

AD 1. AERODROMES/HELIPORTS - INTRODUCTION

AD 1.1 AERODROME/HELIPORT AVAILABILITY

1. General conditions under which aerodromes/heliports and associated facilities are available for use

Commercial flights are not permitted to take-off from or land at any aerodrome/heliport not listed in this AIP except in cases of real emergency or when special permission has been obtained from the Civil Aviation Authority.

In addition to the aerodromes/heliports available for public use listed in this AIP, a number of other aerodromes/airfields are located throughout the country. These aerodromes/airfields are available only for private flights and are subject to permission for use by the owner. Details about these aerodromes/airfields can be obtained at the following address.

AEROCUBUL CENTRAL AL ROMÂNIEI
Bd. Lascăr Catargiu nr. 54, Sector 1
BUCUREȘTI, cod 71114
TLX : 11356 ACR
TEL : +40-(0)21-659.22.02
+40-(0)21-659.71.02
FAX : +40-(0)21-312.36.19

Landings made other than at an international aerodrome/heliport or a designated alternate aerodrome/heliport

If a landing is made other than at an international aerodrome/heliport or a designated alternate aerodrome/heliport, the pilot-in-command shall report the landing as soon as practicable to the health, customs and immigration authorities at the international aerodrome/heliport at which the landing was scheduled to take place. This notification may be made through any available communication link.

The pilot-in-command shall be responsible for ensuring that :

- a) if pratique has not been granted to the aircraft at the previous landing, contact between other persons on the one hand and passengers and crew on the other is avoided;
- b) cargo, baggage and mail are not removed from the aircraft except as provided below ;
- c) any foodstuff of overseas origin or any plant material is not removed from the aircraft except where local food is unobtainable. All food refuse including peelings, cores, stones of fruit, etc., must be collected and returned to the galley refuse container, the contents of which should not be removed from the aircraft except for hygiene reasons; in that circumstance the contents must be destroyed either by burning or by deep burial.

Traffic of persons and vehicles on aerodromes

Demarcation of zones

The grounds of each aerodrome are divided into two zones:

- a) a public zone comprising the part of the aerodrome open to the public; and
- b) a restricted zone comprising the rest of the aerodrome/heliport.

Movement of persons

Access to the restricted zone is authorized only under the conditions prescribed by the special rules governing the aerodrome/heliport. The customs, police, and health inspection offices and the premises assigned to transit traffic are normally accessible only to passengers, to staff of the public authorities and airlines and to authorized persons in pursuit of their duty. The movement of persons having access to the restricted zone of the aerodrome/heliport is subject to the conditions prescribed by the air navigation regulations and by the special rules laid down by the aerodrome administration.

AD 1. AEROPORTURI/ELIPORTURI - INTRODUCERE

AD 1.1 DISPONIBILITATEA AEROPORTURILOR/ELIPORTURILOR

1. Condițiile generale în care aeroporturile/eliporturile și facilitățile asociate pot fi utilizate

Aeronaivele care efectuează zboruri comerciale nu au permisiunea de a ateriza pe sau decola de pe aeroporturi/eliporturi care nu sunt incluse în prezentul AIP, excepție făcând situațiile de urgență sau existența unei autorizări speciale obținute de la Autoritatea Aeronautică Civilă.

În afara aeroporturilor/eliporturilor civile cuprinse în acest AIP și deschise traficului aerian public, în țară mai există un număr de alte aerodromuri/eliporturi. Aceste aerodromuri/terenuri de zbor pot fi utilizate doar pentru zborurile aviației sportive, aviației utilitare, pentru zboruri școală și zboruri de agrement. Detalii despre aceste aerodromuri pot fi obținute la următoarea adresă:

AEROCUBUL CENTRAL AL ROMANIEI
Bd. Lascăr Catargiu nr. 54, Sector 1
București, cod 71114
TLX : 11356 ACR
TEL : +40-(0)21-659.22.02
+40-(0)21-659.71.02
FAX : +40-(0)21-312.36.19

Aterizări efectuate pe aeroport, altul decât aeroport internațional sau aeroportul de rezervă

Dacă aterizarea este efectuată pe un aeroport, altul decât un aeroport internațional sau aeroportul de rezervă, comandantul aeronavei trebuie să raporteze aterizarea în cel mai scurt timp posibil autorităților sanitare, vamale și poliției de frontieră de la aeroportul unde era planificată aterizarea. Această raportare poate fi făcută prin orice legătură de comunicație disponibilă.

