

РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА
REPUBLIC OF MACEDONIA

ПИЛОТСКА ДОЗВОЛА PILOT LICENCE

Фотографија Photo	Име Name	_____
	Презиме Surname	_____
	Дата на раѓање Date of birth	_____
	Место на раѓање Place of birth	_____
	Адреса Address	_____
	Државјанство Nationality	_____
Своерачен потпис / Signature of holder		Орган што ја издава / Issuing Authority
Дозвола за пилот на ултралесно летало Ultralight pilot licence		
Бр. No.		Печат Seal
Датум на првоб издавање Date of first issue		Потпис на службено лице / Signature of issuing officer

Класа на летало и/или Овластување Class of ultralight and/or Endorsement	Издадено на ден Date of issue	Печат - Потпис Seal - Signature

Важност на дозволата Validity Until		
Од From	До Until	Печат-потпис Seal - Signature
ЗАБЕЛАШКИ: REMARKS:		

179.

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

П РА В И Л Н И К ЗА НАЧИНОТ И ПРАВИЛАТА НА ЛЕТАЊЕ СО УЛТРАЛЕСНИТЕ ЛЕТАЛА (МИКРОЛЕСНИТЕ) И МОТОРИЗИРАНИТЕ КРИЛА

Член 1

Со овој правилник се пропишуваат начинот и правилата на летање со ултралесните летала (микролесните) и моторизираните крила (во натамошен текст УЛ).

Член 2

Одделни изрази во овој правилник го имаат следно значење:

1) **Инцидент** е настан кој не е несреќа, поврзан со операцијата на едно ултралесно летало, што влијае или би можел да влијае на безбедноста на операцијата и на летањето воопшто.

2) **Сериозен инцидент** е инцидент во кој околностите укажуваат дека несреќа безмалку се случила.

3) **Специфичен (УЛ) настан**, е појава, случка или случај кој што не е несреќа, сериозен инцидент или инцидент, а кој влијае или би можел да влијае на безбедноста на ултралесните летала.

4) **Употребна дозвола (Operational Permission)** е документ со кој се потврдува пловидбеност на УЛ. Тое е документ еквивалентен на Уверение за пловидбеност.

5) **Ултралесни летала** се летала од различни класи со најмногу две седишта, на кои V_{so} при МТОМ не пречекорува повеќе од 65 km/h (CAS) во конфигурација за слетување (и со мотор кој работи на минимум), и невклучувајќи ја опрема за вонредни ситуации (падобран) или друга спасувачка опрема, имаат максимална полетна маса:

1) За моторни УЛ:

- 300 кила за едноседи кој полетуваат и слетуваат на земја (копнен)

- 450 кила за двоседи кој полетуваат и слетуваат на земја (копнен)

- 330 кила за едноседи, хидро или амфибиска верзија

- 495 кила за двоседи, хидро или амфибиска верзија

2) За безмоторни УЛ:

- МТОМ е како кај моторната верзија на тој УЛ на мален за тежината на погонската група, резерварот и горивото.

Кај УЛ со вграден систем за спасување или друг дополнителен систем или опрема МТОМ може да се зголеми до 10%.

Напомена: ултралесните летала кои полетуваат со помош на нозете на пилотот се наречени моторизирани крила и се исклучени од оваа дефиниција.

б) **Моторизирани крила** се летала без класичен подвоз, опремени со помошен мотор кои со изгасен мотор имаат перформанси (летачки карактеристики) како безмоторни. Во моторизирани крила спаѓаат моторизиран змај, моторизиран параглајдер.

Член 3

За летање може да се користи УЛ доколку е заведено во книгата за евиденција, има употребна дозвола и е исправно за летање.

По исклучок од став 1 од овој член, без употребна дозвола може да се користи УЛ доколку има дозвола за летање на УЛ (Permit to fly), доколку се покаже дека леталото е во состојба безбедно да лета, со соодветни ограничувања наменети за безбедноста на трети лица. Дозволата за летање е документ наместо употребната дозвола, кој е од времен карактер како за домашните така и за странските летала. Дозволата за летање, Агенцијата за цивилно воздухопловство (во натамошен текст Агенција) може да ја даде усно и притоа да направи записник. Во таков случај во рок од три дена дозволата се дава писмено.

