Anexa la OMTI nr...../.....

Reglementare Aeronautică Civilă Română
RACR - OAP ,,Operațiuni Aeriene cu Planoare"
- ediția 1 / 2024 -

PREAMBUL

(1) Activitatea aeronautică civilă pe teritoriul și în spațiul aerian național este reglementată în conformitate cu Legea 21/2020 privind Codul aerian, legislația europeană, precum și cu Convenția privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944.

(2) În conformitate cu prevederile Legii 21/2020 privind Codul aerian și în scopul reglementării domeniului aviației civile, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, în calitatea sa de autoritate de stat în domeniul aviației civile, emite reglementări specifice privind siguranța în aviația civilă, care au caracter obligatoriu pentru toți participanții la activitățile aeronautice civile și conexe, precum și pentru persoanele care desfășoară activități în zonele supuse servituților de aeronautică civilă.

(3) Autoritatea Aeronautică Civilă Română este organismul tehnic specializat desemnat, conform Legii 21/2020 privind Codul aerian, pentru supravegherea punerii în aplicare a reglementărilor aeronautice specifice domeniilor în care deține competențe. Totodată Autoritatea Aeronautică Civilă Română elaborează și propune spre aprobare Ministerului Transporturilor și Infrastructurii proiectele reglementărilor specifice acestor domenii.

(4) Având în vedere că prevederile reglementărilor europene specifice nu acoperă în întregime situațiile cu care se confruntă domeniul operațiunilor de zbor cu planoare pe teritoriul și în spațiul aerian al României, la recomandarea Autorității de Investigații și Analiză pentru Siguranța Aviației Civile rezultată în urma investigației unui accident în care a fost implicat un planor și în scopul îmbunătățirii siguranței în aviația civilă ținând cont de dezvoltarea activității în acest domeniu, Autoritatea Aeronautică Civilă Română a elaborat prezenta reglementare, RACR-OAP „Operațiuni Aeriene cu Planoare", ediția 1/2024, care conține cerințe obligatorii pentru desfășurarea operațiunilor aeriene cu planoare pe teritoriul și în spațiul aerian al României și pentru situații care nu sunt acoperite de Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/1976 al Comisiei de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor, precum și pentru acordarea de licențe de echipaj de zbor pentru planoare în temeiul Regulamentului (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului, denumit în continuare Regulamentul (UE) 2018/1976.

Capitolul I
PREVEDERI GENERALE

Articolul 1: Scop

Prezenta reglementare stabilește cerințe obligatorii privind desfășurarea operațiunilor aeriene cu planoare în scopul conformării cu cerințele Regulamentului (UE) nr. 923/2012 și ale Regulamentului (UE) nr.2018/1976. Prezenta reglementare asigură acoperirea anumitor situații neprevăzute de Regulamentul (UE) nr.2018/1976, cum ar fi reglementarea detaliată a etapelor specifice a operațiunilor aeriene cu planoare.

Articolul 2: Domeniul de aplicabilitate

Prezenta reglementare se aplică pe teritoriul și în spațiul aerian al României de către operatori aerieni care desfășoară operațiuni aeriene cu planoare, personalul navigant deținător de licență de pilot pentru operarea planoarelor, autoritatea competentă și entitățile calificate pentru

efectuarea activităților de supraveghere a operațiunilor aeriene cu planoare, precum și de către alte organizații/persoane care au atribuții în operarea planoarelor.

Articolul 3: Definiții

(1) În cuprinsul prezentei reglementări, cu excepţia cazului în care se specifică altfel, termenii de mai jos au următorul înţeles:

a) Autoritatea competentă – Autoritatea Aeronautică Civilă Română;

b) Conducător de zbor/organ de trafic – persoană desemnată de administratorul aerodromului sau a terenului de zbor să efectueze coordonarea zborurilor în baza reglementărilor aplicabile și/sau a procedurilor proprii;

c) Zborul în raid - zborul pe distanțe mai mari de 50 de km față de suprafața de plecare utilizând, proceduri standard de navigație;

d) Manualul aerodromului – document care sintetizează varietatea, extinderea/volumul, condiţiile şi particularităţile operaţiunilor/activităţilor de aviaţie civilă preconizate la un aerodrom, precum şi mijloacele şi modalităţile concrete de operare pe aerodromul în cauză;

(2) Alți termeni utilizați în prezenta reglementare au înțelesul menționat în Regulamentul (UE) nr. 923/2012 și în Regulamentul (UE) nr. 2018/1976.

