

2654.

Врз основа на член 44 став 7 од Законот за воздухопловство („Службен весник на Република Македонија” бр.14/06, 24/07 и 103/08 директорот на Агенцијата за цивилно воздухопловство донесе

**П Р А В И Л Н И К
ЗА НАЧИНОТ И ПРАВИЛАТА НА ЛЕТАЊЕ
СО БАЛОНИ**

Член 1

Со овој правилник се пропишуваат начинот и правилата на летање со балони.

Член 2

Одделни изрази употребени во овој правилник го имаат следното значење:

1. Балон е воздухоплов, полесен од воздухот, кој се искачува со помош на топлиот воздух или гас полесен од воздухот или комбинација на двата;
2. Зона на спортски аеродроми е утврден дел од воздушниот простор над спортскиот аеродром и околу него.
3. Дозвола за пилот на слободно летачки балон е документ со кој се потврдува дека лицето е оспособено за летање со балон.
4. ГПС (Global Position Sistem) е сателитски навигационен систем.
5. Контролиран воздушен простор е дел од воздушниот простор, со утврдени размери, во кој е обезбедена служба за водење на воздушниот сообраќај во размер, кој е определен со класификација на воздушниот простор.
6. Корпа на балонот е контејнер за екипаж, кој е обесен под куполата на балонот.
7. Купола на балонот е дел од балонот кој е наполнет со средство што му дава погон за качување.
8. Лет на балонот е време од моментот кога балонот ќе се помести т.е. одвои од земјата, до моментот кога крајно (последен пат) ќе ја допре земјата.
9. Воздухопловна Федерација на Македонија (ВФМ) е организација на авиоспортовите во Република Македонија.

10. Несреќа со балон е случка поврзана со летање на балонот која настанува од моментот кога пилотот влегува во корпата на балонот со кои има намера да го обави летот до моментот кога се исклучува (слетува) и поради што:

- има еден или повеќе смртни случаеви или потешко повредени, или багажот е многу оштетен.

- има оштетување или грешка во структурата на балонот.

- балонот е изгубен или потполно не достапен.

11. NOTAM (Notice to airman) е информација за пилотот.

12. Организирано летање со балони е летање со намена на спортско летање на три или повеќе балони, школување (во склоп со програмата за школување) спортски натпревари или приредби.

13. Условно забранета зона е одреден дел од воздушниот простор на копно или територијална водена површина во кој летањето е забрането во одредено време и под одредени услови.

14. Напомена е забелешка, впишана во дозволата или е нејзин составен дел и утврдува посебни услови права или забрани кои се однесуваат на дозволата.

15. Забранета зона е одреден дел од воздушниот простор над копно или територијална водена површина во кои летањето е забрането.

16. Место за слетување на балонот е доволно голема копнена или водена површина, која овозможува безбедно слетување на балонот.

17. Специјализирана организација е здружение или друштво кое во своето членство вклучува стручњаци од областа на балонарството.

18. Тренажна зона е дел од воздушниот простор над копно или територијална водена површина во кои се врши летање во одреден временски период.

19. Големи поправки на балонот се сите поправки освен оние што ги дозволува производителот.

20. ВФР (Visual Flight rules) се правила на визуелно летање.

21. Водач на летањето е лице кое е одговорно за припрема, организација, изведување и водење на летањето со балон.

22. Полетувачко место за балони е копнена или водена површина од кој може безбедно да се полета со балон.

23. Осигурана површина (зона) е онаа која има посебен статус (поради безбедност на природни вредности) со постапка утврдена со закон.

24. Воздушен брод е воздухоплов полесен од воздухот со капкаст облик на кого сила (погон) му дава топлиот воздух или гас полесен од воздухот или комбинација на двете, кој има свој погонски систем и средства за контрола на правецот на летање.

25. Самостоен налет е времето на летање во кое ученикот е единственото лице во воздухопловот.

26. Падобран на балонот е материал во кружна форма (истиот од кој е сошиен и самиот балон) која ја отвара и затвара куполата поради пропуштање на воздух односно ладење.

27. Мотор за ладно полнење е вентилатор со кој балонот се полни пред да почне со загревање.

