



БЪЛГАРСКИ НАЦИОНАЛЕН АЕРОКЛУБ®

Българската федерация по въздушни спортове
Пощ. кут. №86 1619 София ☎ 359 88 857 3020

NATIONAL AERO CLUB OF BULGARIA
THE BULGARIAN AIR SPORTS FEDERATION
Member of Fédération Aéronautique Internationale (FAI)

✉ P.O.Box 86 1619 Sofia, Bulgaria E-mail: national_aeroclub@mail.bg



ACTIVE MEMBER

Одобрявам:
РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТА
ГРАЖДАНСКА ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНА АДМИНИСТРАЦИЯ
ОДОБРЕНО
ДАТА: 20.05.10 ПОДПИС: 
APPROVED
REPUBLIC OF BULGARIA
MINISTRY OF TRANSPORT
CIVIL AVIATION ADMINISTRATION

КОМИСИЯ ПО ПАРАПЛАНЕРИЗЪМ КЪМ БНАК

РЪКОВОДСТВО

ЗА ПОДГОТОВКА, ОБУЧЕНИЕ, ПРОВЕРКИ НА ЛЕТАТЕЛНАТА ГОДНОСТ, КАТЕГОРИЗИРАНЕ И ЛИЦЕНЗИРАНЕ НА ПИЛОТИ И ИНСТРУКТОРИ НА ЕДНОМЕСТНИ И ДВУМЕСТНИ ПАРАПЛАНЕРИ БЕЗ ИЛИ С ДВИГАТЕЛ В СИСТЕМАТА НА БНАК И НА ФИЗИЧЕСКИ И ЮРИДИЧЕСКИ ЛИЦА, РЕГИСТРИРАНИ ПО ЗАКОНА ЗА ЮРИДИЧЕСКИТЕ ЛИЦА ЗА ДЕЙНОСТ С НЕСТОПАНСКА ЦЕЛ ИЛИ ПО ТЪРГОВСКИЯ ЗАКОН В РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

Това ръководство е утвърдено от Управителния съвет на Българския национален аероклуб на 24.04.2010 г. То влиза в сила незабавно след одобряването му от Гражданската въздухоплавателна администрация и отменя всички други правила, които му противоречат. Прилагането му в системата на БНАК е задължително.



17.05.2010

СЪДЪРЖАНИЕ

Регистър на поправките	5
1. Български национален аероклуб (БНАК)	7
2. Общи положения	9
3. Основни изисквания за безопасност (ОИБ)	11
4. Категоризиране на пилотите. Видове лицензи	15
5. Единна учебна програма за подготовка	17
6. Процедури за обучение и лицензиране на пилоти на парапланери и мотопарапланери	31
7. Организация на полетите	35
8. Екипировка	37
9. Технически лица	39
10. Приложения	41
11. Речник на използвани термини	47

Тази страница е оставена празна

РЕГИСТЪР НА ПОПРАВКИТЕ

Комисията по парапланеризъм към БНАК издава периодично поправки и допълнения, които ще бъдат изпращани на клубовете и на ГД "Гражданска въздухоплавателна администрация". Всеки ползвател заменя старите страници с новите, нанася тук данните за направените поправки и се подписва.

Поправка №	дата на издаване	дата на получаване	нанесъл поправката (име, фамилия)	подпис

Продължава на стр. 6

Поправка №	дата на издаването	дата на получаването	нанесъл поправката (име, фамилия)	подпис

1. БЪЛГАРСКИ НАЦИОНАЛЕН АЕРОКЛУБ (БНАК)

Българският национален аероклуб е сдружение с нестопанска цел за осъществяване на дейност в обществена полза. БНАК е вписан в Специалния регистър на Министерството на правосъдието и е лицензиран от Министерството на физическото възпитание и спорта като федерация по въздушните спортове.

БНАК е член на Международната авиационна федерация (Fédération Aéronautique Internationale – FAI) и е единствената българска институция, оторизирана от FAI да ръководи дейността на българските въздушни спортисти, да издава спортни свидетелства (FAI Sporting Licenses) и сертификати за равнището на подготовка (FAI Certificates of Proficiency), да организира и участва в международни и регионални състезания по въздушните спортове, да заявява и контролира опити за поставяне на рекорди и да представя за утвърждаване от FAI на документацията за световни рекорди.

В дейността си БНАК и членуващите в него клубове се ръководят от и спазват Устава на БНАК, Устава и Спортния кодекс на FAI, Закона за физическото възпитание и спорта, Закона за гражданското въздухоплаване и подзаконовите и нормативните актове на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията и на Гражданската въздухоплавателна администрация (ГВА).

За максимално повишаване на безопасността и издигане равнището на подготовка и квалификация на въздушните спортисти БНАК изготвя и периодично осъвременява документите, които регламентират тяхната дейност.

Тази страница е оставена празна

2. Общи положения

2.1 Какво урежда това ръководство

Това ръководство урежда

-- Реда за подготовка и лицензиране на пилотите на парапланерите без двигател и с двигател (мотопарапланери), както и на инструкторите, които извършват обучението.

-- Реда за съгласуване на полетите с органите за контрол и ръководство на въздушното движение.

-- Изискванията за летателна годност на парапланерите и на техническите средства с които се осъществяват полетите.

2.2 Цели на ръководството

2.2.1 Да опазва здравето и живота на пилотите на парапланери и мотопланери и на пасажерите на двуместни планери и мотопарапланери.

2.2.2 Да определи ясно и категорично отговорностите при обучение по парапланеризъм.

2.2.3 Да определи ясно и категорично отговорностите при полети с парапланери и мотопарапланери.

2.2.4 Да направи минимален риска от инциденти при обучение и полети.

2.3 Ръководството се отнася за:

2.3.1 Физически лица които пилотират парапланери и мотопарапланери.

2.3.2 Физически или юридически лица които обучават за извършване на полети с парапланери и мотопарапланери.

2.3.3 Лицата които осъществяват връзката с органите по планиране и контрол на полетите във въздушното пространство на България – ДП "Ръководство на въздушното движение".

2.3.4 Техническите средства, с помощта на които се извършват полетите и обучението.

2.3.5 Лицата, които проверяват летателната годност на парапланерите и мотопарапланерите, екипировката и техническите средства и документират резултатите от проверките и заключенията си.

Тази страница е оставена празна

3. Основни изисквания за безопасност (ОИБ)

Основните изисквания за безопасност са утвърдени като един от принципите на самоуправлението, на което се основава парапланеризмът. Те са общоприет критерий в този спорт и в свързаната с него индустрия и са необходими за осъществяване на високо равнище на безопасност.

3.1 Прилагане на ОИБ

3.1.1 ОИБ важат всички полети с парапланери и мотопарапланери. Спазването им е задължително и то е в интерес на всички участници.

3.1.2 «Полет с парапланер» се нарича полет с безмоторен планер, осъществен чрез излитане от хълм чрез затичване или изтегляне от равна земна повърхност с помощта на лебедка.

3.1.3 «Полет с мотопарапланер» се нарича полет със парапланер, снабден с двигател, осъществява се от хълм или от равна земна повърхност.

3.1.4 Всички пилоти на парапланери и мотопарапланери трябва да познават и спазват настоящите правила, а също така и законовите и подзаконовите изисквания и местните разпоредби, които имат отношение към полетите с парапланери и мотопарапланери.

3.2 Изисквания към пилота и ученика-пилот на едноместни и двуместни парапланери и мотопарапланери:

3.2.1 Навършени 18 години.

3.2.1.1 Пилотите могат да започнат обучение при навършени 14 години с декларация от двамата родители (или от настойник, определен по реда на закона), с която се разрешава ученикът да започне обучение и полети.

3.2.1.2 За участие в състезания минималната възраст се определя от правилата на FAI и от законодателството на страната, в която се провежда състезанието.

3.2.2 Медицинска годност. Годността се удостоверява с медицинско свидетелство, издадено от личния лекар (*Приложение №2*). Доказването на медицинска годност е необходимо само при започване на обучение и при презаверка на лиценз с изтекла валидност.

