

Asociatia Club Sportiv Skydive Transilvania

Str.Mogosoia Nr. 3, Bl.J1, Ap.87 Cluj-Napoca, Romania

Telefon: 0723225609

E-mail: doru@skydivetransilvania.ro

04/ 20.01.2017

Catre,

Ministerul Transporturilor ,

Directia Comunicare, Relatia cu Sindicatele, Patronatele si Organizatiile

Negovernmentale

Bulevardul Dinicu Golescu nr. 38

Sector 1, București, Romania

Tel/Fax: +4 021 313 88 69

**Referitor la proiectul de ordin al ministrului transporturilor pentru
aprobarea Reglementării aeronautice civile române RACR-CP
„Certificarea parașutelor”**

Asociația Club Sportiv Skydive Transilvania, cu sediul în Cluj-Napoca, Str. Mogosoia, Nr.3, Bl.J1, Ap.87, Cluj-Napoca, cod postal 400652, Romania, având C.I.F. 25312687, reprezentata legal prin dl. Baci Doru Ovidiu, în calitate de președinte, va înainta prin prezenta, propunerile noastre, dezbătute în cadrul clubului.

Prima impresie este cea de a schimba radical înțelesul și aplicarea acestor reglementări cu un proiect nou care să fie ridicat la standardele internaționale și să nu fie în conflict cu cele deja pe rol precum RACR-LPAN, precum și a celei în discuție RACR-SPAR, **ce limitează dezvoltarea parasutismului în România și deschiderea către o piață europeană (asa cum România și-a luat angajamente), impun procese birocratice atât pentru supervizare din partea autorității de certificare cât și pentru deținătorii de parasute, limitează drepturile deținătorilor de parasute cât și a tehnicienilor și arată că nu există o înțelegere a domeniului reglementat și nici o fundamentare reală.**

În motivarea modificărilor solicitate în anexa am considerat oportună prezentarea punctuală în cadrul unui memoriu a lipsurilor, exigentelor nejustificate și fără beneficiu, a conflictelor atât cu legislația națională cât și cu cea internațională a Proiectului de Ordin al ministrului transporturilor pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române RACR-CP „Certificarea parașutelor”

I. **Incadrarea corecta a parasutelor.**Certificat de navigabilitate pentru parașute inlocuit cu **certificat tehnic de service**

Înțelegem ca dat fiind faptul ca in Codul Aerian al României la art.74 alin (2) a fost introdusa posibilitatea ca Ministerul Transporturilor sa stabilească parașute care, prin excepții de la prevederile art. 73, pot efectua zboruri fără să dețină certificat de tip și/sau de navigabilitate iar in măsura in care Ministerul Transporturilor nu a făcut un demers in acest sens astăzi suntem in situația de a avea necesitatea juridica a unui certificat de navigabilitate pentru parașutele folosite in mod privat, recreațional, de către sportivi sau persoane fizice ce practica activitatea de parașutism dar aceasta necesitate juridica de a avea un certificat de navigabilitate pentru parașute de acest tip folosite in aceasta activitate este nejustificata fiind inconsecventa atât cu cadrul legislativ național cat si cu cel internațional după cum vom arata in continuare.

ART. 73 Jurisprudență

(1) Fiecare aeronavă civilă trebuie să dețină un certificat de navigabilitate individual, eliberat în urma demonstrării că aeronava civilă este conformă cu proiectul de tip aprobat în certificatul de tip și că întreaga documentație, inspecțiile și încercările relevante demonstrează că aeronava este în condiție de operare în siguranță.

ART. 74

(1) Ministerul Transporturilor emite reglementări aeronautice specifice privind certificarea aeronavelor civile.

(2) Ministerul Transporturilor poate stabili categorii de aeronave și parașute care, prin excepții de la prevederile art. 73, pot efectua zboruri fără să dețină certificat de tip și/sau de navigabilitate.