Comandantul aeronavei trebuie să asigure următoarele:

- a) evitarea contactului între alte persoane, pe de-o parte, și echipaj și pasageri, pe de altă parte, dacă la aterizarea anterioară aeronava n-a obținut o aprobare corespunzătoare;
- b) descărcarea mărfurilor, bagajelor și a poștei din aeronavă nu este permisă decât în condițiile prevăzute mai jos;
- c) orice produs alimentar străin sau produs vegetal nu poate fi scos din aeronavă decât în situația imposibilității procurării produselor alimentare locale. Toate resturile alimentare, inclusiv coji, miezuri, sâmburi, trebuie adunate și depuse în containerul de gunoi, al cărui conținut nu trebuie descărcat din aeronavă, decât din motive de igienă; în această situație, conținutul trebuie distrus fie prin ardere fie prin îngropare la adâncime.

Traficul de persoane și de vehiculelor pe aerodrom

Delimitarea zonelor

Suprafețele fiecărui aerodrom sunt împărțite în două zone:

- a) o zonă publică, cuprinzând partea aerodromului deschisă publicului; și
- b) o zonă restricționată, cuprinzând restul suprafeței aerodromului/heliportului;

Circulația persoanelor

Acesul în zona restricționată este autorizat doar în condițiile prevăzute în regulile speciale ale aerodromului/heliportului. Birourile autorităților vamale, poliției de frontieră și autorităților sanitare precum și facilitățile prevăzute pentru traficul de tranzit sunt în mod normal accesibile doar pasagerilor, personalului autorităților publice și al companiilor aeriene, și persoanelor autorizate în scopul îndeplinirii sarcinilor lor. Circulația persoanelor care au autorizare de acces în zona restricționată a aerodromului/heliportului, este supusă condițiilor stabilite prin reglementările privind navigația aeriană și regulilor speciale stabilite de administrația aerodromului.

Movement of vehicles

The movement of vehicles in the restricted zone is strictly limited to vehicles driven or used by persons carrying a traffic permit or an official card of admittance issued by aerodrome administration. Drivers of vehicles, of whatever type, operating within the confines of the aerodrome/heliport must respect the direction of the traffic signs and the posted speed limits and generally comply with the provisions of the highway code and with instructions given by the competent authorities.

Policing

Care and protection of aircraft, vehicles, equipment and goods used at the aerodrome/heliport are not the responsibility of the State or any concessionaire; they cannot be held responsible for loss or damage which is not incurred through action by them or their agents.

Use of the heliports

TO BE DEVELOPED

2. Applicable ICAO documents

The Standards and Recommended Practices of ICAO Annex 14, Volumes I and II, are applied without differences.

3. Civil use of military air bases

TO BE DEVELOPED

4. Low visibility operations at aerodromes

4.1 General

Promulgation of an aerodrome as available for Category II or Category III operations means that it is suitably equipped and that procedures appropriate to such operations have been determined and are applied when relevant.

Promulgation implies that at least the following facilities are available:

ILS	- certificated to relevant performance category.
Lighting	- suitable for category promulgated.
RVR system	- may be automatic or manned system for Category II; will be automatic system for Category III

Special procedures and safeguards will be applied during Category II and III operations. In general, these are intended to provide protection for aircraft operating in low visibilities and to avoid disturbance of ILS signals.

Protection of ILS signals during Category II or III operations may dictate that pre-take-off holding positions be more distant from the runway than the holding positions used in good weather. Such holding positions will be appropriately marked and will display signs conforming to the specifications in ICAO Annex 14, Volume I, on one or both sides of the taxiway; there may also be a stop bar of red lights. For aircrafts taxiing off the runway during Category III operations, exit taxiway centre line lights are colour-coded to facilitate the notification of runway vacated; the colour coding ends at the boundary of the ILS critical/sensitive area. Pilots are required to make a "RUNWAY VACATED" call on RTF when the aircraft has reached the colour code of part of the exit taxiway centre line lights, due allowance being made for aircraft size to ensure that the entire aircraft is clear of the ILS critical/sensitive area.

In actual Category II or III weather conditions, pilots will be informed by ATC of any unserviceabilities in the promulgated facilities so that they can amend their minima, if necessary, according to their operations manual. Pilots who wish to carry out a practice Category II or Category III approach are to request Practice Category II (or Category III) Approach on initial contact with Approach Control. For practice approaches there is no guarantee that the full safeguarding procedures will be applied and pilots should anticipate the possibility of a resultant ILS signal disturbance.

4.2 Low Visibility Procedures

Low Visibility Procedures for LVTO/ CAT II/ CAT III and the associated ground equipment are in compliance with ICAO Standards and Recommended practices.