Articolul 4: Abrevieri

În prezenta reglementare se utilizează următoarele abrevieri:

AACR – Autoritatea Aeronautică Civilă Română;

AIAS – Autoritatea de Investigații și Analiză pentru Siguranța Aviației Civile;

NOTAM (Notice to Airmen) – Informare pentru aviatori;

EASA – Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației;

UE – Uniunea Europeană;

CE – Comisia Europeană;

POH – manualul pentru operațiuni al pilotului (Pilot's Operating Handbook);

AFM – Manualul de Zbor al Aeronavei (Aircraft Flight Manual);

Capitolul II

CONDIȚII GENERALE

Articolul 5: Condiții generale

(1) Pe teritoriul României, operațiunile aeriene cu planoare sunt organizate și se desfășoară în conformitate cu prevederile:

a) Regulamentului (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului privind normele comune în domeniul aviației civile și de înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 2111/2005, (CE) nr. 1008/2008, (UE) nr. 996/2010, (UE) nr. 376/2014 și a Directivelor 2014/30/UE și 2014/53/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului, precum și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 552/2004 și (CE) nr. 216/2008 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentului (CEE) No 3922/91 al Consiliului;

b) Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2018/1976 al Comisiei de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor, precum și pentru acordarea de

licențe de echipaj de zbor pentru planoare în temeiul Regulamentului (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului;

c) Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 al Comisie de stabilire a regulilor comune ale aerului și a dispozițiilor operaționale privind serviciile și procedurile din navigația aeriană și de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 1035/2011 și a Regulamentelor (CE) nr. 1265/2007, (CE) nr. 1794/2006, (CE) nr. 730/2006, (CE) nr. 1033/2006 și (UE) nr. 255/2010.

(2) În cazul în care prezenta reglementare conține prevederi contrare celor din regulamentele menționate la alin. (1), regulamentele europene prevalează și se aplică direct.

Articolul 5: Demonstrarea conformării

(1) Pentru a demonstra conformarea cu prevederile Regulamentului (UE) 2018/1139 și ale regulamentelor de punere în aplicare, piloții de planoare, operatorii de planoare, autoritatea competentă și entitățile calificate utilizează mijloacele acceptabile de conformare (AMC) și materialele de îndrumare (GM) asociate.

(2) Utilizarea mijloacelor alternative de conformare (Alt MoC) se face cu respectarea prevederilor Regulamentului (UE) nr. 2018/1976.

(3) În cazul în care intenționează conformarea cu cerințele aplicabile, utilizând alte metode decât cele descrie în materialele de îndrumare emise de EASA, piloții/operatorii de planoare se asigură că sunt îndeplinite pe deplin condițiile de siguranță și notifică autoritatea competentă/entitatea calificată. Nu este necesară aprobarea utilizării altor materiale de îndrumare decât cele aprobate de EASA. Piloții/operatorii de planoare pun la dispoziția autorității competente/entității calificate dovezi privind modul de implementarea a acestora ca parte a procesului de supraveghere.

Capitolul III

DESFĂȘURAREA OPERAȚIUNILOR CU PLANOARE

Articolul 6: Pregătirea zborului cu planorul

(1) Înainte de a iniția un zbor cu planorul, pilotul comandant:

a) se asigură că utilizează un loc de operare care să asigure eșalonarea minimă la decolare și distanțe de operare (față de alte aeronave, obstacole, persoane etc.) suficient de mari astfel încât să poată fi evitate eventuale acroșaje în toate etapele de decolare;

b) alege metoda de lansare adecvată tipului de planor operat, efectuează inspecția capătului cablului de tractare, care se clanșează la planor, inclusiv a inelului de declanșare și a siguranței și se asigură că sunt corespunzătoare prevederilor din AFM;

c) se informează cu privire la rezolvarea situațiilor de întrerupere a tracțiunii, specifice aerodromului și metodei de lansare;

d) la inspecția efectuată în conformitate cu prevederile art. SAO.GEN.130 (e) din Regulamentul (UE) 2018/1976, ține cont de prevederile AFM.

