navigant.

(2) Intervalul între două controale profilactice consecutive nu trebuie să depăşească 10 zile, calculat începând cu ziua următoare executării acestuia.

(3) Periodicitatea/valabilitatea controalelor profilactice poate fi modificată în situaţii de criză şi război precum şi în misiuni speciale sau cele care se execută în afara teritoriului naţional, cu aprobarea şefului Serviciului logistic al SMFA/similar pentru celelalte structuri care operează aeronave înmatriculate militar.

(4) Se exceptează de la prevederile acestui articol, structurile din afara SMFA care exploatează aeronave înmatriculate militar, pentru care se stabilesc periodicităţi conform specificului misiunii acestora.

Art. 241. – (1) Totalitatea lucrărilor care se execută în cadrul controlului profilactic sunt împărţite pe seturi de lucrări şi pe sisteme/instalaţii, corespunzătoare controlului profilactic săptămânal, astfel încât în limita a 6 seturi de astfel de lucrări, să fie controlate şi verificate toate instalaţiile şi sistemele aeronavei.

(2) Controalele profilactice includ verificări şi controale de tipul:

a) controlul comenzilor flexibile şi/sau rigide ale aeronavei: starea, fixarea şi siguranţarea, jocurile etc.;

b) verificarea vizuală a elementelor de rezistenţă ale celulei, de fixare a motoarelor, ansamblurilor mecanice, rotoarelor etc.;

c) verificarea etanşeităţii instalaţiilor de ungere, hidraulice şi pneumatice;

d) verificarea comenzilor motoarelor;

e) verificarea parametrilor de funcţionare a instalaţiilor celulei şi motoarelor;

f) verificarea documentaţiei tehnice a aeronavei privind actualizarea consumului de resursă, consemnarea corespunzătoare a executării lucrărilor regulamentare, periodice şi aplicării buletinelor de exploatare.

(3) Pentru fiecare set de lucrări profilactice se întocmesc fişe de control profilactic, care stabilesc detaliat pe operaţiuni, aspectele şi parametrii care se urmăresc.

(4) Lista cu lucrările de control profilactic se înaintează spre avizare şi aprobare Serviciului logistic al SMFA/similar pentru celelalte structuri care operează aeronave înmatriculate militar.

Art. 242. – (1) În urma analizării comportamentului în exploatare a sistemelor/instalaţiilor aeronavelor, şeful logisticii/locţiitorul tehnic poate stabili lucrări suplimentare care se execută în ziua de control profilactic, lucrări care se înscriu în carnetele de lucru ale aeronavelor.

(2) Pe timpul controlului profilactic se execută şi lucrări/verificări speciale ordonate de eşaloanele superioare sau cerute de către constructor sau reparator.

Art. 243. – (1) Lucrările de control profilactic se execută de către personalul tehnic-ingineresc de aviaţie al escadrilei, pe specialităţi şi se consemnează în carnetul de lucru/similar al aeronavei.

(2) Pentru executarea anumitor lucrări de o complexitate mai ridicată cuprinse în planul zilei de control profilactic, şeful logisticii poate solicita, dacă este cazul, şi specialişti din cadrul SMA.

(3) Activităţile din cadrul controlului profilactic se desfăşoară sub directa conducere a inginerului şef al escadrilei de aviaţie.

(4) În ziua de control profilactic personalul navigant este obligat să participe timp de cel puţin două ore la executarea lucrărilor, sub directa îndrumare a locţiitorului tehnic /şefilor secţiilor mentenanţă linie.

Art. 244. – (1) Pregătirea teoretică şi practică a personalului tehnic-ingineresc şi navigant în cadrul zilei de control profilactic se execută timp de o oră având ca temă instalaţia şi/sau sistemul aeronavei supuse controlului în ziua respectivă.

(2) Personalul care, din motive obiective nu participă la activităţile de pregătire şi verificare a cunoştinţelor, nu desfăşoară activităţi aeronautice decât după susţinerea testului grilă şi obţinerea punctajului minim prevăzut pentru a fi admis la exploatare.

SECŢIUNEA a 6-a
Reparaţii de complexitate ridicată, modificări, modernizări

Art. 245. – Lucrările de reparaţii majore, reparaţiile de complexitate ridicată, modificările, modernizările sunt operaţiuni de mentenanţă de nivel complex şi se execută prin operatori economici, în baza unor contracte încheiate, în condiţiile legii, de către structuri specializate ale SMFA, sau după caz, ale Ministerului Apărării Naţionale, dacă acestea nu se pot executa de către Secţia reparaţii şi lucrări complexe aeronave sau SMA.

Art. 246. – (1) Acestea sunt prevăzute în planul de mentenanță de nivel complex care este parte componentă a planului anual de mentenanță.

(2) Planul de mentenanță de nivel complex este analizat lunar și corectat ori de câte ori este nevoie respectându-se prioritățile, nevoile operaționale ale unităților de aviație și posibilitățile operatorilor economici.

Art. 247. – Fiecare unitate de aviație pregătește și trimite aeronavele din dotare în reparație, conform planificării, afluirea acestora la operatorul economic efectuându-se în zbor, pe cale rutieră, pe apă sau pe cale ferată, după caz.

Art. 248. – (1) Predarea și primirea/recepția echipamentelor se face în conformitate cu documentele stabilite de prezentele instrucțiuni.

(2) La predarea/primirea echipamentelor de aviație, din partea unității beneficiare participă o echipă tehnică stabilită de locțiitorul tehnic și un delegat din partea biroului asigurare materiale de aviație.

Art. 249. – În documentația de însoțire a aeronavei se completează datele și observațiile privind:

a) comportarea aeronavei în exploatare;

b) buletinele de modernizări care se solicită a fi aplicate de către operatorul economic reparator;

c) resursele tehnice;

d) date privind stocarea.

Art. 250. – Consemnările din livrete sunt certificate prin semnătura șefului logisticii și ștampila comandantului unității iar dacă sunt duplicate sau livrete-continuare sunt specificate toate reparațiile executate.

Art. 251. – În cazul când resursa consumată a unor agregate este diferită de cea a aeronavei/motorului pe care sunt montate, în atestatele acestora sunt consemnate orele de funcționare de la punerea în serviciu și de la ultima reparație capitală/revizie majoră.

Art. 252. – Comandanții unităților și șefii logisticii/șefii A4/locțiitorii tehnici sunt obligați să asigure consumul de resursă planificat pentru echipamentele de aviație și să dispună măsuri ca acestea să fie trimise la reparat la termenele stabilite.

Art. 253. – Șeful Serviciului logistic poate hotărî trimiterea în reparație a echipamentelor de aviație înainte de consumarea integrală a resursei stabilite dacă starea tehnică a acesteia nu asigură desfășurarea zborului în condiții de securitate precum și trimiterea în reparație capitală/revizie majoră a aeronavelor care, în urma unor accidente/incidente de zbor, au suferit deteriorări.

Art. 254. – (1) Aeronavele sunt trimise în reparație echipate complet, conform inventarului

şi fără muniţii la bord.

(2) Motoarele, agregatele şi piesele de schimb care sunt trimise în reparaţie separat de aeronavă, se predau complete, conform inventarului, stocate şi ambalate.

Art. 255. – Echipa tehnică desfăşoară următoarele activităţi:

a) verifică documentele care însoţesc aeronava: livrete, atestate şi alte documente specifice fiecărui tip de aeronavă;

b) verifică starea tehnică şi funcţionarea aeronavei.

Art. 256. – În livrete, atestate şi alte documente specifice fiecărui tip de aeronavă se verifică corectitudinea consemnării datelor privind reparaţia şi lucrările executate, buletinele de modernizări aplicate, resursa stabilită până la următoarea reparaţie şi termenul de garanţie.

Art. 257. – Dacă în urma zborului de recepţie a beneficiarului se constată că aeronava corespunde condiţiilor tehnice, se întocmeşte actul de predare-primire care se semnează de către şeful echipei tehnice al unităţii beneficiare şi reprezentantul operatorului economic reparator.

Art. 258. – Pentru echipamentele de aviaţie aflate în garanţie, la care în procesul exploatării apar defecţiuni care nu sunt generate de nerespectarea instrucţiunilor de exploatare, transport sau depozitare, se întocmesc acte de reclamaţie.

Art. 259. – (1) Actul tehnic de reclamaţie, întocmit în patru exemplare, se trimite la autoritatea contractantă/comandamentul bazei logistice pentru înştiinţarea operatorului economic reparator.

(2) În lipsa prevederilor contractuale, până la sosirea delegaţilor operatorului economic reparator se interzice demontarea echipamentelor de aviaţie reclamate precum şi executarea altor operaţiuni, fără aprobarea comandantului bazei logistice.

Art. 260. – (1) Remedierea defecţiunilor apărute în termenul de garanţie, se execută la unitatea beneficiară sau, în funcţie de complexitate şi la sediul operatorului economic reparator, de către specialiştii operatorului economic reparator, conform prevederilor contractului de reparaţii.

(2) În cazuri excepţionale, dacă este imperios necesară plecarea aeronavei în misiune, şeful logisticii/locţiitorul tehnic solicită aprobare la Serviciul logistic din SMFA pentru înlocuirea pieselor defecte aflate în garanţie, urmând ca operatorul economic să dispună, conform prevederilor contractuale, modul de soluţionare a pieselor reclamate.

(3) După terminarea lucrărilor de înlăturare a defecţiunilor se întocmeşte actul de recepţie/stingere a reclamaţiei.

(4) Actul de recepţie/stingere se înaintează la autoritatea contractantă şi însoţeşte actul tehnic de reclamaţie.

CAPITOLUL VIII
Mentenanța echipamentelor de aviație în situații speciale

SECȚIUNEA 1
Mentenanța în operații/luptă pe teritoriului național

Art. 261. – Pentru luarea deciziei privind cursul de acțiune, șeful logisticii întocmește și prezintă comandantului informații și estimări care includ elemente de mentenanță referitoare la:

a) gradul de asigurare, pe tipuri, cu echipamente de aviație și muniții și starea de operativitate a acesteia, pe misiuni, în raport cu situația operativă/tactică;

b) volumul de întrețineri tehnice, evacuări, reparații, predări sau preluări de tehnică și modul de executare a acestora, pe timpul pregătirii și ducerii acțiunilor de luptă;

c) rezerva de resursă a principalelor tipuri de echipamente de aviație și măsurile necesare pentru a asigura îndeplinirea misiunii;

d) gradul de asigurare a unităților de aviație și formațiilor de mentenanță cu personal și modalități de completare;

e) repartiția forțelor și mijloacelor de mentenanță, rezervele care se creează, întăririle necesare;

f) modul de folosire a capacităților de producție ale operatorilor economici, din zona unității de aviație;

g) măsurile de protecție a formațiunilor de mentenanță, împotriva mijloacelor CBRN și a mijloacelor incendiare;

h) forțele și mijloacele de mentenanță care urmează să fie solicitate de la eșalonul superior sau de la organele administrației publice locale;

i) modalitatea în care se realizează conducerea formațiunilor de mentenanță.

Art. 262. – (1) La intrarea în Serviciul de luptă se execută verificarea funcționării mijloacelor tehnice, defecțiunile constatate se înlătură, iar rezultatele se înscriu în procesul verbal de predare-primire a serviciului sau în documentele specifice.

(2) Lucrările de pregătire a aeronavelor în vederea instalării în Serviciul de luptă/Serviciul medical militar de urgență se execută la intrarea în serviciu sau în ultima zi lucrătoare care precede zilele de sâmbătă și duminică sau alte sărbători legale.

(3) Pentru aeronavele destinate să execute Serviciul de luptă/Serviciul medical militar de urgență sau care execută misiuni ordonate în zilele libere sau sărbători legale, se execută pregătirea pentru zbor conform procedurilor operaționale specifice.

(4) Aeronavele destinate executării Serviciul de luptă/Serviciul medical militar de urgență se nominalizează prin OZU, din cadrul celor disponibile pentru zbor, cu o resursă tehnică minimă rămasă, care să asigure executarea misiunilor până la schimbarea aeronavei din serviciu.

(5) Pentru operatorii de aeronave înmatriculate militar care nu aparţin Forţelor Aeriene, resursa tehnică minimă rămasă până la prima intervenţie de mentenanţă se stabileşte de către şeful logisticii acestora/similar.

(6) Se admit pentru executarea serviciului de luptă numai aeronavele care nu au depăşit de la ultimul zbor executat 30 de zile de staţionare şi la care s-au executat controalele speciale impuse prin ordine, dispoziţii tehnice şi/sau buletine service.

(7) Fac excepţie perioadele de staţionare mai mari de 30 de zile determinate de cauze obiective cum sunt condiţii meteo nefavorabile, restricţii sau interdicţii de zbor ordonate de eşaloanele superioare, în acest caz executându-se următoarele lucrări la aeronave:

a) lucrări prevazute în memoratoarele unice de asistenţă tehnică pe timpul staţionării după 30 de zile;

b) efectuarea unui rulaj pe pista de decolare-aterizare.

(8) La elicoptere, valabilitatea pregătirii nemijlocite şi a punctului fix de control este de maxim 72 de ore dacă aeronava nu execută zbor în acest interval.

(9) Activităţile de pregătire şi înarmare se desfăşoară conform procedurii operaţionale elaborate în cadrul bazei aeriene, în funcţie de tipul aeronavei şi specificul misiunii.

(10) Procedurile operaţionale specifice fiecărei baze aeriene cuprind:

a) variantele de echipare/înarmare pentru aeronava de bază şi cea de rezervă, specifice fiecărui tip de misiune;

b) definirea locurilor de desfăşurare a fiecărei activităţi: locul de executare a pregătirii nemijlocite, locul de parcare/staţionare a aeronavelor neînarmate, locul de parcare/staţionare a aeronavelor înarmate, locul de refacere a capacităţii de zbor/refacere a capacităţii de luptă, locul de remediere a incidentelor de tragere, locul de depozitare a muniţiei, locul de pregătire a muniţiei şi formarea benzilor, locul de dispunere/păstrare a echipamentelor opţionale;

c) lista operaţiunilor care se execută în cadrul verificărilor/inspecţiilor zilnice la echipamentele de aviaţie, în condiţiile executării pregătirii cu echipă tehnică restrânsă;

d) graficul desfăşurării activităţilor;

e) instrucţiuni generale şi specifice de siguranţă pentru instalaţiile de armament şi lucrul cu muniţii;

f) componenţa, locul de dispunere, şi modul de acţiune a mijloacelor de deservire a zborului;

g) detalii privind asigurarea medicală;

h) detalii privind modul de evacuare a echipamentelor avariate;

i) detalii privind modul de raportare a stadiului îndeplinirii activităţii de pregătire şi executare a misiunilor.

Art. 263. – (1) Personalul de mentenanță care vine în sprijinul/întărirea subunităților participă, alături de personalul existent, la executarea lucrărilor de pregătire, întreținere și reparații la echipamentele din înzestrare.

Art. 264. – În raport cu situația operativă/tactică și timpul la dispoziție, în perioada de pregătire a acțiunilor militare, se execută:

a) lucrări de deconservare și de punere în stare de funcționare a aeronavelor și produselor aeronautice stocate sau defecte;

b) când timpul este scurt, la ordinul șefului logisticii/locțiitorului tehnic, la echipamentele de aviație se execută verificări/inspecții zilnice și lucrări de întreținere, conform procedurii operaționale, punându-se accent pe reglarea armamentului și sistemelor de ochire;

c) dacă timpul avut la dispoziție permite, la echipamentele de aviație se execută verificările/inspecțiile zilnice și periodice precum și lucrările regulamentare în volum maxim, conform memoratoarelor și instrucțiunilor de mentenanță.

Art. 265. – (1) Pe timpul dezvoltării operației, subunitățile și formațiunile de mentenanță se întăresc cu formațiuni mixte de reparații și grupe de evacuare, inclusiv din cadrul operatorilor economici specializați, care execută și asigură recuperarea, evacuarea, repararea sau predarea echipamentelor deteriorate.

(2) Formațiunile destinate recuperării aeronavelor doborâte evaluează starea tehnică a acestora și decid:

a) recuperarea în totalitate a epavei, dacă se consideră că poate fi reparată și întrebuințată în luptă;

b) recuperarea unor părți componente care ar putea fi folosite pentru repararea altor aeronave;

c) distrugerea epavei dacă se consideră că nu mai poate fi recuperată.

Art. 266. – (1) În situații de criză și război, pentru aeronavele supuse unor amenințări iminente de distrugere sau capturare, se aplică principiul mentenanței amânate pentru asigurarea evacuării rapide.

(2) În aceste situații, la aeronavele respective se execută numai lucrările strict necesare readucerii la configurația de zbor și pregătirea pentru executarea zborului pe alt aerodrom.

Art. 267. – (1) Pe timpul ducerii operațiilor de luptă la aeronave se poate aplica mentenanța amânată și când este necesară evacuarea pe calea aerului a aeronavelor amenințate a fi distruse sau capturate, aeronave care se pot găsi în următoarele situații:

a) cu resurse tehnice expirate dar cu sistemele vitale în stare de funcționare;

b) imobilizate în lucrări de întreținere sau remedieri de defecțiuni.

(2) În această situație, se execută numai lucrările de restabilire parțială a sistemelor vitale urmate de o verificare funcțională cu pornirea motoarelor.

SECȚIUNEA a 2-a

Mentenanța în operații multinaționale desfășurate în afara teritoriului național

Art. 268. – În raport cu prevederile concepției în care urmează să acționeze, forțele destinate participării la misiuni internaționale, pe linie de mentenanță se desfășoară activități în următoarele etape:

a) activități în perioada de pregătire a misiunii;

b) activități pe timpul executării misiunii;

c) activități ce se execută după întoarcerea din misiune.

Art. 269. – (1) În perioada de pregătire a misiunii, în vederea coordonării activităților de mentenanță și pentru sprijinirea aplicării conceptului operațional al comandamentului multinațional, în echipa de planificare a exercițiului/operației participă și 1-3 reprezentanți ai Serviciului logistic din SMFA;

(2) În cadrul conferințelor de planificare a exercițiului/operației, de comun acord cu reprezentanții celorlalte națiuni participante, se stabilesc:

a) perioada de dislocare și intensitatea activității de zbor pe aerodromul de dislocare;

b) locul de dispunere/depozitare a elementelor necesare desfășurării activităților de mentenanță pe aerodromul de dislocare;

c) modalitățile de cooperare, coordonare și asigurare pe linia activităților de mentenanță;

d) prioritățile în ceea ce privește asigurarea activităților de mentenanță pe aerodromul de dislocare;

e) intensitatea acțiunilor de luptă, când este cazul;

f) locul de depozitarea a munițiilor aduse pentru utilizare în acțiune, când este cazul;

g) locul de parcare al aeronavelor dislocate;

h) locul unde se execută lucrări regulamentare și reparații la echipamentele de aviație dislocate;

i) itinerarul de deplasare la sol al aeronavelor dislocate, pe timpul desfășurării activităților de zbor;

j) zona unde se execută înarmarea aeronavelor, când este cazul;

k) măsurile de siguranță specifice aerodromului de dislocare pe timpul înarmării aeronavelor și la sosirea acestora din misiuni de luptă;

l) locul de dispunere a sistemelor de pregătire și analiză a misiunii;

m) compatibilitatea sistemelor de cuplare existente pe aerodromul de dislocare pentru alimentarea aeronavelor cu energie electrică, oxigen, aer, azot și lichid hidraulic;

n) modalitatea de acțiune în caz de avarie la aterizare, în rulaj sau în caz de catastrofă aeriană;

o) zona de evacuare a echipamentelor avariate, locul de dispunere al echipelor tehnice de intervenţie şi traseele lor de deplasare;

p) locul unde îşi desfăşoară activitatea echipa tehnică de pregătire a aeronavelor pentru zbor;

q) necesarul de mijloace de descărcare şi de transport a echipamentelor şi a personalului participant;

r) necesarul de reprezentanţi naţionali în CMR.

(3) În perioada de pregătire a misiunii se execută:

a) selecţionarea personalului tehnic-ingineresc de aviaţie participant;

b) selecţionarea şi concentrarea echipamentelor de aviaţie participante în locurile stabilite;

c) verificarea echipamentelor de aviaţie participante şi stabilirea volumului de lucrări pentru asigurarea unei stări de operativitate maxime;

d) asigurarea materială necesară executării misiunii;

e) vopsirea şi inscripţionarea echipamentelor de aviaţie conform scopului misiunii;

f) executarea lucrărilor de asistenţă tehnică în volum complet;

g) remedierea deficienţelor constatate pe timpul verificărilor şi întreţinerilor;

h) asigurarea şi pregătirea materialelor necesare îmbarcării, fixării echipamentelor şi containerelor pe mijloace de transport;

i) instruirea/pregătirea personalului în vederea executării misiunilor care urmează a fi îndeplinite în zona de acţiune;

j) stabilirea cantităţilor de lubrifianţi şi lichide speciale necesare desfăşurării activităţii de zbor şi a modalităţilor de asigurare a acestora;

k) stabilirea tipurilor şi cantităţilor de muniţii necesare desfăşurării acţiunilor de luptă, când este cazul;

l) stabilirea aparaturii de măsură şi control necesare pregătirii, controlului reparării echipamentelor şi executării lucrărilor regulamentare;

m) stabilirea utilajelor şi instalaţiilor de aerodrom necesare desfăşurării activităţii;

n) stabilirea necesarului de instalaţii şi echipamente de încărcare/descărcare a materialelor în/din aeronavele de transport;

o) stabilirea tipului şi a necesarului de aeronave de transport;

p) stabilirea sistemului de monitorizare şi informare în ţară a activităţilor de mentenanţă desfăşurate;

q) stabilirea personalului tehnic care intră în compunerea echipelor de intervenţie de pe aerodromul gazdă/de dislocare;

r) revista de front a echipamentelor de aviație și a personalului participant la misiune.

Art. 270. – (1) Pe timpul derulării misiunii se execută activități de mentenanță atât pe aerodromurile de escală cât și pe aerodromul de dislocare.

(2) Pe aerodromurile de escală se execută următoarele operațiuni:

a) după aterizare, înaintea începerii activităților de refacere a capacității de zbor și a operațiunilor de control, se montează siguranțele la sistemele de salvare din cabină;

b) refacerea capacității de zbor a aeronavelor folosindu-se facilitățile de pe aerodromurile de escală.

(3) Pe aerodromul de dislocare se execută următoarele operațiuni:

a) refacerea capacității de zbor, folosindu-se facilitățile aerodromului gazdă;

b) controlul după zbor la aeronave;

c) se stabilesc zilele de pregătire a echipamentelor de aviație dislocate în funcție de activitatea de zbor care urmează a se executa;

d) se desfășoară activități de mentenanță a echipamentelor de aviație dislocate, conform prevederilor memoratoarelor și instrucțiunilor de exploatare ale aeronavelor.

Art. 271. – După întoarcerea din misiune se execută următoarele activități:

a) verificarea stării echipamentelor de aviație participante;

b) executarea reparațiilor și remedierea defecțiunilor, când este cazul, pentru punerea în stare de operativitate a echipamentelor de aviație participante.

SECȚIUNEA a 3-a

Asistența tehnică a aeronavelor care execută misiuni în afara aerodromului de bază

Art. 272. – Aeronavelor care execută misiuni în afara aerodromului de bază li se acordă asistență tehnică în următoarele cazuri:

a) când execută misiuni de zbor cu aterizare pe alte aerodromuri;

b) când execută aterizări de urgență pe alte aerodromuri ca urmare a imposibilității continuării misiunii, din cauza defecțiunilor tehnice sau a condițiilor meteorologice nefavorabile;

c) în situația când aterizează pe alte aerodromuri în vederea refacerii capacității de zbor/luptă.

Art. 273. – Asistența tehnică care se acordă aeronavelor sosite din alte unități cuprinde și pregătirea pentru zbor, în cazul în care personalul este autorizat să exploateze aceste tipuri de aeronave.

Art. 274. – Răspunderea pentru acordarea la timp a asistenței tehnice și pentru calitatea acesteia revine comandantului echipajului/pilotului aeronavei, comandantului și șefului logisticii bazei aeriene dispusă pe aerodromul unde se execută aterizarea.

Art. 275. – Lucrările de asistență tehnică la aeronavele sosite din alte unități se execută de către o echipă tehnică numită și instruită în acest scop de către șeful logisticii.

Art. 276. – Primirea și dirijarea aeronavelor aparținând altor unități, care aterizează pe aerodrom în afara programului unității, se face de către dispecerul de sol.

Art. 277. – (1) Comandantul echipajului/pilotul aeronavei care a aterizat pe alt aerodrom este obligat să asiste la executarea lucrărilor de asistență tehnică.

(2) El este obligat să cunoască tipul/sortimentul carburanților și lubrifianților cu care trebuie alimentată aeronava și punctele de umplere/completare cu carburanți și lichide speciale.

(3) La aeronavele de transport și la elicoptere care au în compunerea echipajului tehnic, mecanici de bord/crew chief/tehnici de aeronave, asistența tehnică se execută sub îndrumarea și cu participarea efectivă a acestora.

Art. 278. – Unitatea de bază trimite din timp echipe tehnice, în vederea primirii și pregătirii pentru zbor a aeronavelor, când pe noul aerodrom, nu există personal specializat, utilaje și mijloace de sprijin corespunzătoare tipurilor respective de aeronave.

Art. 279. – (1) Echipele tehnice trimise în vederea primirii și pregătirii pentru zbor a aeronavelor care aterizează pe alt aerodrom se subordonează șefului logisticii din unitatea în care se execută aterizarea.

(2) În caz de nevoie, acesta poate repartiza pentru acordarea asistenței tehnice și personal tehnic-ingineresc de aviație din subordine.

(3) Se asigură din timp utilaje, obturatoare, blocaje și huse specifice tipului de aeronavă prin grija șefilor logisticii din ambele unități.

Art. 280. – Lucrările executate la aeronavele sosite din alte unități se consemnează în documentația de exploatare, după aceleași reguli aplicate la aeronavele proprii.

SECȚIUNEA a 4-a
Asistența tehnică a aeronavelor care execută misiuni pe teritoriul altor state

Art. 281. – La aeronavele care aterizează în cadrul executării unor misiuni ordonate în afara granițelor de stat, asistența tehnică se execută de către echipele tehnice care le însoțesc.

Art. 282. – Asistența tehnică, în această situație, cuprinde activitățile corespunzătoare din instrucțiunile de exploatare ale fiecărei aeronave, timpul de execuție fiind adaptat numărului de personal la dispoziție, a rezervei de piese de schimb, SDV aflate la dispoziție.

Art. 283. – În cazul când, în urma înlăturării unor defecțiuni, este necesară încercarea în zbor, aceasta se execută de către echipajul/pilotul aeronavei.

Art. 284. – În cazul în care pe aerodromul de dislocare există personal instruit și autorizat

în cadrul programului NATO privind acordarea serviciilor reciproce la aeronave, acesta poate executa lucrările de refacere a capacității de zbor/luptă, corespunzător nivelului de certificare, sub controlul echipajului de zbor/pilotului aeronavei.

Art. 285. – (1) La aeronavele militare cu nevoi de reparații, aterizate pe aerodromuri din alte state, se permite efectuarea reparațiilor de către personal al țării gazdă, autorizat pentru tipul respectiv de reparații de către autoritățile statului gazdă, în urma aprobării de către șeful SMFA.

SECȚIUNEA a 5-a

Asistența tehnică pe teritoriul național a aeronavelor care aparțin altor state

Art. 286. – Aeronavelor care aparțin altor state și aterizează pe un aerodrom militar din țară li se acordă asistența tehnică numai la cererea comandantului echipajului/pilotului și cu aprobarea șefului SMFA.

Art. 287. – Asistența tehnică ce se acordă aeronavelor care aparțin altor state cuprinde:

a) dirijarea aeronavelor la sol;

b) refacerea capacității de zbor;

c) refacerea capacității de luptă, când este cazul.

Art. 288. – Toate lucrările de asistență tehnică se execută în prezența comandantului echipajului/pilotului.

Art. 289. – (1) Asistența tehnică la aeronavele ce aparțin altui stat se execută de către echipe formate din specialiști admiși la exploatarea tipurilor respective de aeronave, numite de către șeful logisticii din unitate sau care dețin certificare pentru servicii reciproce/Aircraft Cross Servicing – ACS, pentru tipul respectiv de aeronavă.

(2) În această situație, lucrările de asistență tehnică se consemnează într-un document de exploatare, carnet de lucru, întocmit în acest scop, după aceleași reguli ca la aeronavele proprii.

(3) Aeronava se admite la zbor numai după întocmirea fișei de pregătire pentru zbor în care semnează specialiștii care au executat lucrările și persoanele care au controlat calitatea acestora.

Art. 290. – (1) Consemnarea consumului de carburanți-lubrifianți, lichide speciale, gaze comprimate și piese de schimb pentru punerea în stare de disponibilitate a aeronavelor ce aparțin altor state se face potrivit procedurilor cuprinse în *L-26, Manual privind proceduri standard NATO pentru asistență logistică reciproc*-08/2008 și altor reglementări în vigoare.

(2) Dacă nu se utilizează formularele tipizate și echipamentul standard NATO pentru consemnarea alimentării cu combustibil, documentele care atestă cantitatea de combustibil livrat unui alt stat au prevăzut, în mod obligatoriu, numele, seria și numărul actului de identitate și semnătura comandantului echipajului/pilotului.

Art. 291. – Măsuri de siguranță la aeronavele care utilizează hidrazina:

a) când se lucrează cu hidrazină este obligatorie purtarea echipamentului de protecție și mască;

b) activarea sursei de alimentare de avarie sau scurgerile de hidrazină pot fi detectate vizual, auditiv sau olfactiv;

c) măsurile de urgență în cazul avarierii sau declanșării sursei de alimentare de avarie se referă la evacuarea personalului neautorizat din zona de pericol, anunțarea coordonatorului sprijinului logistic/coordonatorului pentru mentenanță, transportul personalului expus la spital, direcționarea vehiculelor de intervenție la locul incidentului, intervenția echipei specializate pentru rezolvarea situației iar în cazul unei aterizări de urgență, aeronava se dirijează spre zona special destinată unei astfel de intervenții.

SECȚIUNEA a 6-a
Asistența tehnică la aeronavele care execută misiuni speciale

Art. 292. – (1) Prin misiune specială de transport aerian se înțelege:

a) zborurile speciale cu președintele României, președintele Senatului, președintele Camerei Deputaților, primul ministru, viceprim-miniștri, miniștri, sau omologii străini aflați in vizită in România;

b) transportul de persoane, altele decât VIP, din afara Forțelor Aeriene;

c) transportul de muniții și materiale periculoase;

d) misiunile de evacuare medicală;

e) misiunile de intervenție la calamități.

(2) Pentru executarea misiunilor speciale se pregătesc una sau mai multe aeronave.

(3) La aeronavele participante la aceste misiuni se execută lucrări suplimentare conform prevederilor fișelor de lucrări suplimentare, întocmite pentru fiecare tip de aeronavă în parte.

(4) Timpul alocat executării lucrărilor suplimentare se stabilește în funcție de tipul de aeronavă și condițiile concrete de executare: sezon cald/rece, zi/noapte, în timpul/în afara orelor de program.

(5) Pentru fiecare tip de aeronavă care execută misiuni speciale se întocmesc registre cu fișe de lucrări suplimentare.

CAPITOLUL IX
Mentenanța sistemelor de aeronave fără pilot

SECȚIUNEA 1
Principii generale

Art. 293. – (1) Sistemele de aeronave fără pilot, denumite în continuare UAS sau sisteme UAV, sunt structuri tehnice complexe din înzestrarea Armatei României care execută misiuni în spațiul aerian cu vehicule aeriene fără pilot uman la bord - UAV, care folosesc forțele aerodinamice pentru a zbura autonom după plan de zbor prestabilit sau pilotate de la sol de un operator uman și care pot transporta la bord încărcături utile letale sau neletale.

(2) Un sistem UAS are în compunere de regulă următoarele elemente:

a) subsistemul aerian constituit din două sau mai multe aeronave fără pilot, care transportă sarcinile utile la bord sau/și acroșate;

b) subsistemul terestru format din: stații terestre de control care asigură pregătirea misiunii, controlul în zbor al aeronavei fără pilot, interpretarea și diseminarea datelor primite de la sarcinile utile, stații terminal de date care asigură legătura de date dintre subsistemul aerian și cel terestru, respectiv asigură transmiterea comenzii către avionul fără pilot și primirea datelor utile de la avionul fără pilot de către stația de control, stații portabile de comandă și control, sistem de comunicație, videoterminale dispuse „la distanță", sistem de lansare și recuperare și echipamente de mentenanță și sprijin la sol;

c) subsistemul pentru antrenamentul personalului.

Art. 294. – Exploatarea sistemelor UAV se realizează prin planificarea, conducerea și executarea activităților de mentenanță și de operare a sistemelor UAV de către:

a) personalul de mentenanță format din personalul tehnic-ingineresc de aviație: tehnicienii de mentenanță;

b) personalul de operare: operatori UAS/piloți externi, piloți interni și operatori sarcini utile;

c) personalul cu asigurarea zborului: specialiști auto, specialiști transmisii date și imagini, analiști interpretatori imagini-date, personal aeronautic nenavigant, controlori de trafic aerian și meteorologi.

SECȚIUNEA a 2-a
Atribuțiile personalului tehnic-ingineresc de aviație de conducere, din cadrul structurilor de mentenanță ale unităților care au în dotare sisteme UAV

Art. 295. Conducerea mentenanței echipamentelor sistemelor UAV face parte din sistemul de conducere a logisticii din cadrul categoriei de forțe care are în înzestrare sistemele UAV.

Art. 296. – (1) La nivelul unității care are în înzestrare sisteme UAV, mentenanța este organizată și condusă de către Șeful logisticii prin locțiitorul tehnic/șeful logisticii structurii care are în dotare sisteme UAV, indiferent de specialitatea acestuia.