28. Термички столбови е подигање и вртложене на топлиот воздух од земјината површина кое е предизвикано од загревање на површината од сончевите зраци.

29. Номекс е платно кое не гори.

30. Воздушни ножички е разлика на два спротивни правца на ветрови.

31. Максимална маса на балонот е величина која е во зависност од дизајнот и величината на куполата, а не смее да биде поголема во никој случај од максималната маса зададена од упаството на производителот.

32. Минимална маса на слетување е величина дредена со упството на производителот, а во нејзе се прерачунати: Тежината на балонот, тежината во корпата и тежината на куполата.

33. Кубна запремина на топовоздушниот балон е запремина која се пресметува секоја геометриска форма на секој дел од системот на балонот при неговата најголема запремина, која допринесува за летот на балонот и се пресметува во кубни метри.

34. Табела за товар (LOADING CHART) е дијаграм по кој со помош на таблици се пресметува носивост на балонот на одредени височини.

35. Стандарден облик на купола се балони со облик на топка или јажеста форма.

36. Специјален облик на купола се балони со различни форми од стандардната форма на балонот (шишиња, куќи, превозни средства, облици на животни итн).

37. Пилот пламен е пламенот кој постојано гори кај горилникот, а него го предизвикува гасната фаза од гасот.

38. Систем за брзо откачување (Quick Release) е систем за брзо откачување на балонот при полетување.

Член 3

(1) За летање во неконтролиран воздушен простор балонот треба да ја има следната опрема:

1. Во куполата термометар,
2. Во корпата барем две боци плин,
3. Висинометар,
4. Апарат за гаснење пожар,
5. Транспондер (мод Ц).

(2) За летање во контролиран воздушен простор балонот треба да има, покрај опрема од став 1 на овој член и следнава опрема:

1. ГПС,
2. вариометар,
3. радио станица,
4. транспондер (мод Ц).

Член 4

(1) Балонот се употребува доколку има важечко уверение за пловидбеност и има евиденциска табличка.

(2) Евиденциската табличка треба да биде поставена на видливо место на балонот и ги содржи следните податоци:

- Производител (фирма или лице),
- Тип и модел,
- Година на производство,
- Производен број,
- Носивост,
- Други податоци.

(3) Балонот се употребува за спортско летање, натпреварување, оспособување на пилоти на балон, превоз на лица, за панорамски летови, падобранство и во рекламни цели и за намена за употреба која е впишана во книшката за летање на балонот, за кој бил атестиран и чија намена е предвидена во упаството за летање (одржување на балонот).

Член 5

(1) Балоните полетуваат и слетуваат на места безбедни за поедините типови на балони во склад со упаствата за летање издадени од производителот.

(2) Полетување и слетување на балонот е дозволено насекаде каде што тоа може безбедно да се изведе освен на подрачје каде е тоа забрането согласно објавите на НОТАМ-от и во подрачјата заштитени со закон.

Член 6

(1) Летањето со балон треба да се изведува согласно правилата за летање пропишани со овој правилник;

(2) Со балон смее да се лета само по правила на дневно визуелно летање (ВФР) во време од пола саат пред излез на сонцето до пола саат после залез на сонцето во период мај-септември;

(3) Летање со балони во зона на спортски аеродроми и места за полетување, слетување кои се наоѓаат во воздушен простор во класификација *G* е дозволено, ако пилотот на балонот добие одобрение од управата на спортскиот аеродром или местата за полетување и слетување т.е. дозвола од контролата на летање на истите, а при тоа летањето да не е во спротивност со режимот во обезбедените подрачја;

(4) Забрането е летање со балони над утврдени подрачја во неконтролиран воздушен простор од класификација *G* што е во согласност со наредбата за огласена забранета зона. Во одредено време и под одредени услови е забрането летање во условно забранетите зони и тренажни зони, а што се објавува со известување до пилотите (НОТАМ);

(5) Балонот може да лета под минимална висина утврдена за визуелно летање, согласно прописите, што ги уредуваат правилата за летање со воздухоплови, при тоа мора да биде обезбедена најмала висина, која обезбедува безбедно слетување. Балонот мора да лета најмалку 50м над улици, железници, жичари, далноводи, други објекти како и над групи луѓе. Во фаза на слетување и полетување балонот може да лета и пониско од 50м над објекти и групи луѓе;

(6) Во системот за напојување со гориво (црева за горилникот, редуктори, стеги)не треба да се употребува на неатестирана опрема;

(7) Не треба да се лета со балон под дејство на алкохол и опојни дроги.