3.3 Задължителна екипировка

3.3.1 Парапланер или мотопарапланер;

3.3.2 Запасен парашут, допуснат за употреба при парапланера или мотопарапланера;

3.3.3 Сбруя (подвесна система), лицензирана за употреба с този парапланер или мотопарапланер;

3.3.4 Каска.

3.4 Метеорологични условия:

3.4.1 Видимост: От стартовата площадка до площадката за приземяване задължително трябва да има видимост на земята. Базата на облаците над стартовата площадка трябва да е на най-малко 100 m над площадката.

3.4.2 Вятър:

3.4.2.1 За курсисти и пилоти, притежатели на лиценз клас ПараПро 2 - от 0 до 3 m/s челен вятър. Странична компонента : най-много до 2 m/s и до 45° от посоката на старта.

3.4.2.2 За пилоти, притежатели на лиценз клас ПараПро 3, ПараПро 4 и за полети с пасажер (тандемни полети) – от 0 до 7m/s челен до страничен вятър.

3.4.2.3 За пилоти, притежатели на лиценз клас ПараПро 5 -- по собствена преценка и на собствена отговорност.

3.5 Спазване на закони, подзаконови и нормативни актове и разпоредби

3.5.1 Не се допуска извършване на полети с парапланер и мотопарапланер в нарушение на Закона за гражданското въздухоплаване в Република България (ЗГВ) или на разпоредби и подзаконови актове на Министерство на транспорта и Гражданската въздухоплавателна администрация (ГВА).

3.5.2 Полетите с парапланери и мотопарапланери се осъществяват съгласно правилата за визуални полети. Полети с парапланери и мотопарапланери във въздушно пространство клас А, В, С и D се допускат само с разрешение от РВД. Полетите се извършват във въздушно пространство клас Е (контролирано) и G (неконтролирано). Забранено е кацането и излитането в забранени зони

и прелитането над тях.

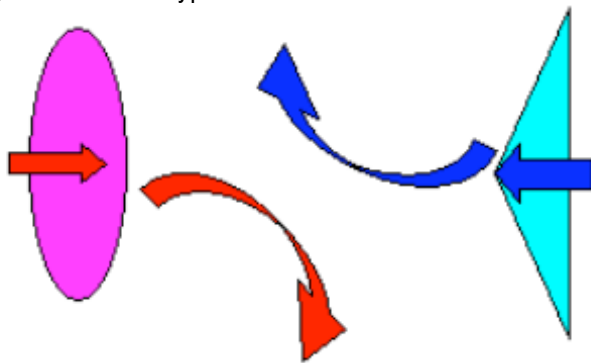
3.5.2.1 Предимство във въздуха:

-- По-бързият парапланер дава предимство на по-бавния.

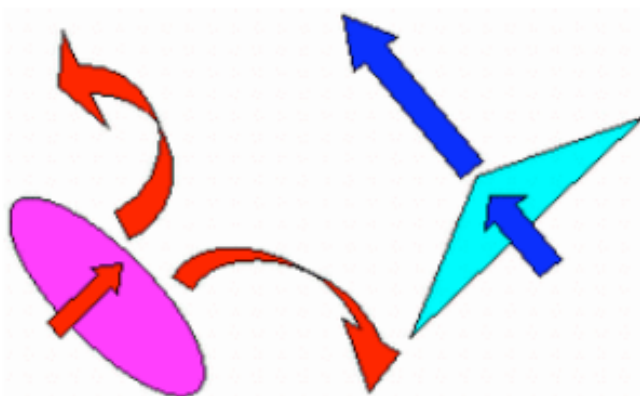
-- Комисията по парапанеризъм към БНАК определя правила в съгласие с общия принцип по-бавното и по-неманеврено въздухоплавателно средство да има преимущество пред по-бързото и по-маневреното. Правилата се разделят на две категории:

3.5.2.1.1 Правила в район, отдалечен от склона (правила при термично реене):

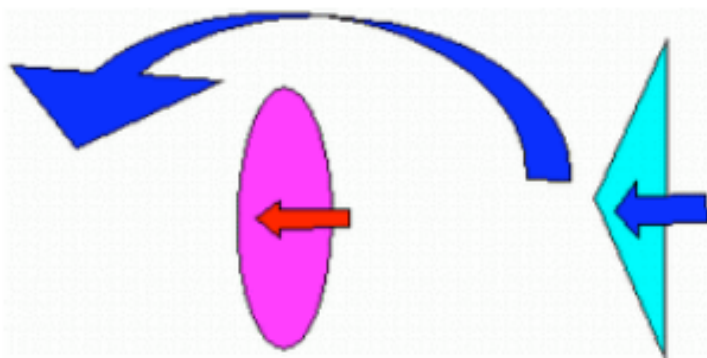
-- Когато два парапланера или мотопарапланера летят един срещу друг, двата трябва да завият едновременно надясно от своя курс в момента



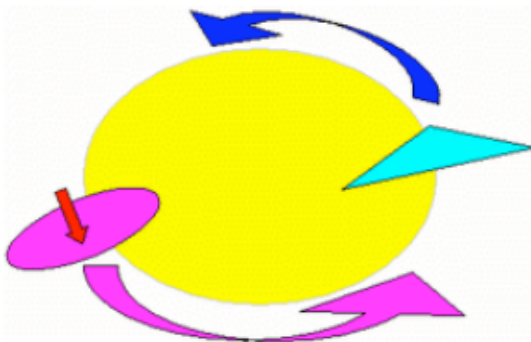
Когато двама летят конвергентно един спрямо друг на една и съща височина, синият идващ отлясно е с предимство. Розовият ТРЯБВА да завие наляво или надясно.



Който задминава по-бавен парапланер или мотопарапланер, трябва да извърши маневрата отлясно. По-бавният запазва правото си на предимство до края на маневрата.



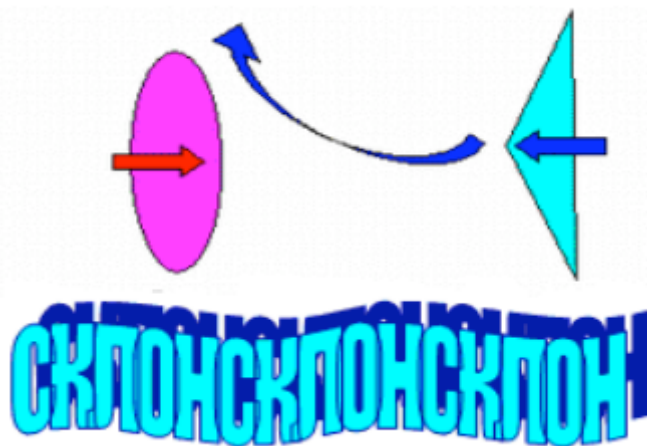
Който влиза първи в термичен комин, има предимство и той определя посоката на въртене. Ако друг влезе в същия комин, той трябва да следва посоката на въртене на първия и да влезе в термичния комин на 180° от първия.



3.5.2.1.2 Правила в близост до склона (правила при динамично реене):
Задминаването ОТЛЯВО е ЗАБРАНЕНО. По-бързият винаги задминава отдясно, като оставя достатъчно свободно място на по-бавния да се отдалечи от склона, ако е необходимо. Синият може да изпревари Розовия отдясно, но Розовият ИМА ПРЕДИМСТВО ДО ПРИКЛЮЧВАНЕ НА МАНЕВРАТА



Когато двама летят един срещу друг, този, на когото склонът се намира отдясно по посока на движението му ИМА ПРЕДИМСТВО. Синият, на когото склонът се намира отляво по посока на движението, ТРЯБВА ДА НАПРАВИ ПЪТ на Розовия.



Задминаване в случай, че склонът се намира отляво по посока на движението и на двамата: Синят няма право да изпревари от ляво. Синият не може да изпревари от дясно заради слона. В този случай изпреварването е ЗАБРАНЕНО.



3.5.2.1.3 Общи правила:

3.5.2.1.3.1 Парапланерът има предимство пред моторпарапланера.