(2) Pe linie de mentenanță, atribuțiile funcțiilor de conducere din prezentele instrucțiuni se îndeplinesc după cum urmează:

a) șeful SML/inginerul șef al escadrilei – comandantul detașamentului/similar;

b) șeful atelierului/grupului întreținere –comandantul grupului/ similar;

c) șeful patrulei – comandantul echipei/ similar.

Art. 297. – (1) Biroul S4 Logistică din structura centrală/brigada ce are în dotare sisteme UAV are următoarele responsabilități pe linia mentenanței echipamentelor de aviație:

a) participă la elaborarea planului de mentenanță;

b) monitorizează starea tehnică și de întreținere a echipamentelor de aviație;

c) participă la întocmirea cererilor de aprovizionare a unității cu piese de schimb, carburanți și lubrifianți, precum și cu materialele de întreținere și utilajele necesare;

d) participă la activitățile de standardizare în domeniul mentenantei;

e) înaintează propunerile pentru îmbunătățirea reglementărilor în domeniu;

f) coordonează și verifică întocmirea actelor tehnice de constatare și de reclamație pentru motoarele, agregatele sau ansamblurile la care s-au constatat defecțiuni în procesul activităților de mentenanță;

g) urmărește modul de rezolvare a defecțiunilor în perioada de garanție precum și a defecțiunilor semnalate prin actele tehnice de constatare;

h) urmărește efectuarea analizelor carburanților-lubrifianților specifici, la termenele stabilite;

i) ia măsuri pentru soluționarea cererilor de asigurare materială, prin distribuții din existentul unității sau prin solicitări la eșalonul superior, din depozitele centrale;

j) coordonează activitățile de recepție a produselor achiziționate de la furnizori, precum și a celei de primire, depozitare, întreținere și distribuție a acestora;

k) urmărește modul de realizare a construcțiilor și amenajărilor necesare pentru păstrarea echipamentelor și executarea activităților de mentenanță prin structurile de resort;

l) coordonează întocmirea documentelor necesare pentru scoaterea din funcțiune a mijloacelor fixe și a documentelor de declasare a materialelor/obiectelor de inventar;

m) coordonează evacuarea echipamentelor avariate în locurile special prevazute/amenajate în acest scop;

n) coordonează activitățile de asigurare a mijloacelor de deservire necesare executării lucrărilor la aeronave, precum și pregătirea și executarea activității de zbor;

o) asigură controlul metrologic la aparatura şi sculele din dotarea sistemelor UAS;

p) urmăreşte respectarea normelor de securitate şi sănătate in muncă, protecţia mediului, supravegherea tehnică, metrologia şi apărarea împotriva incendiilor;

q) urmăreşte derulărea procedurilor de achiziţie a bunurilor comune, produselor şi serviciilor din competenţa sa.

(2) Locţiitorul tehnic se subordonează şefului logisticii şi coordonează activitatea tuturor compartimentelor şi structurilor de mentenanţă din subordine şi are următoarele atribuţii pe linia mentenanţei sistemelor UAV:

a) să cunoască construcţia şi caracteristicile generale ale sistemelor UAV din dotarea unităţii, regulile şi normele de întrebuinţare şi mentenanţă;

b) să cunoască situaţia cu existentul, necesarul şi starea de operativitate a sistemelor UAV, pe care o raportează ierarhic;

c) să controleze pregătirea de specialitate a personalului tehnic-ingineresc de aviaţie;

d) să întocmească cererile de aprovizionare a unităţii cu motoare, piese de schimb, carburanţi şi lubrifianţi, precum şi cu materiale de întreţinere şi utilaje necesare funcţionării sistemelor UAV;

e) să întocmească planul anual de mentenanţă a sistemelor UAV;

f) să întocmească planul cu necesarul de reparaţii şi servicii de asistenţă tehnică pe baza solicitărilor primite de la comandanţii de detaşamente/similar;

g) să întocmească cererile de mentenanţă de nivel general şi să le înainteze la Serviciul logistic al categoriei de forţe;

h) să asigure întocmirea şi centralizarea reclamaţiilor pentru defecţiunile apărute în perioada de garanţie la sistemele UAV;

i) să întocmească şi să înainteze la eşalonul superior actele de reclamaţie şi actele de constatare;

j) să întocmească cererile de materiale, piese de schimb şi reparaţii necesare îndeplinirii planului de pregătire pentru zbor pentru anul următor şi să le înainteze la eşalonul superior;

k) să întocmească planul de aprovizionare cu piese de schimb şi materiale necesare desfăşurării activităţilor de mentenanţă;

l) să întocmească planul cu necesarul de aprovizionare cu combustibili, lubrifianţi şi lichide speciale pentru desfăşurarea activităţilor de mentenanţă;

m) să execute periodic analiza activităţilor tehnice şi a defecţiunilor apărute la sistemele de UAV;

n) să asigure evidenţa centralizată a defecţiunilor, întocmirea şi înaintarea situaţiei acestora la eşalonul superior;

o) să propună şi să urmărească amenajarea şi dotarea locurilor de dispunere şi păstrare a sistemelor UAV;

p) să verifice măsurile privind asigurarea securităţii acestora, apărarea împotriva incendiilor şi ordinea interioară;

q) să ia măsuri de organizare şi desfăşurare la timp a pregătirii activităţilor în vederea trecerii echipamentelor la exploatarea de sezon;

r) să controleze respectarea instrucţiunilor privind securitatea şi sănătatea în muncă, precum şi activităţile de supraveghere tehnică a instalaţiilor sub presiune şi de ridicat, a aparatelor consumatoare de energie de orice natură şi mijloacelor de măsurare în cadrul formaţiunilor de mentenanţă;

s) să analizeze şi să facă propuneri de scoatere din funcţiune a echipamentelor de aviaţie şi materialelor, în conformitate cu prevederile legale în vigoare;

t) să centralizeze şi să înainteze eşaloanelor superioare date statistice necesare elaborării programelor de prevenire a incidentelor şi accidentelor de aviaţie.

(3) Şeful S4 Logistică din cadrul batalionului/structurii care are în dotare sisteme UAV se subordonează şefului logisticii şi are următoarele atribuţii:

a) să urmărească respectarea instrucţiunilor de păstrare, întreţinere, folosire şi consum a materialelor tehnice de aviaţie repartizate grupurilor UAS ale detaşamentului;

b) împreună cu comandanţii de detaşamente/similar să întocmească lunar planul afluirii aeronavelor la executarea lucrărilor regulamentare, ţinând seama de consumarea resursei tehnice;

c) să controleze trimestrial, prin sondaj, starea şi existenţa sculelor, dispozitivelor şi aparaturii de măsură şi control din dotarea grupurilor UAS, luând măsuri pentru înlocuirea sau repararea acestora;

d) să cunoască resursele tehnice ale aeronavelor şi motoarelor şi să urmărească eşalonarea consumării acestora;

e) să controleze corectitudinea completării şi păstrării documentelor de evidenţă a echipamentelor de aviaţie din înzestrarea detaşamentului UAS;

f) să întocmească şi să înainteze către locţiitorul tehnic cererile de asigurare pe linie de mentenanţă;

g) urmăreşte respectarea normelor de securitate şi sănătate în muncă, protecţia mediului, supravegherea tehnică, metrologia şi apărarea împotriva incendiilor.

Art. 298. – (1) Comandantul de detaşament UAS este obligat să asigure timpul, forţele şi resursele necesare pentru desfăşurarea activităţilor logistice stabilite de locţiitorul tehnic al unităţii.

(2) Pe linia mentenanţei echipamentelor de aviaţie comandantul de detaşament are următoarele atribuţii:

a) să cunoască echipamentele din dotarea detaşamentului UAS, regulile de exploatare a acestora, prevederile prezentelor instrucţiuni, ordinelor şi ale altor documente ce reglementează activitatea de mentenanţă;

b) să coordoneze activităţile de pregătire pentru zbor a aeronavelor detaşamentului;

c) să verifice periodic personalul din subordine în ceea ce priveşte cunoaşterea şi aplicarea regulilor pe linia activităţilor de mentenanţă;

d) să organizeze pregătirea personalului tehnic-ingineresc de aviaţie nou sosit în cadrul grupurilor UAS din subordine;

e) să cunoască situaţia cu existentul, necesarul şi starea de operativitate a sistemelor UAV, pe care o raportează ierarhic;

f) să urmărească menţinerea în stare de operativitate a sistemelor UAV, precum şi pregătirea acestora pentru zbor;

g) să îndrume şi să controleze pregătirea de specialitate a personalului tehnic-ingineresc de aviaţie;

h) împreună cu locţiitorul tehnic să întocmească lunar planul afluirii aeronavelor în lucrări regulamentare, ţinând seama de consumarea resursei tehnice şi de planul anual de mentenanţă;

i) să întocmească şi să înainteze actele de reclamaţie şi actele de constatare;

j) să întocmească planul de aprovizionare cu piese de schimb şi materiale necesare desfăşurării activităţilor de mentenanţă şi de zbor;

k) să întocmească planul cu necesarul de aprovizionare cu combustibili, lubrifianţi şi lichide speciale pentru desfăşurarea activităţilor de mentenanţă;

l) să execute periodic analiza activităţilor tehnice şi a defecţiunilor apărute la sistemele de UAV;

m) să analizeze şi să facă propuneri de scoatere din funcţiune a echipamentelor de aviaţie şi materialelor, în conformitate cu prevederile legale în vigoare;

n) să dispună măsurile necesare pentru prevenirea producerii accidentelor şi incidentelor cauzate de pregătirea necorespunzătoare a aeronavelor pentru zbor de către personalul tehnic-ingineresc de aviaţie;

o) să controleze echiparea regulamentară a personalului tehnic-ingineresc de aviaţie, la activităţile de mentenanţă şi de zbor;

p) să controleze şi să dispună măsuri pentru respectarea normelor de securitate şi sănătate în muncă, protecţie a mediului şi de apărare împotriva incendiilor, în sectorul detaşamentului.

Art. 299. – Comandantul grupului UAS este subordonat comandantului de detaşament. Pe linia mentenanţei echipamentelor de aviaţie are următoarele atribuţii:

a) să cunoască echipamentele din dotarea grupului UAS, regulile de exploatare a acestora, prevederile prezentelor instrucţiuni, ordinelor şi ale altor documente ce reglementează activitatea de mentenanţă;

b) să ia măsuri pentru menţinerea în stare de disponibilitate a sistemului UAV şi pentru pregătirea pentru zbor şi exploatarea corectă a acestuia;

c) să conducă pregătirea tehnică a personalului tehnic-ingineresc de aviaţie al grupului UAV;

d) să ia măsuri şi să acţioneze pentru prevenirea producerii accidentelor şi incidentelor ca urmare a pregătirii necorespunzătoare pentru zbor a aeronavelor, precum şi a celor cauzate de nerespectarea în totalitate a regulilor de mentenanţă a echipamentelor de aviaţie de către personalul din subordine;

e) să conducă activitatea de pregătire pentru zbor a aeronavelor grupului UAS şi să controleze starea tehnică a acestora, consemnând în documentele de evidenţă;

f) să verifice periodic, personalul din subordine, în ceea ce priveşte cunoaşterea regulilor de mentenanţă;

g) să organizeze şi să coordoneze activitatea de încercare a aeronavelor la sol;

h) să organizeze şi să conducă activităţile logistice în vederea trecerii echipamentelor la exploatarea de sezon;

i) să urmărească respectarea instrucţiunilor de păstrare, întreţinere, folosire şi consum a materialelor tehnice de aviaţie repartizate grupului UAS;

j) împreună cu locţiitorul tehnic/comandantul detaşamentului UAS să întocmească săptămânal planul afluirii aeronavelor în lucrări regulamentare, ţinând seama de consumarea resursei tehnice şi de planul anual de mentenanţă;

k) să organizeze şi să controleze pregătirea aeronavelor care urmează să execute zbor;

l) să controleze starea şi existenţa sculelor, dispozitivelor şi aparaturii de măsură şi control din dotarea grupului UAS, luând măsuri pentru înlocuirea sau repararea acestora;

m) să controleze şi să dispună măsuri pentru respectarea normelor de securitate şi sănătate în muncă, protecţie a mediului şi de apărare împotriva incendiilor în sectorul grupului UAS;

n) să cunoască resursele tehnice ale aeronavelor şi motoarelor şi să urmărească eşalonarea consumării acestora;

o) să controleze corectitudinea completării şi păstrării documentelor de evidenţă a echipamentelor de aviaţie din cadrul grupului UAS;

p) să controleze echiparea regulamentară a personalului tehnic, la activităţile de mentenanţă şi de zbor.

Art. 300 – (1) Comandantul grupului de lucrări aeronave este subordonat comandantului de detaşament şi locţiitorului tehnic din unitate şi răspunde de calitatea şi executarea la timp a mentenanţei şi are următoarele atribuţii:

a) să cunoască echipamentele de aviaţie, regulile de mentenanţă, volumul şi ordinea de executare a lucrărilor de mentenanţă de nivel intermediar şi complex;

b) să cunoască prevederile regulamentare privind resursele tehnice ale acesteia respectiv a agregatelor cu resursă limitată;

c) să participe la luarea în primire/predarea tehnicii la intrarea/ieşirea în/din lucrări/reparaţii;

d) să analizeze cauzele apariţiei defecţiunilor şi să propună măsurile ce trebuie luate pentru preîntâmpinarea acestora;

e) să verifice executarea în volum complet respectiv calitatea lucrărilor regulamentare şi a reparaţiilor executate de către subordonaţi şi să certifice acest lucru prin semnătură îndocumentaţia tehnică de însoţire a echipamentelor;

f) să asigure aplicarea corectă şi în totalitate, a tehnologiilor de executare a lucrărilor şi a buletinelor de modernizări;

g) să gestioneze documentaţia tehnică, să verifice dacă este actualizată şi să nu permită utilizarea documentaţiei tehnice necorespunzătoare;

h) să repartizeze şi să ţină evidenţa lucrărilor efectuate de personalul din subordine şi să analizeze modul de realizare a acestora de către fiecare subordonat;

i) să propună soluţii tehnice pentru îmbunătăţirea calităţii lucrărilor, diminuarea timpului de indisponibilizare a aeronavei, precum şi pentru reducerea consumului de materiale;

j) răspunde de poansonarea sculelor din dotarea structurii care sunt folosite la executarea lucrărilor;

k) să ţină evidenţa controlului metrologic la aparatura şi sculele din dotarea grupului şi să dispună măsuri prentru verificarea metrologică la timp a acestora, solicitând înlocuirea sculelor şi aparaturii neconforme;

l) să controleze executarea inventarierii sculelor, la începutul şi terminarea fiecărei lucrări la tehnică;

m) să întocmeasscă propuneri privind tehnologii de modernizare şi reparaţii pentru sistemele pe care le exploatează;

n) să centralizeze şi să stabilească, la nivelul grupului, necesarul de materiale şi piese de schimb pentru desfăşurarea activităţilor de mentenanţă;

o) să întocmească documentele de scădere a materialelor utilizate la executarea lucrărillor de mentenanţă;

p) să impună utilizarea echipamentului personal de protecție de către personalul tehnic;

q) să urmărească aplicarea și respectarea normelor de securitate și sănătate în muncă, protecția mediului, supraveghere tehnică, metrologie și de apărare împotriva incendiilor în sectorul repartizat grupului.

(2) În cazul în care unitatea care are în dotare sisteme UAV nu are nominalizată în statul de organizare SMA sau categoria de forțe armate din care fac parte structurile UAV nu are SRLCAv, atunci lucrările de mentenanță corespunzatoare nivelelor intermediar și complex se execută la locul de dislocare a sistemelor UAV de către o echipă formată din specialiști. Aceștia trebuie să dețină niveluri de autorizare/titluri de specializare corespunzătoare/pregătire de specialitate organizată de furnizor sau de personalul care deservește tehnica UAS, conform instrucțiunilor furnizorului, numită prin ordin de zi pe unitate.

SECȚIUNEA a 3-a
Atribuțiile personalului tehnic-ingineresc de aviație, din cadrul structurilor de mentenanțăale unităților care au în dotare sisteme UAV

Art. 301. – Personalul tehnic-ingineresc de aviație din cadrul unității ce are în dotare sisteme UAV se subordonează pe linie logistică lostitorului tehnic/șefului logisticii structurii care are în dotare sisteme UAV prin comandanții de detașamente și comandanții grupurilor UAS.

Art. 302. – Executarea mentenanței sistemelor UAV se realizează obligatoriu pe baza instrucțiunilor furnizate de constructor, precum și pe baza prevederilor conținute în prezenta instrucțiune.

Art. 303. – (1) Pregătirea tehnică a personalului care încadrează structurile UAV se desfășoară astfel:

a) prin cursuri organizate de firma producătoare de echipamente pentru admiterea personalului tehnic-ingineresc de aviație la exploatarea unor tipuri noi de aeronave;

b) prin cursuri/convocări/programe/module de pregătire organizate de structura care are în dotare sistemele UAV pentru admiterea personalului tehnic-ingineresc de aviație nou sosit în unitate la exploatarea tipurilor de aeronave existente în înzestrare;

c) prin cursuri organizate de școlile de aplicație ale categoriei de forțe din care face parte;

d) prin cursuri organizate de SMFA;

e) prin cursuri la instituții civile de învățământ pentru specializările la care Ministerul Apărării Naționale nu are competențe de pregătire sau nu se justifică organizarea acestor cursuri.

(2) Organizarea examenelor privind clasificarea și specializarea personalului tehnic-ingineresc de aviație care încadrează structurile UAS se află în responsabilitatea Serviciului logistic din SMFA.

SECȚIUNEA a 4-a

Particularități ale mentenanței sistemelor UAV

Art. 304. – (1) Dacă documentația tehnică a sistemelor UAS din clasa I, categoria micro și mini, prevede că mentenanța UAS poate fi executată de către operatorul UAS, iar nivelul de complexitate nu impune o pregătire/calificare specifică categoriei de personal tehnic-inginerescc de aviație, atunci instruirea teoretică generală a operatorului UAS va cuprinde și disciplina „mentenanța echipamentelor de aviație și a UAS".

(2) Pentru situația prevăzută la alin. (1), instruirea practică a operatorului UAS din din clasa I, categoria micro și mini conține un modul dedicat executării mentenanței la sistemul UAS respectiv.

Art. 305. – (1) Pregătirea preliminară a aeronavei este valabilă 7 zile începând cu ziua următoare.

(2) Dacă în acest interval de timp se execută zbor, valabilitatea pregătirii preliminare este de 24 de ore începând cu ora primului zbor.

(3) Durata pregătirii preliminare este de minim o oră pentru fiecare aeronavă.

Art. 306. – (1) Pregătirea preliminară a stațiilor terestre de comandă și control se execută la fiecare pornire a acestora și este valabilă pe perioada cât stațiile se află sub tensiune.

(2) Durata pregătirii preliminare a stațiilor terestre de comandă și control este de minim o oră.

Art. 307. – (1) Pregătirea preliminară a sistemului de lansare și a sistemului de recuperare este valabilă 7 zile începând cu ziua următoare.

(2) Dacă în acest interval de timp se execută zbor, valabilitatea pregătirii preliminare este de 24 de ore începând cu ora primului zbor.

(3) Durata pregătirii preliminare a sistemului de lansare și a sistemului de recuperare este de minim o oră.

Art. 308. – (1) Durata pregătirii nemijlocite este de minim o oră pentru fiecare aeronavă.

(2) Pregătirea nemijlocită a aeronavelor este valabilă atâta timp cât acestea sunt alimentate cu energie electrică.

(3) Durata pregătirii nemijlocite la sistemul de lansare și la sistemul de recuperare este de minim o oră.

Art. 309. – (1) Controalele periodice se execută la termenele, în volumul și cu tehnologia prevăzute în instrucțiunile de exploatare tehnică ale fiecărui tip de aeronavă.

(2) Pe timpul executării controalelor periodice se efectuează și pregătirea preliminară a aeronavelor.

(3) Pe timpul executării controalelor periodice la sistemul de lansare și la sistemul de recuperare se execută și pregătirea preliminară a acestora.

Art. 310. – (1) Exploatarea la sol a instalațiilor electrice, instalațiilor speciale și a instalațiilor

radioelectronice de la stațiile de sol și de la bordul aeronavelor, a sculelor și aparaturii de măsură și control - AMC din dotarea sistemului UAV, destinate pentru mentenanța echipamentelor electonice, se execută de către specialiștii electronești încadrați în structurile înzestrate cu sisteme UAV.

(2) Exploatarea la sol a celulei UAV, a motorului, a instalațiilor de ungere, de frânare, de răcire, a trenului de aterizare, a sculelor și AMC din dotarea sistemului UAV, destinate pentru mentenanța celulei și motorului se execută de către specialiștii tehnicieni mecanici încadrați în structurile înzestrate cu sisteme UAV.

Art. 311. – Exploatarea motorului aeronavei se face respectând următoarele reguli:

a) înaintea pornirii motorului nou sau motorului stocat anterior se execută operația de destocare;

b) pornirea și verificarea funcționării motorului se execută de către operatorul UAS, asistat de un tehnician de mentenanță și de tehnicul aeronavei, excepție făcând pornirea înaintea executării zborului, când această operațiune se execută de către operatorul UAS asistat de tehnicul aeronavei;

c) stocarea se execută în situația staționărilor mai mari de 2 luni și este valabilă 18 luni;

d) stocarea se execută cu motorul montat sau demontat de pe avion;

e) motorul stocat și demontat de pe aeronavă se păstrează acoperit, în locuri uscate și calde, pe suporți special destinați;

f) se interzice păstrarea motorului pe sol;

g) la demontarea motorului, toate orificiile, conductele și cuplele electrice se protejează cu capace speciale sau folie de policlorură de vinil;

h) când motorul este oprit, se montează capacul de protecție a prizei de admisie a aerului, dacă este cazul.

Art. 312. – Pornirea și verificarea funcționării motorului se execută în următoarele situații:

a) înaintea executării misiunii de zbor;

b) după executarea reviziilor curente;

c) după montarea motorului pe avion;

d) pentru verificarea etanșeității instalațiilor de combustibil, de ulei și de răcire;

e) pentru verificarea stabilității tensiunii la bordul aeronavei;

f) pentru verificarea temperaturii de deschidere a termostatului;

g) după înlocuirea unor agregate la motor sau la avion, în urma căreia se efectuează reglaje cu motorul în funcțiune;

h) pentru verificarea parametrilor de funcționare.

Art. 313. – După efectuarea lucrărilor la instalația de frânare a aeronavei, se execută lucrări de aerisire a instalației.

Art. 314. – După aşezarea aeronavei pe căruciorul de transport, se blochează roţile acestuia cu siguranţele special prevăzute în acest scop, dacă este cazul.

Art. 315. – Siguranţa de la sistemul de agăţare se îndepărtează înainte de începerea rulajului pe pista de decolare-aterizare şi se montează după aterizarea aeronavei şi oprirea motorului, dacă este cazul.

Art. 316. – Toate bolţurile ansamblului fuselajului se fixează din faţă spre în spate şi se siguranţează.

Art. 317. – Limita centrajul aeronavei se verifică în următoarele situaţii:

a) după executarea unor lucrări care determină modificarea poziţiei centrului de greutate al aeronavei;

b) după asamblarea aeronavei;

c) la solicitarea operatorului UAS, în cazul constatării pe timpul zborului, a modificării poziţiei centrului de greutate al aeronavei.

Art. 318. – Frecvenţele de lucru ale staţiei radio de la bordul aeronavei şi a staţiei terminal de date se schimbă la ordin sau când specialistul-electronist constată ocuparea benzii de lucru de către alţi utilizatori. Noua frecvenţă va fi dintre cele aprobate de Agenţia militară de alocare a frecvenţelor.

Art. 319. – (1) Lucrările de întreţinere a bateriilor de avarie reîncărcabile de pe aeronavă se execută lunar.

(2) Aceste lucrări cuprind:

a) controlul vizual al pachetului de baterii cu scopul de a verifica eventualele deteriorări mecanice;

b) executarea unui ciclu complet de încărcare-descărcare.

(3) Când nu se execută activitate de zbor, pachetul de baterii se demontează de pe avion.

(4) Bateriile se încarcă în următoarele situaţii:

a) în cadrul lucrărilor;

b) dacă sunt noi;

c) după staţionare.

(4) Bateriile se depozitează încărcate, iar la fiecare trei luni se execută un ciclu complet de încărcare-descărcare.

Art. 320. – Calibrarea senzorilor de pe aeronavă se execută în cadrul lucrărilor de trecere la exploatare de sezon, la depăşirea erorii maxim admise, de indicare a parametrilor de navigaţie sau la schimbarea unor subansambluri sau agregate care influenţează calibrarea.

Art. 321. – (1) Pe timpul staţionării la sol a aeronavei, tubul Pitot se acoperă cu un capac special, prevăzut cu orificii, în scopul protecţiei acestuia şi pentru evitarea distrugerii membranei aneroide din centrala aerodinamică de date sau a senzorilor de altitudine şi viteză.

(2) După decuplarea aparatelor cu capsule aneroide şi membrane/similar de la sistemul tubului Pitot, conductele flexibile de legătură se protejează la capete.

Art. 322. – Înainte de pornirea calculatoarelor din cadrul staţiilor de sol, se verifică indicarea temperaturilor normale de funcţionare de către ansamblul de avertizare.

Art. 323. – Calibrarea staţiilor de sol şi nivelarea staţiei terestre de date se execută de către specialiştii electronişti în următoarele situaţii:

a) cu ocazia executării lucrărilor de trecere la exploatare de sezon;

b) după fiecare repoziţionare în teren a acestora;

c) când se constată decalibrarea.

Art. 324. – În situaţia transportului sau păstrării aeronavei în container, înainte de deschiderea trapelor de acces pentru scoaterea acestuia, se execută dezetanşarea containerului.

SECŢIUNEA a 5-a
Particularităţi ale mentenanţei sistemelor UAV în operaţii desfăşurate în afara teritoriului naţional

Art. 325. – Mentenanţa sistemelor UAV în operaţii desfăşurate în afara teritoriului naţional se execută după aceleaşi reguli şi instrucţiuni ca în cazul când aceste sisteme operează în ţară.

Art. 326. – Resursa tehnică la unele componente se micşorează cu până la 50%, datorită funcţionării în condiţii deosebite de climă sau datorită utilizării aeronavelor în regim intensiv, dacă acest lucru este specificat şi în documentaţia tehnică.

Art. 327. – (1) Pentru realizarea disponibilităţii tehnice necesare îndeplinirii misiunilor primite, se admite demontarea unor piese, agregate sau echipamente de pe una din aeronavele indisponibile în scopul montării acestora pe alte aeronave.

(2) Această operaţiune se execută cu aprobarea comandantului structurii de UAV-uri dislocată în teatrul de operaţii.

Art. 328. – În cazul utilizării combustibilului achiziţionat de la furnizorii din teatrul de operaţii, se folosesc datele înscrise în buletinele de analiză/certificatele de calitate ale respectivelor produse, în ceea ce priveşte valabilitatea/termenul de expirare, fără a mai fi necesară efectuarea analizelor de laborator în ţară.

Art. 329. – Pentru desfăşurarea activităţilor de mentenanţă a sistemelor UAV, pe timpul operaţiilor desfăşurate în afara teritoriului naţional resursele materiale necesare pot fi majorate cu 50%, iar resursele umane cu 30%, faţă de situaţia desfăşurării operaţiilor pe teritoriul naţional.

CAPITOLUL X
Particularitățile mentenanței tehnicii și echipamentelor de aviație din dotarea Forțelor Navale

SECȚIUNEA 1
Mentenanța tehnicii și echipamentelor de aviație

Art. 330. – (1) Mentenanța tehnicii și echipamentelor de aviație din dotarea Forțelor Navale se desfășoară în conformitate cu prevederile prezentelor instrucțiuni, normelor și instrucțiunilor furnizate de fabricanții aeronavelor/echipamentelor de aviație, instrucțiunilor și dispozițiunile tehnice emise de Statul Major al Forțelor Navale - SMFN.

(2) Organizarea și conducerea activităților de mentenanță a tehnicii și echipamentelor de aviație intră în responsabilitatea directă a Inginerului șef pentru aviație din Comandamentul Flotei. Mentenanța tehnicii și echipamentelor de aviație se execută de către personalul autorizat și calificat în domeniu, din cadrul structurii care are în dotare aeronavele.

(3) Pentru aeronavele Forțelor Navale, toate lucrările de mentenanță a tehnicii și echipamentelor de aviație se execută în concordanță cu prevederile documentației tehnice în vigoare emisă, actualizată și transmisă pe cale oficială de fabricanții aeronavelor.

Art. 331. – Activitatea de mentenanță a tehnicii și echipamentelor de aviație se execută de către personalul tehnic-ingineresc de aviație calificat și autorizat pentru următoarele specialități:

a) celulă și motoare;

b) instalații electrice, automatizări de bord și SAIMS;

c) armament de bord și mijloace de salvare;

d) radioelectronică de bord și avionică.

Art. 332. – (1) Mentenanța tehnicii și echipamentelor de aviație, se execută pe trei niveluri:

a) nivelul de luptă se execută la aerodromul de bază, la bordul navelor și la locul de dislocare temporară a aeronavelor, de către personalul tehnic-ingineresc de aviație numit prin OZU, pe specialități tehnice;

b) nivelul intermediar se execută la structura specializată în executarea mentenanței aeronavelor la aerodromul de bază și la bordul navelor, de către personalul tehnic-ingineresc de aviație numit prin OZU, pe specialități tehnice;

c) nivelul complex se execută la operatorii economici reparatori care sunt abilitați să execute reparații capitale, revizii majore, revizii, modificări și modernizări.

(2) Anumite lucrări de nivel intermediar, care implică alocarea unui volum de lucrări mare și existența unor echipamente, utilaje și bancuri speciale, pot fi atribuite, prin contract de sprijin logistic, operatorilor economici specializați.

(3) La bordul navelor, mentenanța de nivel luptă și cea de nivel intermediar se execută de către personalul tehnic-ingineresc de aviație numit prin OZU al navei într-o singură echipă tehnică alcătuită din grupe de întreținere și de reparații, constituite pe specialități. În acest caz șeful echipei tehnice este și șeful structurii specializate pentru executarea mentenanței la bordul navei.

Art. 333. – (1) Execuția nemijlocită și controlul operațiunilor de mentenanță la tehnica și echipamentele de aviație sunt realizate de către specialiștii și șefii grupelor de întreținere pentru nivelul de luptă/specialiștii și șefii atelierelor de reparații pentru nivelul intermediar și sunt certificate prin semnătură în documentația de evidență a exploatării aeronavelor și echipamentelor de aviație.

(2) Prin grija inginerului șef se întocmesc, având la bază documentația tehnică în vigoare emisă, actualizată și transmisă pe cale oficială de fabricanții aeronavelor/echipamentelor de aviație, fișe de lucrări:

a) pentru control profilactic, care cuprind obligatoriu și lucrările cu periodicitate mai mică sau egală cu 1 lună;

b) pentru controlul complex, lucrări regulamentare în volumul a 25 ore funcționare, LR 25 H $^{\pm 5H}$, care cuprind obligatoriu și lucrările cu periodicitate mai mică sau egală cu 3 luni;

c) pentru trecerea la exploatarea de sezon, care cuprind obligatoriu și lucrările cu periodicitate mai mică sau egală cu 6 luni;

d) pentru lucrări regulamentare: în volumul a 50 ore funcționare, LR 50 H$^{\pm 5H}$, în volumul a 100 ore funcționare, LR 100 H $^{\pm 10H}$, în volumul a 150 ore funcționare, LR 150H $^{\pm 5H}$, în volumul a 200 ore funcționare, LR 200 H $^{\pm 10H}$, în volumul a 250 ore funcționare, LR 250 H $^{\pm 5H}$, în volumul a 300 ore funcționare, LR 300 H $^{\pm 10H}$. Lucrările care se execută cu o periodicitate mai mică, se înscriu obligatoriu în fișa de lucrări corespunzătoare periodicității imediat inferioare;

e) pentru exploatarea elicopterelor în condiții atmosferice speciale/atmosferă salină/după zbor staționar sau la joasă altitudine deasupra mării/atmosferă tropicală și umedă/atmosferă încărcată cu praf/nisip/vreme rece, se întocmesc fișe de lucrări de întreținere și protecție specială după ultimul zbor.

(3) Fișele pentru lucrările menționate la punctul d) se întocmesc separat pentru fiecare specialitate. Fișele pentru lucrările menționate la punctele a), b) și c) se întocmesc fiecare într-o singură fișă pe specialități. Fișele pentru lucrările menționate la punctele a) și b) se întocmesc separate pentru fiecare aeronavă. Pentru fiecare lucrare în parte, după titlul lucrării se înscrie denumirea documentului care impune lucrarea, pagina de referință, periodicitatea la care trebuie executată lucrarea și condițiile de operare: atmosferă salină/după zbor staționar sau la joasă altitudine deasupra mării, atmosferă tropicală și umedă, atmosferă încărcată cu praf/nisip, vreme rece.

Art. 334. – Prin grija inginerului şef, având la bază dispoziţiile tehnice în vigoare emise de SMFA, pentru fiecare aeronavă stabilită pentru executarea misiunilor speciale se întocmesc fişe de lucrări şi verificări suplimentare care cuprind:

a) controlul periodic pentru zborurile speciale;

b) controlul suplimentar pentru executarea zborului special.

Art. 335. – (1) În toate fişele sunt trecute obligatoriu şi lucrările care se execută pentru operare în atmosferă salină/după zbor staţionar sau la joasă altitudine deasupra mării, atmosferă tropicală şi umedă, atmosferă încărcată cu praf/nisip, vreme rece.