(la acest articol, dupa cum stim din istoria aviatiei in Romania, s-a dorit cu precadere, introducerea PARASUTEI, pentru personalul angajat la acea vreme in cadrul Aeroclubului Romaniei, astfel au fost incadrati si instructorii parasutisti la Personal Navigant, beneficiind de grile de salarizare mai avantajoase, mentionam ca in Codurile Aeriene internationale, GASIM IN LIMBA ENGLEZA CA SUNT PARASUTE BALISTICE PENTRU AVIOANE- NU PENTRU PERSOANE)

Considerând ca un complet de parașuta – parașutist nu poate depăși 150kg pentru un parasutist solo sau maxim 250 kg pentru doi parașutiști in sistemul tandem, nu contine combustibil, nu poate decola singur, timpul si distanta de zbor este extrem de mica, parașutistul nu are cale de comunicație radio cu turnul de control sau alte aeronave, nu poate purta un tansponder si activitățile de parasutism se desfășoară doar intr-un cadru organizat într-un spațiu aerian rezervat, pentru care se emite NOTAM , pe

timp de zi în condiții VFR (Visual Flight Rules), deasupra zonelor nepopulate și numărul de participanți este restrâns. Interpretarea ca o parașuta folosită în mod privat, recreațional, are nevoie de certificat de navigabilitate, este excesivă și nejustificată.

Făcând o paralelă, care nu fiind cea mai bună în situația parașutelor, dat fiind mențiunile făcute la punctul I. din acest memoriu, găsim în legislația **națională**, exemple care reglementează cerințele de certificare și operaționale pentru aeronavele ultrasuave motorizate RACR-CCO ULM și nemotorizate RACR-CCO AUN având în vedere masa maximă la decolare a acestora și faptul că pot decola singure, timpul și durata de zbor este infinit mai mare decât a unui parașutist și restul specificațiilor tehnice reiese în mod evident că Proiectul de Ordin al ministrului transporturilor pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române RACR-CP „Certificarea parașutelor” este vadit discriminator și dezavantajos pentru sectorul de parașutism sportiv/recreațional.

RACR-CCO ULM 1200 - Aeronavele ULM neomologate

*Aeronavele ULM neomologate pot fi operate/utilizate numai dacă posedă un **certificat de***

***identificare**, având înscrise în anexa, după caz, categoriile de zboruri pentru care sunt*

autorizate. Acestea pot efectua următoarele categorii de zboruri:

- (1) zboruri în interes propriu;*
- (2) zboruri particulare*

RACR-CCO ULM 1205 - Aeronavele ULM omologate

*Aeronavele ULM omologate pot fi operate/utilizate numai dacă posedă un **certificat de***

***identificare** și o autorizație de zbor (dacă nu este specificat altfel în cuprinsul prezentei*

reglementari), având înscrise în aceasta, după caz, categoriile de zboruri pentru care sunt

autorizate. Acestea pot efectua următoarele categorii de zboruri:

- (1) zboruri în interes propriu;*
- (2) zboruri particulare;*

Alte referiri la parașute din legislația națională și internațională susțin afirmația conform căreia acestea *nu sunt aeronave și nu necesită înregistrare.*

Interpretarea ICAO: „analizând la definirea unei aeronave din anexa 8 (aeronavă: orice mașină care poate obține suport în atmosferă, altul decât cel obținut prin acțiunea aerului asupra atmosferei pământului), nu putem încadra parașuta aici fără rezerve, astfel că aceasta poate fi scoasă de sub incidența și aplicabilitatea anexei 8”

RACR-RA 41. **Parașută. Echipament utilizat sau destinat a fi utilizat pentru a întârzia căderea unui corp sau obiect prin aer.**

Conform Art. 3.32 al Codului Aerian, navigabilitate - caracteristica aeronavei pregătite pentru zbor, constând în conformarea acesteia la reglementările de admisibilitate la zbor; și

Conform art. 3.7. aeronavă - aparatul care se poate menține în atmosferă cu ajutorul altor reacții ale aerului decât cele asupra suprafeței pământului;

Astfel dacă o parașută nu poate rămâne în aer, ea nu poate fi considerat aeronavă și prin urmare, nu necesită certificare de navigabilitate. Cele două definiții din art. 3.3 și 3.7 se aliniază celor date de ICAO și EASA.

In consecința consideram adecvata înlocuirea în totalitatea documentului RACR-CP a termenului de „Certificat de navigabilitate” cu „Certificat tehnic”.