Член 7

Летањето со балони во контролиран воздушен простор може да се врши ако:

1. Балонот е опремен согласно член 4 став 2 од овој правилник;

2. Пилотот на балонот има дозвола за летање со балон и најмалку 30 часа самостоен лет;

3. Пилотот на балонот го најави летот.

Член 8

(1) Летањето со балони поради оспособување, спортски натпревар, летање на балон со пилот кој има важечка дозвола за пилот на слободно летачки балон издадена во странство или јавна манифестација со балони се надгледува од раководител на летањето кој има дозвола за пилот на балон со впишано овластување за инструктор.

(2) Раководителот на летање треба пред полетување да:

1. ја провери регистрацијата и важноста на дозволата за летање со балон;

2. види дали учениците за пилот на балон се впишани во евиденција на ученици и дали се опремени со прописната опрема;

3. ја провери метеоролошката ситуација и во зависност од временските услови да издаде согласност за летање;

4. го води летањето и се грижи за ред и дисциплина на местото на полетување и слетување;

5. забрани летање кога ќе се посомнева дека балонот или опремата не се безбедни, или кога ќе се посомнева дека лицата кои треба да летаат се душевно или телесно неспособни да летаат со балон односно се под дејство на алкохол, наркотички сретства или други психофизички средства;

6. одлучува за почеток, прекин и крај на летањето со балон;

7. да забрани летање на лица кои ги кршат правилата на летање или на било кој друг начин ја загрозуваат безбедноста на летање.

Член 9

(1) Пред секое полетување пилотот на балонот треба да ја информира контролата за летање дека планира лет, и тоа во која област ќе се лета, времетраењето на летот и висината на летот и ознаките на балонот. Најавата може да ја изврши со помош на телефон или радио врска.

(2) По слетување пилотот на балонот треба да ја информира контролата на летање дека летот е завршен.

Член 10

(1) Секој пилот пред самиот лет треба добро да ја проучи метео ситуацијата и прогнозата за подрачјето каде ќе се лета. За негова сопствена сигурност покрај сите прогнози може да се пушти балонче наполнето со хелиум или балон гас, и да се прати се додека е видно со голо око.

(2) Поради голема осетливост на балонот на термички столбови, условите за лет се најдобри два до три часа по излегување на сонцето и пред заоѓање на сонцето. Во зимските месеци, а особено кога има снег може да се лета и по цел ден, како и во деновите кога нема термичка активност.

Член 11

Местото за полетување на балонот треба да биде чистина без препреки и остри предмети за да не се оштети куполата. Во правецот на отварање треба да има минимум простор душло поголем од должината на балонот (корпа плус купола), а додека кога би имало ветар во границите на дозволената јачина за полетување треба да се полета во завет.

Член 12

(1) Во случај на подготовка за спојување со корпата и куполата, корпата се свртува така што ветерот да дупа во дното од корпата, а торбата со куполата се сместува околу 4-5 метра од корпата.

(2) Садовите за плин се прицврстуваат за корпата со помош на ремени, со тоа што течната фаза треба да биде свртена према работ од корпата.

(3) Горилникот се мести на држачите и цревата за довод на гориво се прицврстуваат за истите. Откако ќе се прицврстат цревата се обвиткуваат со кожна облога заедно со металните јажиња кои ја држат корпата преку карабините прицврстени за куполата. Облогата е околу еден метар долга и 30 цм широка.

(4) Горилникот се спојува со садовите за плин преку цревата за довод на истиот и се проверува случајно од некаде да не излегува плинот (уво, нос).