(2) La aerodromul de bază se execută şi lucrările corespunzătoare atmosferei saline şi temperaturilor scăzute, iar la bordul navelor se execută, la nevoie, şi lucrările corespunzătoare condiţiilor de atmosferă tropicală şi umedă, atmosferă încărcată cu praf/nisip. Lucrările menţionate în fişele de lucrări de întreţinere şi protecţie specială se execută obligatoriu la bordul navelor după ultimul zbor, iar la aerodromul de bază se execută obligatoriu după zbor staţionar sau la joasă altitudine deasupra mării.

(3) Lucrările cu periodicitate mai mare de 6 luni sunt consemnate ca lucrări periodice, într-o evidenţă separată.

(4) Lucrările care se execută după un anumit număr de cicluri: aterizări, trolieri, harponări, delestări, lovituri mitralieră sunt consemnate ca lucrări periodice într-o evidenţă separată.

(5) Lucrările cu periodicitate mai mică sau egală cu 10 ore se execută la controlul după ultimul zbor al zilei, cu excepţia prelevărilor de uleiuri şi lichide speciale pentru analiza spectrometrică, supraveghere ASH, contraprelevare.

(6) Pentru planificarea aeronavelor la zbor se acordă o atenţie deosebită cunoaşterii resursei existente şi în special timpului rămas până la următoarea lucrare. Inginerul şef are obligaţia de a informa din timp resursa disponibilă a fiecărei aeronave şi de a verifica şi valida concordanţa dintre planificarea aeronavei la zbor şi resursa disponibilă a acesteia.

(7) Obligaţia întocmirii fişelor de lucrări revine:

a) şefilor de ateliere ai structurii specializate în executarea mentenanţei aeronavelor la aerodromul de bază pe specialităţi şi şefului structurii, pentru lucrările cu periodicitate egală sau mai mare de 50 ore;

b) şefilor de grupe de întreţinere pe specialităţi şi inginerului şef, pentru lucrările cu periodicitate mai mică sau egală cu 25 ore, pentru controlul profilactic, trecerea la exploatarea de sezon, lucrări de întreţinere şi protecţie specială după ultimul zbor, lucrări şi verificări suplimentare pentru zborurile speciale.

(8) Toate fişele trebuie semnate de specialiştii care au executat şi controlat fiecare lucrare în parte.

Art. 336. – (1) Evidenţa resurselor tehnice ale tuturor aeronavelor, motoarelor, agregatelor, echipamentelor, precum şi a tuturor lucrărilor regulamentare, periodice şi de pregătire pentru zbor ale aeronavelor este întocmită, ţinută şi actualizată pe specialităţi, pentru fiecare aeronavă, de către şefii grupelor de întreţinere.

(2) Şeful echipei tehnice are obligaţia să cunoască, să centralizeze şi să actualizeze resursele tehnice ale tuturor aeronavelor, motoarelor, agregatelor, echipamentelor, precum şi ale tuturor lucrărilor regulamentare, periodice şi de pregătire pentru zbor ale aeronavelor.

(3) Inginerii de bord/mecanicii de bord/tehnicii de aeronavă sunt obligaţi să cunoască şi să ţină separat la toate specialităţile resursele tehnice ale aeronavelor, motoarelor, agregatelor, echipamentelor, precum şi ale tuturor lucrărilor regulamentare, periodice şi de pregătire pentru zbor pentru aeronavele pe care le au în primire conform OZU.

(4) Inginerul şef are obligaţia să cunoască şi să urmărească consumul de resurse pentru toate specialităţile, la toate aeronavele, motoarele, agregatele, echipamentele, precum şi ale tuturor lucrărilor regulamentare, periodice şi de pregătire pentru zbor ale aeronavelor.

Art. 337. – (1) Este interzis zborul cu aeronavele care au resursele expirate, lucrările regulamentare, periodice sau de pregătire pentru zbor neexecutate sau executate incomplet, ori cu defecţiuni neremediate, cu excepţia situaţiilor când se aplică mentenanţa amânată.

(2) Pilotul comandant are obligaţia să înscrie, sub semnătură, în fişa de zbor, orice defecţiune constatată pe timpul zborului şi să nu execute o altă misiune până la remedierea şi consemnarea în fişa de zbor a modului de remediere a defecţiunii.

(3) Mentenanţa amânată nu se aplică pentru defecţiunile constatate la motoare, transmisie, alte instalaţii şi echipamente care asigură navigabilitatea aeronavei.

(4) În situaţia în care defecţiunea constatată nu afectează executarea misiunii şi sub nicio formă siguranţa zborului, se poate continua zborul specificându-se în fişa de zbor, sub semnăturile şefului de grupă din specialitatea respectivă şi şefului echipei tehnice, că misiunea se poate executa şi data la care se remediează defecţiunea.

Art. 338. – (1) Mentenanţa de nivel luptă se execută de către inginerul de bord/mecanicul de bord/tehniciul de aeronavă, împreună cu echipa tehnică care execută pregătirea pentru zbor a aeronavelor. În funcţie de numărul de aeronave participante la zbor, intensitatea şi complexitatea misiunilor, echipa tehnică are, cel puţin, următoarea componenţă:

a) şef echipă tehnică;

b) inginer de bord/mecanic de bord/tehnic de aeronavă pentru fiecare aeronavă, care răspunde, împreună cu echipa tehnică, de pregătirea pentru zbor a aeronavei pe care o are în primire conform OZU şi de menţinerea acesteia în stare de operativitate;

c) şef grupă întreţinere celulă-motor;

d) specialist celulă motor;

e) şef grupă întreţinere instalaţii electrice, automatizări de bord şi SAIMS;

f) specialist instalaţii electrice, automatizări de bord şi SAIMS;

g) şef grupă întreţinere radioelectronică de bord şi avionică;

h) specialist radioelectronică de bord şi avionică;

i) şef grupă întreţinere armament de bord şi mijloace de salvare;

j) specialist armament şi mijloace de salvare;

(2) La fiecare specialitate pot fi numiţi mai mulţi specialişti.

(3) În situaţii speciale, cu excepţia zborurilor de instrucţie şi antrenament, la propunerea inginerului şef şi cu aprobarea comandantului structurii, se poate constitui o echipă tehnică redusă, care poate asigura mentenanţa doar la nivelul de luptă, formată din:

a) şef echipă tehnică;

b) inginer de bord/mecanic de bord/tehnic/de aeronavă pentru fiecare aeronavă, care răspunde, împreună cu echipa tehnică, de pregătirea pentru zbor a aeronavei pe care o are în primire conform OZU şi de menţinerea acesteia în stare de operativitate;

c) câte 1 specialist pentru fiecare specialitate.

(4) În aceste situaţii speciale şeful echipei tehnice îndeplineşte şi funcţia de şef de grupă pentru orice specialitate sau pentru specialităţile la care lipsesc şefii de grupe, dacă deţine titlul de specializare/clasificare, clasa I, la specialitatea sa, de regulă la specialitatea celulă şi motoare.

(5) Când se execută misiuni de zbor cu un singur elicopter în situaţii speciale, inginerii de bord pot îndeplini şi funcţia de şef grupă pentru orice specialitate sau pentru specialităţile la care lipsesc şefii de grupă precum şi funcţia de şef de echipă tehnică, dacă deţine titlul de specializare clasa I.

(6) Specialiştii care fac parte din echipa tehnică şi care deţin şi calificări de personal aeronavigant şi anume: inginer de bord/tehnic de bord, operator troliu, trăgător aerian, operator, salvator, pot executa misiuni de zbor atunci când la startul organizat participă o singură aeronavă sau dacă acest lucru nu afectează programul de pregătire pentru zbor al celorlalte aeronave. Această soluţie se aplică în situaţia când din motive obiective nu poate fi alcătuită o echipă tehnică numai din specialişti care nu sunt angrenaţi şi în executarea misiunilor de zbor precum şi atunci cînd se execută misiuni de la bordul navelor, în regim îmbarcat.

(7) Specialiştii atestaţi în măsurarea vibraţiilor, care au calificarea de personal aeronavigant, pe timpul executării zborurilor fac parte din echipaj.

Art. 339. – (1) Mentenanţa de nivel intermediar este executată în cadrul structurii

specializate în executarea mentenanței aeronavelor, de către o echipă tehnică care execută reparații, remedieri de defecțiuni și lucrări regulamentare. În funcție de complexitatea mentenanței de nivel intermediar aceasta are, de regulă, cel puțin, următoarea componență:

a) șef structură specializată în executarea mentenanței aeronavelor;

b) șef atelier lucrări și reparații celulă motor;

c) specialist celulă - motor;

d) șef atelier lucrări și reparații instalații electrice, automatizări de bord și SAIMS;

e) specialist instalații electrice, automatizări de bord și SAIMS;

f) șef atelier lucrări și reparații radioelectronică de bord și avionică;

g) specialist radioelectronică de bord și avionică;

h) șef atelier lucrări și reparații armament de bord și mijloace de salvare;

i) specialist armament de bord și mijloace de salvare;

j) inginerul de bord/mecanicul de bord/tehnicul de aeronavă care însoțeste aeronava la lucrări și participă nemijlocit la executarea acestora în calitate de specialist la specialitatea sa.

(2) La fiecare specialitate pot fi numiți mai mulți specialiști.

Art. 340. – Mentenanța de nivel complex este execută de către operatorii economici reparatori specializați care sunt abilitați să execute reparații capitale, revizii majore, revizii, modificări și modernizări, în baza contractelor de sprijin logistic încheiate.

Art. 341. – (1) Pregătirea pentru zbor a aeronavelor se execută atât la aerodromul de bază cât și la bordul navelor de către personalul tehnic-ingineresc de aviație din compunerea echipei tehnice nominalizate în OZU și constă în executarea tuturor operațiunilor de mentenanță necesare asigurării capacității tehnice și operaționale a aeronavelor, precum și pentru depistarea și remedierea eventualelor defecțiuni.

(2) Pregătirea pentru zbor a aeronavelor se execută conform prezentelor instrucțiuni și cuprinde:

a) pregătirea preliminară;

b) pregătirea nemijlocită;

c) controlul după zbor;

d) controlul între misiuni;

e) refacerea capacității de zbor și luptă.

(3) Pe timpul pregătirii pentru zbor se execută obligatoriu toate operațiunile de mentenanță prevăzute în programul de întreținere recomandat de fabricanții aeronavelor.

(4) Pentru aeronavele destinate să execute SPL/Serviciul de intervenție unitară în situații de urgență pentru căutarea și salvarea vieții omenești pe mare/Misiuni ordonate în zilele libere sau

sărbători legale, se poate executa pregătirea pentru zbor conform procedurilor operaționale specifice.

(5) Aeronavele destinate executării SPL/Serviciul de intervenție unitară în situații de urgență pentru căutarea și salvarea vieții omenești pe mare/Misiuni ordonate în zilele libere sau sărbători legale se nominalizează prin OZU, din cadrul celor disponibile pentru zbor, cu o resursă tehnică minimă rămasă, care să asigure executarea misiunilor până la schimbarea aeronavei din serviciu.

(6) Activitățile de pregătire și echipare a aeronavele destinate să execute SPL/Serviciul de intervenție unitară în situații de urgență pentru căutarea și salvarea vieții omenești pe mare/Misiuni ordonate în zilele libere sau sărbători legale se desfășoară conform procedurilor operaționale elaborate în cadrul structurii care are în dotare aeronavele, în funcție de tipul aeronavei și specificul misiunii.

Art. 342. – (1) Frecvența prelevărilor de ulei, lichid hidraulic și combustibil se execută conform prevederilor documentației tehnice emise de fabricanții aeronavelor sau dispozițiilor tehnice în vigoare emise de SMFA.

(2) Este interzis lucrul cu bancul hidraulic la aeronave după prelevarea probelor de la bancul hidraulic respectiv până la sosirea rezultatelor analizei.

(3) Pentru fiecare banc hidraulic din dotare șeful atelierului celulă motor întocmește un atestat în care se înscriu orele de funcționare ale bancului hidraulic, datele prelevării probelor de lichid hidraulic din banc, rezultatele analizelor, datele schimbării și tipul/lotul lichidului hidraulic, datele și cantitatea/tipul/lotul lichidului hidraulic cu care s-a completat nivelul bancului hidraulic, datele cuplării bancului hidraulic la instalațiile hidraulice ale aeronavelor.

(4) Dacă rezultatele analizelor probelor din bancul hidraulic sunt necorespunzătoare, se opresc obligatoriu de la zbor toate aeronavele la care a fost cuplat bancul hidraulic respectiv dacă nu există analize hidraulice ulterioare de la instalațiile hidraulice ale respectivelor aeronave. De la aeronavele oprite de la zbor din această cauză, sunt prelevate probe de lichid hidraulic, pentru analiză, de la instalațiile hidraulice (stânga/dreapta/ambele) cuplate la banc.

Art. 343. – (1) În livretele aeronavelor/motoarelor se consemnează, în concordanță cu datele înscrise în registrul de cronometraj al zborului, următoarele: timpul de zbor; timpul de zbor executat deasupra mării; timpul de funcționare la sol; numărul de porniri ale motoarelor; numărul de cicluri ale motoarelor; numărul de aterizări/apuntări; numărul de trolieri, harponări, delestări, lovituri de mitralieră, etc.

(2) Este interzis zborul cu aeronavele care nu au datele de zbor consemnate în livrete și s-a înregistrat o întârziere de consemnare în livrete mai mare de o zi lucrătoare de la ultimul zbor.

Art. 344. – (1) Descărcarea informațiilor cu privire la parametrii de zbor și de funcționare a motoarelor se execută pe timpul controlului dintre misiuni și la finalul zilei de zbor. Interpretarea parametrilor înregistrați se face ori de cîte ori este semnalată o anomalie în funcționare sau la cererea directorului de zbor, inginerului șef, instructorului cu securitatea zborului și a comandantului.

(2) Înregistrările mijloacelor de control obiectiv se păstrează:

a) cel puțin 48 de ore, în funcție de decizia comandantului, pentru aeronavele la care nu s-au semnalat defecțiuni sau nu au fost implicate în incidente de aviație;

b) până la remedierea defecțiunilor constatate, pentru aeronavele oprite de la zbor pentru remedierea unor defecțiuni;

c) conform deciziei comisiilor de anchetă, pentru aeronavele implicate în incidente sau accidente de aviație.

Art. 345. – (1) Controlul după ultimul zbor al zilei, controlul înaintea primului zbor al zilei, controlul înainte de zbor și controlul după zbor se execută în concordanță cu prevederile documentației tehnice emisă, actualizată și transmisă pe cale oficială de fabricanții aeronavelor și se înscriu în carnetele de lucru.

(2) Dacă aeronava nu execută zbor, controlul după ultimul zbor al zilei are durata de valabilitate maximă identică cu a pregătirii preliminare. Dacă în acest interval de timp se execută zbor, valabilitatea ultimului control după ultimul zbor al zilei pentru fiecare aeronavă este de 24 de ore de la data și ora executării primei porniri în vederea executării zborului de instrucție sau a unei misiuni ordonate, cu excepția punctelor fixe de control/pornire la sol urmată de oprire/zborurilor staționare de verificare la punct fix executate în vederea instalării aeronavelor în situații speciale, aeronave la care se execută mentenanța conform mentenanței tehnicii și echipamentelor de aviație în situații speciale.

(3) În acest sens, la încheierea activității de zbor, la aeronave se execută refacerea capacității de zbor care include controlul între misiuni. În vederea executării unei posibile misiuni ordonate în limita de valabilitate a controlului după ultimul zbor al zilei este obligatorie efectuarea unui punct fix de control, pornire la sol urmată de oprire, înainte de decolarea aeronavei. În perioada de valabilitate a instalării aeronavelor în situații speciale, înainte de pornirea pentru efectuarea punctului fix de control echipajele aeronavelor vor executa obligatoriu și controlul înainte de zbor și luarea în primire a aeronavelor conform Manualelor de Zbor ale aeronavelor consemnând aceast control prin semnătură în fișa de zbor.

(4) Controalele între misiuni după executarea acestor puncte fixe de control al aeronavelor instalate în situații speciale, se execută de echipajele aeronavelor conform manualelor de zbor ale

aeronavelor consemnând aceste controale prin semnătură în carnetul de lucru şi în fişa de zbor după efectuarea punctului fix de control înainte de decolare. După sosirea în unitate a echipei tehnice, controlul între misiuni, refacerea capacităţii de zbor şi a capacităţii de luptă a aeronavei /aeronavelor se asigură de către echipa tehnică. În acest caz, se completează o nouă fişă de pregătire a aeronavei/aeronavelor pentru zbor.

(5) Controlul aeronavelor înaintea primului zbor al zilei poate fi executat ziua sau noaptea, dacă sunt asigurate condiţiile de iluminare care permit lucrul în siguranţă la aeronave, în hangar sau la locul de dispunere/pe poziţia de mentenanţă la bordul navelor, înaintea executării zborului.

(6) Controlul înaintea primului zbor al zilei are durata de valabilitate identică cu a pregătirii nemijlocite.

(7) Controlul înaintea primului zbor al zilei la bordul navelor include şi deplierea palelor principale ale elicopterelor.

(8) Controlul înainte de zbor are durata de valabilitate cel mult egală cu a controlului înaintea primului zbor al zilei dar trebuie executat înaintea fiecărui zbor/ieşiri/misiuni.

(9) Controlul după zbor are durata de valabilitate cel mult egală cu a controlului după ultimul zbor al zilei dar trebuie executat după fiecare zbor/ieşire/misiune.

(10) Controlul între misiuni la bordul navelor poate include replierea-deplierea palelor principale ale elicopterelor, în limita de valabilitate a controlului după ultimul zbor al zilei, dar în acest caz este obligatorie efectuarea unui punct fix de control înainte de decolarea elicopterelor de la bordul navelor.

Art. 346. – (1) La aeronavele din dotarea Forţelor Navale se execută:

a) lucrări regulamentare;

b) lucrări de trecere la exploatarea de sezon/ lucrări de trecere la exploatarea în atmosferă specială;

c) lucrări periodice;

d) lucrări de pregătire ale elicopterelor pentru îmbarcare la bordul navelor în vederea participării la misiune;

e) controale profilactice;

f) controale periodice pentru zborurile speciale;

g) lucrări de reparaţii majore, capitale, modificări şi modernizări.

(2) Lucrările regulamentare şi lucrările periodice se execută în conformitate cu prevederile documentaţiei tehnice în vigoare emisă, actualizată şi transmisă pe cale oficială de fabricanţii aeronavelor.

(3) Organizarea şi conducerea lucrărilor revine inginerului şef al structurii care are în

dotare aeronavele şi şefului structurii specializate în executarea mentenanţei aeronavelor pentru lucrările regulamentare.

Art. 347. – Lucrările de trecere la exploatarea de sezon sunt executate de către personalul tehnic-ingineresc de aviaţie al structurii care are în dotare aeronavele, de două ori pe an. În timpul lucrărilor de trecere la exploatarea de sezon se desfăşoară şi activităţi de pregătire teoretică a personalului tehnic şi navigant.

Art. 348. – (1) Lucrările de pregătire ale elicopterelor pentru îmbarcare se execută în baza unui plan întocmit de inginerul şef al structurii care are în dotare aeronavele şi presupun executarea tuturor verificărilor, lucrărilor regulamentare, înlocuirilor de echipamente şi agregate în scopul asigurării resursei necesare executării zborurilor de la bordul navei pe toată durata misiunii.

(2) Executarea lucrărilor şi verificarea elicopterului la sol şi în zbor se consemnează în livretul aeronavei de către şeful echipei tehnice îmbarcate cu următoarea formulă: „Elicopterul este pregătit pentru îmbarcare fiind verificat la sol şi în zbor şi poate executa misiuni de zbor de la bordul (denumirea navei) în limita unei resurse de ... ore.", sub semnătura şefului echipei tehnice îmbarcate şi pilotului comandant care a încercat elicopterul în zbor înainte de afluirea elicopterului la bordul navei. Se consemnează şi lucrările care urmează a fi executate, în ore/timp calendaristic/ aterizări/etc., la bordul navei pentru a dispune de această resursă.

SECŢIUNEA 6

Atribuţiile personalului tehnic-ingineresc de aviaţie

Art. 349. – Personalul logistic de aviaţie este responsabil pentru îndeplinirea tuturor atribuţiilor privind conducerea şi executarea mentenanţei tehnicii şi echipamentelor de aviaţie, aşa cum sunt prezentate în prevederile prezentelor instrucţiuni.

Art. 350. – (1) Inginerul şef este şeful întregului personal tehnic-ingineresc de aviaţie din cadrul structurii care are în dotare aeronavele şi coordonează activitatea tuturor structurilor de mentenanţă din subordine şi este responsabil pentru disponibilitatea aeronavelor, a tuturor datelor de întreţinere şi utilizarea documentaţiei de lucru la ediţia curentă.

(2) Pe linia mentenanţei tehnicii de aviaţie are următorele atribuţii:

a) să cunoască tehnică din dotare, regulile de exploatare a acesteia, prevederile prezentelor instrucţiuni şi ale altor documente care reglementează activitatea de mentenanţă;

b) să cunoască situaţia cu existentul, necesarul şi starea de operativitate a tehnicii de aviaţie, pe care o raportează ierarhic;

c) să dispună măsurile necesare pentru prevenirea producerii accidentelor şi incidentelor cauzate de pregătirea necorespunzătoare, de către personalul tehnic-ingineresc de aviaţie, a

aeronavelor pentru zbor, precum şi a celor cauzate de nerespectarea în totalitate a regulilor de mentenanţă a tehnicii de aviaţie de către personalul din subordine;

d) să întocmească planul anual de mentenanţă a tehnicii de aviaţie, nivel de luptă şi intermediar;

e) să numească prin OZU comisia care să întocmească actele de reclamaţie pentru defecţiunile apărute în perioada de garanţie, precum şi actele de constatare;

f) să dispună măsurile necesare pentru asigurarea asistenţei tehnice care se acordă aeronavelor altor unităţi;

g) să organizeze şi să controleze activităţile logistice în vederea trecerii tehnicii de aviaţie la exploatarea de sezon;

h) să conducă activităţile de pregătire pentru zbor a aeronavelor structurii care are în dotare aeronavele;

i) să verifice periodic, personalul din subordine, în ceea ce priveşte cunoaşterea şi aplicarea regulilor pe linia activităţilor de mentenanţă;

j) să organizeze şi să controleze pregătirea tehnică a personalului navigant şi a personalului tehnic-ingineresc de aviaţie din unitate;

k) să urmărească respectarea instrucţiunilor de păstrare, întreţinere, folosire şi consum a materialelor tehnice de aviaţie repartizate structurii care are în dotare aeronavele;

l) să întocmească săptămânal, planul afluirii aeronavelor la executarea lucrărilor regulamentare, pe baza consumului de resursă tehnică;

m) să organizeze şi să controleze pregătirea aeronavelor care urmează să fie instalate în SPL/Serviciul de intervenţie unitară în situaţii de urgenţă pentru căutarea şi salvarea vieţii omeneşti pe mare/Misiuni ordonate în zilele libere sau sărbători legale;

n) să organizeze şi să coordoneze activitatea de încercare a aeronavelor la sol;

o) să propună şi să urmărească amenajarea şi dotarea locurilor de dispunere şi păstrare a tehnicii de aviaţie şi să verifice măsurile privind asigurarea securităţii acestora, prevenirea şi stingerea incendiilor şi ordinea interioară;

p) să controleze săptămânal, prin sondaj, starea şi existenţa sculelor, dispozitivelor şi aparaturii de măsură şi control din cadrul structurii care are în dotare aeronavele, luând măsuri pentru înlocuirea sau repararea acestora;

q) să cunoască resursele tehnice ale aeronavelor, motoarelor, agregatelor, echipamentelor şi să asigure eşalonarea intrării eficiente în lucrări regulamentare ale acestora, pe baza consumării resurselor tehnice ale acestora;

r) să controleze corectitudinea completării şi păstrării documentelor de evidenţă a tehnicii de aviaţie aparţinând structurii care are în dotare aeronavele;

s) să întocmească şi să înainteze cererile de asigurare pe linie de mentenanţă, a activităţilor structurii care are în dotare aeronavele;

t) să controleze echiparea regulamentară a personalului tehnic-ingineresc de aviaţie, la activităţile de mentenanţă şi de zbor;

u) să controleze şi să dispună măsuri pentru respectarea normelor de securitate şi sănătate a muncii, protecţia mediului şi de prevenire şi stingere a incendiilor, în sectoarele unde se desfăşoară activităţi de mentenanţă;

v) să întocmească şi să trimită, anual, până la data de 15 februarie, propunerile pe linie de aviaţie pentru planul de achiziţii al anului următor.

Art. 351. – Şeful structurii specializate în executarea mentenanţei aeronavelor este subordonat nemijlocit inginerului şef al structurii care are în dotare aeronavele, răspunde de calitatea şi executarea la timp a mentenanţei intermediare şi are următoarele atribuţii:

a) să cunoască tehnica din dotarea unităţii, regulile de exploatare a acesteia, prevederile prezentelor instrucţiuni şi ale altor documente ce reglementează executarea lucrărilor de mentenanţă intermediară;

b) să asigure luarea în primire a aeronavelor la intrarea în lucrări regulamentare şi la predarea acestora după finalizare;

c) să analizeze cauzele apariţiei defecţiunilor, să ţină evidenţa acestora şi să propună măsurile ce trebuie luate pentru preîntâmpinarea acestora;

d) să conducă pregătirea de specialitate a personalului din subordine;

e) să organizeze executarea la timp şi să controleze calitatea lucrărilor de mentenanţă intermediară executate de personalul din subordine participant la lucrări, nominalizat prin OZU;

f) să asigure respectarea instrucţiunilor de păstrare, întreţinere, folosire şi consum a materialelor tehnice de aviaţie repartizate structurii specializate în executarea mentenanţei aeronavelor;

g) să întocmească cererile de aprovizionare cu piese de schimb, materiale şi utilaje necesare executării lucrărilor de mentenanţă intermediară;

h) să controleze corectitudinea completării, modul de întocmire, folosire şi păstrare a documentelor de planificare şi evidenţă a executării lucrărilor de mentenanţă intermediară;

i) să facă propuneri pentru întocmirea planului de mentenanţă de nivel intermediar;

j) să controleze corectitudinea întocmirii şi completării fişelor de lucrări cu periodicitate mai mare sau egală cu 50 ore întocmite de şefii de ateliere ai structurii specializate în executarea mentenanţei aeronavelor, pentru fiecare specialitate în parte, ale tuturor aeronavelor/motoarelor la care se execută lucrări în cadrul structurii specializate în executarea mentenanţei aeronavelor;

k) să controleze executarea şi consemnarea lucrărilor în fişele de lucrări regulamentare:

l) să dispună măsuri pentru perfecţionarea pregătirii tehnice de specialitate şi să verifice periodic, cunoştinţele de specialitate ale personalului din subordine;

m) să urmărească aplicarea şi respectarea normelor de securitate şi sănătate a muncii, protecţia mediului şi de prevenire şi stingere a incendiilor în sectorul subunităţii;

n) să asigure executarea la timp a verificării metrologice a aparaturii de măsură şi control, a utilajelor de ridicat şi transport din dotarea structurii specializate în executarea mentenanţei aeronavelor necesare executării mentenanţei aeronavelor şi echipamentelor de aviaţie.

Art. 352. – Şeful atelierului reparaţii/grupei de reparaţii este subordonat nemijlocit şefului structurii specializate în executarea mentenanţei aeronavelor. Răspunde de executarea, la timp şi de calitate, a lucrărilor regulamentare, periodice şi a reparaţiilor în cadrul atelierului şi are următoarele atribuţii:

a) să cunoască tehnica de aviaţie şi regulile de mentenanţă a acesteia, volumul şi ordinea de executare a lucrărilor de mentenanţă intermediară;

b) să participe la luarea în primire a aeronavelor la intrarea în lucrări regulamentare şi la predarea acestora după finalizare;

c) să verifice calitatea lucrărilor regulamentare şi a reparaţiilor executate de către subordonaţi şi să certifice acest lucru prin semnătură în documentaţia tehnică a aeronavelor, motoarelor, agregatelor şi echipamentelor de la bord;

d) să dispună măsuri de păstrare, întreţinere şi verificare metrologică, la termenele stabilite, a aparaturii de măsură şi control şi a utilajelor din atelier;

e) să asigure aplicarea corectă şi în totalitate, a tehnologiilor de executare a lucrărilor şi a buletinelor de modernizări;

f) să asigure completarea corectă a documentelor de evidenţă a executării lucrărilor regulamentare la aeronave;

g) să întocmească şi să actualizeze fişele de lucrări cu periodicitate mai mare sau egală cu 50 ore, la specialitatea sa, ale tuturor aeronavelor/motoarelor la care se execută lucrări în cadrul structurii specializate în executarea mentenanţei aeronavelor;

h) să cunoască resursele tehnice ale aeronavelor, motoarelor, agregatelor, echipamentelor şi să asigure eşalonarea intrării eficiente în lucrări regulamentare ale acestora, pe baza consumării acestora;

i) să urmărească respectarea normelor de securitate şi sănătate a muncii, protecţia mediului şi de prevenire şi stingere a incendiilor, la locurile de muncă din atelier;

j) să verifice, la încheierea zilei de lucru, existenţa sculelor, după inventar;

k) să controleze echiparea regulamentară a personalului din subordine, pe timpul lucrului la aeronave.

Art. 353. – Şeful echipei tehnice are următoarele atribuţii:

a) să cunoască tehnica de aviaţie din dotarea unităţii, regulile de exploatare a acesteia, prevederile prezentelor instrucţiuni şi ale altor documente ce reglementează executarea lucrărilor de mentenanţă;

b) să dispună măsuri pentru menţinerea în stare de disponibilitate a aeronavelor şi pentru pregătirea pentru zbor şi exploatarea corectă a aeronavelor;

c) să verifice periodic, personalul din subordine, în ceea ce priveşte cunoaşterea regulilor de mentenanţă;

d) să controleze calitatea lucrărilor de pregătire pentru zbor a aeronavelor;

e) să conducă activitatea personalului subordonat şi să verifice consemnarea lucrărilor executate de acesta în carnetele de lucru şi a controalelor în fişele de pregătire pentru zbor a aeronavelor;

f) să facă propuneri pentru întocmirea planului afluirii aeronavelor la executarea lucrărilor regulamentare, ţinând seama de consumarea resursei tehnice;

g) să predea/să ia în primire aeronavele, împreună cu şefii grupelor de întreţinere, pentru/după executarea lucrărilor de mentenanţă intermediară la/de la structura specializată în executarea mentenanţei aeronavelor;

h) să controleze activităţile logistice în vederea trecerii tehnicii de aviaţie la exploatarea de sezon;

i) să controleze pregătirea aeronavelor care urmează să fie instalate în SPL/Serviciul de intervenţie unitară în situaţii de urgenţă pentru căutarea şi salvarea vieţii omeneşti pe mare/Misiuni ordonate în zilele libere sau sărbători legale;

j) să asigure respectarea instrucţiunilor de păstrare, întreţinere, folosire şi consum a materialelor tehnice de aviaţie repartizate;

k) să asigure menţinerea în stare de disponibilitate a utilajelor, dispozitivelor şi aparaturii de măsură şi control din dotarea echipei tehnice, precum şi controlul lor metrologic;

l) să asigure menţinerea ordinii şi curăţeniei la locul de muncă, precum şi respectarea normelor de securitate şi sănătate a muncii, protecţia mediului şi de prevenire şi stingere a incendiilor, pe timpul executării lucrărilor la tehnica de aviaţie;

m) să cunoască, să centralizeze şi să actualizeze la toate specialităţile evidenţa resurselor tehnice ale tuturor aeronavelor, motoarelor, agregatelor, echipamentelor, precum şi a tuturor lucrărilor regulamentare, periodice şi de pregătire pentru zbor ale aeronavelor pe care le exploatează şi să urmărească permanent consumul acestora;

n) să controleze corectitudinea întocmirii şi completării fişelor de lucrări cu periodicitate mai mică sau egală cu 25 ore, pentru controlul profilactic, trecerea la exploatarea de sezon, lucrări de întreţinere şi protecţie specială după ultimul zbor, lucrări şi verificări suplimentare pentru zborurile speciale, întocmite de şefii de grupe întreţinere, pentru fiecare specialitate în parte, ale tuturor aeronavelor pe care le exploatează;

o) să controleze executarea la timp şi în totalitate şi consemnarea în: carnetele de lucru, fişele de pregătire pentru zbor, fişele pentru lucrările de întreţinere şi protecţie specială după ultimul zbor; fişele pentru controlul profilactic, fişele pentru lucrări şi verificări suplimentare pentru zborurile speciale; fişele pentru lucrări regulamentare cu periodicitate mai mică sau egală cu 25 ore, fişele pentru trecerea la exploatarea de sezon; livrete, atestate a tuturor operaţiunilor de mentenanţă executate la toate specialităţile în cadrul pregătirii pentru zbor a aeronavelor şi să le ateste prin semnătură în calitate de şef echipă tehnică, inclusiv remedierea defecţiunilor apărute în timpul zborului, precum şi a celor descoperite în timpul controlului;

p) să verifice, zilnic, existenţa sculelor, după inventar;

r) să controleze echiparea regulamentară a subordonaţilor, pentru activităţile de mentenanţă şi de zbor.