Aceasta atrage după sine și înlocuirea și reformularea termenilor și definițiilor pentru:

„Certificare de navigabilitate” cu „Admisibilitate la salt”, „Inspectii de navigabilitate” și

„Verificări tehnice” cu „Inspectii tehnice a parasutei”, după cum observăm la punctul următor.

II. Clarificarea terminologie utilizate și corelarea cu terminologia internațională (corelat și cu punctele următoare)

În prezentul proiect se păstrează o confuzie asupra terminologiei utilizate și se formulează definiții suplimentare ce nu au o fundamentare reală și practică în acest domeniu tehnic. Denotă o neînțelegere a acestei activități de tehnician, ca meserie.

Adoptarea terminologiei internaționale în limba engleză este importantă pentru deschiderea către pietele de muncă și servicii din cadrul Comunității Europene atât a echipamentelor cât și a personalului român certificat ca tehnic de întreținere și reparații parasute.

Romana	Engleza	Definiție/Clarificare
Tehnician clasa a II-a	Rigger	Persoana certificată ca personal tehnic de întreținere și reparații parasute, având privilegiul de a efectua inspectia , pliajul, precum și reparații minore ale parasutelor și componentelor acestora.
Tehnician clasa I	Master Rigger	Persoana certificată ca personal tehnic de întreținere și reparații parasute, având privilegiul de a efectua inspectia , pliajul, precum și reparații majore ale parasutelor și

		componentelor acestora.
Certificat tehnic / Carte de service / Atestat	Maintenece Logbook/ Parachute Card / Individual component data & maintenace sheet)	Document tehnic insotitor al unei parti componente majore a sistemului de parasutare (parasuta de rezerva, capota si sistemul de suspensie al parasutistului, sistemul de suspensie al pasagerului in cazul parasutelor tandem), in care sunt consemnate lucrarile de intretinere si reparatii.
Inspectia tehnica a parasutei	Tehnical parachute inspection	<p>Reprezinta activitatea specifica derulata de tehnicianii certificati de autoritatea de certificare ce presupune:</p> <ul style="list-style-type: none"> - analiza documentelor insotitoare ale parasutei (certIFICATE tehnice), - inspectia tehnica detaliata a fiecarei componente, - replierea rezervei, - reparatii minore si majore (in functie de clasa de certificare – I sau II), - consemnarea lucrarilor efectuate in certIFICATELE tehnice ale parasutelor si in registrele personale de evidenta. <p>Ea poate fi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - periodica – se face periodic (la 6 luni sau 1 an) conform cerintelor si standerdelor specificate de producatori (sau de cate ori se impune), de catre tehnicienii I si II. - initiala – este identica cu inspectia periodica numai ca se face doar de catre tehnicienii I in cazul in care o parasuta nu are documente nationale si/sau se doreste conversia documentelor emise de alte state, fiind singurii cu drept de a emite certificatele

tehnice.

Adoptarea terminologiei internaționale în limba engleză este importantă pentru deschiderea către piețele de muncă și servicii din cadrul Comunității Europene atât a echipamentelor cât și a personalului român certificat ca tehnic de întreținere și reparații parașute.

III. Depunerea documentelor în limba Engleză

Proiectul de Ordin al ministrului transporturilor pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române RACR-CP „Certificarea parașutelor” prevede ca „*Documentele redactate într-o limbă străină se prezintă sub formă de traducere legalizată conform legii;*”

Este imperativă acceptarea tuturor documentelor aferente certificării inițiale sau continuării certificării în limba Engleză din considerente tehnice și practice.

Tot cu referire la RACR-CCO ULM și RACR-CCO AUN, ambele permit pentru aeronavele provenite din import, ca documentele să fie în limba engleză, având în vedere că cel mai probabil toate parașutele folosite astăzi în România în domeniul recreativ, privat, sportiv **sunt din import**, ar fi o piedică birocratică nejustificată restricționarea limbii aferente documentelor de certificare. Exemplificat în următoarele alineate.