(5) По уверувањето дека све е добро припремено се легнува корпата во правец на торбата со куполата со тоа што отворот за ногата(скаличката) останува од горна страна, и се запалува гасната фаза од горилникот (пилот пламен).

(6) Течната фаза се пушта и со кратко пуштање на горилникот, се проверува како гори и колку е притисокот во него. По уверувањето дека е се во ред се гасат гасната и плинската фаза и со кратко дување се празнат цревата за довод од гасот кој преостанал во нив, и се преминува на следната фаза од припремата за полетување.

Член 13

(1) Номексот служи при летот да го штити пилот пламенот од ветар и гаснење. Од торбата се извлекува устата од балонот и се мести така што делот кој е изработен од номекс да биде постелен на земја. Потоа се спојуваат челичните јажиња спрема боите со кои се означени. На еден карабин одат две или повеќе челични јажиња со иста боја. Откако ќе се зацврстат челичните јажиња за карабинот се извлекува делот изработен од номексот. Црвената гуртна која излегува од куполата и е поврзана со воздушниот падобран треба стално да биде од десна страна и да биде прицврстена за горниот десен карабин.

(2) Челичните јажиња мора да бидат неоштетени. Пред да се почне со ладно полнење на куполата на екипажот му се задаваат задачи кој што треба да работи за време на ладното и топлото полнење па се до самото полетување.

(3) Кај балоните до 3000м³ доволни се четири лица за успешно подигнување на балонот. Двајца членови треба да се кај устата на балонот, а еден да го држи јажето на врвот од куполата кој во даден момент полека го попушта за да балонот се крене над корпата.

(4) Вентилаторот за ладно полнење се става покрај корпата од левата страна. Се извлекува куполата од торбата со споро движење во спротивна страна од корпата. Вентилаторот се вклучува кога двајцата одговорни за устата од балонот се на свое место. Кога балонот веќе почнува да ја добива формата членот кој е задолжен за јажето од врвот на куполата го зацврстува падобранот за отворот со помош на велкро (чичак трака) по боја или број се во зависност како е обележано. Во меѓувреме пилотот на балонот странично ја повлекува куполата како подобро би се наполнила со ладен воздух, но тоа смее да го прави само за гуртните кои се протегаат од врвот према устата на куполата, а никако да се влече за самото платно да не дојде до оштетување на истото.

(5) Корпата се врзува со јаже (за карабин) за кука за влечење на возилото со кое се носи балонот или за некое друго место кое би го задржал балонот во случај ветерот во маѓувреме да се појача, со тоа што мора врзувањето да биде такво, веднаш по потреба да може да се одврземе (Quick Release).

Член 14

(1) Кога куполата во целост е наполнета со ладен воздух се преминува на полнење со топол воздух, но претходно мора уште еднаш да се направи целосен преглед на опремата. Куполата не треба да биде оштетена, падобранот треба да е правилно прицврстен, карабините да се правилно прицврстени, торбата од куполата да е правилно спакувана и прицврстена за еден од столбовите кои го држат горилникот. Потоа се известува екипажот да се спреми за топло полнење. Повторно се отвараат вентилите од садовите за плин, се пали пилот пламенот и со кратки пламени од 2-3 секунди се загрева воздухот во куполата. Во меѓувреме се гасне вентилаторот.

(2) Кога се почнува со загревање на воздухот во куполата се внимава да не се потпали устата на куполата или платното околу неа. Кога балонот ќе почне да се крева членот кој се наоѓа на јажето од врвот на куполата, полека и рамномерно се движи према корпата и се обидува што поспоро куполата да се крене. Кога куполата е издигната и смирена јажето му се дава на пилотот, а тој го врзува за карабин.

(3) Во моментот кога куполата веќе се има кренато околу 60 степени од површината на земјата им се кажува на преостанатите членови да се доближат до корпата, а пилотот назначки влегува во истата со тоа што продолжува со внесување на топол воздух во самата купола.

(4) Во случај устата да сака да се затвори се престанува со греење на куполата и се причекува 2-3 секунди повторно да се отвори и се продолжува со греење. За тоа време членовите на екипажот треба да се потпрени на самата корпа и да чекаат за качување на патниците во истата.