Art. 354. – Şeful grupei de întreţinere are următoarele atribuţii:

a) să cunoască tehnica de aviaţie din dotarea unităţii şi regulile de mentenanţă a acesteia, volumul şi ordinea de executare a lucrărilor de mentenanţă de nivel de luptă;

b) să controleze calitatea lucrărilor de pregătire pentru zbor a aeronavelor şi să verifice consemnarea lucrărilor executate în carnetele de lucru şi a controalelor în fişele de pregătire pentru zbor a aeronavelor;

c) să participe la predarea şi luarea în primire a aeronavelor la/de la structura specializată în executarea mentenanţei aeronavelor;

d) să controleze calitatea lucrărilor de trecere a tehnicii de aviaţie la exploatarea de sezon;

e) să asigure menţinerea în stare de disponibilitate a utilajelor, dispozitivelor şi aparaturii de măsură şi control din dotarea grupei de întreţinere, precum şi controlul lor metrologic;

f) să asigure menţinerea ordinii şi curăţeniei la locul de muncă, precum şi respectarea normelor de securitate şi sănătate a muncii, protecţia mediului şi de prevenire şi stingere a incendiilor, pe timpul executării lucrărilor la tehnica de aviaţie;

g) să întocmească şi să actualizeze la specialitatea sa evidenţa resurselor tehnice ale tuturor aeronavelor, motoarelor, agregatelor, echipamentelor, precum şi a tuturor lucrărilor regulamentare, periodice şi de pregătire pentru zbor ale aeronavelor pe care le exploatează, urmărind permanent consumul acestora;

h) să întocmească şi să actualizeze fişele de lucrări cu periodicitate mai mică sau egală cu 25 ore, pentru controlul profilactic, trecerea la exploatarea de sezon, lucrări de întreţinere şi protecţie specială după ultimul zbor, lucrări şi verificări suplimentare pentru zborurile speciale, la specialitatea sa, ale tuturor aeronavelor pe care le exploatează;

i) să controleze executarea la timp şi în totalitate şi să consemneze corect în: carnetele de lucru, fişele de pregătire pentru zbor, fişele pentru lucrările de întreţinere şi protecţie specială după ultimul zbor; fişele pentru controlul profilactic, fişele pentru lucrări şi verificări suplimentare pentru zborurile speciale; fişele pentru lucrări regulamentare cu periodicitate mai mică sau egală cu 25 ore, fişele pentru trecerea la exploatarea de sezon; livrete, ateştate şi să ateste prin semnătură în calitate de şef grupă de întreţinere la specialitatea sa, toate operaţiunile de mentenanţă executate nemijlocit în cadrul pregătirii pentru zbor a aeronavelor, inclusiv remedierea defecţiunilor apărute în timpul zborului, precum şi a celor descoperite în timpul controlului;

j) să verifice, zilnic, existenţa sculelor, după inventar;

k) să controleze echiparea regulamentară a subordonaţilor pentru activităţile de mentenanţă şi de zbor.

Art. 355. – (1) Inginerul de bord /mecanicul de bord/tehnicul de aeronavă face parte din echipajul aeronavei şi este subordonat nemijlocit comandantului de patrulă. Pe timpul desfăşurării activităţilor de mentenanţă este subordonat şefului echipei tehnice, iar pe timpul activităţii de zbor este subordonat comandantului de echipaj.

(2) Inginerul de bord/mecanicul de bord/tehnicul de aeronavă răspunde, împreună cu echipa tehnică, de pregătirea pentru zbor a aeronavei, de menţinerea acesteia în stare de operativitate şi are următoarele atribuţii:

a) să cunoască aeronava pe care o deserveşte şi regulile de mentenanţă şi de exploatare a instalaţiilor de la bord;

b) să asigure exploatarea din punct de vedere tehnic a aeronavei pe timpul activităţii de zbor, având pregătirea şi lucrările regulamentare executate la zi;

c) să cunoască şi să ţină separat, la toate specialităţile, evidenţa actualizată a resurselor aeronavelor, motoarelor, agregatelor, echipamentelor, precum şi a tuturor lucrărilor regulamentare, periodice şi de pregătire pentru zbor pentru aeronavele pe care le are în primire conform OZU;

d) să supravegheze şi să asigure încărcarea corectă a aeronavei în limitele de centraj şi de greutate stabilite;

e) să asigure dispunerea şi fixarea corectă a încărcăturii de la bord;

f) să controleze permanent, în timpul zborului, cu ajutorul aparatelor de la bord, funcţionarea corectă a motoarelor, instalaţiilor şi agregatelor;

g) să raporteze comandantului de echipaj anomaliile apărute în funcționarea instalațiilor de la bord, pe timpul zborului și să dispună măsuri pentru diminuarea efectelor eventualelor defecțiuni;

h) să completeze corect livretele aeronavei/motoarelor și atestatele/notițele tehnice ale agregatelor/echipamentelor, conform instrucțiunilor de mentenanță;

i) să completeze corect și la timp livretele aeronavei/motoarelor, în concordanță cu datele înscrise în registrul de cronometraj al zborului;

j) să consemneze corect și la timp în: carnetul de lucru, fișa de pregătire pentru zbor și să ateste prin semnătură în calitate de inginer de bord/mecanic de bord/tehnic de aeronavă, toate operațiunile de mentenanță executate nemijlocit în cadrul pregătirii pentru zbor a aeronavelor;

k) să-și perfecționeze permanent cunoștințele profesionale și deprinderile tehnice;

l) să fie echipat regulamentar la activitățile de zbor și de mentenanță;

m) să participe efectiv la executarea inspecțiilor zilnice, periodice și a lucrărilor regulamentare în calitate de specialist la specialitatea sa și să însoțească aeronavele avute în primire la structura specializată în executarea mentenanței aeronavelor, pe timpul desfășurării activităților de mentenanță intermediară;

n) să respecte normele de securitate și sănătate a muncii, protecția mediului și de prevenire și stingere a incendiilor, la locurile de muncă.

Art. 356. – (1) Operatorul de bord face parte din echipajul aeronavei, este subordonat nemijlocit comandantului de patrulă, iar pe timpul desfășurării activităților de mentenanță este subordonat șefului echipei tehnice, iar pe timpul activității de zbor este subordonat comandantului de echipaj.

(2) Operatorul de bord răspunde, împreună cu echipa tehnică, de pregătirea pentru zbor a aeronavei, de menținerea acesteia în stare de operativitate și are următoarele atribuții:

a) să cunoască aeronava pe care o deservește, regulile de mentenanță și operare a instalațiilor și echipamentelor specifice;

b) să asigure exploatarea din punct de vedere tehnic și operațional a instalațiilor și echipamentelor specifice pe timpul activității de zbor, având pregătirea și lucrările regulamentare executate la zi;

c) să țină la specialitatea sa resursa tuturor instalațiilor și echipamentelor specifice;

d) să verifice dispunerea și fixarea corectă a instalațiilor și echipamentelor specifice de la bord;

e) să raporteze comandantului de echipaj anomaliile apărute în funcționarea instalațiilor specifice de la bord, pe timpul zborului și să ia măsuri pentru diminuarea efectelor eventualelor defecțiuni;

f) să completeze corect livretele aeronavei și atestatele/notițele tehnice ale agregatelor și echipamentelor specifice, conform instrucțiunilor de mentenanță;

g) să-și perfecționeze permanent cunoștințele profesionale și deprinderile tehnice;

h) să fie echipat regulamentar la activitățile de zbor și de mentenanță;

i) să participe efectiv la executarea inspecțiilor zilnice, periodice și la executarea lucrărilor de mentenanță intermediară în calitate de specialist la specialitatea instalații și echipamente specifice de la bordul elicopterelor;

j) să respecte normele de securitate și sănătate a muncii, protecția mediului și de prevenire și stingere a incendiilor, pe timpul desfășurării activității la sol și la bordul aeronavelor.

SECȚIUNEA a 3-a

Îmbarcarea elicopterelor și desfășurarea activităților specifice la bordul navelor

Art. 357. – (1) La bordul navelor, mentenanța de nivel luptă și intermediar se execută de către inginerul de bord/tehnicul de bord/tehnicul de aeronavă împreună cu echipa tehnică îmbarcată care, în funcție de durata misiunii/marșului de instrucție, condițiile de desfășurare și intensitatea zborului. Echipa tehnică are următoarea componență:

a) șef echipă tehnică;

b) 2-3 specialiști celulă motor;

c) 1-2 specialiști instalații electrice și automatizări de bord;

d) 1-2 specialiști radioelectronică de bord și avionică;

e) 1-2 specialiști armament de bord și echipamente de salvare;

f) 1 specialist SAIMS.

(2) Pe timpul îmbarcării elicopterelor și desfășurării activității de zbor de la bordul navelor, personalul tehnic-ingineresc de aviație, numit în compunerea echipei tehnice îmbarcate în vederea conducerii și desfășurării activității de mentenanță, coordonării acesteia cu celelalte activități de asigurare a zborului la bordul navelor, are următoarele atribuții:

a) manevrează elicopterele pe puntea navei, execută introducerea și scoaterea acestora în/din hangar;

b) execută activitatea de repliere/depliere a palelor elicopterelor;

c) asigură amararea elicopterelor la bordul navelor și verifică periodic starea de fixare a legăturilor și blocajelor;

d) asigură asistența tehnică, pregătirea și admiterea la zbor a elicopterelor precum și executarea reparațiilor și lucrărilor regulamentare la elicopterele îmbarcate;

e) interzice accesul persoanelor neautorizate în zonele de desfășurare a activităților de mentenanță a elicopterelor îmbarcate;

f) participă la punerea în aplicare a planului de intervenție în caz de incident de aviație la bordul navelor sau în afara acestora;

g) asigură recuperarea/evacuarea echipamentelor de aviație avariate.

Art. 358. – (1) Operațiunile de mentenanță a elicopterelor pe timpul desfășurării activității de zbor la bordul navelor sunt cele corespunzătoare nivelului de luptă și sunt executate de către personalul tehnic-ingineresc de aviație din cadrul echipei tehnice îmbarcate.

(2) În funcție de complexitatea lucrărilor, dotarea cu echipamente, aparatură, sculele și utilajele specifice, nivelul de autorizare al personalului, componența echipei tehnice, condițiile de lucru funcție de starea mării, intensitatea și direcția vântului relativ pe puntea de zbor a navelor se execută operațiuni de nivel luptă și intermediar.

Art. 359. – (1) Asistența tehnică a elicopterelor pe timpul desfășurării activităților de zbor de la bordul navelor se execută pe puntea de zbor sau în hangar și cuprinde:

a) pregătirea pentru zbor;

b) remedierea defecțiunilor;

c) executarea lucrărilor regulamentare.

(2) Executarea unor lucrări care presupun ridicarea elicopterelor pe cricuri se desfășoară la bordul navelor doar în porturi, la cheu.

Art. 360. – (1) Organizarea și conducerea operațiunilor de manevrare și parcare a elicopterelor la bordul navelor intră în responsabilitatea directă a șefului echipei tehnice îmbarcate. Acesta are următoarele atribuții:

a) să instruiască personalul participant, stabilind fiecăruia obligațiile ce-i revin, precizând măsurile de protecție, semnalele, comenzile și ordinea de executare a acestora, cu respectarea regulilor de lucru la bordul navelor;

b) să organizeze și să coordoneze activitatea de repliere/depliere a palelor rotorului principal pe puntea de zbor;

c) să verifice starea grilajului pentru harponare;

d) să verifice starea chingilor și a dispozitivelor de amarare existente la bord;

e) să verifice starea și funcționarea corespunzătoare a vinciurilor pentru manevrarea elicopterelor pe puntea navei;

f) să controleze dacă elicopterele sunt pregătite pentru manevrare, dacă în instalațiile hidraulice ale elicopterelor există presiune suficientă, dacă pe timp de noapte luminile de poziție sunt aprinse, dacă puntea de zbor și hangarul sunt pregătite pentru manevrare/parcare;

g) să dirijeze deplasarea elicopterelor, prin comenzi și semnale convenționale.

Art. 361. – (1) Înainte de începerea manevrării elicopterelor pe puntea navei cu vinciurile de bord se verifică fixarea corectă a cablurilor acestora la dispozitivul de tractare.

(2) Pe timpul manevrării elicopterului pe puntea navei, în cabina elicopterului se află, în

mod obligatoriu, inginerul de bord/mecanicul de bord/tehnicul de aeronavă sau un specialist celulă-motor.

(3) Se interzice:

a) reducerea motoarelor, după apuntare, până la finalizarea operațiunilor de amarare a elicopterului pe puntea de zbor;

b) rulajul elicopterului pe puntea de zbor cu motoarele pornite folosind tracțiunea rotorului;

c) manevrarea elicopterelor cu vinciurile de bord când nava manevrează sau are mișcări de tangaj și ruliu peste limitele acceptate.

(4) În orice situație, pe puntea de zbor sau în hangar, elicopterele trebuie să fie asigurate cu cel puțin un sistem de siguranță.

Art. 362. – (1) Locurile de parcare ale elicopterelor la bordul navelor sunt hangarul și puntea de zbor. Acestea trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

a) să aibă o capacitate și o rezistență corespunzătoare greutății și dimensiunilor geometrice ale elicopterelor;

b) să fie marcate corespunzător pentru a asigura apuntarea și manevrarea în siguranță a elicopterelor;

c) să fie prevăzute cu instalații de iluminare pe timp de noapte, cu surse de alimentare cu energie electrică și spații pentru amplasarea utilajelor și sculelor;

d) să fie prevăzute cu dispozitive de ancorare care asigură amararea elicopterelor în siguranță și în conformitate cu instrucțiunile de exploatare emise de fabricanții elicopterelor;

e) să fie prevăzute cu instalații/mijloace corespunzătoare de stingere a incendiilor;

f) să fie prevăzute cu sisteme de descărcare electrostatică.

(2) Pe timpul staționării elicopterele sunt prevăzute cu cale la roțile trenului de aterizare și sunt amarate în conformitate cu instrucțiunile de exploatare.

(3) Amplasarea elicopterelor în hangare se execută pe locurile marcate astfel încât să fie asigurate:

a) distanțele minime de siguranță până la pereții și ușa hangarului;

b) posibilitatea amarării corespunzătoare;

c) căile normale de acces și de evacuare în condiți de siguranță a acestora.

(4) Pe timpul parcării în hangar palele elicei anticuplu se blochează cu ajutorul unor dispozitive speciale.

SECȚIUNEA a 4-a
Pregătirea tehnică a personalului tehnic-ingineresc de aviație din Forțele Navale

Art. 363. – (1) Pregătirea tehnică a personalului tehnic-ingineresc de aviație din Forțele Navale reprezintă ansamblul de măsuri și activități care se planifică, organizează și execută pentru însușirea

cunoştinţelor privind caracteristicile tehnico-tactice, construcţia, funcţionarea, utilizarea şi repararea echipamentelor.

(2) Tematica pentru fiecare disciplină de pregătire tehnică este elaborată anual de către inginerul şef al structurii care are în dotare aeronavele.

(3) Pregătirea tehnică a personalului tehnic-ingineresc de aviaţie se execută, astfel:

a) prin cursuri organizate în instituţiile militare de învăţământ;

b) prin cursuri organizate de SMFA;

c) prin cursuri la instituţii civile de învăţământ, pentru specializările la care Ministerul Apărării Naţionale nu are competenţe de pregătire;

d) prin cursuri organizate în cadrul structurii care are în dotarea aeronavele, pentru admiterea personalului tehnic-ingineresc de aviaţie la exploatarea aeronavelor din înzestrare;

e) prin cursuri organizate la societăţile comerciale, în cadrul contractelor de achiziţie sau de modernizare a echipamentelor de aviaţie.

(4) Organizarea şi desfăşurarea examenelor privind clasificarea şi specializarea personalului tehnic-ingineresc de aviaţie se află în responsabilitatea Serviciului Logistic din SMFA.

SECŢIUNEA a 5-a

Sprijinul logistic al zborului

Art. 364. – (1) Sprijinul logistic al activităţii de zbor este domeniul de responsabilitate al inginerului şef al structurii care are în dotare aeronavele şi urmăreşte asigurarea tehnico-materială şi a condiţiilor necesare desfăşurării activităţii specifice executării zborului.

(2) Pentru asigurarea sprijinului logistic al zborului, personalul tehnic-ingineresc de aviaţie numit prin OZU desfăşoară următoarele activităţi:

a) aprovizionarea, stocarea şi alimentarea aeronavelor cu combustibili de aviaţie;

b) asigurarea cu mijloace de tractare aeronave;

c) asigurarea cu mijloace tehnice de intervenţie în caz de accident de aviaţie atât pe aerodrom cât şi în afara aerodromului;

d) asigurarea condiţiilor de lucru şi hrănirea personalului.

(3) La aerodromul de bază, pot fi numiţi în cadrul echipei de sprijin logistic şi specialişti care fac parte din echipa tehnică ce asigură asistenţa tehnică a aeronavelor pe timpul desfăşurării activităţii de zbor.

(4) La bordul navei, sprijinul logistic al zborului este în responsabilitatea comandantului navei şi se realizează prin structurile de specialitate din echipajul navei.

Art. 365. – (1) Asigurarea cu mijloace tehnice de aerodrom necesare desfăşurării activităţii

de zbor este organizată şi condusă de către comandantul structurii specializate şi desemnate pentru deservirea aerodromului. Acesta răspunde de menţinerea în stare de disponibilitate şi pregătirea mijloacelor tehnice de aerodrom.

(2) Pe timpul desfăşurării activităţii de zbor, personalul care exploatează mijloacele tehnice de aerodrom se subordonează coordonatorului sprijinului logistic al zborului.

Art. 366. – (1) Pe timpul desfăşurării activităţii de zbor, personalul tehnic-ingineresc îndeplineşte, în afara atribuţiilor funcţiei şi alte sarcini specifice mentenanţei şi sprijinului logistic al activităţii de zbor, în conformitate cu reglementările în vigoare şi cu ordinul comandantului.

(2) Inginerul şef al structurii care are în dotare aeronavele numeşte prin OZU personalul tehnic-ingineresc de aviaţie care îndeplineşte aceste sarcini, precizându-le explicit domeniul de activitate, obligaţiile şi responsabilităţile ce le revin.

(3) Pot fi numiţi în cadrul echipei de sprijin logistic şi specialişti care fac parte din echipa tehnică ce asigură asistenţa tehnică a aeronavelor pe timpul desfăşurării activităţii de zbor.

Art. 367. – (1) Atribuţiile personalului tehnic-ingineresc de aviaţie, pe timpul desfăşurării activităţii de zbor pe aerodromul de bază, sunt cele prevăzute în prezentele instrucţiuni.

CAPITOLUL XI
Reguli de alimentare a aeronavelor cu carburanţi, lubrifianţi, lichide speciale şi gaze comprimate

Art. 368. – Alimentarea aeronavelor cu carburanţi, lubrifianţi, lichide speciale şi gaze comprimate se execută cu mijloace tehnice de aerodrom destinate special acestui scop, aflate în perfectă stare de funcţionare, având controalele/inspecţiile şi lucrările tehnice de întreţinere periodică executate la zi.

Art. 369. – (1) Alimentarea este permisă numai după verificarea calităţii carburanţilor, lubrifianţilor, lichidelor speciale şi gazelor comprimate pe baza buletinelor de analiză/rapoartelor de încercare emise de laboratoarele specializate sau pe baza buletinelor în care sunt trecute rezultatele testelor executate cu aparatura din dotarea bazei aeriene/similar.

(2) Verificarea calităţii înainte de alimentare se execută prin analiza vizuală a probelor de produs prelevate din mijloacele tehnice de aerodrom.

Art. 370. – (1) Combustibilul supus analizei vizuale se introduce într-un recipient de sticlă transparentă, perfect curat şi uscat, cu o capacitate cuprinsă între 300ml şi 1000 ml.

(2) Probele de combustibil supuse analizei vizuale sau altor teste de laborator se prelevează de la dispozitivele de alimentare ale mijlocului tehnic, în aval de sistemul de filtrare.

(3) Atunci când, din motive tehnice, prelevarea probelor de combustibil nu se poate realiza

de la dispozitivele de alimentare se prelevează de la decantorul filtrului sau de la robinetul de purjare. După efectuarea purjării se urmăreşte eliminarea în totalitate a impurităţilor.

Art. 371. – Are obligaţia să verifice calitatea şi să aprobe alimentarea aeronavelor personalul tehnic-ingineresc de aviaţie numit prin OZU.

Art. 372. – În cadrul controlului în condiţii de aerodrom a carburanţilor, lubrifianţilor, lichidelor speciale şi gazelor comprimate se verifică:

a) prezenţa buletinelor de analiză/ rapoartelor de încercare. Acestea trebuie să conţină termenul de valabilitate al produselor şi corespondenţa lor cu tipurile/sortimentele prevăzute în instrucţiunile de exploatare ale aeronavei. În cazul carburanţilor se verifică şi nivelul de aditivare conform prevederilor buletinului de exploatare specific;

b) să nu existe apă/cristale de gheaţă, particule de orice natură în produs şi ca acesta să nu îşi schimbe culoarea faţă de prevederile buletinului de analiză prin analiză vizuală;

c) starea mijloacelor tehnice de alimentare, curăţenia cisternelor/vaselor/recipientelor, funcţionarea elementelor de comandă, siguranţa şi înregistrare, starea de întreţinere a sistemelor de filtrare, a furtunurilor, dispozitivelor de alimentare/cuple/pistolete, robineţilor/vanelor de distribuţie şi a gurilor de alimentare;

d) se efectuează purjarea sistemelor de filtrare, a cisternei şi o analiză vizuală a unei probe prelevate din decantorul filtrului respectiv pe la robinetul de purjare al cisternei, după cel puţin 30 minute de staţionare a mijlocului tehnic de alimentare. Analiza vizuală trebuie să scoată în evidenţă absenţa apei şi a particulelor contaminante.

Art. 373. – (1) În condiţii de aerodrom, oxigenul medicinal se controlează organoleptic, de către medicul de serviciu la zbor, înainte de alimentarea aeronavelor.

(2) Proba se ia de la racordul prin care se face legătura autostaţiei/instalaţiei de transvazat oxigen cu aeronava.

(3) Medicul de serviciu la zbor îşi dă avizul pe buletinul de analiză, pe bază de semnătură.

Art. 374. – (1) Operaţiunile de alimentare a aeronavelor cu carburanţi, lubrifianţi, lichide speciale şi gaze comprimate se execută de către echipajul tehnic al aeronavei, specialiştii în instalaţii electrice speciale de bord şi personalul care deserveşte mijlocul tehnic de alimentare.

(2) Personalul trebuie să fie instruit, să cunoască procedurile de alimentare şi acţiunile ce trebuie întreprinse în cazul situaţiilor de urgenţă. Acesta trebuie să fie familiarizat cu localizarea şi operarea butoanelor/sistemelor de întrerupere în caz de urgenţă existente pe mijlocul tehnic de alimentare.

Art. 375. – Criterii privind poziţionarea echipamentelor la alimentarea cu combustibil:

a) vehiculele de alimentare/cisternele vor fi oprite la cel puţin 7 m de aeronavă, după care se dirijează în poziţia pentru alimentare, dar nu mai aproape de 3 m;

b) vehiculele de alimentare/cisternele vor fi parcate într-o poziție care să nu obstrucționeze căile de evacuare, să nu împiedice accesul vehiculelor, echipelor de salvare și stingere a incendiului;

c) când se utilizează cale la roți, cisterna se poziționează la cel puțin 5 m de aeronavă;

d) să fie permisă cuplarea și decuplarea rapidă a furtunurilor, cu o derulare minimă a acestora, un acces bun la comenzi precum și posibilitatea maximă de supraveghere vizuală a acestora.

Art. 376. – Înainte de începerea operațiunilor de alimentare cu combustibil, echipajul tehnic realizează procedurile de conectare electrostatică de siguranță/echipotențială, conform STANAG 3682, prezentate în anexa nr. 3.

Art. 377. – Proceduri de împământare și legare la masă pe timpul alimentării aeronavelor:

a) când condițiile tehnice permit, se utilizează împământarea în trei puncte: aeronavă-sol, vehiculul de alimentare/cisterna – sol, la același punct de împământare cu aeronava, vehiculul de alimentare/cisterna – aeronavă;

b) când nu se poate realiza împământarea în trei puncte se leagă masa aeronavei la vehiculul de alimentare și acesta la sol;

c) operațiunile de legătură echipotențială trebuiesc efectuate înainte de cuplarea furtunurilor sau de deschiderea bușoanelor de umplere a rezervoarelor aeronavei. Legătura se menține până la decuplarea furtunurilor și punerea la loc a tuturor bușoanelor de umplere a rezervoarelor aeronavei.

Art. 378. – Pe timpul alimentării cu combustibil, se delimitează o zonă periculoasă care cu o rază de 16 m în jurul aeronavei. În această zonă acces are numai personalul care participă la operațiunile de alimentare. Este interzis fumatul sau focul, iar personalul nu va avea asupra sa chibrituri sau brichete.

Art. 379. – (1) În zona periculoasă nu au acces alte vehicule sau surse de pornire, iar utilizarea echipamentelor radio sau lămpilor de mână se restricționează.

(2) Personalul care participă la operațiunile de alimentare a aeronavelor poartă obligatoriu echipament de protecție corespunzător, antistatic și fără accesorii metalice.

Art. 380. – Pe timpul operațiunilor de alimentare/golire a aeronavelor se respectă următoarele reguli:

a) alimentarea aeronavelor cu combustibil nu este permisă pe timpul furtunilor locale puternice, însoțite de descărcări electrice, pe o rază de 5 km;

b) extinctoarele de incendiu trebuie fixate pe echipamentul de alimentare prin prinderi demontabile rapid și să fie accesibile cu ușurință;

c) se evită plierea sau îndoirea furtunurilor de alimentare. Acestea trebuie să fie amplasate

astfel încât să nu fie traversate de roţile vehiculelor care deservesc aeronava, iar cuplele şi pistoletele de alimentare nu trebuie să fie lăsate pe sol;

d) permanent, se verifică existenţa scurgerilor de combustibil, se observă presiunea diferenţială pe filtre şi buna funcţionare a dispozitivelor de reglare a presiunii, prin supravegherea manometrelor de pe tabloul de comandă al autoalimentatorului. În cazul unor scurgeri de combustibil care creează risc de incendiu şi poluare a mediului, operaţiunile de alimentare trebuie obligatoriu întrerupte şi se dispun măsuri de remediere şi limitare a efectelor acestora asupra mediului înconjurător;

e) pe timpul alimentării cu combustibil nu trebuie efectuată nici o altă operaţiune tehnică de întreţinere a aeronavei care ar putea provoca aprinderea vaporilor de combustibil;

f) utilizarea telefoanelor mobile pe timpul alimentării este strict interzisă. Când, din motive operaţionale, este necesară utilizarea acestora, operatorul întrerupe alimentarea şi pe durata convorbirii rămâne în cabina autoalimentatorului.

Art. 381. – Presiuni şi debite de lucru pe timpul operaţiunilor de alimentare/golire aeronave:

a) presiunea de alimentare trebuie să fie cuprinsă între 1,72 şi 3,79 bari;

b) debitele de combustibil la alimentare pot varia funcţie de caracteristicile aeronavei şi modalitatea de alimentare. Autoalimentatoarele trebuie să furnizeze un debit minim de 1.000 litri/minut în cazul alimentării prin cupla ISO 45 şi minimum 250 litri/minut în cazul alimentării gravitaţionale; debitele se pot regla funcţie de necesitatea de alimentare;

c) pentru golirea rezervoarelor aeronavelor, debitele de absorţie se limitează astfel: maximum 760 litri/minut, în cazul avioanelor şi maximum 200 litri/minut, în cazul elicopterelor. Pentru golirea rezervoarelor aeronavelor se va utiliza un autoalimentator care este umplut cu combustibil cel puţin 10 % din capacitate pentru prevenirea intrării în cavitaţie a pompei şi minimizarea turbulenţelor.

Art. 382. – După alimentarea aeronavelor, echipajul tehnic desface conectorii metalici pentru descărcare electrostatică, verifică înscrierea corectă a cantităţilor de carburanţi, lubrifianţi, lichide speciale şi gaze comprimate în documentele de evidenţă şi certifică prin semnătură exactitatea datelor respective.

Art. 383. – Prevederile prezentului capitol se completează, după caz, cu prevederi din *F.A./L-1.1.4, Manualul pentru exploatarea echipamentelor destinate operaţiunilor de alimentare cu combustibil, lubrifianţi şi lichide speciale a aeronavelor*, ediţia 2016, şi cu orice alte dispoziţii tehnice din domeniu.

CAPITOLUL XII

Reguli generale de siguranță pe timpul desfășurării activității de zbor

Art. 384. – Pentru protecția aeronavelor și personalului care desfășoară activități aeronautice la start, în zonele restricționate se dispun următoarele măsuri:

a) se stabilesc, delimitează și marchează căile de acces la start;

b) se afișează o hartă a aerodromului la intrarea în zona de zbor;

c) se delimitează și marchează zona de parcare a aeronavelor, cu linie roșie pe sol și se restricționează accesul persoanelor neautorizate.

Art. 385. – Prevenirea avariilor cauzate de obiectele străine se realizează prin:

a) limitarea numărului de autovehicule care au acces în start;

b) verificarea anvelopelor autovehiculelor la punctele de intrare în start și îndepărtarea eventualelor obiecte străine;

c) măturarea periodică a pistei, bretelelor și căilor de rulare și verificare vizuală a acesteia;

d) legarea șepcilor la echipamentul de protecție;

e) numărarea și ținerea evidenței sculelor utilizate de personalul de întreținere, permanent.

Art. 386. – Reguli de conducere a autovehiculelor la start:

a) se permite accesul în start doar a autovehiculelor autorizate;

b) traficul general din interiorul bazei pe timpul desfășurării activităților de zbor se reglementează având în vedere evitarea zonelor restricționate;

c) dacă nu există alte reglementări specifice fiecărui aerodrom, limitele de viteză sunt: 30 km/h pe căile de rulare, 20 km/h în apropierea zonelor de parcare aeronave, 5 km/h la distanțe mai mici de 5 m de aeronave;

d) au prioritate aeronavele care rulează cu motorul pornit după care cele tractate;

e) apropierea vehiculului de aeronavă se face pe partea șoferului;

f) parcarea autovehiculelor se face doar în locurile special destinate, fără a bloca căile de acces și de rulare;

g) se interzice părăsirea autovehiculului când motorul este pornit;

h) la vehiculele parcate în start, se trage frâna de mână și se pun, dacă este posibil, cale la roți;

i) autovehiculele se pot apropia la o distanță mai mică de 10 m de aeronavă doar sub coordonarea dispecerului din zona startului/dispecerului la locul de parcare.

Art. 387. – Folosirea antifoanelor este obligatorie atunci când motorul aeronavei sau al echipamentului de sprijin la sol este pornit sau când se lucrează la mai puțin de 5 m de o aeronavă cu motorul pornit.

CAPITOLUL XIII

Reguli generale privind intervenția pe aerodromurile de rezervă, în situația aterizării de urgență a aeronavelor aparținând altor baze aeriene

Art. 388. – Aeronavele care execută zboruri de instrucție pot ateriza pe un aerodrom de rezervă, prestabilit, în următoarele situații de urgență:

a) modificarea condițiilor meteorologice la aerodromul de bază sub baremul aerodromului, avionului sau pilotului;

b) insuficiența cantității de combustibil la bordul avionului;

c) apariția unor situații deosebite sau periculoase la bordul avionului, care ridică nivelul de risc la bordul avionului;

d) apariția unor situații care impun restricționarea activității de zbor sau întreruperea misiunii;

e) în orice situație în care echipajul aeronavei sau personalul de conducere a zborului iau această decizie.

Art. 389. – (1) Echipa de intervenție cu responsabilități în cazul aterizării de urgență este formată din:

a) șeful operațiunii de urgență;

b) echipa de apărare împotriva incendiilor (A.Î.I.);

c) ambulanța;

d) echipa de hidrazină, acolo unde este cazul;

e) echipa tehnică de intervenție.

(2) Echipa de intervenție este stabilită la nivelul bazei aeriene de către șeful A4 logistică/similar și înscrisă în OZU.

(3) Șeful operațiunii de urgență este ales din rândul A.Î.I. Acesta conduce operațiunea în conformitate cu procedurilor specifice tipurilor de aeronave și are următoarele obligații:

a) să cunoască și să aplice regulile de siguranță pentru aeronavele care pot ateriza de urgență pe aerodromul de responsabilitate;

b) să respecte ordinea priorităților în cazul intervenției, respectiv protejarea vieții umane, limitarea pagubelor produse asupra aeronavei și limitarea pagubelor adiacente produse echipamentelor de sol/infrastructurii/mediului înconjurător;

c) să nu expună inutil entitățile implicate riscurilor situației;

d) să interzică apropierea de aeronavă a persoanelor neautorizate.

(4) Personalul de intervenție are următoarele obligații în cazul unei aterizări de urgență:

a) să cunoască, să respecte și să aplice regulile de siguranță și de exploatare pentru aeronavele care pot ateriza de urgență pe aerodromul de responsabilitate;

b) să intervină doar la ordinul şefului operaţiunii de urgenţă pe domeniul de responsabilitate specific.

Art. 390. – (1) În cazul aterizării de urgenţă elementele care răspund de asistenţă şi salvare se grupează în două categorii, în funcţie de atribuţiile lor după cum urmează:

a) primare care cuprind elementele a căror misiune este de a salva vieţi şi materiale, fiind absolut necesare pentru sosirea lor la locul accidentului, ăn timpul cel mai scurt posibil.

b) secundare, care se compun din elemente a căror participare este necesară pentru a finaliza operaţiunea de aterizare de urgenţă pentru repunerea în stare de disponibilitate a aeronavei.

(2) Răspunsul la o situaţie de aterizare de urgenţă este împărţit în următoarele faze în ordinea priorităţilor astfel:

a) FAZA I - salvarea personalului;

b) FAZA II - stingerea incendiilor;

c) FAZA III - siguranţa raportată la explozibili, substanţe toxice şi inflamabile;

d) FAZA IV - asigurarea şi delimitarea locului precum şi alte acţiuni necesare cu caracter imediat;

e) FAZA V- limitarea eventualelor pagube produse asupra aeronavei şi deplasarea acesteia către locul special amenajat acestui scop, până la sosirea echipei tehnice a aerodromului de bază;

f) FAZA VI - Punerea aeronavei în stare de disponibilitate în scopul afluirii către aerodromul de bază;

Art. 391. – (1) Periodic sau ori de câte ori se consideră necesar, la decizia şefului A4/ similar, în vederea îmbunătăţirii timpului de reacţie şi a modului de acţiune, la unităţile de aviaţie se execută exerciţii de simulare a apariţiei unor situaţii privind aterizarea de urgenţă a unei aeronave sub supravegherea personalului de siguranţă aeronautică al bazelor aeriene.