3.5.2.1.3.2 Намиращият се по-високо дава предимство на намиращия се по-ниско.

3.5.2.1.3.3 Забранени са полети в облак и под кумулонимбус.

4. Категоризиране на пилотите

Видове лицензи

Под "Лиценз" в този регламент се разбира „Международно свидетелство за правоспособност на пилота“ (*FAI International Pilot Proficiency Identification*), издавано от БНАК което удостоверява нивото на подготовка на пилота и му дава право да извършва на полети в определени условия, или полети с двуместен парапланер, или да обучава ученици.

Видовете лицензи, които Комисията по парапланеризъм към БНАК издава, са:

4.1 ПараПро 2 – лиценз на ученик-пилот. Дава право на ученика-пилот да извършва полети само под ръководството и в присъствието на инструктор.

4.2 ПараПро 3 – лиценз на самостоятелен пилот. Дава право на пилота да изпълнява реене при динамични и термични нетурболентни условия.

4.3 ПараПро 4 – лиценз на пилот който има право да изпълнява реене в термични турболентни условия.

4.4 ПараПро5 –лиценз на пилот който има право да прави прелети. Дава право на участие в международни състезания на FAI от категории 1 и 2.

4.4.1. Лицензите Тандем, Пара Мотор и Инструктор са отделни от „Международно Свидетелство на пилота за правоспособност“ (*FAI International Pilot Proficiency Identification*) тъй като FAI не включва тези правоспособности в документа.

4.5 Тандем – това е лиценз за пилот който има право да извършва полети с пасажер.

4.6 Пара Мотор – това е лиценз на пилот който може да извършва полети с парапланер и с мотопарапланер.

4.7 Инструктор – това е лиценз на пилот, който има право да обучава ученици и да изпитва други пилоти.

4.8. Всички видове лицензи важат само когато пилотът също притежава и представи валиден за годината Спортен лиценз, издаден от БНАК (FAI Sporting License).

Тази страница е оставена празна

5. Единна учебна програма за подготовка на пилоти на парапланери и мотопарапланери ПАРАПРО

Общо описание

Целта на тази програма е да помогне на участниците да напредват безопасно, да се радват на парапланеризма и да станат истински пилоти. Пилотите би трябвало да се радват на красотата и свободата на спорта, а не да рискуват да получат наранявания или да им бъдат забранени полетите поради тяхната или чужда липса на желание да се грижат за безопасността.

Качествата на пилота се базират на знанията, уменията, опита, персоналните качества и отношение, които изискват време да се развият до определения стандарт, когато пилотът може да действа сам.

Развитието на тези качества трябва да е резултат от специализирана подготовка, която е най-резултатна, безопасна и приятна, когато се води по добре планирана програма. Тя трябва да мотивира курсистите и пилотите, както и да им помага да постигнат лесно разграничими и естествени нива или цели, и която постепенно разширява свободата на действие без да се жертва безопасността.

ПРОГРАМАТА

Програмата се състои от 5 естествени нива, базирани на развитието на спорта и дава отличен напредък в прехода от начинаещи към напреднали, от ниско към високо, от просто към сложно, без да се оставят празнини по време на обучението.

ПАРАПРО. Описание на елементите на нивата

Знания

НИВА 1 и 2: На курсистите от нива 1, 2 и 3 трябва да се изнасят лекции, да им се правят брифинги, организират дискусии и писмени тестове, за да се осигури количеството и качеството на знанията необходими за дадено ниво. Тези изисквания са само на пътствие за постигане на тези цели. Те не трябва да ограничават даването на допълнителни указания, ако е необходимо.

Методите на преподаване могат да бъдат различни и са предмет на лична преценка на инструктора.

НИВО 3: Преди курсистът да бъде сертифициран за пилот, той трябва да издържи писмен тест, съдържащ практически въпроси, както и такива засягащи въздушното право и правилата за полети, за да се определи дали той има всички необходими знания, за да действа сам, безопасно и правилно на стартовете и във въздуха.

НИВА 4 и 5: Пилотите от нива 4 и 5 могат по собствено желание да посещават лекции, дискусии или брифинги за получаване на необходимата им информация. Преди курсистът или пилотът да бъде сертифициран за нивото, за което кандидатства, инструкторът или изпитващият трябва да бъде убеден, че кандидатът наистина отговаря на необходимите стандарти за получени знания.

Практически умения

НИВА 1, 2 и 3: На курсистите от нива 1, 2 и 3 трябва да се дават необходимите инструкции за всяко практическо умение. Преди даден елемент да бъде отработван, на курсиста трябва да се проведе теоретичен брифинг за дадената задача, приложението ѝ на практика, нормалните процедури, грешки, откази и опасни положения и тяхното противодействие, както и за нивата на безопасност.

Всяко умение трябва да бъде тренирано докато инструкторът прецени, че е отработено добре в рамките на правилните и безопасни процедури за даденото ниво. Това трябва да става постепенно, докато бъдат достигнати посочените критерии. Специален контролен полет в случая не е задължителен.

НИВА 4 и 5: Пилотите от нива 4 и 5 могат по собствено желание, в рамките на допустимите нива на безопасност да тренират всяко практическо умения за дадено ниво. Преди пилотът да бъде сертифициран за новото ниво, той трябва да докаже пред инструктор или изпитващ необходимите умения и качества в рамките на безопасните процедури и ограничения.

Опит

Опитът сам по себе си не е мерило за уменията на пилота. Той определя дали знанията и уменията са били използвани на практика в необходимо минимално ниво при различни ситуации.

Упражненията, тренировките и практиката са важна част от обучението в постигането на неговата цел – да се зложат навици в поведението на пилота. Различните ситуации, увеличаващи опита на пилота, трябва да се документират в летателната му книжка или да се потвърдят от наблюдаващия го инструктор. Инструкторът трябва да прецени дали минимума опит, необходим за дадено ниво е налице или са необходими още тренировки.

Летателно умение

Инструкторът трябва да прецени дали курсистът или пилотът могат сами да се грижат за своята и на другите участници в полетите безопасност на нивото, за което кандидатства, съобразно с правилата за полети и придобитите практически умения.

5.1 Обучение за придобиване на лиценз ПараПро2 : Полети “от ниско” и “от високо”

Полетите “от ниско” са планиране на малка височина над плавен терен, обикновено до не повече от 5 метра над повърността.

Полетите “от високо” са полети на достатъчна височина и дистанция от терена, която осигурява относително свободно маневриране.

5.1.1 Препоръки за обучението и безопасността

Целите на това ниво са курсистът да усвои основните положения на полетите с парапланери първоначално чрез полети от ниско с последващи полети от високо, така че той да може да упражнява спорта с удоволствие в рамките на безопасността за нивото, както и да го подготви за следващото ниво.

Това ниво е може би най-важното от целия процес на обучение на курсистите, тъй като именно тук се създават добри или лоши навици на пилота. Курсистът трябва да лети в безопасна близост до земята с екипировка отговаряща на нивото му, от лесни стартове в добри условия, и да трупа опит и увереност в летенето и работата с екипировката.

След това курсистът трябва постепенно да свикне с полетите на по-голяма дистанция от терена и да превъзмогне страха от височината. Курсистът трябва да се подготвя и планира всеки следващ полет и постепенно да открие, че всъщност височината повишава безопасността, дава време за реакция и маневриране и възможност за коригиране на евентуални грешки.

Курсистът трябва да изучава и упражнява основните маневри, като контрол над скоростта, включително бавно летене, координирани завои и комбинация от тях, коригиране на относа от вятъра, както и прецизни заходи и кацания. Той трябва да докаже, че тези умения са отработени с предварително планиране, и като едновременно с това да покаже достатъчна прецизност. Ключовата дума е планиране, което започва още преди старта и продължава през цялото време. Курсистът трябва да умее да предвижда настъпващите събития, да наблюдава, оценява, решава и действа съобразно условията в реално време. Този “процес на полета” е жизненоважен в цялата авиация и продължава и при по-горните нива на обучението.