RACR-CCO ULM 1275 - Limba utilizată

(2) Prin excepție de la prevederile RACR-CCO ULM 1275 (1), pentru aeronavele din import

documentele pot fi în limba engleză.

(4) Ci, anexa la Ci, AZ, CO, precum și certificatele de deregistrare/neînregistrare vor fi emise

de către autoritatea de certificare, în română și engleză.

RACR-CCO AUN 1225 - Limba utilizată

(2) Pentru aeronavele din import documentele pot fi in limba engleza.

(4) Ci, anexa la Ci, CO, precum si certificatele de deregistrare/neinregistrare vor fi emise de catre autoritatea de certificare, in romana si engleza.

Additional unii termeni tehnici nu au corespondet direct, ceea ce duce la inexactitatea traducerii documentele originale (netraduse) prevaleaza fata de cele traduse in limba romana in ceea ce priveste informatiile furnizate de catre acestea lasand traducerea fara scop practic.

Am anexat prezentului documente manualul de intretinere si utilizare, unul pentru parasuta principala, unul pentru parasuta de rezerva si unul pentru container(capota) de la unii dintre cei mai raspanditi producatori in piata mondiala. Toata aceste documente au impreuna 199 de pagini iar considerand un cost mediu de traducere pentru acest numar de pagini raportat la valoarea second-hand al unui astfel de complet de parasuta este disproportionat de mare fiind o piedica financiara semnificanta in certificarea de echipamente in Romania.

Date fiind cele prezentate mai sus consideram adecvata acceptarea tuturor documentelor aferente certificarile inițiale si continuinuarii certificării in Romania in limba romana sau engleza din considerente tehnice si practice, asa cum producatorii deja le-au emis.

IV. Renuntarea la conceptul de unitati de intretinere si reparatii parasute ce necesita autorizare

Făcând din nou aceeași paralela între o parașuta folosită în mod privat, recreațional, și masa acestora, limitările operaționale și legislația națională de astăzi referitoare la Licențierea personalului aeronautic civil navigator - aeronave ultraluce motorizate și nemotorizate anume RACR-LPAN ULM și RACR-LPAN AUN care stipulează în mod explicit că între privilegiile detinatorului de licență de aeronave ultraluce motorizate sau nemotorizate are dreptul să exercite funcția de pilot comandant și de personal tehnic de intretinere și reparatie al oricarei aeronave ultraluce.

RACR-LPAN ULM.2030 - Privilegii

(a) Detinatorul (titularul) licenței de pilot de aeronave ultraluce motorizate sau al certificatului de recunoastere emis în conformitate cu cerințele specificate în prezenta reglementare are dreptul să exercite funcția de pilot comandant și de personal tehnic de intretinere și reparatie al oricarei aeronave ultraluce motorizate, în limita calificărilor/autorizațiilor detinute.

RACR-LPAN AUN.2030 - Privilegii Detinatorul (titularul) licentei de pilot de aeronave ultrausoare nemotorizate sau al certificatului de recunoastere emis in conformitate cu cerintele specificate in prezenta reglementare are dreptul sa exercite functia de pilot comandant si de personal tehnic de intretinere si reparatie al oricarei aeronave ultrausoare nemotorizate, in limita calificarilor detinute.

Nu se poate sustine in mod argumentativ tehnic sau juridic necesitatea unor unități de întreținere și reparații asemenea unitatilor de mentenanta pentru avioanele certificate din moment ce pentru avioane ultrausoare motorizate mentenanta se poate face de catre o persoana fizica fara necesitatea existentei unei unitari de mentenanta.

Toate lucrarile efectuate de acestia asupra parasutelor sunt consemnate in registrele personale iar autoritatea de certificare ii supervizeaza si auditeaza in mod direct, acestia fiind in mod solidar si pe deplin raspunzatori pentru interventiile efectuate.

In plus, dorim sa mentionam ca un tehnician lucreaza de regula intr-o simpla camera, cu un set de scule / obiecte standard (trusa mobila) si cu minim o masina de cusut. Optional, pot fi mai multe masini de cusut in functie de ce servicii doreste tehnicianul sa ofere detinatorilor de parasute si in functie de ce responsabilitati doreste sa isi asume (se practica foarte mult si trimiterea echipamentului direct la producator pentru reparatii majore).