(2) Planificarea exerciţiilor se include în programul de siguranţă aeronautică al bazelor aeriene.

(3) Periodicitatea exerciţiilor este stabilită prin documentele de reglementare în domeniul siguranţei aeronautice aprobate de şeful SMFA, respectiv programe şi dispoziţii de siguranţă aeronautică.

(4) Întreg personalul implicat în aceste activităţi menţine în permanenţă un nivel de pregătire ridicat pentru activităţile aferente şi să asigure inclusiv elaborarea şi actualizarea listelor de verificare/checklist în vederea creşterii permanente a siguranţei şi eficienţei în procesul de intervenţie.

Art. 392. – (1) Şefii A4 Logistică/similar din bazele aeriene care exploatează tipul respectiv de aeronavă, pe domenii de responsabilitate au obligaţii pentru întocmirea/actualizarea periodică sau la nevoie a următoarelor documente:

a) planurilor şi procedurilor de intervenţie în situaţii de urgenţă pentru tipurile de aeronavă aflate în exploatarea bazei;

b) planurilor de instruire pentru pregătirea personalului stabilit a face parte din echipele de intervenţie;

c) cererilor de materiale şi echipamente necesare intervenţiei în cazul aterizării de urgenţă, pe tipuri de aeronave la care deţin responsabilitatea de aerodrom de rezervă.

(2) Acestea se înaintează la Serviciul logistic al SMFA, se avizează de şeful structurii de siguranţă aeronautică al bazei aeriene şi se aprobă de către şeful acestuia.

CAPITOLUL XIII

Reguli de manevrare şi tractare a aeronavelor pe platforme, căi de rulaj şi în hangare

Art. 393. – Înainte de manevrarea sau tractarea aeronavelor, inginerul şef al escadrilei/şeful SMA numeşte o persoană care organizează şi conduce operaţiunile, având următoarele atribuţii:

a) să instruiască personalul participant, stabilind fiecăruia obligaţiile care-i revin, precizând măsurile de protecţie, semnalele, comenzile şi ordinea de executare a acestora, fără încălcarea regulilor de circulaţie pe aerodrom;

b) să controleze dacă aeronava este pregătită pentru manevrare sau tractare, dacă s-au luat măsuri de siguranţă pentru evitarea escamotării trenului de aterizare sau tragerilor involuntare cu armamentul de bord, dacă în pneuri şi în sistemul de frânare există presiune suficientă, dacă pe timp de noapte luminile de poziţie sunt aprinse şi dacă platformele sau căile de acces sunt libere;

c) să dirijeze deplasarea aeronavei, prin comenzi şi semnale convenţionale, conform anexei nr. 4.

Art. 394. – (1) Înainte de începerea tractării, se verifică fixarea corectă şi siguranţarea dispozitivului de remorcare, la mijlocul de tractare şi la aeronavă.

(2) În cabina aeronavei tractate se află, în mod obligatoriu, tehnicul aeronavei sau o altă persoană calificată, stabilită de cel care organizează tractarea.

(3) Pe mijlocul de tractare se află o persoană pregătită, care supraveghează aeronava şi transmite conducătorului auto comenzile persoanei aflate în cabina aeronavei.

Art. 395. – Tractarea aeronavei se face fără şocuri sau viraje strânse iar mişcarea mijloacelor auto de tractare începe şi se termină lin.

Art. 396. – Se interzice:

a) prezenţa vreunei persoane pe aeronavă, în afara cabinei, în timpul tractării;

b) tractarea cu motorul/motoarele aeronavei în funcţiune;

c) continuarea tractării în cazul în care se aud zgomote anormale, în structura de rezistenţă din zona fixării jambei anterioare; în astfel de situaţii se poate continua tractarea numai după cercetarea cauzelor şi dacă se consideră că acestea nu afectează siguranţa deplasării.

Art. 397. – (1) Înainte de oprire se scoate din viteză mijlocul de tractare şi apoi se frânează progresiv aeronava şi mijlocul de tractare.

(2) Frânarea bruscă a aeronavei se permite numai în cazurile când s-a deteriorat dispozitivul de remorcare, când apare pericolul accidentării unor persoane sau al ciocnirii cu un obstacol.

(3) Pe timpul nopţii tractarea se face cu luminile de poziţie ale aeronavei aprinse.

Art. 398. – Rulajul aeronavelor cu motorul/motoarele în funcţiune este permis să se execute numai de către personalul navigant admis la zbor pe tipul respectiv de aeronavă, dirijat după caz, de personal autorizat în acest scop.

CAPITOLUL XIV
Asigurarea cu mijloace tehnice de aerodrom necesare mentenanţei echipamentelor de aviaţie

Art. 399. – Pregătirea mijloacelor tehnice de aerodrom pentru asigurarea zborului şi a asistenţei tehnice se organizează de către comandanţii Grupurilor sprijin şi se execută de către personalul din AEG şi Atelier Mentenanţă Tehnică şi Armament - AMTA/similar, potrivit prevederilor prezentelor instrucţiuni şi instrucţiunilor de exploatare specificemijloacelor/instalaţiilor respective.

Art. 400. – Pregătirea mijloacelor tehnice de aerodrom cuprinde:

a) controlul stării tehnice;

b) remedierea defecţiunilor;

c) verificarea funcţionării la mers în gol şi în sarcină;

d) alimentarea cu carburanţi şi lubrifianţi;

e) completarea documentaţiei tehnice.

Art. 401. – (1) La mijloacele de aerodrom se execută controale zilnice ale stării tehnice, în conformitate cu documentaţia de exploatare specifică, prevederile altor ordine tehnice sau regulamentelor în vigoare. Efectuarea controalelor se atestă prin semnătură în formulare specifice de către personalul care le-a executat şi verificat. Echipa care efectuează aceste lucrări este nominalizată în OZU prin grija comandantului Grupului sprijin.

(2) Mijloacele de aerodrom care nu au executate în totalitate lucrările prevăzute în

instrucțiunile de exploatare, sau care nu au starea tehnică corespunzatoare, se consideră nepregătite pentru asigurarea zborului. În termen de 90 de zile de la data aprobării prezentelor instrucțiuni se elaborează fișe de lucrări zilnice pentru fiecare echipament care se aprobă de șeful Serviciului logistic din SMFA.

Art. 402. – Pentru restabilirea condițiilor tehnice, la mijloacele tehnice de aerodrom se execută lucrări periodice în funcție de numărul orelor de funcționare sau de timpul calendaristic de exploatare și de păstrare, conform prevederilor documentației tehnice specifice fiecărei instalații.

Art. 403. – (1) Pe timpul exploatării mijloacelor tehnice de aerodrom se respectă regulile și normele de securitate și sănătate în muncă, protecția mediului, supraveghere tehnică, metrologie și apărare împotriva incendiilor, stabilite prin legislația existentă, prin instrucțiunile de exploatare și cele specifice activității tehnice pe aerodrom.

(2) Pentru operațiunile de încărcare-descărcare cu carburant lichid, în timpul transferului la sol și al umplerii/golirii rezervoarelor aeronavelor se folosesc procedurile de conectare electrostatică de securitate prevăzute în anexa nr. 3.

Art. 404. – Felul, tipul și numărul mijloacelor tehnice de aerodrom necesare pregătirii aeronavelor pentru desfășurarea activității de zbor sau a asistenței tehnice se stabilesc cu cel puțin o zi înainte, de către comandantul Grupului de sprijin, în baza solicitărilor primite și în funcție de disponibilitatea mijloacelor și personalul de deservire.

Art. 405. – Pe timpul startului organizat pentru desfășurarea activității de zbor, personalul care exploatează mijloacele tehnice de aerodrom se subordonează personalului tehnic-ingineresc de aviație numit să asigure coordonarea activităților de asigurare logistică a zborului/ coordonarea activităților pentru mentenanță.

Art. 406. – Locul de amplasare a mijloacelor se stabilește prin schema de organizare a startului și se marchează ziua cu fanioane, iar noaptea cu mijloace de iluminare.

Art. 407. – Coordonatorul sprijinului logistic/coordonatorul pentru mentenanță este obligat să verifice starea de pregătire a mijloacelor tehnice de aerodrom. Cele care nu corespund condițiilor tehnice impuse nu sunt admise pentru deservirea activității de zbor.

Art. 408. – Personalul care exploatează mijloacele tehnice de aerodrom și conducătorii auto sunt instruiți, de fiecare dată când participă la activitatea de zbor, în ceea ce privește organizarea startului, regulile de circulație pe aerodromul respectiv, precum și comenzile și semnalele folosite pe parcursul desfășurării activității.

CAPITOLUL XV
Precizări referitoare la zborurile tehnice

Art. 409. – Zborurile tehnice se execută pentru încercarea, recepția și verificarea în zbor a aeronavelor militare sau produselor de aviație în scopul determinării parametrilor de funcționare și caracteristicilor tehnice de zbor ale acestora.

Art. 410. – (1) Încercarea în zbor a aeronavelor se execută în scopul:

a) testării-evaluării, certificării și omologării aeronavelor militare prototip;

b) admiterii la zbor a aeronavelor militare nou construite, modernizate, modificate sau reparate de către firme aeronautice;

c) testării și evaluării operaționale a aeronavelor militare noi intrate în serviciu sau modernizate;

d) testării-evaluării, certificării și omologării echipamentelor de aviație - armament, muniții, aparatură de bord, motoare, mijloace de parașutare, realizate în economia națională sau de import;

e) certificării variantelor de înarmare cu noi tipuri de armamente și/sau muniții.

(2) Zborul de recepție a aeronavelor se execută în scopul:

a) recepționării de către beneficiar a aeronavelor militare noi construite în țară, achiziționate din import sau reparate în întreprinderile/unitățile specializate;

b) recepționării de către beneficiar a echipamentelor de aviație reparate sau asimilate în fabricație cum ar fi armament, aparatură de bord sau motoare.

(3) Verificarea în zbor a aeronavelor, conform prevederilor instrucțiunilor fabricantului/furnizorului/reparatorului, se execută în următoarele situații:

a) după scoaterea din starea de conservare;

b) după o perioadă de staționare mai mare de 30 zile;

c) după executarea lucrărilor de trecere la exploatarea de sezon;

d) după executarea lucrărilor regulamentare, pentru care, instrucțiunile de exploatare precizează necesitatea încercării în zbor;

e) după înlocuirea motoarelor/elicelor;

f) după remedierea unor defecțiuni care au afectat stabilitatea sau manevrabilitatea aeronavei;

g) după înlocuirea unor agregate ale aeronavei, motorului sau din componența instalațiilor de la bord care lucrează în funcție de viteză sau înălțimea de zbor și a căror defectare creează consecințe periculoase pentru siguranța zborului;

h) după executarea la instalațiile aeronavei sau motorului a unor reglaje care pot influența regimurile de funcționare, în funcție de viteză sau înălțimea de zbor;

i) după demontarea părții posterioare a fuselajului;

j) după executarea reparațiilor capitale/revizii majore;

k) în toate cazurile în care șeful logisticii apreciază că este necesară încercarea în zbor a aeronavei.

Art. 411. – (1) Programele de omologare a echipamentelor de aviație sunt elaborate de furnizor și sunt aprobate de șeful SMFA, după avizarea lor de șeful Serviciului Logistic din SMFA.

(2) Programul fiecărei misiuni de zbor de încercare, se întocmește de către inginerul șef al escadrilei prin fișe de încercare.

Art. 412. – Defecțiunile apărute în timpul executării misiunii de zbor se consemnează de către pilot în fișa de pregătire pentru zbor a aeronavei/similar pentru celelalte structuri care operează aeronave înmatriculate militar.

Art. 413. – (1) Înainte de executarea zborului tehnic, personalul tehnic-ingineresc de aviație care a executat lucrări regulamentare și/sau a pregătit aeronava pentru zbor este obligat să informeze echipajul asupra tuturor operațiunilor executate.

(2) Rezultatele misiunii de zbor de încercare se consemnează în livretele/documentația de exploatare a aeronavei de către pilotul/comandantul echipajului care a executat încercarea în zbor.

CAPITOLUL XVI
Reguli referitoare la parcarea aeronavelor pe aerodrom

Art. 414. – Locurile de parcare pe care sunt dispuse aeronavele trebuie să îndeplinească cumulativ următoarele condiții:

a) nu incomodează circulația pe căile de acces și platforme;

b) au o capacitate corespunzătoare greutății și dimensiunilor geometrice ale aeronavelor;

c) au marcaje corespunzătoare tipurilor de aeronave care sunt parcate, prevăzute în anexele nr. 5 și 6;

d) pot fi prevăzute cu instalații de iluminare pe timp de noapte, cu surse de alimentare cu energie electrică și spații pentru amplasarea utilajelor de aerodrom;

e) să fie prevăzute cu dispozitive de ancorare, având o rezistența corespunzătoare;

f) să fie asigurate cu mijloace de stingere a incendiilor;

g) să fie prevăzute cu sisteme de descărcare electrostatică.

Art. 415. – (1) La locurile de parcare, aeronavele se amplasează paralel pe unul sau mai multe rânduri respectându-se următoarele distanțe:

a) între aeronavele dispuse pe același rând, distanța minimă să asigure lucrul personalului, accesul utilajelor, mijloacelor tehnice de deservire și a mijloacelor de stingere a incendiului;

b) între rândurile de aeronave, distanța minimă este de cel puțin două anverguri de aripă;

c) între elicoptere, distanța minimă este de două diametre de elice portantă, măsurată între arborii elicelor portante.

(2) Parcarea se organizează, separat pe tipuri de aeronave.

Art. 416. – (1) În cazul dispunerii aeronavelor pe pământ, locul de parcare a acestora se amenajează cu suprafețe speciale din beton, pe care se așează roțile trenului de aterizare și bechia, pentru aeronavele care au acest element.

(2) Amenajarea acestor suprafețe trebuie să asigure:

a) posibilitatea ca roțile trenului de aterizare să stea tot timpul pe loc uscat;

b) eliminarea posibilității deteriorării aeronavelor, în timpul funcționării motoarelor;

c) posibilitatea rulajului aeronavelor.

Art. 417. – Locul de parcare pentru aeronavele la care se execută lucrări regulamentare/de reparații este în hangare sau pe platformele betonate din fața hangarelor/porțiuni de teren înțelenit.

Art. 418. – (1) Amplasarea aeronavelor în hangare se face astfel încât să asigure posibilități normale de acces și evacuare în condiții de siguranță a acestora.

(2) Distanța între aeronave și pereții hangarelor trebuie să fie de minimum 0,5 m.

Art. 419. – Se interzice staționarea aeronavelor pe cricuri nesupravegheate.

Art. 420. – Pe timp de iarnă, platformele și locurile de parcare se curăță de zăpadă sau de gheață.

Art. 421. – (1) Aeronavele ușoare și medii se ancorează de sol cu cabluri sau frânghii, de punctele de ancorare special prevăzute în acest scop astfel încât să se anuleze probabilitatea deplasării sau balansării lor.

(2) Aeronavele grele se ancorează numai în cazul când se prevede furtună sau viscol.

Art. 422. – (1) Pe timpul parcării, suprafețele de comandă ale aeronavelor se blochează în poziția neutră, cu ajutorul unor sisteme speciale, conform modelului prevăzut în anexa nr. 5.

(2) Suprafețele de comandă acționate prin intermediul amplificatoarelor hidraulice ireversibile nu se blochează.

Art. 423. – La parcarea aeronavelor se are în vedere ca elicele bipale să fie așezate în poziție orizontală, iar pentru elicele cu mai mult de două pale, distanța până la sol a extremității palelor inferioare să fie maximă.

Art. 424. – Pe timpul staționării aeronavelor se vor respecta următoarele reguli:

a) se montează cale la roțile trenului de aterizare, conform instrucțiunilor de exploatare;

b) roata/roțile anterioare sau de spate/roata de coadă, bechia se orientează pe direcția axului longitudinal al aeronavei;

c) flapsurile se ţin escamotate, iar trimerele se pun pe poziţie neutră;

d) dispozitivele pirotehnice sunt siguranţate, prevăzute cu fanioane roşii de formă triunghiulară, având dimensiunile de 0,15x0,40 m, conform anexei nr. 3.

e) cabinele acestora se acoperă cu huse de protecţie împotriva razelor solare şi a intemperiilor;

f) husele cu care se acoperă instalaţiile radioelectronice ale aeronavelor, trebuie să asigure protecţia acestora împotriva pătrunderii umezelii şi a prafului.

Art. 425. – Aeronavele, motoarele, instalaţiile şi armamentul sunt protejate cu huse sau capace de protecţie la:

a) prizele de captare a aerului;

b) dispozitivele de evacuare a gazelor;

c) sesizoarele, transmiţătoarele şi receptoarele de presiune;

d) traductoarele unghiurilor de atac şi glisadă;

e) în toate locurile în care acest lucru este prevăzut în instrucţiunile de exploatare.

Art. 426. – Dacă vremea este nefavorabilă - ploaie sau zăpadă - se înlătură umezeala, gheaţa sau zăpada de pe suprafeţele aeronavelor.

Art. 427. – Pe timpul staţionării la sol, se folosesc dispozitive şi metode de descărcare a acumulărilor electrostatice prevăzute în anexa nr. 7.

CAPITOLUL XVII
Documentaţia de planificare şi evidenţă a exploatării şi reparării echipamentelor de aviaţie, în unităţile de aviaţie

Art. 428. – În unităţile de aviaţie se întocmesc, se completează şi se păstrează documente de planificare şi evidenţă a exploatării şi mentenanţei echipamentelor de aviaţie, specifice fiecărui tip de aeronavă.

Art. 429. – (1) În documentele de planificare şi evidenţă, toate operaţiunile se înscriu, fără ştersături sau adăugiri.

(2) Eventualele corecturi se fac numai cu roşu, însoţite de semnătura, gradul, numele şi prenumele persoanei care a efectuat modificarea.

Art. 430. – Şeful SMFA aprobă documentaţia de exploatare pentru echipamentele aflate/ nou intrate în exploatare.

Art. 431. – (1) În unităţile de aviaţie, se întocmesc, se completează şi se păstrează următoarele documente de planificare şi evidenţă a exploatării şi mentenanţei echipamentelor de aviaţie:

a) carnetul cu fişe de pregătire a aeronavei pentru zbor/ fişă de mentenanţă;

b) carnetul de lucru la aeronavă;

c) carnetul cu fişe de lucrări regulamentare;

d) carnetul cu fişe de lucrări de trecere la exploatarea de sezon;

e) carnetul cu fişe de lucrări control profilactic;

f) carnetul cu fişe de lucrări speciale;

g) fişa de remediere a defecţiunilor;

h) livretele/formularele aeronavei, motoarelor şi echipamentului de bord;

i) atestatele/notiţele tehnice agregatelor şi aparatelor;

j) cărţile de exploatare ale utilajelor şi instalaţiilor de control;

k) darea de seamă asupra existentului şi stării aeronavelor şi motoarelor de aviaţie;

l) carnetul de activitate şi documentare al şefului atelierului/grupei/formaţiei întreţinere, şefului atelierului din cadrul SMA, şefului SMA, şefului SML etc;

m) ordinul de reparaţie;

n) planul anual de mentenanţă;

o) programul anual de producţie;

p) planul activităţilor de pregătire a echipamentelor şi personalului pentru exploatarea de sezon;

q) actele tehnice de reclamaţie pentru echipamentele aflate în garanţie;

r) actele tehnice de constatare;

s) registrul de evidenţă a comenzilor;

t) registrul de evidentă a buletinelor/scrisorilor service/de exploatare;

u) procesele-verbale cu codurile de poanson.

(2) Modelele documentelor de planificare şi evidenţă a exploatării şi mentenanţei echipamentelor de aviaţie se stabilesc şi se actualizează prin grija bazei logistice.

(3) Celelalte structuri care operează aeronave înmatriculate militar, întocmesc, completează şi păstrează documente de planificare şi evidenţă a exploatării şi mentenanţei echipamentelor de aviaţie similare cu cele de la alin. 1.

Art. 432. – (1) În unităţile de aviaţie, se întocmesc, se completează şi se păstrează următoarele documente de planificare şi evidenţă a exploatării şi mentenanţei echipamentelor de aviaţie:

a) aircraft logbook - documente de evidenţă curentă;

b) aircraft jacket files - arhiva pe termen scurt a documentelor de evidenţă;

c) arhiva aeronavei - arhiva pe termen lung a documentelor de evidenţă.

(2) Aircraft logbook cuprinde documentele utilizate curent pentru evidenţa operării aeronavei şi a sistemelor acestuia, precum şi pentru evidenţa lucrărilor de mentenanţă şi însoţeşte în

permanenţă avionul.

(3) Aircraft jacket files conţine arhiva de scurtă durată a documentelor de evidenţă a lucrărilor de mentenanţă curentă, precum şi documentele de evidenţă a lucrărilor de mentenanţă de nivel ridicat. Aircraft jacket files este menţinut la nivelul structurii de planificare a mentenanţei, această structură fiind responsabilă şi de managementul acestor documente.

(4) Arhiva aeronavei conţine arhiva de lungă durată a documentelor de evidenţă a lucrărilor de mentenanţă şi este organizată similar cu aircraft jacket files. Arhiva aeronavei se menţine la nivelul structurii de planificare a mentenanţei şi se predă odată cu avionul, atunci când avionul este transferat între două unităţi militare. Arhiva aeronavei nu se predă la intrarea în lucrări a aeronavei la operatori economici.

(5) Modelele documentelor de evidenţă a exploatării şi mentenanţei menţionate mai sus se stabilesc şi se actualizează prin grija serviciului logistic şi sunt aprobate prin precizări ale şefului SMFA.

CAPITOLUL XVIII

Reguli referitoare la dirijarea aeronavelor pe timpul rulajului la sol

Art. 433. – (1) Dirijarea aeronavelor pe timpul rulajului la sol sau a zborului la punct fix se execută astfel:

a) pentru aeronavele proprii, pe timpul activităţii de zbor, de către un dispecer numit de inginerul şef al escadrilei;

b) pentru aeronavele sosite în afara programului, de către dispecerul de sol.

(2) Persoanele desemnate să execute dirijarea aeronavelor poartă echipament distinctiv, portocaliu fluorescent sau galben, cu excepţia operaţiunilor unde se prevede altfel.

(3) Persoanele care dirijează aeronavele se plasează în faţa acestora, astfel:

a) în cazul aeronavelor, în faţa extremităţii aripii stânga, în câmpul vizual al pilotului;

b) în cazul elicopterelor, în faţă şi lateral, în locul în care sunt cel mai bine văzute de pilot.

(4) Pentru dirijarea aeronavelor pe timp de noapte sunt folosite baghete luminoase de aceeaşi culoare şi puţin strălucitoare.

(5) Pe timpul rulajului şi parcării pe timp de noapte pilotul opreşte imediat aeronava dacă una sau ambele baghete luminoase ale dispecerului nu se mai văd.

(6) Semnalele pentru dirijarea aeronavelor la sol sunt prezentate în anexa nr. 4.

CAPITOLUL XIX
Dispoziții finale

Art. 434. – Prevederile prezentelor instrucțiuni se au în vedere la elaborarea caietului de sarcini şi la stabilirea prevederilor contractuale, în vederea executării reparațiilor/ verificărilor/lucrărilor de întreținere.

Art. 435. – Anexele nr. 1 – 8 fac parte integrantă din prezentele instrucțiuni.

- PAGINĂ ALBĂ-

ANEXA Nr.1
(art.1 alin. (4))

GLOSAR
1. Termeni şi definiţii

Acroşaje - Se consideră toate instalaţiile, agregatele şi muniţiile care se pot fixa la aeronavă, largabile sau demontabile, destinate îndeplinirii diferitelor misiuni, dar care nu condiţionează executarea zborului aeronavei: rachete, lansatoare, blocuri de proiectile reactive, bombe, conteinere, rezervoare suplimentare, acceleratoare de decolare, gondole.

Aerodrom de bază - Este aerodromul pe care este dislocată o unitate de aviaţie şi de pe care în timp de pace se desfăşoară activităţi de instruire, iar în timp de război se duc acţiuni de luptă.

Aeronavă - Se consideră orice vehicul care se poate deplasa în spaţiul aerian datorită unor forţe de sustentaţie combinate cu forţe de propulsie, acestea din urmă, în funcţie de felul aeronavei, putând lipsi. Aeronavele sunt: aeronave cu sau fără pilot, elicoptere, planoare, aerostate, dirijabile.

Agregat – Se numeşte produsul finit, complex, destinat să îndeplinească o anumită funcţie în cadrul unei instalaţii şi care poate fi înlocuit în procesul exploatării sau reparaţiei.

Alimentarea aeronavei - Este operaţiunea prin care se introduc în instalaţiile acesteia carburanţii, lubrifianţii, lichidele speciale şi gazele comprimate prevăzute în instrucţiunile de exploatare, în cantităţile necesare executării misiunilor de zbor.

Armament de bord - Se consideră totalitatea mijloacelor de la bordul aeronavei, destinate combaterii şi distrugerii ţintelor aeriene, maritime şi obiectivelor terestre.

Asistenţa tehnică - Este activitatea prin care se execută lucrările periodice, de pregătire pentru zbor, de luptă sau de instrucţie, de întreţinere tehnică sau de reparaţii curente, de către persoane sau grupe specializate dotate cu sculele, mijloacele de măsurare şi utilajele necesare.

Celula aeronavei/elicopterului - Se consideră ansamblul format din fuselajul, aripile şi ampenajele acestuia, precum şi totalitatea instalaţiilor montate pe acestea, dar care nu fac parte din echipamentul de bord. În cazul elicopterului se includ în plus rotorul portant şi elicea anticuplu.

Controlul după zbor - Este activitatea ce se execută la aeronavă, pe specialităţi, după ultimul zbor al zilei/în cadrul pregătirii preliminare, în scopul depistării eventualelor defecţiuni. Controlul după zbor stabileşte capacitatea reală de funcţionare a aeronavei şi sistemelor acesteia, executându-se în conformitate cu documentaţia tehnică de exploatare specifică fiecărui tip de aeronavă.

Controlul înainte de zbor - Este activitatea ce se execută la aeronavă, pe specialităţi, nemijlocit înaintea începerii zborului, în scopul verificării funcţionării corecte a agregatelor şi instalaţiilor de la bord. Acest control se execută în conformitate cu documentaţia tehnică de exploatare specifică fiecărui tip de aeronavă.

Controlul între misiuni - Este activitatea ce se execută la aeronave între două ieşiri, în scopul depistării eventualelor defecţiuni apărute în timpul zborului. Acest control se execută în conformitate cu documentaţia tehnică de exploatare specifică fiecărui tip de aeronavă.

Crew chief – Este şeful de echipaj, echivalentul tehnicului de aeronavă la aeronavele de transport. Se subordonează nemijlocit tehnicului şef al patrulei conform OZU nr. 1 şi răspunde de pregătirea aeronavei pentru zbor. Provine din rândul inginerilor/tehnicienilor de aviaţie.

Defecţiune - Se numeşte pierderea totală sau parţială a capacităţii de funcţionare a echipamentelor de aviaţie sau a unuia din elementele componente ale acestora, survenită din oricare cauză.

Documentaţia tehnică - Desenele şi documentele scrise sau în format electronic care, independent sau împreună, determină componenţa şi construcţia produselor militare, sensibile şi strategice şi cuprind, după caz, datele de studiu şi proiectare, execuţie, verificare, recepţie, exploatare, întreţinere sau de certificare, de propagandă tehnică şi comercială a acestora. Documentaţia tehnica este constituită din documentaţia de studiu, documentaţia constructivă de bază, documentaţia tehnologică, documentaţia de exploatare şi documentaţia de certificare şi auxiliară.

Echipajul tehnic al aeronavei - este constituit din personal tehnic-ingineresc de exploatare în zbor a aeronavelor. Componenţa echipajului tehnic al aeronavei este stabilită prin OZU de către şeful secţiei mentenanţă linie în funcţie de categoria de aeronavă şi misiunile care urmează a fi indeplinite.

În funcţie de specificul aeronavei echipajul tehnic cuprinde:

a) inginerul/mecanicul/tehnicul/de bord;

b) specialistul cu încărcarea şi centrajul.

Echipa tehnică - este constituită din personalul tehnic-ingineresc de aviaţie, pe specialităţi, destinat asigurării asistenţei tehnice la sol a aeronavelor.

Echipamentele de aviaţie (tehnica de aviaţie) - Cuprind aeronavele, motoarele, echipamentul de bord, elementele componente ale acestora, instalaţiile de antrenament la sol/simulatoarele de zbor, muniţiile de aviaţie, echipamentele de salvare precum şi instalaţiile, agregatele, aparatura de măsură şi control, utilajele de aerodrom şi mijloacele tehnice de aerodrom destinate şi folosite în exclusivitate pentru exploatarea aeronavelor.

Echipamentul de bord – Cuprinde ansamblul de aparate, dispozitive tehnice, instalaţii şi agregate montate la bordul aeronavei. Din echipamentul de bord fac parte: armamentul de bord, instalaţiile electrice şi speciale de bord, instalaţiile radioelectronice de bord şi echipamentul de salvare, căutare şi supravieţuire.

Hidrazina – este un combustibil utilizat pentru alimentarea sursei de alimentare de avarie, foarte periculos pentru sanatatea persoanelor care intra in contact cu aceasta substanta, este un lichid inflamabil, înalt exploziv, corosiv şi care se transformă în fum la contactul cu aerul.

Ieşirea – Constituie o misiune de zbor sau de luptă, care include o singură decolare. Ieşirile se calculează după numărul aeronavelor participante: ieşire-aeronavă / ieşire escadrilă.

Inspecţiile - Presupun efectuarea unor controale şi lucrări specifice precizate de către constructor sau reparator şi de către Serviciul logistic din SMFA prin reglementări speciale.

Interschimbabilitatea/interşanjabilitatea - Este proprietatea unor piese, agregate sau subansambluri de acelaşi fel de a se putea înlocui între ele, îndeplinind aceleaşi funcţiuni.

Înarmarea aeronavei - Reprezintă suma operaţiunilor ce se execută la aeronavă în cadrul refacerii capacităţii de luptă/pregătirii pentru un zbor de luptă sau în cadrul pregătirii pentru executarea unei misiuni de trageri de instrucţie şi care constau în montarea sau înlocuirea acroşajelor de armament şi alimentarea cu muniţie de bord.

Loc de staţionare în start - Este locul de dispunere a aeronavelor în cadrul startului, în vederea executării verificărilor necesare înainte de rulajul pentru decolare.

Mijloace tehnice de aerodrom - Se consideră categoria de echipamente de aviaţie care cuprinde totalitatea autospecialelor, maşinilor, agregatelor şi instalaţiilor folosite în exclusivitate în procesul de exploatare şi reparare a aeronavelor, motoarelor şi echipamentului de bord.

Muniţiile de aviaţie/muniţiile de bord - Cuprind loviturile folosite la tragerile cu gurile de foc ale aeronavei, împreună cu elementele lor de asamblare, precum şi orice mijloace de distrugere cu acţiune foarte rapidă, în general explozivă, care se lansează de la bordul aeronavei.

Resursa rămasă până la ieşirea din serviciu - Este diferenţa dintre resursa tehnică totală şi resursa consumată.

Startul - Este activitatea de zbor, limitată în timp, care se organizează şi se desfăşoară pe un aerodrom, cu una sau mai multe escadrile sau cu întreaga unitate. Startul poate fi de zi, de noapte sau mixt. Start se mai numeşte şi zona aerodromului destinat executării la aeronave a operaţiunilor de pregătire a acestora pentru decolare.

Trecerea la exploatarea de sezon - Este totalitatea operaţiunilor de întreţinere şi verificare ce se execută la echipamentele de aviaţie înaintea începerii anotimpului friguros, iarna, sau călduros, vara în scopul funcţionării normale a acestora în noile condiţii.

Utilaje de aerodrom - Se consideră totalitatea dispozitivelor simple: cricuri, scări, furci de tractat, cale, macarale, cărucioare de pornire, baterii cu tuburi de aer comprimat, folosite în exclusivitate în procesul de exploatare şi reparaţie a aeronavelor, motoarelor şi echipamentelor acestora.

Zbor de încercare - Se numeşte misiunea de zbor în cadrul căreia se execută verificarea funcţionării în zbor a aeronavei, motorului, echipamentului de bord sau a unor elemente ale acestora, după executarea lucrărilor regulamentare, schimbărilor de motoare, elice, pompă de combustibil, depanărilor anumitor defecţiuni, executării anumitor reglaje.