По исклучок од став 1 и 2 од овој член, без употребна дозвола или дозвола за летање, може да се користи УЛ доколку лета во зоната на местото на полетување и слетување, надвор од контролиран воздушен простор и подалеку од другиот воздушен сообраќај и на места и во услови каде не постои реална можност да нанесе штета на други учесници во воздушниот сообраќај и

трети лица и притоа во леталото не смее да има друго лице кое нема искуство со летање, и може да го управува лице со важечка дозвола повеќе од една година и има најмалку 50 часа налет на УЛ од истата класа.

Член 4

Странски УЛ, можат да летаат во Република Македонија со употребна дозвола или еквивалентен документ издаден од друга земја.

Странски УЛ од држави каде не постои регулатива во смисла на овој пропис може времено да летаат во Република Македонија со дозвола за летање издадена од Агенцијата, по извршен технички преглед. Во дозволата за летање се впишува временскиот период и сите евентуални ограничувања при користењето.

Член 5

Ултралесните летала не се воздухоплови градени по меѓународните стандарди (ИКАО). Пилотите и другите лицата во нив, летаат на сопствена одговорност.

Пилотите на секој УЛ треба да ги информираат другите лицата во нив за одредбите од став 1 на овој член како и за информативната табличка на која што јасно пишува:

ОВОЈ ВОЗДУХОПЛОВ НЕМА ПЛОВИДБЕНОСТ ПО СТАНДАРДИТЕ НА ИКАО, ЛЕТАТЕ НА СОПСТВЕНА ОДГОВОРНОСТ !

THIS AIRCRAFT HAS NO AIRWORTHINESS ACCORDING TO ICAO STANDARDS, FLYING IS ON YOUR OWN RESPONSIBILITY !

Член 6

Доколку УЛ не се користи подолго време треба да биде соодветно сместено, да не биде под штетните влијанија на сонце, влага, испарување на хемиски средства, механички удари и друго, на начин утврден со упатството.

Член 7

Пред почетокот со манипулирањето/ракувањето на земја со УЛ во смисла на туркање, растоварање, товаране, склопување, расклопување, проби, одговорното лице треба да одржи брифинг на лицата кои му помагаат, упатувајќи ги како треба да работат и помагаат.

Доколку УЛ се транспортира со возило или друг превоз треба да биде организирано, сместено и прицврстено така да не се оштетува за време на транспортот, товарането и растоварањето.

Член 8

На платформа, стојалиште или паркинг позиција односно на земја УЛ треба да биде поставено и прицврстено (укотвено или ленгерисано) така да не може да биде одувано од ветер и да не им смета на работата на другите воздухоплови.

Член 9

Сопственикот односно корисникот води книшка на УЛ. Во книшката се впишуваат податоците за налет, прегледи, поправки, промени и друго.

Член 10

Со УЛ може да пилотира лице доколку има важечка дозвола за тоа УЛ и психофизички е способно.

По исклучок од став 1, со УЛ може да пилотира лице без дозвола за време на обука под надзор на инструктор. Лицето кое е на обука не може да лета самостојно се додека инструкторот не го дозволи тоа.

Член 11

При користење на воздушниот простор пилотите на УЛ, освен на одредбите на овој правилник се придржуваат и на другите прописи и прифатени меѓународни стандарди.

Член 12

Со УЛ може да се лета само во визуелни метеоролошки услови VMC и по правилата за визуелно летање VFR.

Летањето во контролиран воздушен простор исто така се врши според правилата за визуелното летање.

Член 13

Пилотите своето летање го координираат со контролата на летање во зависност од воздушниот простор што го користат. Пилотите при своето летање се придржуваат на класификацијата на воздушниот простор, објавена во Зборникот на воздухопловните информации (AIP).

Член 14

Во контролиран воздушен простор потребно е да се има комуникација со надлежната контрола на летањето.

По исклучок од став 1 на овој член, во контролиран воздушен простор, дозволено е летање и без радио комуникација со контролата на летањето, на определено место, во определено време и до определена височина, доколку на тоа се согласи надлежната контрола на летањето.

По исклучок од став 1 на овој член, во контролиран воздушен простор, дозволено е летање и без радио комуникација со контролата на летањето, доколку се лета во група која е предводена од летало кое има комуникација со контролата на летањето по претходна најава.