Deci, un putem considera necesitatea obtinerii unei autorizatii pentru o simpla camera (va puteti imagina un mic atelier de croitorie) in conditiile in care tehnicienii sunt certificati/autorizati pentru realizarea de activitati de intretinere si reparatii si lucreaza de cele mai multe ori individual si dupa cerinte clare date de producatori.

Faptul impunerii unei autorizatii pentru un spatiu minim necesar, este inca o dovada a necunoasterii domeniului, a modului de derulare a activitatii tehnice si doar ingradeste drepturile si responsabilitatile tehnicienilor.

In concluzie consideram adecvata renuntarea, in totalitatea documentului RACR-CP, la conceptul de „unități autorizate de întreținere și reparații parașute” si transferarea tuturor **responsabilitatilor procedurale ale acestora in mod direct in sarcina personalului tehnic de întreținere și reparații parașute in functie de clasa acestuia.**”

V. Renuntarea la certificatele de identitate pentru parasutele principale

Parașuta principala chiar daca este folosita la fiecare salt nu reprezintă o componenta esentiala a completului de parasuta de care sa depinda viata parasutistului

Logia unei inspectii tehnice periodice are la baza verificarea conditiei si functionarii a componentelor ce nu sunt la vedere, nu sunt utilizate in mod regulat si de care depinde siguranta zborului. Componentele esentiale de care depinde siguranta zborului sunt containerul(capota), hamul si parasuta de rezerva impreuna cu toate sistemele asociate.

Parasuta principala fiind folosita la fiecare salt nu poate suferi decât uzura normala in afara de cazul când aceasta este deteriorata din alte cauze, uzura care se acumuleaza si este fie vizibila fie simtita de catre parasutist prin utilizare deoarece parasuta este despachetata si reimpachetata la fiecare salt. Impreuna cu impachetarea se face si o inspectie.

Precum un pilot poate efectua toate lucrarile de intretinere si mentenanta la o aeronava ultrasoara motorizata sau nu conform legislatie in vigoare, parasuta principala pica exclusiv in sarcina parasutistului care o utilizeaza.

Din cunostiintele si cercetarile facute nu am gasit nici un alt organism dintr-un stat membru al Comunitatii Europene care sa fie preocupat de starea parasutei principale si sa emita vre un document in acest sens.

In concluzie sustinem ca certificatele de identitate si eventualele inspectii tehnice periodice ale parasutelor principale nu se justifica nici din punct de vedere juridic/birocractic nici din punct de vedere al sigurantei zborului.

VI. Renuntarea la inspectia in salt

Proiectul de Ordin al ministrului transporturilor pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române RACR-CP „Certificarea parașutelor” prevede ca „ *CN pentru parașuta principală este emis de autoritatea de certificare, după ce aceasta se asigură, în urma unei inspecții de navigabilitate, constând în verificări la sol și în salt sau numai verificări la sol, după caz, că parașuta principală precum și componentele completului de parașută, se conformează cu configurația, caracteristicile și limitările descrise în documentația tehnică de întreținere și reparații, actualizată și emisă de către producător.*

Dupa cum am sustinut la punctul anterior parașuta principala chiar daca este folosita la fiecare salt nu reprezintă o componenta esențiala a completului de parașuta de care sa depindă viață parașutistului

Logia unei inspectii tehnice periodice are la baza verificarea conditiei si functionarii a componentelor ce nu sunt la vedere, nu sunt utilizate in mod regulat si de care depinde siguranta zborului. Componentele esentiale de care depinde siguranta zborului sunt containerul(capota), hamul si parasuta de rezerva impreuna cu toate sistemele asociate.

Adițional inspecția în salt prezintă probleme particulare deoarece ea depinde cel puțin de un factor extern și anume condițiile meteo, greutatea maximă admisă pentru acea parasută sau experiența redusă a inspectorului de a sări cu parasute principale cu suprafețe foarte mici, precum cele de sub 100 sqft (picioare patrute, suprafața portantă a parasutei), iar atunci nu poate fi emis un termen legal rezonabil sau imposibilitatea emiterii certificatului de identificare al parașutei de la data înregistrării cererii.