Курсистът трябва да знае, че не бива да прави опити за излитане при страничен вятър, при гръбен вятър, при поривист вятър или при силен вятър, както и да не лети в нестабилни, турбулентни и термични условия.

Курсистът на учебния хълм трябва да практикува само леки завои, без големи отклонения от първоначалния курс на полета.

На средния хълм лошото планиране, недостатъчната подготовка и недобре отработената техника за излитане води понякога до тежки последствия. Всички маневри трябва да се предприемат срещу вятъра, за да се избегнат относително и загубата на теренен просвет, както и отдалечаването от мястото за кацане с последваща невъзможност за достигането му. Пособните маневри, като завои на 360° или летене с малка хоризонтална скорост трябва да се извършват с извънредно внимание, както и на достатъчна височина и дистанция от терена, които да позволяват корекции и възстановяване на контрола, ако той бъде изгубен. Завои, полет по вятъра или полет с малка скорост близо до земята трябва да бъдат избягвани. Подходът за кацане трябва да бъде предварително планиран, с добър запас от височина.

След като всички изисквания за нивото са изпълнени:

Курсистът, когато лети без пряк контрол от инструктор, да лети само на учебни и средни хълмове при лек до среден вятър (0- 3 м/сек) с ламинарен поток. Излитанията трябва да се предприемат само при преобладаващ челен вятър. Възходящи потоци или турбуленции трябва да

бъдат избягвани или, когато това не е възможно да се лети само направо (от хълма) към по-спокойни условия. Курсистът трябва да избягва да лети сам.

УЧЕБЕН ХЪЛМ: Това е хълм с плавен терен, препоръчително сняг, пясък или трева, с профил позволяващ ниски полети с типа учебно крило, което нормално се използва. Зоните на старта, кацането и тази между тях трябва да бъдат без препятствия или опасни за безопасността обекти. Целият полет трябва да може да се изпълнява по права линия.

СРЕДЕН ХЪЛМ: Това е хълм, на който зоната на старта, зоната на полета и зоната за кацане се считат за лесни и е достатъчно разстояние от всякакви препятствия или опасни обекти. Зоната на старта трябва да бъде с плавен наклон, позволяващ ускорението до скоростта на отлепяне да става преди излитането (забравете стартовете от ръб). Зоната на кацане трябва да бъде достатъчно широка и лесна за достигане чрез нормално маневриране и добър запас от височина. Ако зоната за кацане не се вижда от старта, трябва да бъде осигурена двупосочна връзка между двете зони.

Преди преминаване към по-високо ниво от жизнено важно значение е курсистът да знае теоретичните положения, както и да е отработил всички практически умения, особено контрола над крилото или ниски скорост, да бъде способен да познава признаците за приближаващ срив и да се коригира. Това важи както за полети по права, така и за полети със завой.

5.1.2 Теоретична подготовка

5.1.2.1 Аеродинамика:

- Профил и крило, аеродинамични сили и моменти: разликите в налягането вследствие на кривината на профила, въздушната скорост и ъгъла на атака. Граничен слой за профил и крило. Зона на ниско налягане над горната повърхност на крилото, зона на високо налягане под долната повърхност на крилото. Абсолютна и относителна скорост на профил и крило във въздушен поток, ламинарен и турбулентен въздушен поток.

- Фактори на аеродинамичните сили и моменти Профили на крилото, площ, източност, въздушно налягане, въздушна скорост, ъгъл на атака. Вътрешно налягане на крилото, как му въздейства използването на спирачките.

- Съпротивление: Парастатично, индукционно, отношение към въздушната скорост и ъгъла на атака. По-голямо съпротивление, когато крилото е на земята зад пилота отколкото във въздуха.

- Физика на полета: Защо винаги зависи от хоризонталната скорост по посока на полета и защо не може да се спре или лети назад.

- Натоварване: Тегло, сила- G . Сили в завой, градиенти на подемната сила, пориви и турбуленции. Удари при отваряне на крилото.

- Теглителни сили:

- На земята: чрез затичване

- Във въздуха: принципа на безмоторния полет. Без двигател теглителната сила е гравитацията и полета е винаги в режим на снижение (при стабилна атмосфера).

- Въздушна скорост и скорост спрямо земята. Ефекти на вятъра. Защо се излита и каца срещу вятъра. Челен и гръбен вятър. Относ на вятъра и крабинг, корекция при завоите.

- Сривове: Определение, опасности, разпознаване на признаците, избягване и излизане от ситуацията.

- Предни колапси: Асиметрични и симетрични. Определение, опасности, разпознаване на признаците, избягване и излизане от ситуацията.

- Свредел (негативна спирала), позитивна спирала, приплъзване. Определение, опасности, разпознаване на признаците, избягване и излизане от ситуацията.

- Завихряне зад крилото: Турбуленции зад самолет или друго въздухоплавателно средство. Как да избягваме колапси вследствие на подобно завихряне. Приземен ефект.

- Управление и движения на пилота: Контрол на скоростта и завои. Управление посредством спирачки срещу управление със смяна на центъра на тежестта.

- Въздушни скорости и поляри, полярни криви: Минимално пропадане и най-добър ъгъл на планиране. Отношение между въздушната скорост при попътен и насрещен вятър и различното натоварване на крилото.

5.1.2.2 Микрометеорология (обстановката на старта) и метеорология:

- Вятър: Определение и създаване. Въздушен поток от зони с високо към зони с ниско налягане. Образуване: от неравномерното нагряване на земната повърхност.

- Измерване на вятъра: Ветромери, естествени индикатори и знаци.
- Скорост: Възли, км/ч, м/сек.
- Посока: Компас и квадрант (челен или срещу вятъра, попътен или гръбен вятър, страничен вятър.

- Сила на вятъра. Нараства пропорционално на скоростта на вятъра. Ефекти, опасности.
- Градиент на вятъра: Ефекти, опасности, корекции.
- Неочаквани пориви на вятъра и турбуленции: причини, знаци, опасности.
- Механична турбуленция: Земни препятствия, дървета, сгради и др.
- Термична турбуленция: Нестабилност, неочаквано нагряване, опасности, знаци.
- Промени във вятъра: Пориви и опасностите следващи от тях.
- Срезове на вятъра: Описание, опасности.
- Местни условия: Ефекти на терена, долини, долинни течения и др.
- Атмосферни условия: Разлики в температурата и налягането, стабилност и нестабилност, циркулация, ветрови системи.

- Морски бриз: създаване, ефекти.
- Вълни: Ротори. Зад планини, знаци и опасности.
- Склонов ефект: Описание, видове, градиенти, опасности.
- Термики: Описание, видове, градиенти, опасности.
- Облаци: кумулус, кумулунимбус, роторни облаци, опасности.
- Въздушни маси и фронтове: Студени фронтове, топли фронтове, знаци.
- Данни за условията и оценка:
- Доклад за условията: знаци, интерпретация.
- Оценка на вятъра: посока и сила, при старта и в зоната за кацане, по трасето на полета, индикатори.
- Оценяване на опасни / безопасни условия за полети.

5.1.2.3 Екипировка:

- Конструкция и терминология: материали и части.
- Изисквания за издръжливост и износване на материалите. Дизайн и сертификация, нужда и необходимост. Максимално натоварване, ограничения в маневрирането, стабилност и срични характеристики, маневреност, скоростни режими, тегло на пилота.
- Управляемост: Чувствителност на команди, отклонения по трите оси, стабилност, полет с ниска скорост и срич, Б-срич, характеристика при излитане и кацане. Ефекти от използването на спийд-система.
- Поддръжка: Ежедневна и периодична инспекция и грижи, квалифицирани настройки и поправки.
- Избор на крило: Ранк и опитност на пилота, тип на летене, възможности на крилото, управляемост и диапазон на теглото. Амбиции на пилота. Подходящи крила за начинаещи.
- Избор на подвесна система: Типове, класически или легнала / полулегнала, използване на крос-колани. Опит и ранк на пилота.
- Възможности на крилото: минимално пропадане, максимално планиране, максимална планиране, максимална скорост, пробиване, маневреност.
- Защитна екипировка: обувки, ръкавици, облекло.