Член 15

Моторизирано крило и парамотор во кое има вградено двонасочна воздухопловна радиостаница може да ја користат само на фреквенциите 123,5 MHz, локалната фреквенција на спортскиот аеродром каде што лета, или други фреквенции кои се определени за спортските аеродроми.

По исклучок од став 1 на овој член, моторизирано крило и парамотор, кои се опремени со воздухопловна радиостаница, во исклучителни случаи може да ја користат фреквенцијата на надлежната контрола на летањето доколку однапред за тоа даде согласност надлежната контрола на летање.

Член 16

Со УЛ по правило се лета дење.

По исклучок од став 1 на овој член, пилотот може да лета и ноќе доколку:

- леталото е светлосно опремено за летање ноќе;
- пилотот има искуство од најмалку: 100 часа налет на одредената класа, 20 часови налет на одредениот тип, да е запознат со местото од каде сака да полета и слета ноќе, и да има 20 полетувања и слетувања дење од истото место;
- метеоролошките услови да се такви, да се исполнети VMC и ветерот е послаб од 5 м/сек. во текот на целиот лет;
- теренот за полетување и слетување е јасно осветлен да се забележува на оддалеченост од 1500 метри и на местото за полетување и слетување има лица за испомош на земја со возила на располагање; и
- пилотот да има двострана радиоврска или со контролата на летањето или со лица за испомош на земја.

Член 17

При прелетување на државните граници во контролиран воздушен простор УЛ треба да биде опремено со транспондер.

По исклучок од став 1 на овој член, при прелетувањето на државните граници транспондер не е потребен доколку се лета во организирана група и еден од нив има транспондер и за тоа се известени надлежните контроли на летање.

По исклучок од став 1 на овој член, при прелетувањето на државните граници транспондер не е потребен доколку за тоа се согласат надлежните контроли на летање.

Одредбата од став 1 на овој член, не се применува за моторизираните крила.

Член 18

Сопственикот односно корисникот на УЛ го користи УЛ и опремата во согласност со упатствата на УЛ и опремата и во согласност со употребната дозвола.

Член 19

На местото за полетување и планираното место за слетување со УЛ, треба да има ветроказ или лице кое може да даде информација за ветерот.

Член 20

Точење на гориво во УЛ се врши на вообичаен воздухопловен начин, со метални канистри и метална инка, процедурено преку еленска кожа. Доколку точењето се врши од пумпа потребно е и заземјување.

Член 21

При стартување и при работа на моторот на УЛ, на пилотското место секогаш треба да има пилот, механичар или друго соодветно лице.

За време на работата на моторот не е дозволено седнување или станување од седиштата.

По исклучок од став 2 на овој член, станување и седнување од седиштето е дозволено на лицето кое не е PIC во услови кога пропелерот е заштитен или кога тоа седнување и станување е помогнато од лица организатори на летањето, или во услови кога тоа е предвидено со упатствата.

Член 22

Пред полетување пилотот треба да изврши подготовка за летот и тоа да:

- ги провери исправите, книгите и други потребни документи;
- прибави податоци и ја утврди задачата на летот;
- изврши потребна навигациска подготовка во зависност од планираниот лет;
- ја провери полетно-слетната патека и маневарските површини;
- ги провери податоците за местото за слетување доколку слетува на друго место;
- ја провери метеоролошката состојба и прогнозата долж рутата;
- ја провери исправноста на воздухопловот и опремата;
- ја провери количината на горивото, масата и балансот;
- изврши лична подготовка;
- ги разработи постапките за во случај на нередовни и вонредни ситуации (а по потреба и редовните постапки);
- ги предвиди и провери алтернативите при полетување, долж рутата и кај дестинацијата;
- одржи брифинг со лицата што пружаат помош, вршат асистенција при полетувањето или на друг начин го опслужуваат леталото.

- го подготви патникот (брифинг на патникот) за сместувањето во УЛ, однесувањето во УЛ и постапки кој патникот треба да ги стори во случај на вонредна ситуација.

- провери дали лицата и товарот се безбедно сместени;

- се координира со службата за контрола на летање во зависност од просторот кој го користи за летање.

- пошироко го провери теренот за полетување односно слетување доколку полетува односно слетува во нааеродромски.