2. Acronime

ABDR	Aircraft Battle Damage Repair	repararea aeronavelor avariate în luptă
ACS	Aircraft Cross Servicing	asigurarea de servicii reciproce la aeronave
ACTTM		Agenţia de Cercetare pentru Tehnică şi Tehnologii Militare
AMC		aparate de măsură şi control
AÎI		apărare împotriva incendiilor
BMA		birou mentenanţă aeronave
BPO	Basic Post flight inspection	
CBRN	Chemical, Biological, Radiological and Nuclear	chimic, bacteriologic, radiologic şi nuclear
CAMO	Continuing Airworthiness Management Organisation	Organizaţia de Management al Menţinerii Navigabilităţii
CMR		Centrul de Mentenanţă Regional
COA		Componenta Operaţională Aeriană
CTAO		controlor de trafic aerian operaţional
DCO		documentul cu cerinţele operaţionale
DNM		documentul cu nevoile misiunii
EOR	End Of Runaway	sfârşitul pistei
ICAO	International Civil Aviation Organization	Organizaţia Aeronautică Civilă Internaţională
LOA	Letter of acceptance	
LE	Loader Expediter	
EIA		echipa de intervenţie la arestor
FLE	Flight Line Expediter	
MEL	Minimum Equipment List	
MO	Maintenance Organization	organizaţia de mentenanţă
NAMSA	Nato Maintenance and Supply Agency	agenţia NATO pentru mentenanţă şi aprovizionare
NATO	North Atlantic Treaty Organization	Organizaţia Tratatului Atlanticului de Nord
NSE	National Support Element	element naţional de sprijin
NSIP	Nato Security Investment Programm	Program NATO de Investiţii în Securitate
NSA	Nato Security Agency	Agenţia Nato pentru Standardizare
OZU		ordin de zi pe unitate
OR		ordin de reparaţie
OMCAS		organismul militar de certificare, acreditare şi supraveghere
PAM		Planul anual de mentenanţă
PAAP		Planul anual de achiziţii publice
PPA		Programul de producţie anual
PSA		piese de schimb şi accesorii
PR	Pre-flight Inspection	
R/LAED		raion/loc de adunare a echipamentelor deteriorate
SDV		scule, dispozitive şi verificatoare

SLI		suport logistic integrat
SMA		Secţia mentenanţă aeronave
SML		Secţia mentenanţă linie
SEM		structură de execuţie a mentenanţei
SMFA		Statul Major al Forţelor Aeriene
SMFN		Statul Major al Forţelor Navale
SMArm		Secţia mentenanţă armament
SMCV		structuri de management al ciclului de viaţă al echipamentelor
SESSMAT		Secţia echipamente sprijin la sol, mentenanţă armament şi tehnică
SRLC		Secţia reparaţii şi lucrări complexe
SPR		Secţia pregătire rachete
STANAG	NATO Standardization Agreement	Acord de Standardizare NATO
SvSC		serviciul supravegherea calităţii
TWR	TOWER	turnul de control aerodrom
TO	Technical Order	manual tehnic
TH	Thru-flight Inspection	inspecţia între ieşiri
TCTO	Time Compliance Technical Order	buletin service
UAS	Unmanned Aerial System	sistem de aeronave fără echipaj uman la bord
UAV	Unmanned Aerial Vehicle	aeronavă fără echipaj uman la bord
UE		Uniunea Europeană
UM		Unitate Militară
WSP	Weapon System Partnership	parteneriat de sistem de armament

ANEXA Nr. 2
(art.151 alin. (2))

Procedurile standard
pentru reîncărcarea bateriilor principale ale aeronavelor la sol

Generalități

Dacă există instrucțiuni de reîncărcare aplicabile, echipajul de întreținere este familiarizat cu tipul de acumulatori, are pregătirea corespunzătoare și echipamentul necesar, se vor aplica instrucțiunile respective. În cazul în care nu există instrucțiuni de reîncărcare aplicabile iar echipajul de deservire nu este familiarizat cu bateria de acumulatori, se vor aplica procedurile prezentate detaliat în această anexă.

Există două tipuri de baterii principale pentru aeronave, acestea fiind de tip cu plumb și cu nichel-cadmiu. Tipul de acumulatori cu plumb are două variante distincte: acumulator etanș cu plumb și acumulator ventilat cu plumb. Bateriile de acumulatori etanși cu plumb sunt adesea denumite baterii fără întreținere.

Sunt necesare scule diferite pentru reîncărcarea bateriilor cu electrolit acid și a bateriilor cu electrolit alcalin. Se folosesc scule corespunzătoare pentru reîncărcarea fiecărei categorii de baterii. Atunci când este necesară completarea cu apă, se folosește doar apă deionizată sau distilată.

Temperatura ambiantă pentru reîncărcarea bateriilor principale pentru aeronave va fi în gama 16-30°C (60-90°F).

Există două metode pentru reîncărcarea bateriilor principale ale aeronavelor la sol, una în care curentul este menținut constant (Metoda A), și una în care potențialul este menținut constant (Metoda B). Aceste metode pot fi folosite alternativ în funcție de facilitățile puse la dispoziție. Cerințele specifice pentru fiecare metodă, care se aplică la fiecare tip de baterie, sunt prevăzute în Tabelele nr. 1 și nr. 2 din această anexă.

Reîncărcarea la curent constant poate fi efectuată fie prin folosirea unei surse de energie de la un redresor, fie de la o sursă de energie de la un moto-generator care este prevăzut cu posibilitatea reglării tensiunii. Tensiunea pentru încărcare este controlată în conformitate cu valorile specificate în Tabelele nr. 3 și nr. 4, pentru a menține un curent de încărcare constant. Acesta va asigura o tensiune suficientă pentru a reîncărca complet bateria și a corecta ușoarele dezechilibre între celule.

Reîncărcarea la potențial constant poate fi efectuată prin utilizarea oricărei surse de tensiune cu tensiune reglabilă. Tensiunea de încărcare este controlată în conformitate cu valorile specificate în Tabelele nr. 1 și nr. 2, în sensul furnizării tensiunilor inițiale mari necesare bateriilor aflate în curs de reîncărcare.

Având în vedere că pot fi eliberate gaze explozive în timpul reîncărcării, spațiul de reîncărcare va fi bine aerisit. Nu se admit flăcări deschise în zona de încărcare și se vor lua toate măsurile pentru a preveni formarea arcului electric și a scânteilor. Cablul de încărcare nu va fi decuplat de la baterie în timp ce încărcătorul este în funcțiune. O baterie în curs de reîncărcare nu trebuie lăsată nesupravegheată.

Procedurile generale care se aplică la toate bateriile sunt următoarele:

a) se decuplează buşonul bateriei;

b) se decuplează sistemul de ventilație al bateriei, dacă este cazul;

c) se scoate bateria de pe aeronavă;

d) se scoate placa de închidere (capacul), dacă este cazul;

e) se curăță în conformitate cu instrucțiunile specifice pentru baterii prevăzute în cele ce urmează;

f) se reîncarcă în conformitate cu instrucțiunile specifice tipului de baterii, prevăzute în cele ce urmează;

g) se montează placa de închidere (capacul), dacă este cazul;

h) se montează bateria pe aeronavă;

i) se asigură că sistemul de ventilație este în regulă;

j) se conectează sistemul de ventilație al bateriei;

k) se conectează buşonul bateriei.

Bateriile etanşe cu plumb

Situația încărcării poate fi aproximată prin măsurarea tensiunii circuitului deschis și utilizarea următoarei diagrame:

Tabel nr. 1

Tensiunea în circuit deschis	Procentul de încărcare
25,1 – 25,8	100
24,5 – 25,1	50 – 75
24,1 – 24,5	50

Pentru bateriile etanşe cu plumb se aplică procedurile specifice de mai jos:

a) se curăță bateria cu apă și aer comprimat, nu se scoate placa de închidere (capacul);

b) se îndepărtează orice urmă de coroziune de la borne cu soluție de bicarbonat de sodiu;

c) se aproximează starea de încărcare în conformitate cu Tabelul nr. 1;

d) nu se încearcă scoaterea dispozitivele de golire a presiunii;

e) nu se încearcă adăugarea apei pentru a ridica nivelul electrolitului;

f) se reîncarcă în conformitate cu Tabelul nr. 3.

Bateriile cu plumb ventilate

Situația încărcării poate fi stabilită prin măsurarea greutății specifice a electrolitului și utilizarea următoarei diagrame. Temperatura electrolitului va fi în gama 21-27°C (70-80°F) atunci când se face această măsurătoare.

Tabel nr. 2

Greutatea specifică	Procentul de încărcare
1,275 - 1,310	100
1,240	67
1,200	33
1,150	0

Situația încărcării poate fi aproximată prin măsurarea tensiunii circuitului deschis și utilizarea diagramei din Tabelul nr. 1.

Procedurile specifice aplicabile bateriilor cu plumb ventilate sunt următoarele:

a) se curăță bateria cu apă și aer comprimat;

b) se îndepărtează orice urmă de coroziune de la borne cu soluție de bicarbonat de sodiu;

c) se verifică dacă șuruburile/bolțurile conectorului dintre celule sunt bine strânse;

d) se scot căpăcelele de la ștuțul de alimentare și se verifică nivelul electrolitului. În mod normal nu se adaugă apă înainte de reîncărcare. În timpul reîncărcării căpăcelele de la ștuțul de alimentare vor fi puse la locul lor și slăbite;

e) se determină cu precizie sau se aproximează starea de încărcare;

f) pentru baterii, altele decât bateriile de tip J:

i) dacă nivelul electrolitului este scăzut, iar starea încărcării este 80-100%, se adaugă apă pentru a ridica nivelul electrolitului până la aproximativ 10 mm (3/8 țoli) deasupra plăcilor. Nu se reîncărcă.

ii) dacă nivelul electrolitului este scăzut iar starea de încărcare este sub 80%, reîncărcați în conformitate cu Tabelul nr. 3. Nu se adăugă apă înainte de reîncărcare.

iii) la reîncărcare sau aproape de finalizarea reîncărcării se adaugă apă, dacă este necesar, pentru a ridica nivelul electrolitului la aproximativ 10 mm (3/8 țoli) deasupra plăcilor de închidere (capacelor).

g) Pentru bateriile de tip electrolit absorbit (bateriile de tip J):

Nu se adăugă apă înainte de reîncărcare;

Se reîncarcă în conformitate cu Tabelul nr. 3;

La 30 de minute după terminarea reîncărcării, se adăugați apă, dacă este necesar, pentru a ridica nivelul electrolitului la aproximativ 10 mm (3/8 țoli) peste dispozitivul de protecție al separatorului perforat.

Dacă o baterie a fost supraîncărcată sau nu se comportă normal în acceptarea curentului de încărcare, aceasta va fi trimisă la reparat.

Dacă o baterie descărcată nu acceptă nici un curent de încărcare şi nu prezintă semne de deteriorare, este posibil să fi apărut o sărăcire prea mare a electrolitului. În acest caz, dacă se înregistrează o tensiune iniţială la bateria în curs de încărcare mai mare de 29,0 volţi, poate fi adăugată o cantitate limitată de apă înainte de reîncărcare pentru a iniţia procesul de reîncărcare. Apa adăugată nu va ridica nivelul electrolitului peste plăci. Cantitatea de apă, exprimată în mm, care poate fi adăugată unei celule nu va depăşi ¼ din capacitatea în Ah pentru acel element. De exemplu, pot fi adăugaţi maxim 5 mm de apă la un element de 20 Ah.

Bateriile cu nichel-cadmiu

Nu există nici o metodă de a stabili cu precizie starea aproximativă de încărcare a bateriilor cu nichel-cadmiu.

Pentru bateriile cu nichel-cadmiu se aplică următoarele proceduri specifice:

a) se curăţă bateria cu aer comprimat sau prosoape;

b) se verifică dacă şuruburile/bolţurile conectorului dintre celule sunt bine strânse;

c) se scot căpăcelele (buşoanele) de la ştuţul de alimentare şi se verifică nivelul electrolitului. Nu se adaugă apă înainte de reîncărcare. În timpul reîncărcării, buşoanele de la ştuţul de alimentare vor fi la locul lor şi slăbite;

d) dacă nivelul electrolitului este scăzut şi se presupune că elementul are starea de încărcare ridicată (80-100%), se adaugă apă pentru a ridica nivelul electrolitului, aşa cum se specifică în Tabelul nr. 4. Nu se reîncarcă!

e) dacă se presupune că starea de încărcare este scăzută (mai mică de 80%), se descarcă bateria cu o rată de C/5 până la 1,0 volţi/element. Se reîncarcă în conformitate cu Tabelul nr. 4;

f) dacă este necesar, se ajustează nivelul electrolitului, după cum urmează:

Pentru bateriile de concepţie FR, în timpul ultimei ore de reîncărcare, se adăugă apă pentru a ridica nivelul electrolitului la aproximativ 20 mm (4/5ţoli) sub lăcaşul supapei;

Pentru bateriile de concepţie GE, după terminarea reîncărcării, se adăugă apă pentru a ridica nivelul electrolitului la aproximativ 20 mm (4,5 ţoli) peste separatorul elementului;

Pentru bateriile de concepţie S.U.A., la 2 - 4 ore după terminarea reîncărcării, se adăugă apă pentru a ridica nivelul electrolitului la aproximativ 3 mm (1/8 ţoli) peste separatorul elementului.

Dacă o baterie a fost supraîncărcată sau nu se comportă normal în acceptarea curentului de încărcare, aceasta va fi trimisă la reparat.

Dacă o baterie descărcată nu acceptă orice curent de încărcare şi nu prezintă semne de deteriorare, este posibil să fi apărut o sărăcire prea mare a electrolitului. În acest caz, dacă este

înregistrată o tensiune inițială la elementul în curs de încărcare mult mai mare de 1,5 volți, poate fi adăugată o cantitate limitată de apă la astfel de element pentru a iniția procesul de reîncărcare. Adăugarea apei nu va ridica nivelul electrolitului peste partea superioară a plăcilor. Cantitatea de apă în mm, care poate fi adăugată la un element, nu va depăși 1/5 din capacitate în Ah pentru acel element. De exemplu, pot fi adăugați maxim 4 mm de apă la un element de 20 Ah.

Tabel nr. 3

Diagrama de reîncărcare a bateriilor de acumulatori cu plumb

REÎNCĂRCAREA LA CURENT CONSTANT (METODA A)				
Capacitatea bateriei (Ah)	Start		Final	
	Curentul (Amperi)	Potențialul final (Volți)**	Curentul (Amperi)	Timpul pentru încărcare (ore)
A se vedea eticheta bateriei	Ah / 2 ore	28,3	Ah / 10 ore	2,0
		28,5		2,0
		28,5		2,0

** Pentru tensiunea de 2,38 volți/element și 12 elementi.

OBSERVAȚII:

1.Se încarcă cu curent de încărcare la valoarea de start până când se obține potențialul final, după care se micșorează curentul de încărcare până la valoarea finală pentru timpul specificat.

2. În caz că există prea multe gaze, se reduce curentul de încărcare până la valoarea finală.

3. Dacă tensiunea în circuit deschis a unei baterii etanșe cu plumb este mai mică de 21 de volți, este posibil ca bateria să nu poată fi încărcată prin Metoda A. Va fi folosită Metoda B.

REÎNCĂRCAREA LA POTENȚIAL CONSTANT (METODA B)				
Temperatura bateriei (în grade)			Potențialul (Volți)*	Timpul pentru încărcare (ore)
Celsius	Fahrenheit			
-17,8	0		30	2 la 3
0	32		29	2 la 3
10	50		28,5	2 la 3
26,7	80		28	2 la 3
37,8	100		27	2 la 3
48,9	120		26	2 la 3

* În baza celor 12 elementi ai bateriei.

NOTĂ: În caz că se acumulează prea multe gaze, se întrerupe încărcarea

Tabel nr. 4.

Diagrama de reîncărcare a bateriilor de acumulatori cu Nickel – Cadmiu

REÎNCĂRCAREA LA CURENT CONSTANT (METODA A)						
Capacitatea bateriei (Ah)	Start				Final	
	Curentul (Amperi)	Potențialul final (Volți)**			Curentul (Amperi)	Timpul pentru încărcare (ore)
		1	19	20		
A se vedea eticheta bateriei	Ah / 5h	1,5	28,5	30	Ah / 10h	2 la 4
		1,5	28,5	30		2 la 4
		1,5	28,5	30		2 la 4

**Pentru 1,5 volți/element. Tensiunea măsurată la bornele bateriei.

OBSERVAȚII: 1. Se încarcă cu curent de încărcare la valoarea de start până când se obține potențialul final, după care se micșorează curentul de încărcare până la valoarea finală pentru timpul specificat.

2. În caz că există prea multe gaze, se reduce curentul de încărcare până la valoarea finală.

REÎNCĂRCAREA LA POTENȚIAL CONSTANT (METODA B)										
Temperatura bateriei (în grade)		2 ore de încărcare (Volți)			4 ore de încărcare (Volți)			8 ore de încărcare (Volți)		
Celsius	Fahrenheit	Număr de celule			Număr de celule			Număr de celule		
		1	19	20	1	19	20	1	19	20
-40	-40	1,68	32,0	33,7	1,68	32,0	33,7	1,68	32,0	33,7
-29	-20	1,68	32,0	33,7	1,63	31,0	32,6	1,58	30,0	31,6
-17,8	0	1,68	32,0	33.7	1,63	31,0	32,6	1,53	29,0	30,5
0	32	1,63	31,0	32,6	1,58	30,0	31,6	1,53	29,0	30,5
10	50	1.63	31,0	32,6	1,58	30,0	31,6	1,53	29,0	30,5
26,7	80	1,58	30,0	31,6	1,53	29,0	30,5	1,47	28,0	29,5
37,8	100	1.53	29,0	30,5	1,47	28,0	29,5	1,47	28,0	29,5
48,9	120	1,47	28,0	29,5	1,42	28,4	28,4			

ROMÂNIA * MINISTERUL APĂRĂRII NAȚIONALE STATUL MAJOR AL APĂRĂRII

ANEXA Nr. 3
(art. 403 alin. (2), 424)

Proceduri de conectare electrostatică de securitate pentru transvazarea carburanților de aviație și pentru operațiunile de încărcare/descărcare cu carburant lichid în timpul transferului la sol și al umplerii/golirii rezervoarelor aeronavelor

Generalități

Prezentele instrucțiuni se referă la transvazarea carburanților de aviație și la operațiunile de încărcare/descărcare cu carburant lichid care au loc în timpul transferului la sol al carburanților și al umplerii/golirii rezervoarelor de combustibil ale aeronavelor și stabilește procedurile de conectare electrostatică de securitate care trebuie aplicate în timpul acestor activități.

Prevederile acestei anexe nu se aplică la realimentarea rezervoarelor care echipează vehiculele/echipamentele de sol.

Proceduri de conectare electrostatică de securitate

În timpul transferului la sol al carburanților și alimentării/golirii rezervoarelor cu combustibil a aeronavelor se aplică următoarele proceduri de conectare electrostatică de securitate:

1) Toate echipamentele și instalațiile pentru depozitare, transport sau distribuire a combustibilului lichid vor fi prevăzute cu un cablu de legătură rezistent, din material durabil la acțiunea factorilor de mediu, care să poată fi manevrat în condiții de siguranță. Lungimea minimă a cablului trebuie să fie 20m (66 picioare) și rezistența să nu depășească 1000 ohmi.

2) Înaintea de conectare, echipamentele de alimentare cu combustibil se leagă între ele din punct de vedere electric pentru a egaliza potențialul electrostatic al acestor echipamente și a preveni astfel pericolul apariției scânteilor aleatorii. În timpul operațiunilor de încărcare-descărcare a vehiculelor de transport al carburanților, legătura de egalizare a potențialului electrostatic se consideră satisfăcătoare dacă este realizată prin intermediul unui pantograf de tip braț mecanic presat de sol, iar conducta de alimentare este prevăzută cu o bară de împământare (tresă metalică) conectată direct la orificiul de umplere a vehiculului.

3) Dacă se folosește un sistem de protecție catodică, se au în vedere următoarele:

a) când funcționează sistemul de protecție catodică, nu sunt permise conexiuni electrice între acesta și dispozitivele de alimentare sau/și echipamentul de distribuire. Conducta și orice componentă aflată în legătură directă cu punctul de alimentare trebuie izolat electric față de sistemul de protecție catodică;

b) dispozitivele de alimentare se prevăd cu un punct de împământare separat. Secțiunile izolate se leagă la acest punct de împământare. Fiecare punct de împământare se plasează ținând cont de restricțiile impuse de sistemul de protecție catodică. Rezervorul cisternei sau echipamentul de distribuire a combustibilului se conectează la punctul de împământare înaintea conductei sau a

sistemului de alimentare cu combustibil. După operațiunile de alimentare cu combustibil prin conductă sau furtun flexibil, acestea se deconectează înaintea cablului de legare la pământ. Se consideră corespunzătoare, pentru descărcarea sarcinilor electrostatice acumulate, o rezistență de până la 10^4 ohmi.

4) La alimentarea/golirea unei aeronave operațiile vor fi executate în următoarea ordine:

a) pentru un singur circuit sau un circuit închis de alimentare, se conectează cablul de împământare al sistemului de alimentare la aeronavă, asigurând contactul cu o suprafață metalică neacoperită cu vopsea. Jacul de conectare ar trebui să fie utilizat acolo unde provoacă modificări minime asupra aeronavei. În timpul operațiunilor de încărcare/descărcare a aeronavelor prin intermediul unui sistem de tip pantograf, legătura de egalizare a potențialului electrostatic se consideră satisfăcătoare dacă sistemul are continuitate galvanică;

b) pentru liniile de alimentare/golire deschise, ciocul dispozitivului de alimentare trebuie conectat galvanic la structura aeronavei, înaintea deschiderii capacului de la rezervorul de petrol și după ce rezervorul este închis. Această conexiune trebuie făcută prin intermediul unei prize care este descrisă în STANAG 3632, implementat în aceste instrucțiuni prin anexa nr. 7;

c) pentru realimentarea aeronavelor cu motorul pornit, în afară de împământare, aeronava trebuie împământată și prin intermediul sistemului de realimentare sau, independent, la o împământare care are o rezistență de cel mult 10^4 ohmi.

5) După operațiile de realimentare/golire, furtunul sau conducta vor fi îndepărtate înaintea decuplării cablului de împământare.

6) Ori de câte ori sunt utilizate echipamente de sprijin de sol care necesită împământare sau în cazurile în care se execută orice alte operații care necesită împământare simultan cu cele de realimentare/golire, se vor aplica prevederile STANAG 3682 -AAEP-02.

7) Conexiunile pentru protecție la descărcări electrostatice nu sunt potrivite pentru protecția la defecțiuni ale sistemului de alimentare electrică.

ANEXA Nr. 4
(art. 393, 433 alin. (6))

Semnalele standard ale dispecerului de la sol privind dirijarea aeronavelor

Generalități

Dirijarea aeronavelor va fi făcută după cum urmează:

a) Se vor utiliza semnalele de dirijare descrise în tabelele din această anexă;

b) Dispecerii vor purta îmbrăcăminte specială, de preferat orange internațional fluorescent sau galben, excepție făcând cazurile când operațiunile reclamă altfel.

NOTĂ:

Semnalele specializate sau o listă completă a semnalelor care se aplică numai aeronavelor particularizate sau cu roluri operaționale nu sunt incluse în această anexă. Ele vor trebui incluse în instrucțiunile de operare sau în publicații specializate pentru service-ul la aeronave.

Semnalele adresate unei aeronave aflate în zona de mişcare sunt destinate utilizării de către dispecerii aflați în pozițiile următoare:

a) Pentru aeronave cu aripă fixă, în fața vârfului aripii stângi, în interiorul zonei de vizibilitate a pilotului;

b) Pentru elicoptere, în zona în care pot fi văzuți cel mai bine de către pilot.

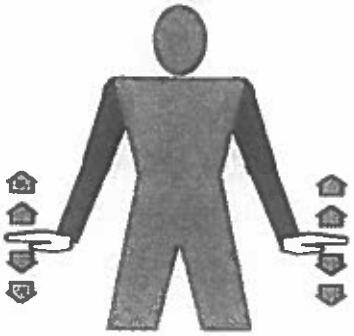
Pentru operațiuni pe timp de noapte, barele luminoase vor fi folosite în perechi de aceeași culoare fără a fi prea luminoase. Pe suprafețele de rulare sau parcare, pilotul va opri imediat în momentul în care una sau ambele bare luminoase dispar/se sting.

Semnalele descrise în tabelele din această anexă pot fi utilizate de către pilot, corespunzător, în manieră similară celor indicate.

Semnale pentru dirijarea aeronavelor la sol

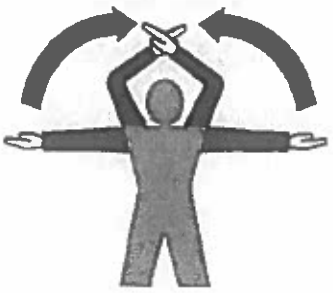
Semnale generale

AFIRMATIV/DE ACORD sau AM ÎNTELES **ZIUA:** Mâna ridicată, cu degetul mare în sus. **NOAPTEA:** La fel ca ziua, cu bara luminoasă în mână. **ECHIPAJ:** Un flash. **CONFORM CU SEMNALUL ICAO -"TOTUL ESTE ÎN REGULĂ"**	**A 1**

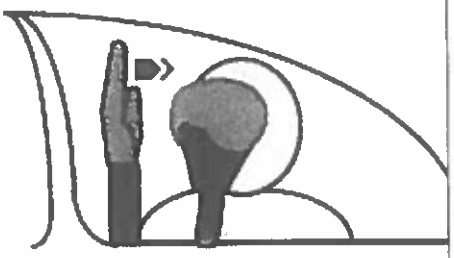
NEGATIE/NU ÎNTELEG sau NU SUNT DE ACORD **ZIUA:** Brațul drept paralel cu solul, mâna ridicată cu degetul mare rătând în jos iar mâna stângă de-a lungul corpului, îndreptată în jos. **NOAPTEA:** La fel ca ziua cu bara luminoasă ținută vertical în jos **ECHIPAJ:** Lumină fixă **CONFORM CU SEMNALELE ICAO**	**A 2**
PE AICI **ZIUA:** Brațele ținute vertical în sus, cu palmele orientate spre interior. **NOAPTEA:** Ca și semnalele din timpul zilei, cu barele luminoase în mâini **CONFORM CU SEMNALELE ICAO**	**A 3**
DEPLASAȚI-VĂ SPRE URMĂTORUL DISPECER DE LA SOL **ZIUA:** Brațele ținute vertical cu mainile îndreptate în sus, se mișcă și se extind dinspre exterior spre părțile laterale ale corpului indicând direcția către următorul dispecer de la sol. **NOAPTEA:** La fel ca ziua, cu barele luminoase în mână. **CONFORM CU SEMNALELE ICAO**	**A 4**
ÎNCETINITI **ZIUA:** Brațele în jos, cu palmele orientate spre pământ, urmat de mișcări repetate de sus în jos și de jos în sus. **NOAPTEA:** Identic cu semnalele din timpul zilei, cu barele luminoase ținute orizontal. **CONFORM CU SEMNALELE ICAO**	**A 5** 
VIRAȚI LA STÂNGA	**A 6**

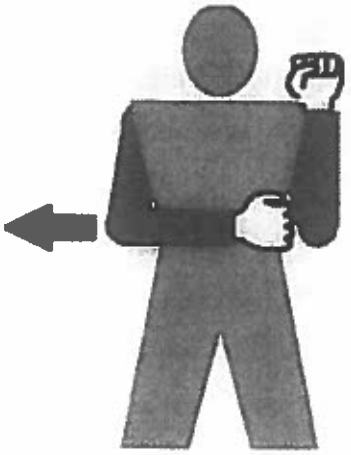
ROMÂNIA * STATUL MAJOR AL APĂRĂRII * MINISTERUL APĂRĂRII NAȚIONALE

ZIUA: Braţul drept ţinut în jos, braţul stâng face mişcări repetate în sus şi în spate. Viteza de mişcare a braţului indică unghiul de viraj. **NOAPTEA:** Identic cu semnalele din timpul zilei, cu barele luminoase în mâini. **CONFORM CU SEMNALELE ICAO** **NOTĂ: Semnalul este utilizat şi pentru indicarea virajelor pentru aeronavele care zboară la punct fix.**	
VIRAŢI LA DREAPTA **ZIUA:** Braţul stâng ţinut în jos, braţul drept face mişcări repetate în sus şi în spate. Viteza de mişcare a braţului indică mărimea unghiului de viraj. **NOAPTEA:** Identic cu semnalele din timpul zilei, cu barele luminoase în mâini. **CONFORM CU SEMNALELE ICAO** **NOTĂ: Semnul este utilizat şi pentru indicarea virajelor pentru aeronavele care zboară la punct fix.**	**A 7**
AVANSAŢI **ZIUA:** Braţele uşor depărtate, cu palmele orientate în spate şi care fac mişcări repetate în sus şi în spate, de la înălţimea umerilor. **NOAPTEA:** Identic cu semnalele din timpul zilei, cu barele luminoase în mâini. **CONFORM CU SEMNALELE ICAO** **FRÂNAŢI** **"ÎN FUNCŢIUNE" ZIUA:** Braţele deasupra capului, palmele deschise şi degetele ridicate cu palmele spre aeronavă, după care închideţi pumnul. **"ÎN FUNCŢIUNE" NOAPTEA:** Braţele deasupra capului, după care barele luminoase încrucişate. **NU ESTE SEMNAL STANDARD ICAO**	**A 8** **A 9**

DECUPLAREA FRÂNELOR **"DECUPLAT" ZIUA:** Semnal invers față de cel prezentat mai sus. **"DECUPLAT" NOAPTEA:** Barele luminoase încrucișate, după care le desfaceți. **NU ESTE SEMNAL STANDARD ICAO**	**A 9 A**
STOP **ZIUA:** Brațele încrucișate deasupra capului, cu palmele orientate în față. **NOAPTEA:** Identic cu semnalele din timpul zilei, cu barele luminoase în mâini. **CONFORM CU SEMNALELE ICAO**	**A 10** 
OPRIRE DE URGENȚĂ **ZIUA:** Identic cu semnalul de la A 10 dar mult mai repede și repetat înainte ca aeronava să oprească. **CONFORM CU SEMNALELE ICAO**	**A 10 A**
DEPLASAȚI-VĂ ÎNAPOI (utilizat și pentru tractarea aeronavelor folosind cablu de frânare) **ZIUA:** Brațele în lateral, cu palmele orientate spre înainte, balansate în mod repetat în față și în sus până la înălțimea umărului. **NOAPTEA:** Identic cu semnalele din timpul zilei, cu barele luminoase în mâini. **NU ESTE SEMNAL STANDARD ICAO**	**A 11**
VIRAȚI ÎN TIMP CE DAȚI ÎN SPATE COADA SPRE STANGA **ZIUA:** Brațul drept îndreptat în jos iar brațul stâng din poziția verticală deasupra capului în poziție orizontală prin repetarea mișcării brațului stâng. **NOAPTEA:** Identic cu semnalele din timpul zilei, cu barele luminoase în mâini. **CONFORM CU SEMNALELE ICAO**	**A 12**

ROMÂNIA MINISTERUL APĂRĂRII NAȚIONALE STATUL MAJOR AL APĂRĂRII

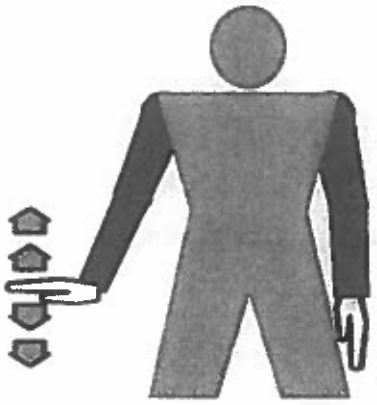
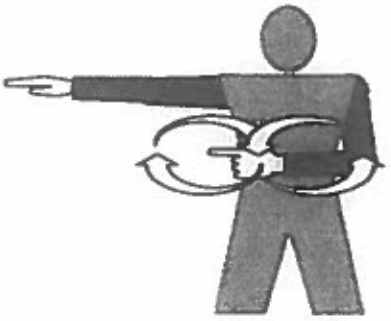
VIRAȚI ÎN TIMP CE DAȚI ÎN SPATE COADA SPRE DREAPTA **ZIUA:** Brațul stâng îndreptat în jos iar brațul drept din poziția verticală deasupra capului în poziție orizontală prin repetarea mișcării brațului drept. **NOAPTEA:** Identic cu semnalele din timpul zilei, cu barele luminoase în mâini. **CONFORM CU SEMNALELE ICAO**	**A 13**
CERERE/AUTORIZARE A PERSONALULUI DE/PENTRU APROPIERE DE AERONAVĂ **ZIUA:** Semn de avansare cu oricare mână la nivelul ochilor. **NOAPTEA:** O lumină intermitentă continuă.	**A 14** 
DISPECERUL DE LA SOL SOLICITĂ CA PERSONALUL SĂ SE DEPLASEZE CĂTRE AERONAVĂ **ZIUA:** Una din mâini este ridicată vertical deasupra capului, cu palma orientată către aeronavă. Cealaltă mână este ținută orizontal și orientată spre personalul care dorește să se apropie de aeronavă. **NOAPTEA:** Identic cu semnalele din timpul zilei, cu barele luminoase în mâini.	**A 15**
PERSONALUL SE POATE APROPIA DE AERONAVĂ **ZIUA:** Una din mâini este ridicată vertical deasupra capului. Cealaltă mână indică personalului implicat să se apropie de aeronavă **NOAPTEA:** Identic cu semnalele din timpul zilei, cu barele luminoase în mâini.	**A 16**

INTRODUCEȚI CALELE DE STAȚIONARE **ZIUA:** Brațele în jos, pumnii închiși, degetele mari orientate spre interior, brațele balansate spre interior din poziție oblic extinse. **NOAPTEA:** Identic cu semnalele din timpul zilei, cu barele luminoase în mâini. **NU ESTE SEMNAL STANDARD ICAO**	**A 17**
SCOATEȚI CALELE DE STAȚIONARE **ZIUA:** Brațele în jos, pumnii închiși, degetele mari orientate spre exterior, brațele balansate spre exterior până ajung în poziție oblică. **NOAPTEA:** Identic cu semnalele din timpul zilei, cu barele luminoase în mâini. **NU ESTE SEMNAL STANDARD ICAO**	**A 18**
MONTAREA SIGURANȚELOR LA TRENUL DE ATERIZARE/BLOCAJELE DE PE PARTEA VENTRALĂ A AERONAVEI **ZIUA:** Brațul stâng îndoit vertical în fața corpului cu pumnul strâns; brațul drept îndoit orizontal în fața corpului cu pumnul strâns și ținut nemișcat la nivelul cotului stâng. **NOAPTEA:** Identic cu semnalele din timpul zilei, cu barele luminoase în mâini.	**A 19**
DEMONTAREA SIGURANȚELOR DE LA TRENUL DE ATERIZARE/BLOCAJELE DE PE PARTEA VENTRALĂ A AERONAVEI **ZIUA:** Brațul stâng îndoit vertical în fața corpului cu pumnul strâns; brațul drept îndoit orizontal în fața corpului cu pumnul strâns și ținut nemișcat la nivelul cotului stâng. Pumnul drept se îndepărtează ușor în plan orizontal de cotul stâng. **NOAPTEA:** Identic cu semnalele din timpul zilei, cu barele luminoase în mâini.	**A 20** 