(2) La verificarea efectuată înaintea începerii zborului, pilotul comandant acordă o atenție deosebită:

a) lubrifierii elementelor de prindere ale suprafețelor de comandă, dacă este posibil;

b) posibilelor acumulări de apă pe suprafețele de frânare aerodinamică;

c) gradului de încărcare al acumulatorilor;

d) verificării echipamentelor necesare zborului respectiv (echipament radio, oxigen, etc.);

e) pregătirii operaționale a zborului (rută, altitudini, obstacole, ora apusului civil ținându-se cont de altitudinea la care se desfășoară zborul, punctele de executare a virajelor etc.).

(3) Manevrarea planorului și deplasarea (rularea) acestuia pe sol se execută cu regulile specifice de deplasare pe aerodrom.

Articolul 7: Înălțimi minime de siguranță

(1) Înălțimile minime de siguranță care trebuie respectate în zbor, deasupra obstacolelor de pe sol, pentru evitarea coliziunilor cu acestea, sunt:

a) în zborul în tur de pistă, înălțimile minime de siguranță specificate în Regulamentul (UE) nr. 923/2012, modificat și completat;

b) în zborul de deplasare spre zona de lucru și în zona de lucru, minim 250 m, dar nu mai puțin de înălțimea minimă corespunzătoare în vederea efectuării zborului în curenți ascendenți.

(2) Înălțimile de siguranță prevăzute la alin. (1) se stabilesc față de cel mai înalt obstacol amplasat în zona de desfășurare a activității.

Articolul 8: Eșalonarea minimă la decolare și aterizare

Eșalonarea minimă a planoarelor la decolare și aterizare se asigură astfel:

a) un planor poate fi lansat numai dacă în fața sa nu se găsește o aeronavă sau persoană la o distanță de ½ din anvergura planorului față de limita laterală a pistei/ terenului de zbor. Suplimentar, în cazul remorcajului de automosor, se va avea în vedere că vântul poate influența poziția în care cablul de remorcaj ia contactul cu solul și se va asigura astfel un spațiu de protecție adecvat.

b) la aterizare, pilotul comandant trebuie să asigure prin manevre de pilotaj:

(i) pe panta de aterizare, 500 m distanță de planorul din față;

(ii) după oprirea din rulaj, 50 m distanță și 15 m lateral față de planorul aterizat mai înainte.

c) fac excepție de la prevederile lit. a) și b) decolările și aterizările în formație. În aceste cazuri, o formație se consideră ca un singur planor iar eșalonarea prevăzută se asigură între două formații.

Articolul 9: Distanțele de siguranță dintre planoarele în zbor

(1) Distanța longitudinală minimă dintre două planoare care zboară pe același traiect și la aceeași înălțime trebuie să fie:

a) 500 m în cazul zborului în tur de pistă;

b) 50 m în cazul zborului care nu este tur de pistă.

(2) Distanța pe verticală minimă între două planoare care zboară pe același traiect trebuie să fie de 50 m.

(3) În cazul zborurilor în același sens și la aceeași înălțime, distanța laterală minimă dintre planoare trebuie să fie de 30 m (între punctele externe ale planoarelor).

(4) Reducerea distanțelor menționate la alin. (1) - (3) se admite numai în cazul zborurilor în formație.

(5) În cazul zborurilor pe direcție de sens contrar și la aceeași înălțime, distanța laterală minimă între planoare trebuie să fie 30 m (între punctele extreme ale planoarelor). Această distanță se realizează prin executarea de viraje pe dreapta. Virajele se vor executa cu începere de la minim 200 m distanță un planor față de altul.