Подготовката на летот ја врши пилотот. Одредени работи за подготовката на летот пилотот може да ги довери на други стручни лица, но одговорноста е на пилотот.

За време на обука, за подготовката на летот одговорен е инструкторот.

Пилотот не смее да отпочне со извршување на летот доколку не се осигурал дека подготовките се исполнети.

Член 23

Кога се пресметува минималната потребна количина на гориво во предвид се зема потребната количина за летот, метеоролошките услови, ветерот, евентуалното доцнење предизвикано од контролата на летањето, потребата за евентуално преповторено слетување, потребата за долет до алтернативниот терен за слетување, потребната резерва гориво и во резервоарот да остане минималното потребно гориво.

Кога се лета на поголеми дистанци во еден правец и слетување на друго место, пред отпочнувањето за извршување на летот пилотот треба да има податоци за местото од каде ќе наточи гориво.

Во текот на летот пилотот ја проверува количината на гориво.

Член 24

Теренот за воннааеродромско слетување или полетување треба да се избере така да ги исполнува минималните условите за безбедно извршување на слетувањето односно полетувањето согласно сите предвидливи услови во поглед на: перформансите на УЛ; ширината и должината на полетно-слетната патека (ПСП) во зависност од ветерот, температурата, надморската височина, наклонот и површината на ПСП; површините околу ПСП; приодно-одлетните рамнини; просторот за надвишување на препреки; како и можноста на пилотот за проценка на брзината и насоката на приземниот ветер.

Член 25

Пред стартување на моторот, леталото треба стационарно да биде обезбедено за стартување, загревање и пробата на моторот со употреба на сопирачки, асистент, подлошки/подметачи или на друг сличен начин.

Член 26

Пред стартување на моторот, пилотот односно лицето кое го стартува моторот треба да провери дали просторот околу пропелерот е слободен и по потреба да ги отстрани присутните на сигурна далечина.

При отстранување на присутните подалеку од пропелерот пилотот односно лицето кое го стартува моторот може да се послужи со наредбата "ОДДАЛЕЧИ СЕ ОД ПРОПЕЛЕРОТ" или "ИСТАВИ СЕ ОД ЕЛИСАТА", по што присутните треба веднаш да се оддалечат на безбедна далечина.

Присутните, освен лицата за испомош на земја, треба да се оддалечат позади и на страна од УЛ на најмалку десет метри, односно најмалку 30 метри доколку стојат во рамнината на вртењето на пропелерот или во оската на пропелерот.

Член 27

За време на стартувањето, работата (загревањето), пробата на моторот, возењето по платформата и маневарските површини, особено при тргнување, свртување и полетување, позади УЛ треба да има издувна зона (blast area) со доволно простор, да не се нанесе штета на други учесници во воздушниот сообраќај или трети лица, од воздушната струја (млаз) создадена од пропелерот.

Пробата на работа на моторот задолжително се врши на начин како е предвидено со упатствата.

Член 28

УЛ по маневарските површини се вози со брзина не поголема од брзината на пешак (5 км/ч).

Одредбата од став 1 на овој член, не се применува за УЛ со аеродинамична купола.

Член 29

Пилотот односно сопатникот на УЛ без или со отворени кабини задолжително треба да носат кациги прицврстени да не можат да отпаднат во каква било положба на главата и каква било положба на леталото за време на операциите.

Пилотот односно сопатникот на УЛ без кабина или ветробран задолжително треба да носат заштитни очила (или заштитен визир) прицврстени да не можат да отпаднат во каква било положба на главата и каква било положба на леталото за време на операциите.

Пилотот односно сопатникот на УЛ без или со отворени кабини пред да се сместат во УЛ треба да проверат дали сите делови од облеката и други помошни средства (на пример камера) се прицврстени за нив така да не можат да отпаднат во каква било положба на леталото за време на операциите.

Пилотот односно сопатникот на УЛ за време на летот и движењето по маневарските површини треба да бидат врзани со сигурносните ремени.

Член 30

Со УЛ не смее да се лета во ротори, силни турбуленции, при што ова се применува особено при полетување и слетување.

Одредбата од став 1 на овој член, не се применува во случаи на прифатливи термички турбуленции.

Член 31

Со УЛ не смее да се лета, под дозволената височина, над поголеми населени места, индустриски зони, забранети зони, воени зони, освен со одобрение од надлежниот орган.