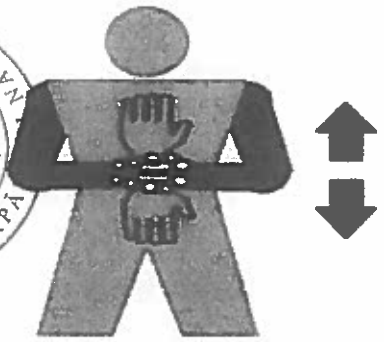
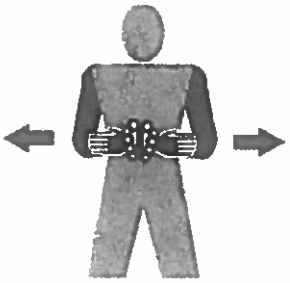
ROMÂNIA * STATUL MAJOR AL APĂRĂRII * MINISTERUL APĂRĂRII NAȚIONALE

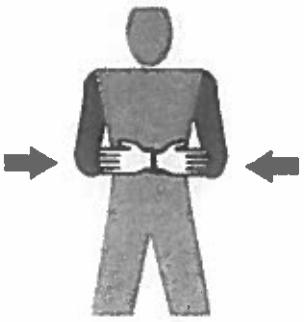
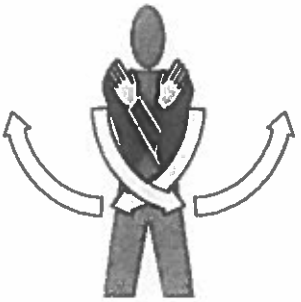
CUPLAŢI SURSA DE ALIMENTARE ELECTRICĂ DE LA SOL **ZIUA:** Mâinile deasupra capului, mâna stângă în forma de cupă, pumnul drept închis şi nemişcat în direcţia mâinii stângi şi introdus în cupa făcută de mâna stângă. **NOAPTEA:** Identic cu semnalele din timpul zilei, cu bara luminoasă din mâna stângă ţinută vertical şi cu cea din mâna dreaptă ţinută orizontal. **NU ESTE SEMNAL STANDARD ICAO**	**A 21**
CUPLAŢI SURSA EXTERNĂ DE ALIMENTARE CU AER **ZIUA:** Mâinile deasupra capului, mâna stângă în formă de cupă, pumnul drept închis şi mişcat în direcţia mâinii stângi şi introdus în cupa făcută de mâna stângă. **NOAPTEA:** Identic cu semnalele din timpul zilei, cu barele luminoase ţinute vertical. **NU ESTE SEMNAL STANDARD ICAO**	**A 22**
CUPLAŢI SURSA EXTERNĂ DE ALIMENTARE CU AER **ZIUA:** Mâinile deasupra capului, mâna stângă în formă de cupă, pumnul drept închis şi mişcat în direcţia mâinii stângi şi introdus în cupa făcută de mâna stângă. **NOAPTEA:** Identic cu semnalele din timpul zilei, cu barele luminoase ţinute vertical.	**A 23**
DECUPLAŢI SURSA EXTERNĂ DE ALIMENTARE CU AER **ZIUA:** Mâinile deasupra capului, mâna stângă în formă de cupă, pumnul drept îndepărtat de mâna stângă prin retragerea pumnului din cupa formată de mâna stângă **NOAPTEA:** Identic cu semnalele din timpul zilei, cu barele luminoase în mâini.	**A 24**

ROMÂNIA MINISTERUL APĂRĂRII STATUL MAJOR AL FORŢELOR ARMATE

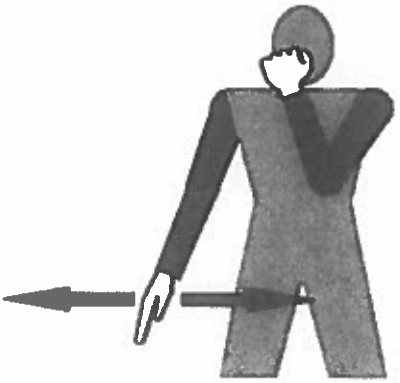
PORNIŢI MOTOARELE **ZIUA:** Mâna stângă ridicată deasupra capului cu numărul corespunzător de degete alungite pentru a indica numărul motorului care va fi pornit şi mişcarea circulară a mâinii drepte la nivelul corpului. **NOAPTEA:** Similar cu semnalul din timpul zilei cu excepţia barei luminoase din mâna stânga care va lumina intermitent pentru a indica numărul motorului care va fi pornit. **CONFORM CU SEMNALELE ICAO**	**A 25**
REDUCETI MOTORUL/MOTOARELE PE PARTEA INDICATA **ZIUA:** Braţele în jos, cu braţul drept sau stâng mişcat în sus şi în jos, cu palma orientata în jos pentru a indica faptul ca motoarele din partea dreapta sau stânga trebuie reduse. **NOAPTEA:** Identic cu semnalul din timpul zilei, cu bara luminoasa deplasata orizontal fata de sol. **CONFORM CU SEMNALELE ICAO**	**A 26** 
OPRITI MOTOARELE **ZIUA:** Oricare din cele două braţe este ridicat la înălţimea umerilor, mâna se mişcă făcând gestul de "taiere a gâtului", palma orientată în jos. **NOAPTEA:** Identic cu semnalele din timpul zilei, cu barele luminoase în mâini. **CONFORM CU SEMNALELE ICAO**	**A 27**
INCENDIU **ZIUA:** Desenare rapidă cu un braţ la nivelul taliei un opt orizontal, celalalt braţ fiind orientat în direcţia sursei de incendiu. **NOAPTEA:** Identic cu semnalele din timpul zilei, cu barele luminoase în mâini. **NU ESTE SEMNAL STANDARD ICAO**	**A 28** 

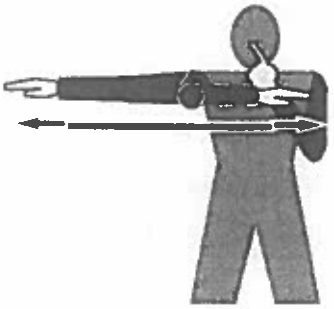
ROMÂNIA * STATUL MAJOR AL APĂRĂRII * MINISTERUL APĂRĂRII NAŢIONALE

BLOCARE ROATA SPATE **ZIUA:** Mâinile deasupra capului, încheieturile palmelor lipite, palmele deschise în formă de V, se închid rapid. **NOAPTEA:** Identic cu semnalul ziua, cu barele luminoase în mâini	**A 29**
DEBLOCARE ROATA SPATE **ZIUA:** Mâinile deasupra capului, încheieturile palmelor lipite, se deschid rapid mâinile în formă de V, cu încheieturile rămase lipite. **NOAPTEA:** Identic cu semnalul ziua, cu barele luminoase în mâini	**A 30**
COBORAŢI FLAPSURILE **ZIUA:** Mâinile orizontal în faţă, palmele împreunate orizontal, apoi deschise de la încheietură în maniera „gură de crocodil” **NOAPTEA:** Identic cu semnalul ziua, cu barele luminoase în mâini	**A 31** 
ESCAMOTAŢI FLAPSURILE **ZIUA:** Mâinile orizontal în fata, încheieturile lipite, palmele îndepărtate se închid cu un gest rapid. **NOAPTEA:** Identic cu semnalul ziua, cu barele luminoase în mâini	**A 32**
SCOATEŢI FRÂNELE AERODINAMICE **ZIUA:** Mâinile în faţă, verticale, palmele lipite; se deschid mâinile, cu încheieturile lipite. **NOAPTEA:** Identic cu semnalul ziua, cu barele luminoase în mâini	**A 33** 

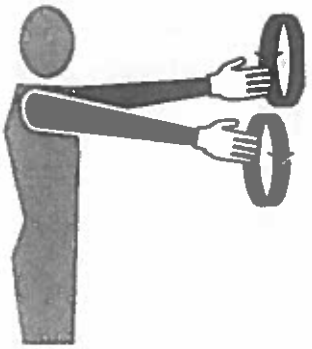
BĂGAŢI FRÂNELE AERODINAMICE **ZIUA:** Mâinile în fata, verticale, palmele deschise, încheieturile lipite; se închid rapid mâinile. **NOAPTEA:** Identic cu semnalul ziua, cu barele luminoase în mâini	**A 34** 
RIDICAŢI CÂRLIGUL DE ACROŞARE **ZIUA:** Pumnul drept cu degetul mare orientat în sus, ridicat brusc pentru a întâlni palma mâinii stângi, orizontala la nivelul pieptului. **NOAPTEA:** Identic cu semnalul ziua, cu barele luminoase în mâini.	**A 35**
COBORÂŢI CÂRLIGUL DE ACROŞARE **ZIUA:** Pumnul drept cu degetul mare orientat în jos, coborât brusc pentru a întâlni palma mâinii stângi orizontală la nivelul taliei. **NOAPTEA:** Identic cu semnalul ziua, cu barele luminoase în mâini.	**A 36**
PLIAŢI ARIPILE/PALELE ELICOPTERULUI **ZIUA:** Braţele întinse orizontal la nivelul umerilor; se strâng şi se încrucişează cu palmele pe umeri. **NOAPTEA:** Identic cu semnalul ziua, cu barele luminoase în mâini.	**A 37**
DEPLIAŢI ARIPILE/PALELE ELICOPTERULUI **ZIUA:** Braţele încrucişate cu palmele pe umeri; se întind orizontal la înălţimea umerilor; se păstrează această poziţie până când aripile / palele sunt zăvorâte, apoi se face semnul afirmativ. **NOAPTEA:** Identic cu semnalul ziua, cu barele luminoase în mâini.	**A 38** 

ROMÂNIA * STATUL MAJOR AL APĂRĂRII * MINISTERUL APĂRĂRII NAŢIONALE

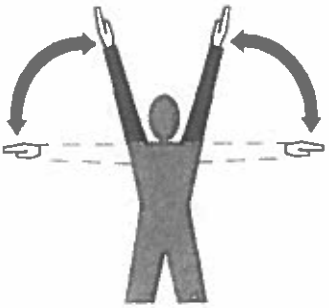
DESCHIDEȚI TRAPELE DE BOMBE **ZIUA:** Corpul înclinat în față din talie cu coatele îndoite la aproximativ 45°, extremitățile degetelor atingându-se, după care se deschid brațele și se balansează în jos și în exterior. **NOAPTEA:** Identic cu semnalul ziua, cu barele luminoase în mâini.	**A 39**
ÎNCHIDEȚI TRAPELE DE BOMBE **ZIUA:** Corpul înclinat către în față, cu brațele întinse orizontal, după care sunt balansate în jos și spre interior până când vârfurile degetelor se ating în fața corpului, cu coatele îndoite la 45°. **NOAPTEA:** Identic cu semnalul ziua, cu barele luminoase în mâini.	**A 40**
DECOLATI (numai la aeronave) **ZIUA:** Dispecerul cu dirijarea ascunde mâna stângă la spate și execută o mișcare circulară cu mâna dreaptă deasupra capului, în plan orizontal; el va termina mișcarea brusc prin întinderea brațului în direcția de decolare. **NOAPTEA:** Identic cu semnalul ziua, cu barele luminoase în mâini. **NU ESTE SEMNAL STANDARD ICAO**	**A 41**
FURCA DE TRACTAT MONTATĂ **ZIUA:** Se ține de nas cu mâna stângă, iar mâna dreaptă se balansează orizontal până la înălțimea taliei: a. Dacă imediat se face semnul afirmativ înseamnă: **CINEVA MANEVREAZĂ FURCA** b. Semnalul negativ imediat înseamnă: **NIMENI NU MANEVREAZĂ FURCA NOAPTEA:** Identic cu semnalul ziua, cu barele luminoase în mâini.	**A 42** 

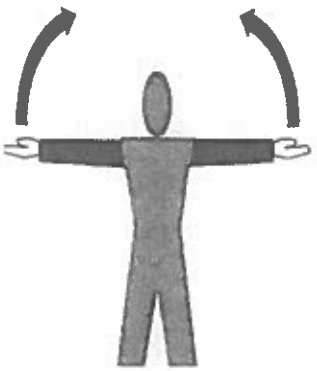
CUPLAȚI COMANDA DE ORIENTARE A ROȚII JAMBEI FAȚĂ **ZIUA**: Un deget arătător este îndreptat spre nas, în timp ce celalalt deget arătător indică direcția de viraj. **NOAPTEA:** Identic cu semnalul din timpul zilei, cu barele luminoase în mâini.	**A 43**
DECUPLAȚI COMANDA DE ORIENTARE A ROȚII JAMBEI FAȚĂ **ZIUA:** Un deget arătător îndreptat spre nas, balansare laterală cu palma deschisă a celeilalte mâini la înălțime umărului. **NOAPTEA:** Identic cu semnalul din timpul zilei, cu barele luminoase în mâini.	**A 44** 
ABANDONAȚI AERONAVA **ZIUA:** Simulați desfacerea centurilor de siguranță și aruncarea lor în sus către exterior. **NOAPTEA:** Identic cu semnalul din timpul zilei, cu barele luminoase în mâini.	**A 45**
FRÂNE SUPRAÎNCĂLZITE **ZIUA:** Brațele aliniate în continuarea umerilor, cu antebrațele perpendiculare pe sol. Palmele sunt orientate spre interior. **NOAPTEA:** Identic cu semnalul din timpul zilei, cu barele luminoase în mâini.	**A 46**
VENTILAȚI **ZIUA:** Mișcare circulară a mâini drepte în plan orizontal cu pumnul strâns și degetul arătător întins în jos, brațul întins în prelungirea umerilor, cu antebrațul perpendicular pe sol. **NOAPTEA:** Identic cu semnalul din timpul zilei, cu barele luminoase în mâini.	**A 47**

ROMÂNIA STATUL MAJOR AL APĂRĂRII MINISTERUL APĂRĂRII NAȚIONALE

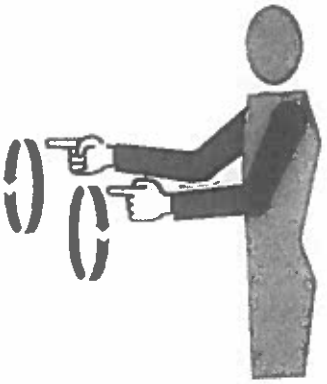
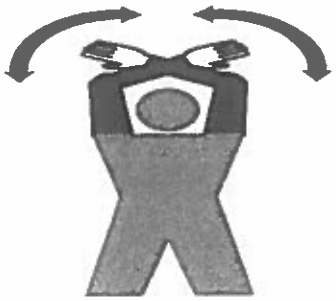
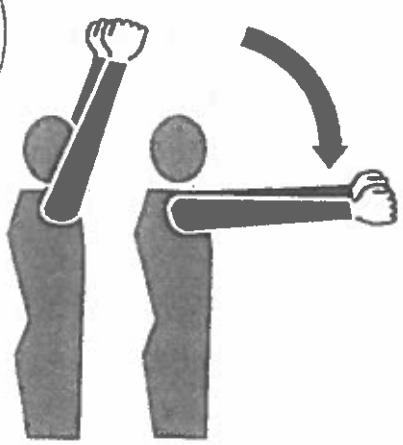
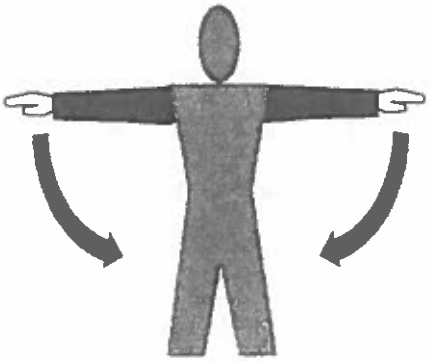
TĂIERE **ZIUA:** Se face semnul "T" cu mâinile la nivelul capului. **NOAPTEA:** Identic cu semnalele din timpul zilei cu barele luminoase formând un "T". **NU ESTE SEMNAL STANDARD ICAO**	**A 48**
AMARARE CUPLAT/DECUPLAT **ZIUA:** Brațele orizontale, mâinile fac o mișcare circulară în fața corpului. **NOAPTEA:** Identic cu semnalul din timpul zilei, cu barele luminoase în mâini. **NU ESTE SEMNAL STANDARD ICAO**	**A 49** 

Semnale suplimentare pentru aeronave speciale

DECOLARE **ZIUA:** Brațele întinse orizontal, lateral, în prelungirea umerilor, se ridică și se aduc la poziția inițială. **NOAPTEA:** Identic cu semnalul din timpul zilei, cu barele luminoase în mâini. **NU SE APLICĂ LA AERONAVE CU DECOLARE SCURTĂ SAU VERTICALĂ** **NU ESTE SEMNAL STANDARD ICAO**	**B 1** 
PUNCT FIX **ZIUA:** Brațele întinse orizontal, lateral, în prelungirea umerilor, cu palmele orientate în jos. **NOAPTEA:** Identic cu semnalul din timpul zilei, cu barele luminoase în mâini. **CONFORM CU SEMNALELE ICAO**	**B 2**

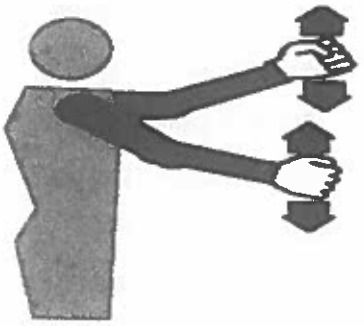
MIŞCARE PE VERTICALĂ/URCARE **ZIUA:** Braţele întinse orizontal, lateral în prelungirea umerilor, cu palmele orientate în sus; ridicarea palmelor indică urcarea. Viteza mişcării indică viteza ascensională. **NOAPTEA:** Identic cu semnalul din timpul zilei, cu barele luminoase în mâini. **CONFORM CU SEMNALELE ICAO**	**B 3** 
DEPLASAŢI-VĂ LA STÂNGA **ZIUA:** Braţul drept întins orizontal, lateral, indicând direcţia de deplasare iar celălalt braţ este balansat deasupra capului în aceeaşi direcţie, în mişcare repetată. **NOAPTEA:** Identic cu semnalul din timpul zilei, cu barele luminoase în mâini. **NU SE APLICA LA VSTOL** **CONFORM CU SEMNALELE ICAO**	**B 4**
DEPLASAŢI-VĂ LA DREAPTA **ZIUA:** Braţul stâng întins orizontal, lateral, indicând direcţia de deplasare, iar celălalt braţ este balansat deasupra capului în aceeaşi direcţie, prin mişcări repetate. **NOAPTEA:** Identic cu semnalul din timpul zilei, cu barele luminoase în mâini. **NU SE APLICA LA VSTOL** **CONFORM CU SEMNALELE ICAO**	**B 5**
DEGAJAŢI **ZIUA:** Ambele braţe întinse pe aceeaşi parte, deasupra umărului, indicând direcţia de decolare. **NOAPTEA:** Identic cu semnalul din timpul zilei, cu barele luminoase în mâini. **NU SE APLICA LA VSTOL** **NU ESTE SEMNAL STANDARD ICAO**	**B 6**

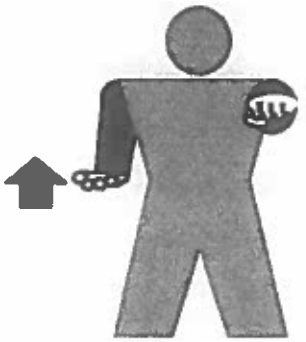
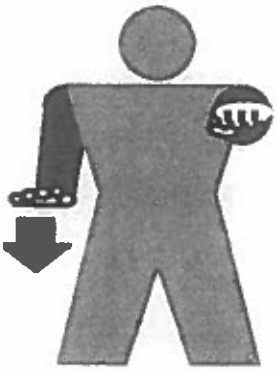
ROMÂNIA STATUL MAJOR AL APĂRĂRII MINISTERUL APĂRĂRII NAŢIONALE

SCOATEȚI TRENUL **ZIUA:** Când aeronava se apropie cu trenul de aterizare escamotat, dispecerul de la sol face din cot o mișcare circulară cu cele două mâini, prin care simulează punerea în practică a manevrei. **NOAPTEA:** Identic cu semnalul din timpul zilei, cu barele luminoase în mâini. **CONFORM CU SEMNALELE ICAO**	**B 7** 
OPRIREA FLUCTUAȚIILOR **ZIUA:** Mișcări ample ale brațelor care se încrucișează deasupra capului. **NOAPTEA:** Identic cu semnalul din timpul zilei, cu barele luminoase în mâini. **CONFORM CU SEMNALELE ICAO**	**B 8** 
DIRECȚIA DE ATERIZARE **ZIUA:** Dispecerul de la sol stă în picioare cu brațele ridicate vertical deasupra capului și cu fața spre punctul unde va ateriza aeronava. Brațele sunt coborâte în mod repetat din poziția verticală în poziția orizontală, rămânând în final în poziție orizontală. **NOAPTEA:** Identic cu semnalul din timpul zilei, cu barele luminoase în mâini. **CONFORM CU SEMNALELE ICAO**	**B 9** 
COBORÂȚI **ZIUA:** Brațele, din poziția întinse orizontal, în prelungirea umerilor, cu palmele în jos se coboară. Rapiditatea mișcării indică viteza de coborâre. **NOAPTEA:** Identic cu semnalul din timpul zilei, cu barele luminoase în mâini. **CONFORM CU SEMNALELE ICAO**	**B 10** 

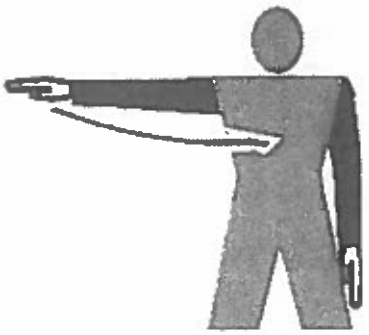
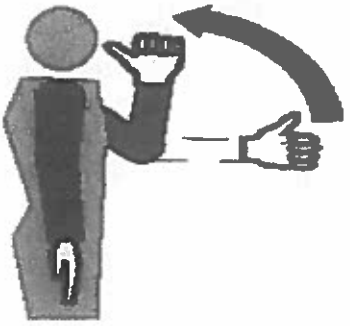
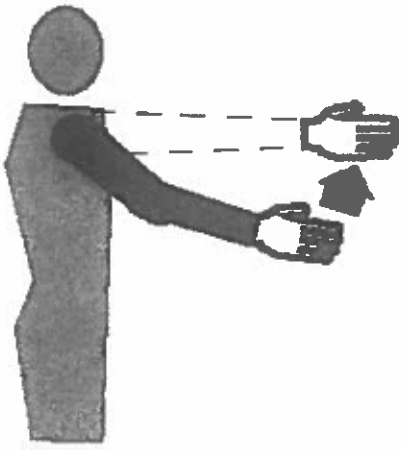
ATERIZAȚI **ZIUA:** Brațele în fata corpului și încrucișate în jos. **NOAPTEA:** Identic cu semnalul din timpul zilei, cu barele luminoase în mâini. **CONFORM CU SEMNALELE ICAO**	**B 11**
OPRITORII STATICI DE PALĂ DESCHIȘI **ZIUA:** Când rotorul începe să-și micșoreze rotația, dispecerul stă cu ambele mâini ridicate deasupra capului, pumnii strânși și degetele mari spre exterior. **NOAPTEA:** Identic cu semnalul din timpul zilei, cu barele luminoase în mâini. **NU ESTE SEMNAL STANDARD ICAO**	**B 12**
OPRITORII DE PALĂ ÎNCHIȘI **ZIUA:** Când rotorul se oprește, dispecerul întoarce degetele mari spre interior. **NOAPTEA:** Identic cu semnalul din timpul zilei, cu barele luminoase în mâini. **NU ESTE SEMNAL STANDARD ICAO**	**B 13**
SCOATE HUSA DE VÂRF DE PALĂ **ZIUA:** Mâna stângă deasupra capului, mâna dreaptă indicând vârful palei la care se face referire. **NOAPTEA:** Identic cu semnalul din timpul zilei, cu barele luminoase în mâini. **CONFORM CU SEMNALELE ICAO**	**B 14**

ROMÂNIA * MINISTERUL APĂRĂRII NAȚIONALE * STATUL MAJOR AL APĂRĂRII

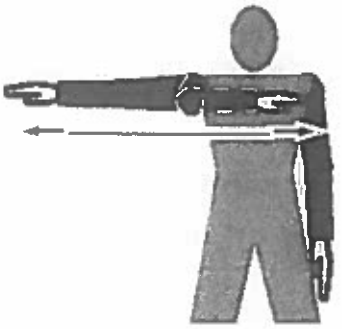
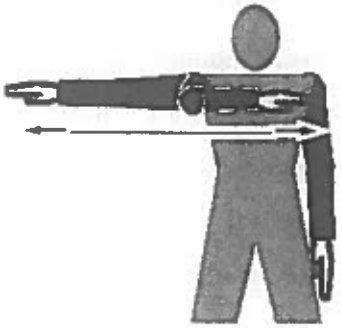
CUPLAȚI ROTORUL (ROTOARELE) **ZIUA:** Mişcare circulară, în plan orizontal a mâinii stângi, deasupra capului. **NOAPTEA:** Identic cu semnalul din timpul zilei, cu barele luminoase în mâini. **NU ESTE SEMNAL STANDARD ICAO**	**B 15**
ACROȘAȚI SARCINA EXTERIOARĂ **ZIUA:** Mişcare de urcare pe frânghie făcută cu mâinile. **NOAPTEA:** Identic cu semnalul din timpul zilei, cu barele luminoase în mâini. **NU ESTE SEMNAL STANDARD ICAO**	**B 16** 
LARGAȚI SARCINA EXTERIOARĂ **ZIUA:** Brațul stâng întins orizontal în față, cu pumnul strâns, mâna dreaptă închisă face o mişcare de pendul în fața corpului. **NOAPTEA:** Identic cu semnalul din timpul zilei, cu barele luminoase în mâini. **NU ESTE SEMNAL STANDARD ICAO**	**B 17**
<u>PROBLEME NESPECIFICATE CU SARCINA EXTERIOARĂ</u> **<u>ZIUA</u>:** Se îndoaie brațul stâng orizontal peste piept, cu pumnul strâns, cu palma în jos; deschideți mâna dreaptă, orientată vertical în sus spre centrul pumnului stâng. **<u>NOAPTEA</u>:** Identic cu semnalul din timpul zilei, cu barele luminoase în mâini.	**B 18**

RIDICĂ TROLIU **ZIUA:** Brațul stâng orizontal, în față cu pumnul strâns. Brațul drept, cu palma spre în sus, face mișcare de ridicare. **NOAPTEA:** Identic cu semnalul din timpul zilei, cu barele luminoase în mâini. **NU ESTE SEMNAL STANDARD ICAO**	**B 19** 
COBOARĂ TROLIUL **ZIUA:** Brațul stâng orizontal, întins în față, cu pumnul strâns. Brațul drept, cu palma spre în jos, face o mișcare de coborâre. **NOAPTEA:** Identic cu semnalul din timpul zilei, cu barele luminoase în mâini. **NU ESTE SEMNAL STANDARD ICAO**	**B 20** 
TĂIATI CABLUL **ZIUA:** Brațul drept întins orizontal în față, pumnul închis, brațul stâng făcând o mișcare orizontală de tăiere pe sub pumnul drept. **NOAPTEA:** Identic cu semnalul din timpul zilei, cu barele luminoase în mâini. **NU ESTE SEMNAL STANDARD ICAO**	**B 21**
ÎNTINDETI PILONII **ZIUA**: Se îndoaie brațul în dreptul pieptului, cu palma în jos. Se întinde brațul orizontal la aceeași înălțime, mutând mâna deschisă și palma în jos. **NOAPTEA**: Identic cu semnalul de zi cu barele luminoase în mâini. **NU ESTE SEMNAL STANDARD ICAO**	**B 22**

ROMÂNIA * STATUL MAJOR AL APĂRĂRII * MINISTERUL APĂRĂRII NAȚIONALE

STRÂNGEȚI PILONII **ZIUA**: Brațul drept ținut orizontal la înălțimea umerilor cu mâna deschisă, palma în jos. Se îndoaie brațul către piept, menținând palma în jos. **NOAPTEA**: Identic cu semnalul de zi cu barele luminoase în mâini. **NU ESTE SEMNAL STANDARD ICAO**	**B 23** 
AM NEVOIE DE ALIMENTARE ÎN ZBOR **ZIUA**: Membrul echipajului elicopterului duce degetul mare la gură ca și cum ar bea ceva cu un pahar. **NOAPTEA**: Identic cu semnalul de zi cu ajutorul unei bare luminoase în mână. **NU ESTE SEMNAL STANDARD ICAO**	**B 24** 
ÎNCEPEȚI ALIMENTAREA/GATA PENTRU ÎNCEPEREA ALIMENTĂRII/PUNEȚI SUB PRESIUNE **ZIUA**: Membrul echipajului elicopterului execută o mișcare circulară cu mâna dreaptă. **NOAPTEA**: Membrul echipajului elicopterului execută o mișcare circulară cu o lanternă, personalul de la sol folosește o bară luminoasă. **NU ESTE SEMNAL STANDARD ICAO**	**B 25**
ALIMENTARE COMPLETĂ/GATA PENTRU DECONECTARE ȘI ÎNAPOIEREA FURTUNULUI **(când este executată de echipajul elicopterului)** **ÎNAPOIEREA FURTUNULUI DE ALIMENTARE** **(când este executat de echipajul de la sol)** **ZIUA**: Membrul echipajului elicopterului/ personalul de la sol execută o mișcare verticală cu mâna. **NOAPTEA**: Membrul echipajului/personalul de la sol mișcă în plan vertical o lanternă. **NU ESTE SEMNAL STANDARD ICAO**	**B 26** 

ROMÂNIA MINISTERUL APĂRĂRII STATUL MAJOR AL APĂRĂRII

OPRIŢI ALIMENTAREA **ZIUA**: Membrul echipajului elicopterului /personalul de la sol execută o mişcare în plan orizontal cu braţul drept la nivelul umerilor, având palma mâinii drepte orientată către în jos. **NOAPTEA**: Aceeaşi mişcare dar cu o lanternă/bară luminoasă în mână.	**B 27** 
OPRIŢI ALIMENTAREA **ZIUA**: Membrul echipajului elicopterului /personalul de la sol execută o mişcare în plan orizontal cu braţul drept la nivelul umerilor, având palma mâinii drepte orientată către în jos. **NOAPTEA**: Aceeaşi mişcare dar cu o lanternă/bară luminoasă în mână. **NU ESTE SEMNAL STANDARD ICAO**	**B 27** 
RIDICAŢI HARPONUL **ZIUA**: Se deplasează braţul drept în diagonală până aproape de coasta stângă, ca şi cum se scoate o sabie din teacă. **NOAPTEA**: Aceeaşi mişcare dar cu o bară luminoasă în mână. **NU ESTE SEMNAL STANDARD ICAO**	**B 28**
COBORÂŢI HARPONUL **ZIUA**: Se deplasează mâna dreapta în diagonală în jos aproape de coapsa stângă, ca şi cum aţi introduce o sabie în teacă. **NOAPTEA**: Aceeaşi mişcare, dar cu o bară luminoasă în mână. **NU ESTE SEMNAL STANDARD ICAO**	**B 29**

ROMÂNIA MINISTERUL APĂRĂRII NAŢIONALE STATUL MAJOR AL FORŢELOR ARMATE

ANEXA Nr. 5
(art. 414 lit. c), art. 422 alin. (1))

Simboluri şi marcaje pentru asistenţa tehnică la aeronave şi indicarea punctelor de siguranţă/risc

Specificaţii asupra modului de efectuare a simbolurilor şi marcajelor

Simbolurile trebuie să fie marcate pe componenta respectivă sau imediat în apropierea acesteia şi acolo unde este posibil, pe panoul de acces. Acolo unde sunt mascate/ascunse, trebuie să fie însoţite de, sau înlocuite cu săgeţi pe care se inscripţionează acelaşi simbol, care înlocuieşte marcajele acolo unde nu există posibilitatea identificării elementelor.

Simbolurile trebuie să fie de maximum 100 mm (4 inch) în direcţia lungimii. Inscripţia se scrie cu litere romane majuscule şi cifre arabe şi este de maximum 40 mm (1,5 inch) în înălţime. Mărimea simbolurilor şi inscripţiilor este armonizată cu distanţa de la care trebuie să fie vizibile. Dacă este necesar, tipul produsului şi presiunea se indică astfel:

a) tipul şi calitatea în sistemul internaţional;

b) presiunea în unităţi metrice şi non–metrice, aşa cum sunt acceptate de acordurile internaţionale;

c) date precum „Sol/Pământ/Aici" pot fi scrise în limba ţării în cauză.

Marcajele sunt negre sau albe, în concordanţă cu culoarea de fundal, exceptând „Mânuirea la sol", „Puncte de siguranţă/Risc", „Puncte de Armament" şi „Muniţii", care trebuie să fie marcate în GALBEN/ORANGE, ROŞU, respectiv VERDE. Pentru situaţii cum ar fi aeronavele în culori de camuflaj, pot fi utilizate alte culori în scopul de a asigura contrastul adecvat, dar fără să se diminueze eficacitatea schemei de camuflaj. Aeronavele care, în virtutea rolului lor operaţional sunt subiectul iradierii atomice trebuie să aibă marcaje de asistenţă şi întreţinere vopsite în culori deschise potrivite, cu reflexie de cel puţin 50%.