(6) În cazul zborurilor pe direcții care se intersectează, planoarele trebuie să asigure între ele o distanță pe verticală de minim 50 m. Această distanță se realizează prin coborârea planorului care vede celălalt planor în dreapta.

(7) Un planor care depășește un alt planor își poate devia cursul spre dreapta sau spre stânga. Manevra depășirii va începe la cel puțin 100 m distanță longitudinală de planorul din față și se face la o distanță laterală de minim 30 m (între punctele extreme ale planoarelor).

(8) În cazul întâlnirii de către un planor în zbor a unui parașutist în coborâre sau a unui balon, planorul va ocoli parașutistul/balonul la o distanță și un interval de minim 200 m.

Articolul 10: Zborul în tur de pistă

(1) La stabilirea elementelor unui tur de pistă cu planorul se iau în considerare următoarele:

a) respectarea înălțimilor minime de siguranță prevăzute la art. 7;

b) evitarea zonelor dens populate;

c) evitarea unor obstacole ce pot periclita siguranța zborurilor;

d) posibilitatea de contact vizual pe timpul zborului între pilotul și conducătorul de zbor, dacă este cazul;

e) posibilitatea aterizării pe aerodrom din orice punct al traseului / turului de pistă;

f) cerințele impuse de desfășurarea activității de zbor în zona aerodromului.

(2) Turul de pistă se execută la întoarcerea la aerodrom, în scopul determinării elementelor aterizării și observării semnalelor conducătorului de zbor, dacă este cazul.

Articolul 11: Zborul în curenți ascendenți termici

În vederea evitării coliziunilor, în cazul zborurilor mai multor planoare în curent ascendent de natură termică:

a) piloții planoarelor trebuie să respecte același sens de spiralare și să se situeze unul față de altul la distanțele prevăzute la art. 9 alin.(1); și

b) primul planor care evoluează în curentul ascendent de natură termică stabilește sensul de spiralare care trebuie urmat de toate celelalte planoare care intră ulterior în același curent ascendent; și

c) în cazul în care două sau mai multe planoare se află la aceeași înălțime, acestea trebuie să se poziționeze astfel încât să fie asigurat un contact vizual optim; și

d) este recomandat să fie menținut contactul radio cu celelalte planoare și anunțată intenția de a intra în acel curent ascendent.

Articolul 12: Zborul în curenți ascendenți dinamici (la pantă)

(1) Zborul mai multor planoare în curenți ascendenți dinamici (la pantă) se execută pe un singur traseu, cu respectarea distanțelor minime între planoare prevăzute la art. 9 alin.(1) și cu respectarea distanței minime de 50 m față de sol, măsurată pe verticală și orizontală (față de versantul în vânt al dealului sau muntelui).

(2) În cazul întâlnirii pe direcții de sens contrar la aceeași înălțime, a două planoare care execută zbor la pantă, prioritatea de "trecere" o are planorul care se găsește cel mai aproape de versant.

(3) Virajele se vor executa numai cu îndepărtare de versantul dealului (muntelui) și cu vântul în față.

(4) În cazul în care din zborul la pantă se ajunge la zborul în curent ascendent termic, este permisă spiralarea cu respectarea esalonarilor prevăzute la art. 9 alin.(1).

(5) În cazul înrăutățirii condițiilor meteorologice, inclusiv scăderea vântului, planoarele vor părăsi zona de lucru pentru zborul la pantă, în scopul aterizării, respectând ordinea de prioritate stabilită în cadrul pregătirii zborului. Prioritatea se va acorda, după caz:

a) planoarelor cu înălțime de zbor mai mică;

b) planoarelor cu viteza de înfundare mai mare;

c) planoarelor de dublă comandă.