Dacă în ziua înregistrării cererii pentru emiterea certificatului de identitate nu se poate efectua inspecția în salt, autoritatea de certificare trebuie să dispună de condiții de stocare optime pentru echipament și să își asume responsabilitatea pentru manipularea acestuia, eventuala pierdere, furt sau deteriorare.

Logistica necesară pentru efectuarea unui zbor, personal, aeronava etc. este considerabilă și în cazul în care costurile reale ale unei astfel de inspecții se reflectă în costul emiterii certificatului de identitate acesta ar deveni irațional de mare în raport cu valoarea echipamentului și activitatea desfășurată.

Pentru inspecția la sol parasută principală este depliată și repliată de către parasutistul care urmează să efectueze inspecția în salt, considerând probleme uzuale ce au tinut doar de eroare umană de pliaj, parasutistul este nevoit să largheze parasută principală care aterizează într-o zonă obstacolată și este deteriorată iar parasută extractoare împreună cu sacul parasutei de rezervă sunt pierdute în vegetație, situație în care autoritatea de certificare ar urma să despăgubească proprietarul echipamentului.

Considerând ca inclusiv reglementarea discutată vede procedura de inspecție în salt ca fiind facultativă și doar aplicabilă parașutei principale care nu este o componentă relevantă pentru siguranța zborului, logistica considerabilă, potențialele complicații și imposibilitatea asumării unui termen de realizare susținem reunirea, în totalitatea documentului RACR-CP, la conceptul de „inspecție în salt”, și INLOCUIREA SAU MODIFICAREA TERMINOLOGIEI ȘI ÎN CELALTE REGLEMENTĂRI CARE AU CA OBIECTIV PARASUTISMUL.

VII. Recunoașterea calificărilor și a documentelor din state membre UE

În baza Tratatului privind Uniunea Europeană și tratatul privind funcționarea Uniunii Europene Recunoașterea calificărilor cetățenilor europeni și a documentelor de admisibilitate la zbor eliberate de autoritățile competente ale altor state membre, este automată, fără echivoc și nu poate fi limitată în timp de autoritatea de certificare națională, perioada de valabilitate, dacă este cazul, fiind cea înscrisă pe documente de către autoritatea emitentă din statul membru al Comunității Europene.

VIII. Pasagerii în saltul în tandem

Conform circularei de navigabilitate CN- AW-N/002 "Planificarea și desfășurarea activităților de lansare de parașutiști în spațiul aerian național" publicată pe site-ul AACR în data de 03.11.2016 statutul persoanei participante la un salt în tandem, pe lângă instructorul/pilotul de tandem, prin înțelegerea AACR nu poate avea decât statut de parașutist licențiat sau student în vederea obținerii licenței de parașutist și sub nici o formă acesta nu este pasager.

In consecința consideram adecvata înlocuirea în totalitatea documentului RACR-CP a termenului de „pasager” cu „student sau elev” SAU INTRODUCEREA NOTIUNII DE PASAGER ÎN CELALTE REGLEMENTARI

Prin prezenta solicitam modificarea Proiectului de Ordin al ministrului transporturilor pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române RACR-CP „Certificarea parașutelor” în conformitate cu principiile enunțate mai sus și cele ce se regăsesc în anexa de proiect.

În cazul în care acest lucru nu este posibil deoarece constituie o modificare substanțială a actului normativ consideram oportună întoarcerea proiectului la AACR pentru continuarea consultării cu industria și celelalte părți implicate în găsirea unei forme comune acceptate și benefice activității.

IX. Renunțarea la conceptul de inspecții de navigabilitate și certificări inițiale efectuate de autoritatea de certificare, de inspectorii de navigabilitate și personal recepție-control prin înțelegerea activității, a rolului și responsabilităților pe care un tehnician le are în urma certificării lui.

Din prezenta reglementare se înțelege că autoritatea de certificare face direct inspecțiile la parasute și emite documentele inițiale pentru acestea. Adică, detinatorii de parasute trebuie să se adreseze direct unui birou unic, la București, la autoritatea de certificare. Acesta urmează să se adreseze direct biroului în cauză care, din punctul nostru de vedere, este imposibil să răspundă operativ cererilor, în special în cazul parașutistilor străini ce doresc să facă salturi cu parasuta în România într-un anumit weekend.