5.1.2.4 Пилот:

- Физически фактори: Общ тонус, сила и изтощаване. Наркотици и алкохол. Хипервентилация.
- Психологически фактори: Страх от височина. Разкриване на собствените възможности и ограничения, съпоставени с тези на екипировката. Неувереност срещу пре-увереност (Синдром Икар). Групови и персонални влияния, умение да кажеш НЕ, слизане от старта пеш, самодисциплина.
- Процес и среда на обучение: Системата на тренировка, цели, описание, безопасност, мотивация, индивидуален прогрес.
- Летателни умения.
- Естество на полета: зависи винаги от постъпателната скорост на крилото, за да може да лети.
- Процес на полета: Интуитивни, постоянни оценки, решения и действия. Винаги с една крачка пред събитията.

- Принципа на командоса: необходимостта всеки полет да бъде завършен. Опасността от паника.

5.1.2.5 Правила и ограничения:

- Правителствени, местни и други власти.
- Въздушно пространство и въздушен трафик: контролирано и неконтролирано въздушно пространство, класове въздушно пространство, летища и зони около летищата и летателните площадки.
- VFR/IFR (Visual Flight Regulations / Instrumental Flight Regulations), AUP (*Airspace Use Plan*), трафик и правила, право на предимство.
- Други правила.
- БНАК.
- Училища и обучение.
- Местни правила и правила по стартовете.
- Практически правила.
- Правила за право на предимство.

5.1.2.6 Първа помощ:

- Препоръките на здравните органи

5.1.3 Практически опит: Ученикът следва да притежава следните умения:

5.1.3.1 Полети от нисък хълм:

- Транспортиране, поддръжка и проверка: На парапланера и екипировката. Начини на сгъване на купола, на вървите и коланите.
- Рутинна проверка преди и след полета: разгъване на крилото, формата “подкова”, правене на “стена”, настройки и проверки преди старта. Контрол на въжетата и карабинерите, поставяне на “спийд- система”. Сгъване на крилото.
- Заемане на позиция за излитане и последна проверка: Позиция на коланите, позиция на пилота спрямо купола и положение на ръцете. Последна проверка: Карабинери, условия, свободна зона.
- Упражнения за излитане. Крилото до положение за излитане: Определено и точно засилване за вдигане на купола. Визуална проверка на вдигнатия купол. Пускане на предни колани. Корекция на възможни грешки и проблеми, продължаване на затичването и плавно засилване. БЕЗ скок във подвесната система.
- Тичане с крилото: контролиране позицията на крилото, ъгъла на атака и крен, на земята и на склон.
- Сриване на крилото и спиране на засилването: На равно и на склон. Корекция на техниката на кацане. Ранно подлитане.
- Планиране на полета: Изучаване на условията и на старта. Решения, даване на план на полета.
- Излитане: позиция за излитане. Плавно засилване и отлепяне от земята с добър контрол над скоростта и посоката на полета.
- Контрол на скоростта: скорост на минимално пропадане. Без тенденции за ниска скорост и срив.
- Контрол на посоката: Поддържане курса, плавни корекции на посоката на полета, избягване на сблъсъци.
- Леки завои: координирано влизане и излизане. Малки отклонения от курса.
- Кацане: срещу вятъра.

5.1.3.2 Полети от среден и висок хълм

- Планиране: изучаване на условията старта, решения, даване на план на полета.
- Рутинна проверка преди полета: Повторение от Част 1, разполагане, настройки и предстартова подготовка.
- Излитане: Стартова позиция, последна проверка, плавно засилване, отлепяне и корекция на скоростта. Добър контрол на скоростта и посоката на полета.
- Маневри за контролиране на скоростта: Скорост за най-добър ъгъл на планиране и минимално пропадане.
- Завои: 90° – 180°, лек до среден крен, леви и десни, координирани.

- Полет с ниска скорост: Познаване на признаците и възстановяване на скоростта (на безопасна височина).
- Маневри спрямо земята: Полет във фигурата на квадрат, правоъгълник, осморка, корекция относно на вятъра.
- Правила за полет при трафик: Маневриране съобразно трафика.
- Заходи за кацане: Следване на планираната процедура. Заход с попътна базова и финална прави. Контрол на градиента на вятъра.
- Завиване и кацане с използване на задни колани (при скъсване на управлението).
- Прецизни заходи и кацания: Оставане в зоната зададена от инструктора. Полети с ниска скорост и излизане от зоната не се допускат.

5.1.4 Общи изисквания за опит:

- Минимум 6 летателни дни.
- Минимум 30 успешни полета, от които поне 10 са полети “от високо” по права.

5.1.5 Резюме:

- Инструкторът трябва да е убеден, че ученикът е способен да се грижи за собствената си и на другите безопасност, докато изпълнява прости полети “от ниско” и “високо”, в рамките на дадените инструкции и на изискванията за безопасност.

5.1.6 Екипировка:

- Парапланер: DHV1 (Standart) или еквивалентен
- Подвесна система (сбруя) за начинаещи
- Запасен парашут
- Каска

5.2 Обучение за придобиване на лиценз ПараПро3: Реене в прости условия

Полетите или реенето в прости условия са полети на лесен хълм или със термики, без пориви или турбуленции, с достатъчно разстояние от терена, от препятствия или от друг трафик.

5.2.1 Препоръки за обучението и безопасността

Целите на това ниво са да въведат курсиста в полетите с реене и да му позволят да ги практикува в рамките на ограниченията за безопасност. Пилотът трябва да бъде сертифициран с оглед на това да може да действа сам, в рамките на ограниченията за безопасност и да може да поеме отговорността за по-нататъшната си прогресия.

Реенето има много етапи само по себе си, с нарастваща трудност, от прости условия и маневри, до особени и екстремални условия с минимални граници на безопасност. Когато пилотът “усъвършенства изкуството” това изглежда доста просто и на пръв поглед е така. Това обаче не трябва да подвежда курсистите. Липсата на знания, грешните преценки, неправилното маневриране, игнорирането или хазартът може да доведат до сериозни инциденти.

Пилотът ще има повече време за практическа подготовка във въздуха, така че летенето да стане автоматизъм. Тук има по-малко място за грешки и пропуски, поради което внимателно планираната прогресия е много важна. Упражненията в началото трябва да бъдат прости и с по-леки изисквания. Реенето изисква внимателна подготовка, добро планиране и способността да се извършва бързо и точно маневриране. Особено важни са добрата техника на старта и контролът около долната граница на скоростния обхват на крилото. Пилотът трябва да може да лети с координирани завой и с минимална загуба на височина, често при особени условия, близо до склона, с едновременни и точни действия за тяхното паричане, с минимална загуба на височина и контрол.

Да стане пилот: Той ще бъде вече свободен да се развива по-нагоре, и ще има все още много да учи. Ще му бъдат дадени възможностите, изискващи много добри пилотски качества, включително самодисциплина и внимание. Понякога може да се налага да не се лети или да се лети с ограничения. Въпросът е, че той трябва да покаже, че е способен да поеме отговорност, и че знае докъде се простират възможностите му, както и кога са необходими по-нататъшни инструкции. Инструкторът повече не е отговорен за действията на пилота.

Пилотът е предупреден за: прекалено бърз напредък, самоувереност, невнимание, игнориране, рискуване, грешни преценки и липса на умения. Той ще действа в по-силни ветрове с по-малко възможности за грешка в сравнение с предишните етапи. Инцидентите могат да се

случват и преди старта. Слабата техника на излитане, липсата на контрол над крилото по време на затичването може да доведе до сериозни последици. Винаги трябва да има квалифицирана помощ при излитане в силни условия. Трябва много да внимава в подобни условия, които могат бързо да се изменят. Силният вятър и турбуленциите могат да отнесат пилота към опасен или непознат терен.