Articolul 13: Zborul de distanță

(1) Înaintea începerii zborului de distanță, pilotul planorului trebuie:

a) să stabilească zonele pe care le survolează;

b) să identifice cu ajutorul hărților aeronautice posibile traiecte ale planorului în zonele stabilite, astfel încât să îi faciliteze conștientizarea permanentă în aer a locației unde se află;

c) să selecteze aerodromul de aterizare și aerodromul de rezervă la aterizare;

d) să analizeze informațiile meteo actuale din zonele pe care le survolează;

e) să analizeze mesajele NOTAM aferente zonelor pe care le survolează;

f) să verifice funcționarea echipamentelor necesare, în funcție de zona în care survolează și de elementele/proviziile necesare (hrană, apă, baterii, hărți, dispozitive de calculat distanțe etc);

g) să identifice frecvențe posibil a fi utilizare în comunicarea radio în zonele pe care intenționează să le survoleze.

(2) În zborul de distanță, balastul de apă poate fi utilizat în următoarele condiții:

a) pilotul respectă prevederile AFM/POH cu privire la sistemul de balast;

b) pilotul planorului se asigură că ambele aripi sunt umplute cu aceeași cantitate de apă;

c) în cazul în care zborul, are loc la temperaturi sub 0°, sunt respectate prevederile AFM/POH cu privire la aditivii anti-îngheț necesar a fi utilizați;

d) în cazul în care planorul este echipat cu rezervor pentru balast de apă în coada planorului, acesta este folosit ținând cont de calculele centrului de greutate;

e) balastul de apă trebuie aruncat înainte de aterizare. La stabilirea momentului în care începe aruncarea balastului de apă, pilotul planorului trebuie să țină cont de timpul necesar pentru golirea rezervoarelor de apă;

f) se recomandă ca primul zbor de familiarizare pe un nou tip de planor să se efectueze fără balast de apă.

Articolul 14: Zborul în curenți ondulatorii

(1) Zborul planat în curenți ondulatorii (de undă lungă) la nivele mai mari de 3500 m standard se poate executa numai cu respectarea următoarelor condiții:

a) echiparea planorului cu echipament funcțional radio de comunicare cu unitățile de trafic, conform cerințelor aplicabile spațiului aerian în care se desfășoară zborul;

b) echiparea planorului cu instalația de oxigen în funcțiune;

c) utilizarea echipamentului de protecție a pilotului împotriva frigului;

d) echiparea planorului cu sistemul de degivrare funcțională; în cazul în care planorul nu este dotat cu astfel de sistem, la apariția fenomenului de givraj, pilotul planorului este obligat să întrerupă urcarea și să zboare la înălțimi la care fenomenul de givraj încetează;

e) stabilirea aerodromului de aterizare și a celui de rezervă;

f) în cazul în care, în timpul zborului, la altitudini peste 4000m, încep să fie prezente semne ale hipoxiei, se verifică sistemul de oxigen și se începe imediat coborârea la altitudini unde nu este necesară folosire oxigenului;

g) în cazul în care respirația pilotului cauzează aburirea și/sau givrarea cupolei, restricționând câmpul vizual, pilotul deschide sistemul de ventilație și, în cazul în care vizibilitatea nu se îmbunătățește, începe imediat coborârea.

(2) În cadrul zborului executat în orele de după amiază, pilotul trebuie sa respecte ora apusului civil la efectuarea aterizării.

(3) În cadrul zborului în curenți ondulatorii, pilotul trebuie să respecte înălțimile de siguranță pentru întoarcerea la aerodrom sau la un teren disponibil pentru aterizare.

(4) Zborul în nori se poate efectua doar de către piloții deținatori ai calificării de zbor în nori și în condițiile echipării aeronavei pentru zbor în nori.

(5) În cazul în care în zonă există mai multe planoare, zborul în nori este permis doar planoarelor echipate cu dispozitive anticoliziune (FLARM), distanța minimă de siguranță dintre acestea fiind de minim 500 m pe orizontală și 200 m pe verticală.

Articolul 15: Zborul de apropiere pentru aterizare și aterizarea

(1) Apropierea de aerodrom va fi raportată de pilot unității de trafic, cu 5 minute înainte de intrarea în turul de pistă sau la un alt punct de raport stabilit prin manualul aerodromului.