Член 15

(1) Пред да влезат патниците во корпата пилотот треба да ја провери црвената гуртна дали е исправна и да се повлече 1-2 секунди да се види како реагира. Се проверуваат инструментите дали функционираат нормално и се прицврстуваат за местото наменето за нив. Пред полетувањето ако пилотот не е сигурен за максималната маса на балонот треба да се пресмета максимално дозволената тежина која смее балонот да ја подигна согласно табелата на товар (LOADING CHART).

(2) Во случај да се превезуваат патници пред полетувањето се предупредуваат на следното:

-дека не смее да се држат за цревата кои го спроведуваат плинот;

-дека не смее да го допираат црвеното јаже;

-за време на летот да не мрдаат премногу во корпата;

-да не ја напуштаат корпата после слетувањето се додека пилотот не им одобри;

-дека смеат да се држат за рачките во корпата;

-при слетувањето треба да заземат положба која им е објаснета при брифингот пред полетувањето.

Член 16

Полетувањето започнува со загревање на воздухот во куполата. Во моментот кога балонот има можност малку да се помрдне се престанува на кратко со греењето, како куполата би се стабилизирила. Во тој момент балонот е спремен да се оддели од земја. Се продолжува со кратки дувања на топол воздух во куполата со што и се одвојува односно се започнува летот и се загрева куполата до толку колку високо сакаме да оди-

ме, но не смее да се претера да не дојде до прегревање на балонот. Кај вакво полетување мора да се внимава да не се добие чувство на лажно полетување, кое настапува поради воздушната струја која удира во горниот дел на куполата. Во вакви услови треба да се употреби патент за брзо одврзување (quick release patent) или јаже кое е така врзано за карабинот од корпата со што би можело веднаш да се ослободи. Исто така се дозволува полетување позади некоја заветрина (ротор), односно некој рид или дрворед. Ова значи се повторува истата постапка како и кај нормалното полетување, но во моментот кога треба да се одвои од површината на земјата треба тоа да се направи со поголема вертикална брзина за што побрзо да се влезе во стабилниот слој на ветерот.

Член 17

(1) Висината на летот се контролира само со горилникот односно со загревање на воздухот. Вентилот на горилникот е така конструиран да биде потполно отворен или затворен. Вентилот на горилникот се контролира со помош на рачка која кај различни типови на вентили различно функционира. На карактеристиките на летот со балон најмногу зависат температурата на околината и оптеретувањето на балонот.

(2) Воздухот во куполата се загрева со кратки палења односно со кратки повлекувања на рачката на горилникот 2-3 секунди.

Член 18

Со падобранот плански се намалува качувањето (узгонот) на куполата и затоа со него треба внимателно да се ракува. За време на летот падобранот не смее да биде отворен подолго од три секунди. Помеѓу две отварања куполата треба да се врати во своја првобитна положба. За време на тие три секунди дозволени се три потегнувања што од прилика би значело 2-3 метри потегната црвена гуртна надолу. Кога кај недоволно оптеретен балон падобранот не се врати веднаш, во тој случај се употребува горилникот и со кратко вдување на топол воздух во куполата тој да се врати во својата положба.

Член 19

Отворите за испуштање на воздух од страна се употребуваат кај куполи над 3000м³, кои можат да понесат голем број на патници и служат за ротирање на самиот балон и побрзо испуштање на топлиот воздух од куполата и со тоа побрзо легнување на истата на земја да не би дошло до влечење на корпата на појак ветар.

Член 20

(1) Во воздух постојано треба да бидат приклучени два сада за плин на спротивната страна на корпата и тоа без разлика каков горилник се користи и задолжително е придржување на упатството за летање од производителот.

(2) За полнење на куполата се користи десниот сад, а левиот само за лица леваци.

(3) Се лета со левиот сад (или обратно), а десниот се чува за моментот кога ќе се променува празниот сад или во случај кога треба појачана снага во текот на летот или слетувањето.

(4) Кога ќе се стигне до последните два сада мора во претпоследниот да се остави 30%гас.