Low Visibility Operations shall be conducted in compliance with ICAO SARPs or in compliance with EU-OPS/JAR-OPS 3 if the operator is in possession of an Air Operator Certificate issued by an European Community State.

Circulația vehiculelor

Circulația vehiculelor în zona restricționată este strict limitată la vehiculele conduse sau utilizate de persoane care posedă un permis (tichet oficial) de conducere în aerodrom eliberat de administrația aeroportului. Conducătorii vehiculelor de orice tip care circulă în incinta aerodromului/eliportului trebuie să respecte căile de circulație, semnele de trafic și limitările de viteză semnalizate, în general, trebuie să respecte reglementările codului rutier și reglementările date de autoritățile competente.

Ordinea publică

Grija și protejarea aeronavelor, vehiculelor, echipamentelor și a bunurilor de pe un aerodrom/eliport nu sunt responsabilitatea statului sau a oricărui concesionar; acestia nu pot fi făcuți răspunzători pentru pierderi sau distrugerii care nu sunt datorate lor sau agenților care îi reprezintă.

Folosirea heliporturilor *TO BE DEVELOPED*

2. Documentele OACI aplicate

Normele și Practicile Recomandate ale Anexei 14 OACI, volumele I și II sunt aplicate fără diferențe.

3. Utilizarea în scopuri civile a bazelor aeriene militare

TO BE DEVELOPED

4. Operațiunile în condiții de vizibilitate redusă pe aerodromuri

4.1 Generalități

Declararea unui aeroport disponibil pentru operațiuni de Categoria II sau Categoria III înseamnă că acesta este echipat corespunzător, au fost determinate procedurile corespunzătoare operațiunilor respective și se aplică procedurile relevante.

Declararea implică faptul că sunt asigurate cel puțin următoarele facilități:

- | | |
|---------------------|--|
| ILS | - certificat pentru categoria de performanță relevantă. |
| Sistem de iluminare | - corespunzător categoriei declarate. |
| Sistem RVR | - poate fi sistem automat sau manual pentru Categoria II; pentru Categoria III este sistem obligatoriu automat |

Pe timpul operării la Categoria II și Categoria III trebuie aplicate proceduri și măsuri de siguranță speciale. În general, acestea sunt prevăzute pentru a asigura protecția aeronavei care operează la vizibilități scăzute și pentru a evita perturbările semnalelor ILS.

Protecția semnalelor ILS pe timpul operațiunilor la Categoria II sau III poate impune ca pozițiile de așteptare în vederea decolării să fie la o distanță mai mare față de pistă decât pozițiile de așteptare folosite pe vreme bună. Asemenea poziții vor fi marcate și semnalizate corespunzător specificațiilor cuprinse în Anexa 14, vol.I, pe o parte sau pe ambele părți ale căii de rulare; poate fi, de asemenea, o baretă de oprire cu lumini roșii. Pentru rularea aeronavei la ieșirea din pistă pe timpul operațiunilor la Categoria a III-a, balizajul axial al căii de degajare poate fi codat color, pentru a facilita notificarea eliberării pistei; codarea se termină la limita suprafeței senzitive critice a ILS. Piloților li se cere să comunice prin radio "RUNWAY VACATED" când aeronava a atins aliniamentul panoului aferent poziției de așteptare sau partea balizajului axial al căii de degajare codată color, lasându-se un timp funcție de mărimea aeronavei pentru a se asigura că întreaga aeronavă a ieșit din zona sensibilă/critică a ILS-ului.

În condiții reale de vreme pentru Categoria II sau III, piloții vor fi informați de către ATS asupra oricărei indisponibilități ale facilităților declarate, astfel încât acestia să-și modifice minima proprie, la nevoie, corespunzător manualului lor de operare. Piloții care doresc să execute o apropiere de școală la Categoria II sau la Categoria III trebuie să ceară Apropiere școală la Categoria II (sau Categoria III) la primul contact cu organul APP. Pentru apropiere școală nu se garantează ca vor fi aplicate toate procedurile de siguranță și piloții trebuie să anticipeze posibilitatea unui semnal ILS perturbat rezultat.

4.2 Proceduri pentru vizibilitate redusă

Operațiunile în condiții de vizibilitate redusă pentru LVTO/ CAT II/ CAT III și echipamentele de la sol corespunzătoare, sunt în conformitate cu Stadardele și Practicile recomandate ICAO.

Operațiunile în condiții de vizibilitate redusă trebuie desfășurate în conformitate cu Stadardele și Practicile recomandate ICAO sau în conformitate cu **EU-OPS/JAR-OPS 3** dacă operatorul deține un Certificat de Operator Aerian emis de către un Stat **din Comunitatea Europeană**.