(2) Pe toată durata zborului de apropiere, pilotul planorului este obligat să supravegheze spațiul aerian și terenul pentru a observa mișcările altor aeronave, precum și semnalele conducătorului de zbor.

(3) În apropiere de pragul pistei (benzii) de zbor, se interzic manevrele bruște și ample pentru corectarea poziției planorului în înălțime sau direcție.

(4) Aterizarea planorului pe aerodrom trebuie făcută în limitele marcate prin indicatoare, panouri de semnalizare, marcaje și balize. Excepții se admit numai în situaţiile de urgenţă.

(5) Rularea după aterizare trebuie executată strict pe axa pistei (benzii) de zbor, până la oprirea planorului.

(6) Decizia pentru aterizarea (amerizarea) pe un teren ales din aer, în afara aerodromului, trebuie luată de pilotul planorului în timp util, pentru asigurarea tuturor măsurilor în vederea unei aterizări (amerizări) care să nu ducă la distrugerea sau avarierea planorului și care să nu producă prejudicii persoanelor sau bunurilor de la sol.

(7) Decizia pentru aterizare trebuie raportată unității de trafic a aerodromului de decolare sau după caz, unității de trafic sub jurisdicția căruia se desfășoară activitatea de zbor.

(8) În cazul zborului în dublă comandă, pilotarea planorului pentru aterizare pe terenul ales din aer sau amerizarea se va executa de către pilotul comandant sau sub controlul și îndrumarea instructorului de zbor.

(9) În condiții normale de zbor, la alegerea din aer a terenului de aterizare, pilotul planorului trebuie să țină cont de zona în care zboară și să evite, pe cât posibil, zonele obstacolate, cum ar fi mlaștinile, culturile înalte, cablurile de înaltă tensiune, pădurile etc.

Articolul 16: Utilizarea terenului de zbor/pistei pe mai multe culoare

Organizarea activității de zbor pe teren de zbor/pistă utilizând mai multe culoare trebuie să țină cont de următoarele principii:

a) se asigură în permanență un culoar liber pentru aterizarea planoarelor, culoar care trebuie să aibă o dimensiune de cel puțin 2 anverguri, măsurat de la limita laterală a terenului de zbor/pistei și față de alte planoare;

b) planoarele care staționează se poziționează în spatele punctului din care planoarele încep rulajul pentru decolare;

c) zona vizată pentru contact cu solul la aterizare nu va fi înaintea planorului amplasat cel mai în față pe direcția pistei;

d) se respectă prevederile din Manualul de aerodrom.

Articolul 17: Remorcajul cu unul, două sau trei planoare

(1) Piloții de planor care participă la activități de remorcaj cu două sau trei planoare trebuie să dețină o experiență de minim 50 de ore de zbor ca pilot comandant pe planoare, după obținerea licenței de zbor și minim 80 de lansări în remorcaj de avion.

(2) În cazul remorcajului cu două sau mai multe planoare, funiile de tractare trebuie să fie suficent de lungi încât să asigure un spațiu de siguranță între aeronava remorcheră și planoare, cât și între planoare.

(3) La pregătirea activității de remorcaj cu două sau trei planore se stabilește ordinea planoarelor, planorul 1 fiind cel mai apropiat de avion, planorul 2 fiind la mijlocul distanței față de avion, iar planorul 3 fiind cel mai îndepărtat de avion.

(4) Ordinea de desprindere a planoarelor de la sol se va face începând cu planorul nr. 1, urmat de planorul nr. 2 şi în continuare de planorul nr. 3.

(5) Declanșarea planoarelor se efectuează în ordinea 3, 2, 1. De regulă, după declanșare, planoarele degajează pe partea în care s-au aflat în remorcaj, păstrându-se pozițiile în care s-au aflat pe sol.

(6) Pilotul comandant al aeronavei care remorchează alte aeronave este pilotul comandant al acestora până la declanşarea aeronavelor remorcate.