(5) Се слетува со минимум 25% гас во двата последни сада. Тоа овозможува доволна снага на пламенот за време на слетувањето. Во случај на ниски температури во сатовите може да се додаде малку кислород како би го појачале притисокот.

Член 21

(1) Качувањето (движење нагоре) со балон се постигнува со почесто вдување на топлиот воздух во куполата. Доколку нема инструмент за мерење на температурата тогаш не треба да се движи повеќе од 3м/с нагоре.

(2) Кај балоните со посебен изглед обавезно е придржување до упатството на производителот.

Член 22

(1) За спуштање на балонот потребно е пилотот подолго време да не го пали горилникот. Во случај на спуштање од поголеми висини (ладно спуштање) балонот ќе почне да се врти околу својата оска.

(2) Брзината на спуштање се движи од 3-6м/сек во зависност од оптоварувањето и староста на куполата.

(3) Пилотот треба да внимава да не се потфати со пламенот устата на балонот при повторно полнење.

(4) При наглото спуштање пилотот треба да внимава на висината во однос на земјата и навремено да започне со греење на куполата за да не би дошло до појак удар во земја со балонот.

(5) Спуштањето се врши и со помош на падобран согласно член 18 од овој правилник.

Член 23

(1) Ако се лета на поголеми висини носивоста се намалува со зголемување на висината, и затоа претходно пилотот треба да ја пресмета носивоста на балонот со кој се планира да се лета.

(2) На поголеми висини треба да се носи маска со кислород.

Член 24

Во случај балонот да влезе во воздушен слој кој се движи во спротивен смер од смерот во кој се движел балонот пилотот треба да почне со загревање на воздухот во куполата. Пилотот прво го пали пилот пламенот и внимава како е свртен горилникот за да не се запали долниот дел од куполата.

Член 25

(1) Во термика воопшто не е дозволено летање со балон. Но доколку по некоја случајност се влезе во термички столб над земја пилотот треба да остави да се подигне балонот и истовремено да внимава кога термичкиот столб ќе го исфрли балонот, а куполата не биде испразнета и да пропадне во неконтролиран спуст.

(2) Кога во услови на термичност балонот цело време се движи неконтролирано горе долу, пилотот треба при секоја прва можност да слета, и треба по можност да слета на широка и чиста ливада без препреки.

(3) Не се лета во близина на кумулонимбуси.

Член 26

Пред секое полетување, во случај пилотот да не е сигурен за носивоста на балонот со кој треба да лета, се употребува табелата за товар (LOADING CHART) која ја издава секој производител на балони и е универ-

зална со која може да се одреди на која висина колку терет може да подигне балонот. Оваа табела е во зависност со температурата која е на земја и воздушниот притисок кој владее на одредена височина.

Член 27

(1) Местото за слетување со балон треба да биде поголема копнена површина која обезбедува безбедно слетување на балонот. Пилотот на балонот треба да одбере доволно голем простор, кој во правецот на слетување нема препреки како што се далеководи, дрвја, куќи, стока на испаша, посеви, винови насади (нарочито шпалир) или други градинарски култури и истиот може да биде ливада до која без проблем може да дојде возило кое ќе го собере балонот и екипажот кој летал со него.

(2) За слетување на појак ветар местото за слетување треба да биде во заветрина и тоа обратно од полетувањето.

Член 28

Во процедурата на слетување пилотот треба да го смири балонот на височина два пати поголема од неговата висина. Кога ќе се приближи до местото каде е предвидено слетувањето уште малку се намалува висината. Со горилникот се контролира брзината на спуштање. Пред балонот да ја допре земјата се гаснат вентилите за доток на гас и се испушта гасот кој бил во цревата за довод и некаде на 1-2м пред земја се повлекува падобранот и се чека додека балонот не застане. Екипажот и патниците во моментот на слетување мора да бидат во положба на слетување (потклекнати во корпата), и смеат да се исправат после дозволата од пилотот. Кога ветерот е појак куполата сама ќе падне према напред, а корпата ќе се преврти и во тој случај целиот екипаж треба да се држи за рачките во корпата се до моментот додека не застане влечкањето на корпата по земја и излегувањето на топлиот воздух од куполата.