Също така е предупреден за: тъй наречения "Синдром на Икар": лесно можеш да си повярваш, че пред тебе или екипировката няма повече ограничения и можеш да се опитваш да правиш всичко (според легендата Икар е бил първия пилот загинал заради подобен начин на мислене).

Курсистът (преди да е преминал ниво 3) трябва да лети само: с инструктор, в прости условия, в широки зони за реене или с леки термики. Това ще му позволи да маневрира с достатъчна дистанция от останалия трафик и терена. Трябва да внимава, да не завива преди да е заел полетна позиция в подвесната система с добър контрол над крилото. Не трябва да се опитва да се върне в зоната на вдигане, ако е излязъл от нея. Склоново реене с тесни зони на вдигане, в силен вятър (над 7 m/sec), в турбуленции, стартове със страничен вятър или от ръбове, кацане на старта или на склона не са позволени.

След като всички изисквания за сертификация са задоволени, пилотът може да лети свободно, без ограничения, докато по-високо ниво не бъде изисквано от други правила или регулации. Пилотът е отговорен и длъжен да търси инструкции или помощ когато е необходимо. Препоръчително е в началото да използва правилата за курсисти, като насока към безопасни полети.

Само опитни пилоти могат да летят от стартове с високо ниво на трудност, близо до ръб, в силен вятър или в турбулентни условия.

Преди да премине към по-високо ниво, пилотът трябва да има богат опит на различни стартове и условия. Процесът на полета трябва да бъде автоматизъм, така че реакциите да са бързи и точни в различните ситуации или упражнения, които пилотът обработва.

5.2.2 Теоретична подготовка

5.2.2.1 Аеродинамика:

- Сривове и колапси: При излитане, при пориви и турбуленции. В градиент на издигането. Завои в градиент на издигане: в градиент на вятъра. Повторни сривове.

- Скоростни поляри. Полетни характеристики. Изучаване на ъгъла на планиране и минималното пропадане и относителните им скорости. При насрещен и попътен вятър, в изкачване и пропадане. С отчитане натоварването на крилото, плътността на въздуха, завоите.

- Ефект на вятъра: относ на вятъра и хлъзгане (крабинг), относ и корекция в завоите. Пробиване на насрещен и попътен вятър.

- Завихряне от краищата на крилата: Зад други парапланери, самолети, хеликоптери.

5.2.2.2 Метеорология:

- Сила на вятъра: Нараства пропорционално на скоростта на вятъра. Ефекти, опасности. При излитане, по време на полета, при кацане.

- При склонови зони на издигане:

- Фактори: Форма и градиент на склона, посока и скорост на вятъра.

- Компоненти: Хоризонтални и вертикални, градиенти, усилване, най-силно вдигане, най-силен насрещен вятър.

- Опасни условия и зони: Подветрена страна, турбуленции, ротори, силен градиент и вятър.

Вятър с бързо нарастваща сила.

- Добри и безопасни условия: Над и пред склона.

- Вълни:

- Фактори: Терен, скорост и посока на вятъра.

- Знаци: Високи ветрове, лещовидни облаци, роторни облаци.

- Опасности: Ротори, пробиване, силно вдигане, големи височини, хипоксия, студ.

- Термики:

- Фактори: Нестабилност, намаляване на температурата/налягането с увеличаване на височината, терен, нагриване от слънцето.

- Знаци: Температурни градиенти, смяна на вятъра, пориви и затихвания, кумулсни облаци.

- Опасности: Пориви и турбуленции, градиенти на издигане, силни пропадания и изкачвания.

-- Добри и безопасни условия: Широки термични комини, плавни градиенти, леки до средни ветрове.

- Условия пред настъпващи фронтове: Студен фронт:

- Фактори: Въздушни маси, от зони с ниско към зони с високо налягане, нестабилност.

- Знаци: Кумулсни облаци, движещи се облаци, буреносни облаци, смяна на вятъра, падане / качване на температурата.

- Опасности: Силни ветрова, смяна посоката на вятъра, пориви, турбуленции, силно издигане.

- Облаци: Кумулуси, кумулунimbus, лещовидни облаци, роторни облаци, стратуси, цируси.

- Данни за времето: прогнози, карти. От къде да се снабдим, интерпретация.

- Знаци за времето. Определяне на ситуацията от въздуха и на земята.

- Измерване: Вятър, налягане, стабилност.

- Облаци: Асоцииране на условията.

- Вятър: познаване на вятъра, естествени индикатори.

5.2.2.3 Екипировка:

- Фактори на дизайна: качества на конструкцията, характеристики и управление.

- Поддръжка: Ежедневна и периодична проверка, поправки.

- Настройка: За преобладаващите условия за деня.

- Инструменти: Вариометри, висотомери, скоростомери.

- Облекло и екипировка: За издръжливост, височинни полети и студ.

- Избор на крило: Подходящ за сертификацията на пилота модел: Standard.

5.2.2.4 Пилот:

- Самостоятелен пилот: Летателни качества, отличителни белези, умения, отговорности, командване и контролиране. Усъвършенстване на начина на летене.

- Физични фактори: Загуба на ориентация, хипоксия, охлаждане, изтощение.

5.2.2.5 Правила и регулации:

- Въздушното пространство и останалия трафик във въздуха:

- Контролирано въздушно пространство и летища: Контролирани зони, временно отделени зони, терминални зони, въздушни трасета, РВД, VFR/IFR трасета и подходи, правила за действие, VFR правила за минимална видимост и дистанция от облаци.

- Неконтролирано въздушно пространство и летища:

- Информационни зони и услуги, VFR/IFR трасета и подходи, правила за действие, VFR правила за минимална видимост и дистанция от облаци.

- Други въздушни пространства.

- Средства за информация: Карти на ICAO, публикации, ръководства, NOTAM. От къде да се снабдим? РВД, информационно обслужване, местни летища и летателни площадки.

- Правила за предимство при полетите с парапланер и делтапланер: Общи положения, склоново реене, полети в термика.

- Други правила и регулации: Правителствени, на БНАК.

- Най-добри практики.

5.2.3 Практически полети и безопасност: Ученикът следва да притежава следните умения:

- Преглед: Маневрите от ниво 2 да са усъвършенствани.

- Планиране: процес на полета, даване на полетен план.

- Подготовка: разполагане на крилото, прикачване на подвесната система, настройки, предстартови проверки.

- Контролиране на крилото на земята: контрол, асистирание, правилни процедури.

- Излитане в условията на силен вятър: с асистирание, процедури, инструкции, стартова позиция. Последни проверки, скорост и посока. Наместване в подвесната система и заемане позиция за полет.

- Маневри с минимално пропадане: Контрол над скоростта, координирани завой наляво и надясно. Минимална загуба на височина без признаци за навлизане в срыв.

- Упражнения за корекция на курса в зависимост от вятъра: полет в 8-ка, корекция на отнота от вятъра, завой и обратен полет. Маневриране в зависимост от терена и останалия трафик. Наблюдение за въздушната обстановка.

- Завои на 360°. Нормална скорост и с минимално пропадане, наляво и надясно, с лек до среден крен, без признаци за навлизане в срив (с достатъчна височина и дистанция от терена).

- Големи уши: Придърпване надолу на двете външни върви на А-линията и задържането им. Поддържане на посока и височина на полета, използвайки само команди с тяло. Прехвърляне на тежестта наляво и надясно, връщане към прав полет. Използване на спийд-системата за увеличаване на пропадането. Забележка: Тази маневра трябва да бъде изпълнявана на минимум 200 метра над земната повърхност с достатъчно разстояние от препятствия и да бъде завършена най-много на 100 m над земната повърхност.

- Предни колапси: 20 – 30% от една или и двете страни (с достатъчна височина и дистанция от терена). Прогресия чрез последователно дърпане на 1, 2, 3 и 4 от А-вървите. Използване на контра-команда и преместване на тежестта. Изпомпване на командите.

- Реене: Влизане, завиване и маневриране в зоните на изкачване, корекции и градиент, без признаци за навлизане в срив.

- Прецизни заходи и кацания: безопасно и в периметъра зададен от инструктора.