În plus, după fiecare reparație executată de către un tehnician, detinatorul trebuie să se adreseze direct și la autoritatea de certificare pentru a fi verificată și recunoscută munca tehnicianului.

Totodată, includerea de **inspecții de navigabilitate** la fiecare 2-5 ani se suprapune cu cerințele tehnice ale producătorilor de echipamente din care se specifică clar că inspecțiile la parasute se realizează periodic la 6 luni sau 1 an (funcție de producător) odată cu reparația parasutei de

rezerva (adica atunci cand capota va fi deschisa si poate fi verificata integral fiecare componenta). Cerinta producatorului de inspectie tehnica a parasutei la o perioada data reprezinta de fapt momentul la care o parasuta are nevoie de verificare in vederea admisibilitatii le salt.

Toate acestea au o semnificatie clara ca tehnicienii certificati pentru intretinerea si reparatia parasutelor nu au de fapt nici un rol si nici o responsabilitate (desi semneaza / isi asuma) si isi pot derula activitatea doar daca sunt angajati ai autoritatii de certificare cu rol de **inspectori de navigabilitate si/sau personal de receptie si control**, roluri care nu exista in activitatea reala a tehnicianului.

O astfel de abordare, pe langa faptul ca nu are nici o justificare legislativa, este evident birocratica, limitativa pentru o dezvoltare sustenabila a domeniului si incalca drepturile parasutistilor si tehnicienilor romani si europeni cel putin.

In practica internationala, **certificarea de navigabilitate initiala** se refera de fapt la **certificarea initiala facuta de producator**. Producatorul este cel ce emite documentele initiale de navigabilitate pentru o parasuta. O parasuta nu iasa din fabrica daca nu e conforma standardelor de productie si nu este admisibila/apta pentru salt.

Ulterior, aceste documente sunt preluate de tehnicienii certificati si transpuse pe modele/formulare de documente nationale sau internationale (dupa caz).

La parasutele achizitionate second-hand se preiau documentele existente. In cazul in care nu exista documente (putin probabil) ele sunt emise de catre tehnicienii clasa I, ce au aceasta competenta.

Deci, **toate documentele sunt emise si prelungite de catre tehnicienii certificati** de autoritatea de certificare.

Tehnicienii consemneaza in registrele personale lucrarile efectuate iar autoritatea ii supervizeaza si auditeaza in mod direct, acestia fiind in mod solidar si pe deplin raspunzatori pentru interventiile efectuate.

In concluzie, in cadrul meseriei de tehnician putem discuta doar de inspectii tehnice ale parasutelor care sunt periodice si initiale .

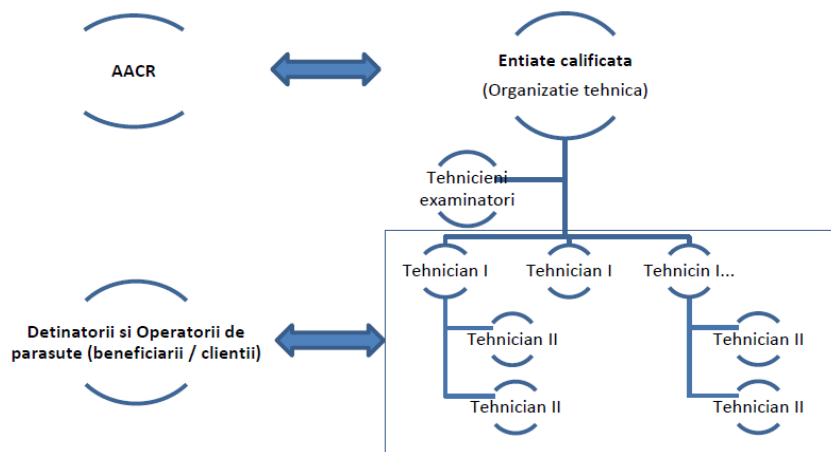
Pentru o mai clara intelegere a se vedea si structura relationala prezentata mai jos. O structura foarte simpla ce arata clar relatiile dintre parti. Astfel, AACR interactioneaza doar cu o singura organizatie/entitate (ce ar trebui sa aiba rol si de organizatie tehnica) prin care asigura crearea unui mediu legislativ, profesional si competitional necesar atingerii sigurantei maxime in cadrul multiplelor contexte ale profesiei de tehnician parasute.