Член 29

(1) По слетувањето доколку горилникот не е оладен истиот се лади во моментот кога балонот е потполно смирен. За цело време екипажот седи во корпата се до моментот додека пилотот не дозволи напуштање на корпата. Ако имало повеќе патници тие ја напуштаат корпата еден по еден но во никој случај сите наеднаш. Првиот кој ќе ја напушти корпата ја држи со едната рака за да не би полетал балонот поради разлика во тежина. Доколку балонот е во хоризонтална положба еден од екипажот го прифаќа јагето од врвот на куполата и се движи во правец на ветерот за да ја обори куполата, а за тоа време пилотот со црвената гуртна го повлекува падобранот и целосно ја лади куполата.

(2) Откако куполата е оборена на земја истата со помош на двајца до тројца помошници се собира во торбата. Корпата се растура односно се симнува горилникот и се става во својата футрола, пречките се вадат и се пакуваат во корпата, инструментите се исклучуваат и се ставаат на сигурно да не би дошло до нивно уништување при собирањето на балонот.

Член 30

Балоните на топол воздух можат да се користат за слободно летање, за тренинг и за разни манифестации, ако се врзани за земја, од причина што кога има појак

ветар од 3-4м/с веќе и врзаниот лет станува проблем. Балонот треба да биде врзан за најмалку три точки и тоа на карабините од корпата под горилникот, со јажиња кои имаат носивост најмалку 4000kg, не е препорачливо летање со врзан лет на јачина поголем од 5м/с.

Член 31

Во случај на прелетување на препрека, пилотот во право време треба да се одлучи дали ќе слета пред препреката или после. Слетувањето е возможно и од 15м. Ако пилотот одлучил да ја прескокне препреката тоа го прави навреме (во зависност од големината на балонот и неговата оптовареност) што значи започнува со греење на куполата на доволна одалеченост од препреката, но истовремено ја држи црвената гуртна како би можело да се работи со воздушниот падобран и по потреба веднаш после препреката да слета или да го продолжи летот на саканата висина.

Член 32

Во случај на опасност од контакт со далновод или струја потребно е пред да се случи контактот пилотот да ги затвори вентилите од садовите, плинот што е во цревата да го испушти преку горилникот, и во целост да го отвори воздушниот падобран со што корпата би била што поблиску до земја. Корпата се напушта или се чека помо не допирајќи ги металните делови.

Член 33

Во случај на оган во воздух пилотот на балонот треба веднаш да ги затвори вентилите и да го изгаси огнот со помош на апаратот за гаснење. Откако оганот е изгаснат пилотот на балонот повторно го пали пилот пламенот и веднаш треба да бара место за принудно слетување. Доколку не може да се запали пилот пламенот се спрема екипажот за тврдо приземнување.

Член 34

(1) Во случај на оган на земја пилотот на балонот треба веднаш да ги затвори вентилите од садовите и да го гаси огнот со противпожарен апарат.

(2) Доколку за време од 30 секунди не се изгасил огнот се известуваат сите присутни да се одалечат на задоволително растојание од корпата и пилотот треба да го напушти местото поради опасност од експлозија.

Член 35

Во случај на оштетување за време на летот, со загревање пилотот треба да се обиде да го надомести топлиот воздух што се загубил поради оштетувањето, да лета што пониско и треба што побрзо да слета на првото pogodно место. Доколку не постои таква можност да се контролира брзината на пропаѓање пилотот на балон ги исфрла целата опрема од корпата вклучувајќи ги и садовите за гас.

Член 36

Во случај на тврдо приземнување се известува екипажот и патниците дека следува тврдо слетување и после слетувањето ни по која цена да не ја напуштаат корпата без дозвола на пилотот. Сите се поставуваат во положба на тврдо слетување односно со меко свиткани

колена и со погледот во правец на летот (слетување), со главата пред работ на корпата и се држат за рачките во корпата. Пилотот на балонот ги затвора сите вентили од садовите за гас кои се во корпата и ги исфрла сите остри предмети.

Член 37

Во случај на прегревање на куполата пилотот на балонот треба веднаш да престане со греење и да слета на првото погодно место.