5.2.4 Общи изисквания за опит:

- Минимум 60 успешни полета и общо 10 пролетени часа.

- Полети от 5 различни старта, 3 от които са във вътрешността на сушата.

- Минимум 3 полета и общо 2 пролетяни часа в „качване“.

5.2.5 Резюме:

- Инструкторът трябва да е убеден, че ученикът е способен да се грижи за собствена си, както и на другите безопасност, в рамките на установените правила, и общоприетите принципи, когато действа сам.

5.2.6 Екипировка:

- Парапланер: DHV1, DHV1/2 (Standart) или еквивалентен

- Подвесна система (сбруя) за начинаещи

- Запасен парашут

- Каска

5.3 Обучение за придобиване на лиценз ПараПро4: Полети за напреднали

Полетите за напреднали са в силни условия, с термики, в зони на турбуленции, вълни и др.

5.3.1 Препоръки за обучението и безопасността

Целта на това ниво е да научи пилота да лети безопасно в сложни полетни условия, както и под напрежението при различни полетни демонстрации и състезания.

Това ниво има за ключови думи турбуленции и малко пространство за грешки. Пилотът трябва да бъде подготвен в случай на нужда да действа близо до границите на безопасността, както за екипировката така и за него самия. Дори когато пилотът принципно има достатъчно нива за безопасност, той трябва да е готов за възможността тези граници в даден случай да бъдат преминати.

Задълбоченото познаване на аварийните процедури, такива като възстановяване след колапс, срив, негативна спирала и т.н., както и използването на запасен парашут, е много важно. Пилотът трябва много добре да знае какви са възможностите и ограниченията на екипировката му, различните скорости (поляри на скоростите) и да може да действа със спийд-системата.

Полетите за напреднали изискват от пилота възможността за бърза и акуратна оценка на условията и ситуацията комбинирани с бързо и прецизно маневриране. Ще има ситуации даващи относително малко време за балансирано решение или грешни реакции. Пилотът трябва да бъде винаги внимателно подготвен, и да бъде на една крачка пред събитията, така че в критична ситуация да може да действа с правилната реакция без да губи време.

Пилотът трябва да притежава добре развити умения и задълбочени познания с оглед на това да постигне максимална ефективност. Той трябва винаги, когато лети в близост до терена и при турбулентни условия да се старее да усвои всички типове завои комбинирани с ниска скорост, както и да наблюдава останалия трафик.

Той трябва да е предупреден за екстремалните условия, породени от природните сили. Независимо от опита и уменията на пилота в подобна ситуация на неконтролируеми въздействия на природата, може лесно да се загуби контрол. Могат да се получат повреди или откази на екипировката.

Пилотът не трябва да надценява своите, както и тези на екипировката възможности. При среща със силна турбуленция, пилотът не трябва да се паникьосва, а да се опита да я избегне чрез завои и по-висока скорост, тъй като подобни условия увеличават риска от загуба на контрол. Правилното маневриране в такива ситуации е повишаване на скоростта, и полет по права, с леки отклонения, ако е необходимо.

Други опасности са срыв или симетричен челен колапс, и загуба на контрол в близост до терена. Ако това се случи, правилните реакции са жизненоважни. В случай на срыв първо трябва да се намали ъгълът на атака на крилото, ако е необходимо да се парират тенденциите към завъртане и след това да се избегне сблъсъкът. Пилотът трябва да избягва да лети сам в такива условия.

Курсисти не трябва да се допускат при каквито и да било обстоятелства да летят в сложни условия.

Пилотите трябва да имат лиценз за това ниво, за да бъдат допускани да летят в условията за напреднали, на представяния, демонстрации, състезания или на местата, където се изисква това ниво на подготовка.

Преди преминаване към следващото ниво, пилотът трябва да може да действа с голяма точност, да оценява условията, за да бъде приет с оглед на безопасността. Пилотът също така трябва да покаже, че е способен да търси, намира и използва всякакъв тип термична поддръжка.

5.3.2 Теоретична подготовка

5.3.2.1 Аеродинамика:

● Претоварвания (G-loads)

-- При маневриране в турбуленции, при завои, при излизане от дълбоки спирали

-- Правилно контролиране на скоростта в турбуленции.

-- Стабилност. Скоростни поляри.

5.3.2.2 Метеорология:

● Термики:

-- Кога, как и къде. Стабилност и нестабилност на въздуха. Падане на температурата във височина.

-- Най-добрите зони на термики. Сезони и часове на появяване.

-- Видове термики, опасни термални условия, сухи термики.

-- Признаци: облаци, кумулуси, кумулунимбуси. Шквалови линии.

● Условия на вълна: вълни, турбуленции, големи височини.

● Опасни условия: Силен вятър. Облаци, кумулунимбуси, силни турбуленции.

5.3.2.3 Екипировка:

● Структурни ограничения: натоварвания, скорости, аеробатика. Структурни повреди и откази.

● Стабилност: профил, усукване на крилото, стабилност на люлеене, възстановяване след срывове или големи колапси.

● Избор на крило: подходящ клас за нивото на напреднал пилот. Standard или performance (но не Спортен клас).

5.3.3 Практически умения: Инструкторът трябва да се убеди че ученикът се справя със следното:

● Маневрите от ниво 3 трябва да са усъвършенствани и преповторени, ако е нужно.

● Планиране: процес на полета, даване на полетен план.

● Завои на 360°. Лек до среден крен, леви, десни.

● Завои на 360°. Стръмни, леви, десни.

● Завои на 360°. С минимално пропадане (плоски), леви, десни.

● Б-срыв: От скорост с минимално пропадане и прав полет (на безопасна височина и отстояние от препятствия). Да се практикува само с инструктор, с радио комуникация, пилотът да е задължително със запасен парашут. Да се практикува само над вода и при наличие на

спасителен плавателен съд. Б-сривове: нужна сила за влизане, избягване на постоянен срив по време на възстановяване на крилото.

- Склоново реене: издигане и полет.
- Полети в термика: излитане, откриване, влизане и изкачване.
- Полети в слаби условия: излитане и реене.
- Пориви и турбуленция: излитане и реене.
- Маневриране съобразявайки се с правилата за разминаване и въздушен трафик.

5.3.4 Общи изисквания за опит:

- Същите като за ПараПро 3 плюс:
 - Общо най-малко 20 пролетени часа.
 - Минимум 5 часа пролетени на склон.
 - Минимум 5 часа пролетени в термика.

5.3.5 Резюме:

Инструкторът трябва да е убеден, че ученикът е способен да се грижи за собствената си безопасност и за безопасността на другите в рамките на установените правила и наредби, и общоприетите принципи за това ниво.

5.3.6 Екипировка:

- Парапланер: DHV1, DHV1/2, DHV 2 (Standart, Performance) или еквивалентен.
- Подвесна система (сбруя) по избор на пилота.
- Запасен парашут.
- Каска.

5.4 Обучение за придобиване на лиценз ПараПро5 :КРОС КЪНТРИ

Крос кънтри полетът се извършва, като пилотът използва възходящите въздушни течения и се отдалечава от (и евентуално се връща до) мястото на излитане.

5.4.1 Препоръки за обучението и безопасността

Целите на това ниво са да подготвят пилота да лети безопасно крос кънтри, както и под напрежението на полети при демонстрации и състезания. Това ниво има почти неограничени възможности, от къси и лесни полети, до сериозни полети на дълга дистанция, където, ако условията позволяват, уменията на пилота, както и неговата мотивация поставят границата. В този случай, уменията и знанията на пилота, неговия опит и летателни умения биват подлагани на последна и решаваща проверка.

Пилотът трябва да може да планира и изпълни всеки полет, в рамките на безопасното, като също така да може понякога да доближава тези граници, за да лети наистина далеч. Пилотът трябва да има задълбочени познания по аеродинамика, метеорология, както и за правилата за полети във въздушното пространство. В зависимост от планирания полет и конкретните условия, пилотът трябва да избира правилната екипировка, като дрехи, помощни и други средства. Също той трябва да организира транспорт, радиокommunikация и процедури при извънредни ситуации и произшествия като принудително кацане или получаване на травма в труднодостъпен район.