AACR cel mult supervizeaza activitatea tehnicienilor si nici de cum echipamentele parasutistilor si operatorilor.

AACR, pe termen mai lung, va desemna prin criterii clar definite tehnicienii examinatori necesari pentru certificarea tehnicienilor. Ei vor fi de fapt tot tehnicieni clasa I dar cu o experienta mult mai mare. Am recomanda chiar schimbarea lor la fiecare 2-3 ani asa cum se practica si international.

Attentionam ca la momentul prezent nu exista astfel de personal tehnic experimentat in Romania si este necesar a se apela la tehnicieni din strainatate. Un alt motiv pentru a nu limita drepturile acestora.

Tehnicienii clasa I si II sunt cei ce lucreaza direct cu beneficiarii parasutelor pe baza cerintelor date de producatori si ar sa fie lasati sa isi practice meseria intr-un mediu competitional.



In aceasta structura nu exista nicaieri personal de receptie si control. Activitati de receptie si control a parasutelor intra tot in responsabilitata tehnicienilor, fiind de fapt una din activitatile lor de baza. In cazul in care exista astfel de pozitii in legislatia nationala ce ar putea afecta beneficiile salariale ale persoanelor existente, ele ar putea fi pastrate ca functii la nivelul autoritatii de certificare sau convertite in tehnician clasa I sau II (dupa caz) dupa o perioada de conformare la noile cerinte si dupa o examinare reala a competentelor potrivit prezentei reglementari.

Inspectorii de navigabilitate pot cel mult fi inspectorii delegati de autoritatea de certificare pentru a superviza tehnicienii dar in nici un caz nu pot fi si tehnicieni.

In concluzie, consideram adecvat a se elimina in totalitatea documentului RACR-CP, asa cum este firesc, abordari precum inspectiile de navigabilitate se fac direct de catre autoritatea de certificare prin inspectori de navigabilitate si personal receptie-control si inloc cu inspectia tehnica a parasutei si emiterea certificatelor tehnice sa se faca de tehnicienii clasa I (respectiv clasa II dupa caz).

Astfel, sunt recunoscute drepturile si meseria de tehnician, se reduce considerabil procesul birocratic atat pentru detinatorii/operatorii de parasute cat si pentru supervizarea realizata de autoritatea de certificare si asigura un nivel mai ridicat de siguranta prin responsabilizarea tehnicienilor si clarificarea cerintelor de certificare a acestora.

Mentinui:

Punctele aduse in discutie in memoriul de mai sus impreuna cu cele din anexa de proiect nu reprezinta totalitatea lipsurilor, exigentelor nejustificate si fără beneficiu, a conflictelor atât cu legislația naționala cat si cu cea internaționala a Proiectul de Ordin al ministrului transporturilor pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române RACR-CP „Certificarea parașutelor” ci doar un minim ce trebuie adresat spre a obtine o reglementare echitabila ce se poate aplica si ar avea efecte benefice atat asupra dezvoltarii sectorului cat si asupra sigurantei zborului.

Anexe la prezentul document :

- Anexa RACR-CP
- si Anexa 2 cu un total de 609 pagini, ce cuprinde urmatoarele:
- Manual capota/container, ham parașuta solo
 - Manual parașuta principala
 - Manual parașuta rezerva
 - Referat AAD
 - Lista incidente evitate cu ajutorul AAD-ului
 - Manual întreținere si mentenanța parașute FAA
 - Manual întreținere si mentenanța parașute BPA

Atentie !!! nu este necesara printarea acestor documente, pentru a salva natura, dat fiind posibilitatea de a fi citite offline de pe calculator.

Aștept cu interes răspunsul dumneavoastră.
Mulțumim anticipat,

Cu respect,