NOTE:

Codurile NATO aplicabile sunt prezentate în standardele şi publicaţiile corespunzătoare.

Marcajele de siguranţă aplicate pentru salvare nu sunt cuprinse în acest standard.

Acolo unde GALBEN/ORANGE este specificat în standard, culoarea va fi echivalentul naţional al „Galbenului de Siguranţă" aşa cum este definit în ISO 3864.

TABELE ANEXE:

1) Simboluri pentru marcarea asistenţei la aeronave şi a punctelor de siguranţă/risc. Culoare – NEGRU sau ALB

2) Simboluri pentru asistenţă şi întreţinere. Culoare –GALBEN/ORANGE

3) Simboluri pentru mânuirea la sol. Culoare – GALBEN/ORANGE

4) Simboluri şi marcaje de siguranţă/risc (altele decât cele stabilite la nivel naţional).Culoare – ROŞU

5) Simboluri pentru armament şi muniţii. Culoare – VERDE

1. Simboluri pentru marcarea asistenţei la aeronave şi a punctelor de siguranţă/risc

Culoare – NEGRU sau ALB

FUNCŢIA	DESCRIEREA	SIMBOLUL
1. Alimentare	Stea plină în patru colţuri cu notaţia *NATO Code No....*	NATO Code No.....
2. Combustibili pentru rachete	Stea plină în patru colţuri într-o semilună plină cu notaţia *NATO Code No....*	NATO Code No.....
3. Oxidanţi pentru rachete	Semilună plină cu notaţia *NATO Code No...*	NATO Code No.....
4. Ulei pentru lubrifiere	Pătrat plin cu notaţia *NATO Code No....*	NATO Code No.....
5. Lichid hidraulic	Cerc plin cu notaţia *NATO Code No....*	NATO Code No.....
6. Degivrare	Triunghi plin cu notaţia *NATO Code No....*	NATO Code No.....

FUNCȚIA	DESCRIEREA	SIMBOLUL
7. Lichid de răcire	Două ondulații pline cu notația *NATO Code No....* și procentul compoziției, dacă este necesar	NATO Code No..... WATER ..... %
8. Sistem pneumatic	Un „X" plin cu notația presiunii maxime în unități de măsură metrice și non – metrice	..... kpa sau bar ..... psi
9. Pornire pneumatică	Un „X" plin înscris într-un inel plin, cu presiunea maximă de pornire în unități de măsură metrice și non – metrice	..... kpa sau bar ..... psi
10. Oxigen medicinal	Două dreptunghiuri orizontale pline. Pentru sistemele cu oxigen lichid se utilizează LIQUID în loc de GAS, cu capacitatea sistemului indicată în litri	GAS LIQUID ..kpa sau bar..LITRES ... psi
11. Antidetonant sau creșterea tracțiunii	Un „V" plin cu un unghi mai mic de 90o cu notația Cod NATO No. Procentul compoziției se precizează dacă este necesar	NATO Code No..... WATER ..... %
12. Aer condiționat	Puncte pline (vezi figura)	

FUNCȚIA	DESCRIEREA	SIMBOLUL
13. Fluid inert	Pătrat plin fără colțuri (vezi figura), indicându-se procentual tipul fiecărui fluid şi presiunea maximă în unități de măsură metrice şi non – metrice	HELIUM NITROGEN 40% 60% ... kpa sau bar ... psi
14. Sistem antiincendiu	Romb plin cu notația Cod NATO No.	NATO Code No.....
15. Conexiuni electrice exterioare	Un „E" plin cu brațul de jos mai scurt, stipulându-se detalii de serviciu şi voltajul	E - SERVICING - STARTING ETC. ..... VAC ..... Hz ..... VDC
16. Priza de împământare	Un „T" plin inversat cu două bare paralele sub acesta (cu dimensiuni în scădere)	GROUND (EARTH) HERE
17. Umplere cu refrigerent	Două triunghiuri pline unite la vârf, cu notația indicând tipul refrigerentului	ARCTON
18. Înregistrator de zbor	Un „R" plin înscris într-un inel plin. Simbolul este negru pe fond alb sau alb pe fond negru.	R

ROMÂNIA MINISTERUL APĂRĂRII STATUL MAJOR AL APĂRĂRII

2. Simboluri pentru asistentă și întreținere. Culoare – GALBEN/ORANGE

FUNCȚIA	DESCRIEREA	SIMBOLUL
19. Inspecția bateriilor	Săgeată de fulger	
20. Inspecția circuitului de dezghețare	Un triunghi plin NEGRU înscris într-un cerc	
21. Inspecția instalației electronice	Sinusoidă suprapusă peste o bară orizontală, ambele în culoarea de bază	
22. Inspecția filtrelor de combustibil	Vezi figura	
23. Drenajul de apă al rezervorului de combustibil	Vezi figura	
24. Punct de testare a sistemului hidraulic	Vezi figura	
25. Punct de testare a presiunii din cabină	Vezi figura	
26. Punct de testare a rezervorului de fluid inert	Vezi figura	
27. Cuplă de pornire motor reactor	Vezi figura	
28. Inspecția conexiunilor statice	Vezi figura	

ROMÂNIA * MINISTERUL APĂRĂRII NAȚIONALE * STATUL MAJOR AL APĂRĂRII

FUNCȚIA	DESCRIEREA	SIMBOLUL
29. Realimentarea cu apă potabilă	Cerc plin conținând notația H2O în NEGRU	H_2O
30. Asistență toaletă	Cerc plin conținând un „T" în NEGRU	T
31. Conexiune telefon „Sol – Aeronavă"	Vezi figura	
32. Plută de salvare	Vezi figura	

3. Simboluri pentru mânuire la sol. Culoare – GALBEN/ORANGE

FUNCȚIA	DESCRIEREA	SIMBOLUL
33. Punct pentru fixarea cricului	Vezi figura	
34. Puncte de agățare sau ridicare	Vezi figura	
35. Zonă de ridicare (încărcături exterioare)	Cârlig plin pe o bară orizontală	
36. Ancorare, inclusiv la sol	Ancoră plină	

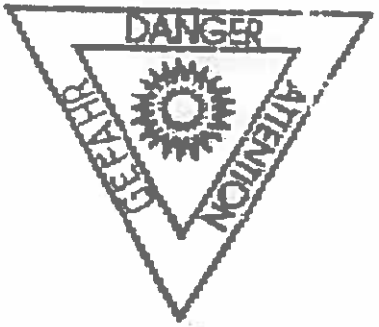
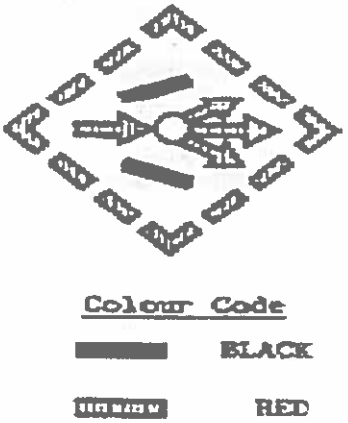
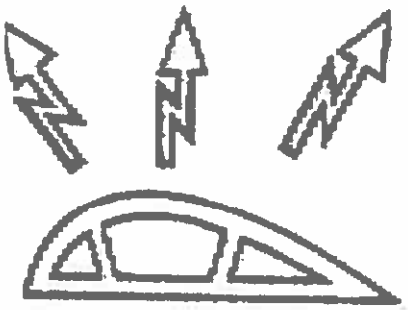
ROMÂNIA * MINISTERUL APĂRĂRII NAȚIONALE STATUL MAJOR AL APĂRĂRII

FUNCȚIA	DESCRIEREA	SIMBOLUL
37. Punct de remorcare	Inel plin în culoarea de bază și centrul liber	
38. Suport de coadă (ampenaj)	Cerc plin în culoarea de bază în jurul punctului suportului	
39. Blocarea rezervorului de descărcare	Cerc care conține o stea în patru colțuri, colorată în ROȘU	
40. Zonă de trecere	Un „L" întors invers, în culoarea GALBEN/ORANGE cu hașuri exterioare în ROȘU	
41. Nu călcați	Talpă plină cu un „X" în ROȘU supraimprimat	
42. Nu strângeți	Mână plină cu un „X" în ROȘU supraimprimat	

4. Simboluri și marcaje de siguranță/risc (altele decât cele stabilite la nivel național)

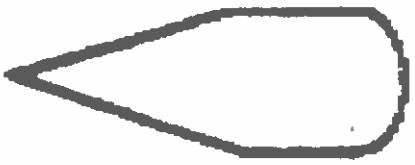
Culoare – ROȘU

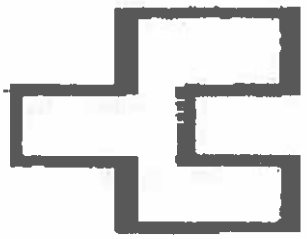
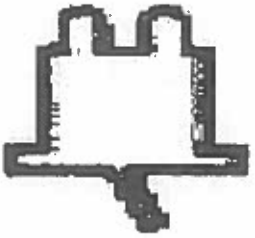
FUNCȚIA	DESCRIEREA	SIMBOLUL
43. Dispozitiv pirotehnic	Triunghi echilateral ALB plin, aplicat peste unul exterior ROȘU, ambele cu vârful în jos, cu o mărime a laturilor de până la 230 mm, aplicat pe partea exterioară a aeronavei adiacent la dispozitivul pirotehnic. Cuvântul „DANGER" se aplică în ROȘU pe fiecare latură, având extremitatea	DANGER

FUNCȚIA	DESCRIEREA	SIMBOLUL
	exterioară spre linia periferică. Este permis ca „DANGER" să fie aplicat în 3 limbi diferite (engleza fiind una dintre acestea). Cuvintele „EJECTION SEAT", „CANOPY" etc. sau un simbol potrivit poate fi adăugat în ALB pe triunghiul central ROȘU.	
44. Admisia și/sau evacuarea de la motorul auxiliar	Desen ca în figură aplicat pe exteriorul aeronavei adiacent la admisie/evacuare	
45. Largarea cupolei (dispozitivul pirotehnic) OPȚIONAL – când practic poate fi adăugat la funcția 43	Simbol, așa cum este desenat, în ROȘU, pe partea exterioară a aeronavei adiacent la dispozitivul pirotehnic	
46. Blocarea comenzilor și a trenului	a. Părțile superioare și bare încrucișate, la echipamentele de sol b. Poziția acestor dispozitive, pe aeronave	Vopsite în ROȘU și ALB și prevăzute cu steguleț lungi ROȘII cu benzi reflectorizante Vopsite în ROȘU
47. Husa tubului Pitot	Husă	Vopsită în ROȘU și prevăzută cu steguleț lung ROȘU cu benzi reflectorizante
48. Husa armei	Husă	Vopsită în ROȘU și prevăzută cu steguleț lung ROȘU cu benzi

FUNCȚIA	DESCRIEREA	SIMBOLUL
		reflectorizante
49. Capacele de la admisia/evacuarea motorului	Capace	Vopsite în ROȘU și prevăzute cu steguleţe lungi ROȘII cu benzi reflectorizante
50. Comanda rachetei	Cuplă electrică	Steguleț lung ROȘU cu benzi reflectori-zante, având aplicat un cap de mort cu oase încrucișate de culoare NEAGRĂ
51. Siguranță împotriva tragerii cu armamentul artileristic	Siguranța	Steguleț lung ROȘU, având aplicat un cap de mort cu oase încrucișate de culoare NEAGRĂ
52. Accesul interzis	Părțile sensibile ale aeronavei	Chenar/bandă pe limita exterioară a zonei și crucea Sf. Andrei în ROȘU

5. Simboluri pentru armamenti și muniții. Culoare – VERDE

FUNCȚIA	DESCRIEREA	SIMBOLUL
53. Armă	Vezi figura	
54. Golirea armei	Simbolul unui tub cartuș	
55. Alimentarea armei	Simbolul unui cartuș	

56. Container zale	Simbolul unei zale	
57. Comanda focului	Simbolul unui şunt	
58. Comanda rachetei	Simbolul unei cuple (vezi figura)	
59. Macara de bombe	Simbolul unei macarale de bombe. Cele două cercuri conţin culoarea de bază	

ROMANIA * MINISTERUL APĂRĂRII NAŢIONALE * STATUL MAJOR AL APĂRĂRII

ANEXA Nr. 6
(art. 414 lit. c))

Semne de marcare înscrise pe aeronavă pentru situații de urgență

Generalități

Parametrii semnelor de marcare pentru situații de urgență, afișate pe părțile exterioare și interioare ale aeronavei, sunt cei prezentați în acest document.

Semnele de marcare pentru situații de urgență includ simboluri, linii, săgeți și inscripții.

Semnele de marcare pentru situații de urgență vor fi puse pe sau cât mai aproape posibil de ieșirile/intrările pentru situații de urgență, comenzile utilizate în caz de urgență pentru cupole și trape, zonele de acces de urgență și decupare marcate SPARGE ÎN CAZ DE URGENȚĂ, panourile de acces la sistemul anti-incendiu, comenzile pentru eliberarea bărcilor mici cu vâsle/plutelor de salvare și a dispozitivelor de plutire, precum și a diverselor echipamente pentru situații de urgență. Orice marcaj pentru situații de urgență care poate fi ascuns sau nu este ușor vizibil ar trebui indicat printr-o săgeată care să ușureze localizarea.

De preferință, toate inscripțiile cu instrucțiuni pentru situații de urgență, indiferend că sunt obligatorii sau opționale, vor fi în limba engleză. Dacă este vital ca inscripția cu instrucțiunea pentru situații de urgență să fie scrisă în limba română, va apărea și textul în limba engleză cu instrucțiunea respectivă.

Incripțiile cu instrucțiuni pentru situații de urgență, în plus față de cele prezentate detaliat în această anexă, pot fi puse pe partea interioară a aeronavei, dacă:

a) sunt cerințe clare pe care trebuie să le respecte echipajul sau pasagerii aflați în aeronavă;

b) sunt informații pentru situații de urgență sau de avertizare care, dacă nu se ține cont de ele, pot duce la deteriorarea aeronavei sau rănirea personalului.

Culoarea pentru semnele de marcare pentru situații de urgență este „portocaliu/galben sau negru". Atunci când este specificat astfel, portocaliu sau galben este culoarea preferată pentru semnul de marcare, dar poate fi folosit negrul atunci când contrastul obținut este mai mare sau mai acceptabil. Culorile pot fi lucioase sau mate, după cum se cere.

În cazul în care culoarea prescrisă pentru semnele de marcare pentru situații de urgență de pe partea interioară a aeronavei nu asigură un contrast suficient, fondul se vopsește într-o culoare care asigură un contrast corespunzător, de preferință un fond negru pentru semnele de marcare inscripționate în portocaliu/galben sau un fond portocaliu/galben pentru semnele de marcare inscripționate cu negru.

Contrastul cu semnele de marcare de pe partea exterioară a aeronavei, cu excepția aeronavelor de căutare și salvare și a aeronavelor de antrenament, nu va depăși contrastul maxim

acceptabil pentru operațiile de luptă. Contrastul maxim acceptabil pentru operațiile de luptă se stabilește de către națiunea care utilizează aeronava. Dacă culoarea specificată nu este acceptabilă pentru a fi folosită pe partea exterioară a aeronavei, poate fi folosită o altă culoare acceptabilă, de preferință gri sau galben pal.

În cazurile când culoarea prescrisă pentru un semn de marcare pentru situații de urgență nu este suficient de rezistent la radiația termică intermitentă, poate fi folosită o culoare similară, cu o reflexivitate de cel puțin 50%.

Ieșiri/Intrări pentru situații de urgență

Ieșirile/intrările pentru situații de urgență cuprind capace de acces și trape concepute pentru a fi utilizate în situații de urgență, precum și alte ieșiri/intrări care pot fi folosite în astfel de situații, fără a fi distruse pentru a putea fi deschise. Capacele de acces și trapele, concepute pentru utilizare în condiții normale, utilizabile într-o situație de urgență, sunt considerate de asemenea ca ieșiri pentru situații de urgență, dar marcarea lor ca atare nu este obligatorie. Marcarea ieșirilor/intrărilor în interiorul și exteriorul aeronavei se face în felul următor:

a) Pe partea interioară a aeronavei

În jurul marginii ieșirilor pentru situații de urgență se vopsește o linie continuă sau întreruptă, cu lățimea minimă de 2,54 cm (1 inch) și de culoare portocaliu/galben sau negru.

Pe sau lângă ieșirile pentru situații de urgență, sau cât mai aproape posibil de elementele lor de acționare, vor fi vopsite inscripțiile „EMERGENCY EXITS" (ieșiri pentru situații de urgență) sau „DITCHING EXIT" (ieșire în caz de amerizare forțată) cu litere de minim 2,54 cm (1 inch) înălțime și de culoare portocaliu/galben sau negru.

Pe elementele de acționare a ieșirilor pentru situații de urgență vor fi vopsite benzi înclinate cu lățimea minimă de 0,64 cm (0,25 inch), de culoare portocaliu/galben sau negru. Sau, în jurul marginii elementelor de acționare a ieșirilor pentru situații de urgență, se vopsește o linie continuă cu lățimea minimă de 1,27 cm (0,5 inch), formată din segmente înclinate cu lățime minimă de 0,64 cm (0,25 inch), de culoare portocaliu/galben sau negru.

Lângă elementele de acționare a ieșirilor pentru situații de urgență se vopsește o inscripție cu instrucțiuni scurte de utilizare, ca de exemplu „PULL" (trage) sau „TURN" (rotește), cu litere de minim 1,27 cm (0,5 inch) înălțime, și o săgeată cu lungimea minimă de 7,62 cm (3 inch) și lățimea de 0,32 cm (0,125 inch), indicând direcția de operare. Inscripția cu instrucțiuni trebuie să fie de culoare portocaliu/galben sau negru.

b) Pe partea exterioară a aeronavei

În jurul marginii intrărilor pentru situații de urgență se vopsește o linie continuă sau întreruptă, cu lățimea minimă de 0,64 cm (0,25 inch), de culoare portocaliu/galben sau negru.

Altfel, intrările pentru situații de urgență vor fi marcate în mod similar cu ieșirile pentru situații de urgență. Având în vedere că este posibil ca unele caracteristici de pe partea exterioară a ieșirilor pentru situații de urgență (ca de exemplu elementele de acționare) să nu fie la fel ca acelea de pe partea interioară, pe partea exterioară a aeronavei vor fi vopsite doar semnele de marcare aplicabile, așa cum sunt prezentate la punctul a) de mai sus.

Elementele de acționare a cupolei pentru situații de urgență

Pe elementele de acționare a ieșirilor în situații de urgență din cupole vor fi vopsite benzi înclinate alternând portocaliu/galben și negru, SAU, în jurul marginii elementelor de acționare a cupolelor se vopsește o linie continuă cu lățime minimă de 2,54 cm (1 inch), formată din segmente înclinate cu lățime minimă de 0,64 cm (0,25 inch) de culoare portocaliu/galben sau negru.

Inscripția „CANOPY" (cupolă) cu litere a căror înălțime minimă este de 2,54 cm (1 inch) de culoare portocaliu/galben sau negru se vopsește lângă comenzile de acționare pentru situații de urgență.

Lângă comenzile de acționare pentru situații de urgență trebuie vopsită o inscripție cu instrucțiuni scurte de utilizare, ca de exemplu „TURN TO RELEASE" (roteşte pentru decuplare) sau „PULL TO RELEASE" (trage pentru decuplare) cu litere a căror înălțime minimă să fie de 1,27 cm (0,5 inch) și, dacă este posibil, o săgeată cu lungimea minimă de 7,62 cm (3 inch) și lățimea de 0,32 cm (0,125 inch), indicând direcția de operare. Inscripția cu instrucțiuni și săgeata vor fi de culoare portocaliu/galben sau negru.

Pe partea exterioară a aeronavei se vopsește o săgeată indicatoare, cu lungimea minimă de 45,32 cm (18 inch) și lățimea de 7,62 cm (3 inch), de culoare portocaliu/galben cu negru pe margine, care conține inscripția „RESCUE" (salvare), ale cărei litere au înălțimea minimă de 2,54 cm (1 inch) și au culoare neagră, pentru a indica cu claritate amplasarea elementelor de acționare a cupolei în situații de urgență.

Comenzi pentru eliberarea bărcilor mici cu vâsle/plutelor de salvare și a dispozitivelor de plutire

Pe comenzile de acționare pentru bărcile mici cu vâsle/plute de salvare și dispozitive de plutire se vopsesc benzi înclinate de culoare portocaliu/galben și negru; SAU, în jurul marginii elementelor de acționare, se vopsește o linie continuă cu lățimea minimă de 2,54 cm (1 inch), formată din segmente înclinate cu lățime minimă de 0,64 cm (0,25 inch), alternând culorile portocaliu/galben și negru.

Lângă comenzile de acționare se vopsește o inscripție care indică activarea ei, ca de exemplu „DINGHY" (barcă mică cu vâsle), ale cărei litere trebuie să aibă înălțimea minimă de 2,54 cm (1 inch), de culoare portocaliu/galben sau negru.

Lângă comenzile de acționare se vopsește o inscripție cu instrucțiuni scurte de utilizare, ca de exemplu „TURN TO RELEASE" (roteşte pentru decuplare) şi, dacă este posibil, o săgeată cu lungimea minimă de 7,62 cm (3 inch) şi lățimea de 0,32 cm (0,125 inch), indicând direcția de acționare. Inscripția cu instrucțiuni şi săgeata vor fi de culoare portocaliu/galben sau negru, iar literele vor avea înălțimea minimă de 1,27 cm (0,5 inch).

Zone de intrare/ieşire prin decupare

În jurul marginii zonelor care urmează a fi decupate se vopseşte o linie întreruptă, cu lățimea minimă de 1,27 cm (0,5 inch), formată din segmente dreptunghiulare, având o lungime minimă de cel puțin 2,54 cm (1 inch), de culoare portocaliu/galben sau negru.

Pe sau lângă zonele care urmează să fie sparte/decupate se vopseşte inscripția „CUT HERE" (decupați aici) sau „EMERGENCY RESCUE CUT HERE" (decupați aici pentru salvare în situații de urgență), cu litere de înălțime minimă 2,54 cm (1 inch), de culoare portocaliu/galben sau negru. La aeronavele cu semne de marcare fluorescente, culoarea semnelor de marcare pentru zonele care urmează să fie sparte sau decupate poate fi negru sau roşu.

Panouri de acces în caz de incendiu

În jurul marginii panourilor de acces în caz de incendiu se vopseşte o linie continuă, cu lățimea minimă de 1,27 cm (0,5 inch), de culoare roşie.

Pe panourile de acces în caz de incendiu se vopseşte inscripția „FIRE ACCESS" (acces în caz de incendiu), cu litere de înălțime minim 2,54 cm (1 inch), de culoare roşie.

Echipamente diverse pentru situații de urgență

Atunci când la bordul aeronavei sunt transportate echipamente pentru situații de urgență, ca de exemplu extinctoare, mănuşi din azbest, topoare şi rângi cu ghiare, iar acestea sunt uşor accesibile din exterior, amplasarea şi tipul de echipament vor fi indicate în felul următor:

a) pe partea exterioară a aeronavei, într-o poziție care corespunde cu poziția exactă de păstrare a echipamentului, se vopseşte o formă la scara 1:1 a echipamentului, de culoare neagră.

b) lângă forma echipamentului se vopseşte o inscripție care indică tipul de echipament, ca de exemplu „FIRE EXTINGUISHER STOWED HERE" (extinctorul anti-incendiu este păstrat aici), cu litere a căror înălțime minimă este de 2,54 cm (1 inch), de culoare portocaliu/galben sau negru. În cazul truselor de prim ajutor, semnul de marcare va fi simbolul Crucii Roşie Internaționale sau simbolul Crucii Internaționale de la Geneva.

ANEXA Nr. 7
(art. 427)

Legături electrice ale aeronavelor şi echipamentelor de la sol pentru eliminarea acumulărilor electrostatice
Caracteristicile punctelor de împământare statică

Generalităţi

Materialele, metodele şi procedurile prezentate în această anexă se utilizează pe timpul operaţiunilor normale de zbor.

Aeronavele, echipamentul de deservire de sol şi personalul de deservire sunt afectate de electricitatea statică cauzată de condiţiile atmosferice şi operaţiunile de întreţinere. Informaţii detaliate referitoare la pericolele de natura electrica la start sunt prezentate în publicaţia aliată AEP-24 - echivalent românesc *F.A./L.-1.1.2, Manual pentru prevenirea pericolelor de natură electrică la linia de aeronave*".

Protecţia aeronavelor, a echipamentelor de sol şi a personalului de întreţinere la defecţiuni ale sistemelor de alimentare cu energie electrică a echipamentelor electrice nu este cuprinsă în această anexă. Detaliile specifice privind cerinţele de împământare şi legare la masă în cazul operaţiunilor de alimentare/golire cu combustibili lichizi sunt descrise în STANAG 3682/anexa nr. 3 a prezentelor instrucţiuni.

Detalii

1. Punctele de împământare statică trebuie să respecte următoarele specificaţii tehnice:

a) Rezistenţă. Fiecare punct de împământare statică trebuie să aibă rezistenţa maximă de 10kΩ.

b) Marcare. Punctele de împământare statică vor fi marcate cu un cerculeţ galben (opţional cu margine neagră) cu diametrul de 20 până la 50 cm (8 la 20") dacă nu se specifică altfel în tabelul 1. Inscripţionarea datei când s-a făcut nu constituie subiect al interoperabilităţii şi nu face obiectul aceastei anexe.

c) Puncte de conectare. Fiecare punct de împământare statică are fie un inel conectat la o clemă electrică, fie un bolţ de împământare de 8mm (0.3") şi o piuliţă fluture în conexiune cu un conector cu capăt deschis.

2. Cablurile pentru împământare statică trebuie să aibă suficientă rezistenţă mecanică pentru a rezista la fixare şi să fie uşor de mânuit. Poate fi folosit un cablu de oţel inoxidabil, flexibil, cu un diametru minim de 2,5 mm (3/32") cu izolaţie de culoare portocalie pentru vizibilitate bună.

3. Conectorii de împământare. În aceste instrucţiuni se prezintă două metode diferite de conectare a cablurilor de împământare şi de masă:

a) Fişa tip de împământare - aceasta este în conformitate cu ISO 46 sau echivalentul acestuia şi intră într-o priză de sol.

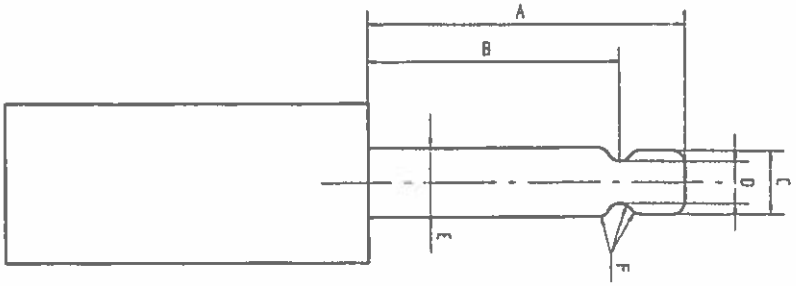


Figura nr. 1 – Fişa de împământare

NOTĂ: Dimensiunile fişei de împământare sunt în concordanţă cu desenul. Mărimile din tabel pot varia funcţie de standardele naţionale

Tabelul nr. 1

Dimensiunile fişei de împământare

Dimensiunea	mm	Inch
A	30,2 ± 0,4	1,188 ± 0,016
B	24,0 ± 0,5	0,940 ± 0,019
C (DIA)	6,15 ± 0,08	0,242 ± 0,003
D (DIA)	3,965 ± 0,915	0,156 ± 0,036
E (DIA)	6,30 ± 0,05	0,248 ± 0,002
F (RAD)	1,60	0,063

b) Clema electrică - dacă aeronava nu este echipată cu priză de împământare, se poate utiliza o clemă electrică cu legătură solidă, care se leagă la o porţiune bună conducătoare de electricitate a fuselajului aeronavei.

În scopul asigurării interoperabilităţii, ţările trebuie să aibă disponibile, pentru aeronavele vizitatoare, ambele tipuri de conectori de împământare şi legătură de masă, sau adaptori corespunzători.

4. Prizele de împământare. Prizele de împământare se fixează pe celula aeronavei, în concordanţă cu STANAG 3659 şi sunt marcate conform STANAG 3109. Priza de împământare trebuie să fie amplasată la o distanţă de maximum 1065 mm (41") faţă de fiecare gură de alimentare existentă pe aeronavă.

Diametrul interior al prizei de împământare montată pe aeronavă trebuie să fie între 6,38 şi 6,43 mm (0,251 la 0,253 inch), conform ISO 4.

Proceduri de împământare statică. Pentru conectarea cablurilor de împământare şi a legăturilor de masă la aeronavă, se folosesc trei metode: împământarea într-un singur punct, în două puncte şi în trei puncte.

1. Împământarea într-un singur punct constă în legarea aeronavei la pământ şi este folosită în următoarele cazuri:

a) pentru aeronavele parcate;

b) pe timpul întreţinerii şi exploatării aeronavelor, fără utilizarea echipamentelor de întreţinere de sol;

c) pe timpul înarmării.

Împământarea în două puncte constă în legarea la pământ a aeronavei şi a echipamentului de întreţinere la sol şi este utilizată pe timpul întreţinerii şi exploatării aeronavei prin utilizarea agregatelor/echipamentelor care nu folosesc lichide sau gaze combustibile puternic inflamabile.

Împământarea în trei puncte constă în legarea aeronavei la pământ, echipamentul de întreţinere la pământ, echipamentul de întreţinere la aeronavă şi este utilizată în timpul întreţinerii şi exploatării aeronavelor, când se utilizează echipamente care folosesc gaze/lichide combustibile foarte inflamabile, cum ar fi oxigen, alcool şi oxigen lichid.

2. Ordinea legăturilor pentru protecţie electrică. Pentru prevenirea şocurilor electrice care pot afecta personalul şi aprinderea amestecurilor combustibile este utilizată următoarea succesiune a legăturilor:

a) cablul de împământare este conectat întâi la punctul de împământare la sol şi apoi la aeronavă;

b) echipamentul de întreţinere de sol este conectat la punctul de împământare de sol înainte de conectarea cablului de împământare la aeronavă.

Tabelul nr. 2

Informaţii naţionale despre punctele de împământare

ŢARA	MARCAREA PUNCTULUI DE ÎMPÂMÂNTARE	DIMENSIUNE	DOCUMENT NAŢIONAL
BE	NUMERE GALBENE	7,5 cm	OT 1-B-1-8
CA	CERC GALBEN	45 cm”	C-98-010-003/MG-004
DA	CERC GALBEN CU MARGINE NEAGRĂ	45 cm	MATINS 00-40-7
FR	CERC GALBEN	45 cm	
GE	CERC GALBEN CU MARGINE NEAGRĂ	45 cm	BesANLwUKdo 031/86
GR	CERC GALBEN CU MARGINE NEAGRĂ	20 cm	Ordinul 6-1/87
IT	CERC GALBEN CU MARGINE NEAGRĂ	45 cm	AER.00-37-1
NL	CERC GALBEN CU MARGINE NEAGRĂ	20 sau 45 cm	KLuMo 6-13-8-(1) 002 T.O. 00-25-172
NO	CERC GALBEN	40 cm	T.O. 00-25-172 T.O: 00-25-172 (N) C
PO	CERC GALBEN CU MARGINE NEAGRĂ	40 cm	Directiva tehnică 14/DE/87, 06/01/87
TU	CERC GALBEN	40 cm	HKY

ȚARA	MARCAREA PUNCTULUI DE ÎMPÂMÂNTARE	DIMENSIUNE	DOCUMENT NAȚIONAL
UK	Marcaj „EARTHING POINT”		PSA DMEES (M&E) 0463, 1971
USA-NAVY	CERC GALBEN CU MARGINE NEAGRĂ		Mil-HDBK-274-AS
USA-ARMY	CERC GALBEN CU MARGINE NEAGRĂ marcat „STATIC GROUND CONNECTOR”	45 cm	Manual 10-68
USA-AIR	NEMARCAT		T.O. 00-25-172

ANEXA Nr. 8

Tabel de corespondență a prevederilor instrucțiunilor cu STANAG implementate

Nr. crt.	STANAG	Modalitate de implementare	Poziția în instrucțiuni
1	STANAG 3454, ediția a 6-a *Ground recharging of aircraft main batteries-AAEP-01, Ediția A, Versiunea 1*	INTEGRAL	Anexa nr. 2
2	STANAG 3682, ediția a 6-a *Electrostatic safety conection procedures for aviation fuel handling and liquid fuel loading/unloading operations during ground transfer and aircraft fuelling/defuelling-AFLP 3682, Ediția A, Versiunea 1*	INTEGRAL	Anexa nr. 3
3	STANAG 3117, ediția a 9-a *Aircraft Marshalling Signals – AFSP-2, Ediția A, Versiunea 1*	INTEGRAL	Anexa nr. 4.
4	STANAG 3109, ediția a 6-a *Symbol Marking of Aircraft Servicing and Safety/Hazard Points, AASSEP-03, Ediția A, Versiunea 1*	INTEGRAL	Anexa nr. 5
5	STANAG 3230, ediția a 7-a *Emmergency markings on aircraft*	INTEGRAL	Anexa nr. 6
6	STANAG 3632, ediția a 6-a *Aircraft and ground support equipment electrical connections for static grounding,AAEP-02,* Ediția A, Versiunea 1	INTEGRAL	Anexa nr. 7