Член 38

(1) Доколку се примени течење на гасот на главниот вентил пилотот на балонот треба да го затвори доводот на гас и со другиот вентил да се обиде да слета на првото погодно место.

(2) Доколку пуштаат двата вентила пилотот на балон ги затвора доводите за гас и се припрема за прилично слетување така што ја исфрла целата опрема од корпата вклучувајќи и посудите за плин.

Член 39

(1) Доколку се изгасне пилот пламенот треба со запалка да се запали, а доколку и тоа не е возможно, а има горилник со два пилот пламена од соседниот горилник на кој му функционира пилот пламенот се работи со течната фаза повремено и се користи како запалка за горилникот на кој му откажал пилот пламенот.

(2) Ако се работи за еден пилот пламен тогаш:

- Се затвора главниот доводот за гас на садот;
- Се отвора главниот вентил на горилникот до крај;
- Одвреме навреме се отвара вентилот на садот;
- Со запалка се пали плинот на горилникот;
- Се отвора вентилот на садот така да се добие полн оган;

- Се смалува дотокот на гас од садот така да на главниот горилник гори само мал пламен. Со оваа постапка се контролира температурата во куполата и се слетува на првото пригодно место.

Наместо ова може да се користи и вентилот за течна фаза од другиот сад како пилот пламен.

Член 40

(1) За ноќен лет балонот треба да има јаки светла и инструменти односно висинометар, вариометар, ГПС, мапи и адекватен број на резервни рачни лампи.

(2) Планирањето на летот, утврдување на адекватни резерви на гориво и прибирање на информации за временските услови вклучувајќи го и тајмингот, пилотот на балонот треба да ги направи внимателно така што балонот да биде во можност да остане во воздух до излез на сонцето.

Член 41

(1) Во случај на магла летот треба да биде следен од земја.

(2) Летот треба да се одвива на горната граница од маглата, а штом ќе се здогледа било какво место за слетување веднаш да се слета. Во ваков случај најчесто се користи ладен спуст, за што треба да се информира екипажот и патниците.

(3) Побезбеден начин на слетување (ладен спуст) е кога пилотот и пратњата од земја би имале ГПС па со помош на координати му се укаже на пилотот каде да се наоѓа и каде да слета.

Член 42

Просторот во кој се складира балонот мора да биде чист и сув. Мокри или влажни куполи не смее да се складираат без претходно сушење. Кога се суши балонот тоа треба најпрво да се направи со ладен воздух, а дури потоа со топол. Садовите за гас се чуваат во простории без подрум кои имаат редовно проветрување.

Член 43

Може да се употребува купола, горилник, садови и корпа од различни производители како целина доколку самите производители го имаат наведено тоа во нивните упатства.

Член 44

Со влегувањето во сила на овој правилник престануваат да се применуваат одредбите од Правилникот за летање на воздухоплови („Службен лист на СФРЈ” бр. 10/79 и 4/83) кои се однесуваат на правилата и начинот на летање со балони.

Член 45

Овој правилник влегува во сила наредниот ден од денот на објавувањето во „Службен весник на Република Македонија”.

В.д. директор,
Зоран Крстевски, с.р.

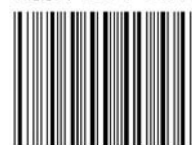


www.sivesnik.com.mk
contact@slvesnik.com.mk

Издавач: ЈП СЛУЖБЕН ВЕСНИК НА РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА, ц.о.-Скопје
бул. "Партизански одреди" бр. 29. Поштенски факс 51.
Директор и одговорен уредник - Тони Трајанов.
Телефони: +389-2-3298-860, 3290-471, 3290-449.
Телефакс: +389-2-3112-267.

Претплатата за 2008 година изнесува 9.200,00 денари.
„Службен весник на Република Македонија” излегува по потреба.
Рок за рекламации 15 дена.
Жиро-сметка: 300000000188798.
Депонент на Комерцијална банка, АД - Скопје.
Печат: ГРАФИЧКИ ЦЕНТАР ДООЕЛ, Скопје.

ISSN 0354-1622



2008134