Член 32

Со УЛ не е дозволено летање под 150 метри над група луѓе, далноводи, жичари, железнички пруги и слично.

По исклучок од став еден, освен при полетување и слетување, или при манифестации со одобрение од Агенцијата.

Член 33

Акробатско летање може да се врши само со УЛ кој е наменет за таков лет.

Не е дозволено акробатско летање над група луѓе, населени места на стварна (фактичка) височина помала од 150 метри.

Член 34

Во случаи кога е потребна комуникација (воздух-воздух, воздух-земја, земја-воздух) се употребуваат воспоставените воздухопловни изрази или доколку нема радиоврска се користат воспоставените воздухопловни сигнали и знаци.

При полетување со вител, аерозапрега и во други случаи каде е потребна комуникација се користат посебни изрази и сигнали утврдени од Воздухопловната федерација на Македонија.

Член 35

При операции на УЛ кое нема двострана воздухопловна радиоврска, на местото на летање (полетување) треба да има лице за испомош на земја.

Член 36

По слетување, леталото треба веднаш и по најкус пат да ја напушти полетно-слетната патека.

Евентуалните потенцијални опасности за летањето што се забележани во текот на летот треба, во најкрајок рок, да се пријават на другите УЛ субјекти.

Член 37

За време на операциите надвор од аеродромска зона УЛ треба да биде осигурано спрема трето лице.

Член 38

Не е дозволено летање под дејство на алкохол, дрога и друго психоактивно средство.

Член 39

Пилотот кој лета со УЛ во друга земја треба да ги познава прописите на таа земја.

Прелетување на државните граници се врши на воспоставениот воздухопловен начин.

По исклучок од став 2 државните граници со УЛ може да се прелетаат на начин и со посебно одобрение од Агенцијата и согласност од надлежниот орган на другата држава.

Член 40

Исклучоци од правилата за летање утврдени во овој правилник се одобруваат за експериментални, научни, спортски и други развојни цели.

Член 41

Пилотите на УЛ кои го користат воздушниот простор на кој се одвива натпревар или манифестација се придржуваат и на правилата за летање за тој натпревар или манифестација.

Член 42

Право на учество на домашни натпревари и други манифестации, некомерцијално да носи други лица, да влече друго безмоторно летало во аерозапрега има лице кое покрај пилотската дозвола за УЛ од соодветната класа има најмалку 50 часови самостојно летање и десет часови на определен тип.

Лицата со важечка дозвола и со искуство помало од 50 часа налет можат со себе да носат само други летачки или технички воздухопловни кадри.

На натпревари и манифестации во странство може да учествува лице со најмалку 80 часови самостојно летање.

За да вози патници во комерцијални цели и работа на други комерцијални работи, фрлање летки, влечење на транспаренти, фрлање падобранци, фрлање на хемиски средства со УЛ и др. треба да има најмалку 100 часови самостојно летање на одредена класа УЛ и 20 часови на определен тип.

Овие искуства воздухопловно-правниот субјект ги заверува во пилотската книшка.

Член 43

Секој сериозен инцидент или несреќа со УЛ се пријавуваат во Комисијата за испитување на несреќи и сериозни инциденти, а инцидентите се пријавуваат во Агенцијата и Воздухопловната федерација на Македонија.

Специфичните настани со УЛ кои би можеле да ја загрозат безбедноста на воздухопловството се пријавуваат до Воздухопловната федерација на Македонија, а таа ги проследува до институциите и до јавноста.

Специфичните настани се пријавуваат во федерацијата.

Извештаите од инцидентите и специфичните настани кои би можеле да ја загрозат безбедноста на летањето, се доставуваат до сите организации и се публикуваат на интернет. За адресата на интернет, федерацијата ги известува сите субјекти.

Член 44

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

Бр. 03-1292/6
27 јули 2007 година
Скопје

Директор,
Ернад Фејзулаху, с.р.



www.slvesnik.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 2007 година изнесува 9.200,00 денари.
„Службен весник на Република Македонија“ излегува по потреба.
Рок за реклакации 15 дена.
Жиро-сметка: 300000000188798.
Депонент на Комерцијална банка, АД - Скопје.
Печат: ГРАФИЧКИ ЦЕНТАР ДООЕЛ, Скопје.

ISSN 0354-1622