(7) În cazul apariției unei situații de urgență care implică declanșarea funiei pentru planorul aflat în fața altui planor, piloții planorului/planoarelor aflate în urma acestuia au obligația să declaşeze de urgență funia și să degajeze conform alin. (5).

(8) Lansarea simultană a mai multor planoare se face cu vânt de față.

(9) În cazul în care unul dintre piloții planoarelor remorcate de un singur avion este obligat de situaţie să declanşeze cablul de remorcaj, el nu va degaja din formaţie decât după ce s-a convins de declanşarea cablului celorlalte planoare; degajarea se va face prin deviere spre exteriorul formaţiei.

(10) În toate cazurile, ruperea formației de planoare remorcate de un singur avion, nu se va face înainte ca piloții planoarelor să se fi convins că planoarele nu au rămas legate între ele sau de avion prin cabluri.

Articolul 18: Remorcajul de automosor

(1) Începerea lansării planorului prin remorcaj de automosor se permite numai după ce:

a) funcţionarea automosorului a fost încercată şi constatată corespunzatoare;

b) cablul de remorcaj a fost perfect întins pe sol şi declanşat corect la planor;

c) suspantele paraşutei de cablu au fost descurcate;

d) planorul este ţinut cu planurile pe orizontală;

e) declanşatorul planorului prezintă siguranţă în funcţionare;

f) se asigură că zona în care are loc lansarea nu este obstrucționată și că nicio persoană nu se află în fața planorului după ce acesta a fost declanșat cablul de remorcaj;

g) a fost obținută autorizarea unității de dirijare şi control al zborului.

(2) Se interzice desprinderea planorului de pe sol înainte de a atinge o viteză superioară cu cel puţin 10 % vitezei minime de zbor prevăzută în manualul de zbor al planorului respectiv. În cazul când după un rulaj prelungit viteza de desprindere nu este atinsă, sau când tracţiunea încetează, pilotul planorului va declanșa cablul de remorcaj şi va scoate frânele aerodinamice rulând spre înainte, cu o uşoară deviere pentru a feri cablul în zona degajată.

(3) La apariţia unei situaţii în care este periclitată siguranta zborului sau la întreruperea tractării, pilotul planorului este obligat să asigure viteza de sustentaţie, prin punerea planorului în pantă de coborâre, şi să declanşeze cablul de remorcaj.

(4) Se interzice trecerea planorului, după desprindere, pe panta normală de urcare, înainte de atingerea vitezei stabilite pentru tipul respectiv de planor şi înainte de atingerea înălţimii de siguranţă de 40 - 50m. Până la această înălţime se va zbura pe o pantă moderată de urcare.

(5) Decolarea prin remorcare la automosor se face cu voletul în poziţia recomandată de manualul de zbor al respectivului tip de planor.

(6) În cazul în care s-a produs o întrerupere a decolării, se interzice o nouă decolare, până când cauzele care au dus la întrerupere nu au fost analizate şi înlaturate.

(7) Dacă pe timpul rulajului pe sol în vederea decolării sau imediat după desprinderea de sol a planorului se produce ruperea cablului sau slăbirea tracţiunii automosorului, pilotul planorului este obligat să declanşeze cablul şi să continue rularea, drept înainte, până la oprirea planorului.

(8) La decolare, după atingerea înălţimii de 40 - 50 m şi după obţinerea vitezei normale de remorcaj de automosor, pilotul planorului va cabra planorul progresiv până la atingerea unghiului normal de pantă de urcare, urcând în linie dreaptă şi cu viteza constantă până la înălţimea la care tracţiunea automosorului începe să slăbească. În acest punct, pilotul planorului va pune planorul în panta normală de coborâre printr-o manevră lentă şi va declanşa cablul de remorcaj.

(9) În cazul în care tracţiunea automosorului se întrerupe prin ruperea cablului de remorcaj sau încetarea funcţionării acestuia, ori nu se asigură viteza normală de urcare a planorului, pilotul este obligat să pună planorul pe panta normală de coborâre, să declanşeze cablul şi să aterizeze conform manualului aerodromului.