4.3 AUTHORIZATION

An aircraft operator registered in a country other than Romania is permitted to execute Low Visibility Operations in conformance with the LVP declared by ATC to be in force, if the operator holds an authorization for LVO issued by the state responsible with their surveillance.

5. Friction measuring device used and friction level below which the runway is declared slippery when it is wet

For the friction measuring devices used, see AD 1.2.

Where only water is present on runway and periodic measurements indicate that the runway will not become slippery when wet, no measuring will take place, and the runway will be reported as being "WET".

6. Other information

6.1 Noise abatement departure procedures

I. For the following aerodromes and RWYs, the ICAO Noise Abatement Departure Procedure 1 (NADP1), described below, shall be applied for all take-offs with the purpose to avoid excessive noise over sensitive areas (populated areas) situated under and adjacent to the take-off flight path:

- ARAD/Arad LRAR, RWY 09;
- BACĂU/George Enescu LRBC, RWY 34;
- BUCUREȘTI/Băneasa-Aurel Vlaicu LRBS, RWY 07/25;
- BUCUREȘTI/Henri Coandă LROP, RWY 08R/26L;
- BUCUREȘTI/Henri Coandă LROP, RWY 08L/26R;
- CLUJ NAPOCA/Avram Iancu LRCL, RWY 25;
- ORADEA/Oradea LROD, RWY 01;
- SIBIU/Sibiu LRSD, RWY 09.

The noise abatement procedure is not to be initiated at less than 800 ft (240m) above aerodrome elevation.

The initial climbing speed to the noise abatement initiation point shall not be less than V_2+10 kt (20km/h).

- on reaching an altitude at or above 800 ft (240 m) above aerodrome elevation, adjust and maintain engine power/thrust in accordance with noise abatement power/thrust schedule provided in the aircraft operating manual. Maintain a climb speed of V_2+10 to 20 kt (20 to 40 km/h) with flaps and slats in the take-off configuration;
- at no more than an altitude equivalent to 3000 ft (900 m) above aerodrome elevation, while maintaining a positive rate of climb, accelerate and retract flaps/slats as scheduled; and
- at 3000 ft (900 m) above aerodrome elevation, accelerate to en-route climb speed.

II. For the other aerodromes or RWYs not specified in the list above, it is recommended that one of the two ICAO Noise Abatement Departure Procedure 1 or 2 should be applied routinely for take-offs:

Noise Abatement Departure Procedure 1 (NADP1):

- as described above;

Noise Abatement Departure Procedure 2 (NADP2):

The noise abatement procedure is not to be initiated at less than 800 ft (240 m) above aerodrome elevation.

The initial climbing speed to the noise abatement initiation point is V_2+10 to 20 kt (20 to 40 km/h).

On reaching an altitude equivalent to at least 800 ft (240 m) above aerodrome elevation, decrease aircraft body angle/angle of pitch whilst maintaining a positive rate of climb, accelerate towards V_{ZF} and either:

- a) reduce power with the initiation of the first flaps/slats retraction; or
- b) reduce power after flaps/slats retraction.

Maintain a positive rate of climb and accelerate to and maintain a climb speed of $V_{ZF}+10$ to 20 kt (20 to 40 km/h) to 3000 ft (900 m) above aerodrome elevation.

On reaching 3000 ft (900 m) above aerodrome elevation, transition to normal en-route climb speed.

4.3 **AUTORIZĂRI**

Unui operator de aeronavă înmatriculată într-un alt Stat decât România i se permite operarea în condiții de vizibilitate redusă în conformitate cu Procedurile de operare în condiții de vizibilitate redusă declarate a fi în vigoare de către ATC numai dacă operatorul deține o autorizare pentru Operarea în condiții de vizibilitate redusă emisă de statul responsabil cu supravegherea acestui operator.

5. Dispozitive de măsurare a frânării și nivelului de frânare sub care pista umedă este declarată alunecoasă

Pentru dispozitivele de măsurare a coeficientului de frecare pe pistă, vezi AD 1.2.

Când pe pistă este prezentă numai apă și controalele periodice indică faptul că pistă nu va deveni alunecoasă când este udă, nu se vor face măsurători și pista va fi raportată ca fiind "UMEDĂ".

6. Alte informații

6.1 Proceduri pentru reducerea zgomotului

Se aplică procedurile în conformitate cu prevederile textului în limba engleză. Traducerea va fi publicată la o dată ulterioară.