Крос кънтри полетът изисква от пилота умения да намира всякакъв вид възходящи течения, като и да маневрира правилно в зоните на изкачване и пропадане. Пилотът трябва да може да оценява терена и условията, така че да не му се налага да лети над или каца в забранени райони, или там, където е много вероятно получаването на травма при приземяването. Пилотът трябва да може да планира прецизен заход за кацане на малка площадка, с евентуални препятствия. Различните видове наранявания, които могат да се получат в подобни ситуации често водят до много сериозни последствия.

Пилотът е предупреден: да внимава при крос кънтри полети в отдалечени или пустинни райони, или места без възможности за аварийно кацане, както и за полетите над вода. Пилотът трябва да може да планира прецизен заход за кацане на малка площадка, с евентуални препятствия.

Различните видове наранявания, които могат да се получат в подобни ситуации често водят до много сериозни последствия.

Пилотът е предупреден: да внимава при крос кънтри полети в отдалечени или пустинни райони, или райони без възможности за аварийно кацане, както и за полетите над вода. Пилотът трябва да бъде винаги сигурен, че някой знае какви са му намеренията, и че ще бъде предприето

търсене, ако се наложи. Ако има каквато и да е възможност за кацане в отдалечен или пустинен район пилотът е длъжен да носи със себе си аварийен пакет, в зависимост от условията. Трябва да избягва да лети сам.

5.4.2 Теоретична подготовка

5.4.2.1 Навигация:

- Планиране: Събиране на информация за метеорологичната обстановка, терена, местата, въздушното пространство, въздушния трафик и опасности. Използване на карта и публикации за трафика, метео служби.

- Метео служби: От къде и как да получим сведения за обстановката.

- Интерпретация на метео доклади: моментни (METAR), предупреждения (TAF), зони (IGA), карти.

- Интерпретация на обстановката: Знаци, разпознаване на добри и лоши условия за полети.

- Въздушно пространство и трафик:

- Контролирано въздушно пространство: въздушни коридори, терминални зони, контролирани зони и летища.

- Неконтролирано въздушно пространство: военни и други летища. Опасни или забранени зони.

- Военен трафик: тренировъчни зони, снимки от въздуха.

- Правителствени публикации.

- Използване на карти:

- Планиране на полетите: опасни и пустинни райони, алтернативни пътища, зони за кацане, комуникация и транспорт.

- Екипировка: За височинни полети, както и при такива с ниска температура на околния въздух. Екипировка за първа помощ, оповестяване и сигнализация.

- Избор на крило: подходящ модел за крос кънтри пилоти. Standard или Performance. За опитни пилоти желаещи да направят компромис на безопасността, с оглед на по-високите си изисквания за възможности на крилото: Спортен клас.

- Стандартни процедури: сигнали, транспорт за връщане.

- Извънредни процедури: оповестяване, търсене и спасяване на изчезнали пилоти.

5.4.3 Практически умения: Инструкторът трябва да се убеди че пилотът се справя със следното:

- Преглед: Маневри от предишните нива и степен на отработеност.

- Планиране: Изучаване и решения, даване на полетен план.

- Полет: Търсене и използване на всякакви видове възходящи потоци и течения. Полети през зони на пропадане и изкачване. Попътен и насрещен вятър. Правилна скорост.

- Излитане от ръб, в слаб до умерен вятър. Да се избягва поради риска от колапси.

- Излитане при страничен вятър: максимум до 45° от посоката на излитане. Странична компонента по-малка от 2 м/сек.

- Кацане в отдалечени места: избор на място за кацане, заход за кацане на непознатата площадка.

5.4.4 Общи изисквания за опит:

- Общо пролетени поне 50 часа.

- Общо поне 5 крос кънтри прелета в различни условия като всеки от тях да е поне 30 км. (Склоново реене по дълъг склон не се зачита).

5.4.5 Резюме:

Инструкторът трябва да е убеден, че пилотът е способен да се грижи за собствената си безопасност, както и за безопасността на другите, в рамките на установените правила и регулации за крос кънтри полети, както и когато взема участие в различни демонстрации и състезания.

5.4.6 Екипировка:

- Парапланер: по избор на пилота, съгласно опита и уменията му.

- Подвесна система (сбруя) по избор на пилота.

- Запасен парашут.

- Каска.

5.5 Обучение за придобиване на лиценз Пара мотор

Обучение за полети с Пара мотор могат да преминат пилоти с лиценз най-малко Пара Про4.

5.5.1 Теоретична подготовка

- Особенности на моторното летене. Теглителни сили.
- Контролиране на скорост с помощта на двигателя.
- Контролиране на височината.
- Видове двигатели. Характеристики: тегло, скорост, разход на гориво
- Видове горива
- Видове парапланери, подходящи за моторно летене.

5.5.2 Екипировка:

- Парапланер: по избор на пилота, съгласно опита и уменията му.
- Двигател.
- Подвесна система (сбруя) по избор на пилота.
- Запасен парашут.
- Каска.

5.5.3 Практически опит:

- Излитане с работещ двигател
- Излитане от равна повърхност
- Кацане с двигател.

Тази страница е оставена празна

6. Процедури за обучение и лизензиране на пилоти на парапланери и мотопарапланери

6.1 Сдружения и лица, които обучават парапланеристи: Обучаването на парапланеристи се извършва по настоящия регламент от юридически лица с нестопанска цел за дейност в обществена или в частна полза, които членуват в БНАК, както и от юридически лица, регистрирани по Търговския закон. За краткост в настоящия документ те са наричат "училища по парапланеризъм".

6.1.1 Изисквания към училищата по парапланеризъм

6.1.1.1 Да имат най-малко един правоспособен инструктор и един помощник-инструктор“.

6.1.1.2 Да разполагат с екипировка, отговаряща на изискванията на точка 8.3 от настоящия документ.

6.2 Процедура за обучение на пилоти на парапланери

6.2.1 Право за извършване на обучение имат физически лица с лиценз „Инструктор“ в училища по парапланеризъм.

6.2.2 Лицата, желаещи да започнат да се обучават по парапланеризъм, трябва:

6.2.2.1 Да отговарят на условията по точка 3.2 от настоящия документ.

6.2.2.2 Да бъдат запознати с рисковете с които е съпроводено летенето. След съответния инструктаж, учениците-пилоти подписват декларация по образец (*Приложение №1*).

6.2.2.3 Да притежават планинска застраховка, застраховка за щети, нанесени на трети лица, и да са здравно осигурени. Гражданите на чужди държави да имат здравна застраховка, която покрива рисковете при упражняване на полети с парапланери.

6.3 Процедура за получаване на лиценз за управление на парапланер.

6.3.1 Лиценз за управление на парапланер се издава от Комисията по парапланеризъм към БНАК, след предложение от спортен клуб, член на БНАК. Предложенията се представят на утвърден от БНАК формуляр и копие от изпитния протокол, когато става дума за издаване на първоначален лиценз или лиценз за по-високо ниво от притежавания. Бланката се подписва от обучаващия инструктор. Лицензи за управление на парапланер се издават, само на лица, членове на сдружение от системата на БНАК.

6.3.2 За целите на настоящия документ:

6.3.2.1 Подновяване на лиценз се извършва всяка календарна година, чрез заявка от съответното сдружение член на БНАК до Комисията по парапланеризъм.

6.3.2.2 На преиздаване подлежат лицензите , загубили валидност по някоя от изброените по-долу в документа причини.

6.3.3 ПараПро 2 – Издава се от лицензирано училище по парапланеризъм след полагане на теоретичен (писмен или устен) и практически изпит пред изпитна комисия, сформирана от двама правоспособни инструктори от училището или един инструктор и един помощник-инструктор. Комисията съставя изпитен протокол с резултатите от изпита. Протоколът се подписва от полагащият изпит и от изпитната комисия. Училището по парапланеризъм съхранява оригинала на протокола. Пилотът получава заверено копие.

6.3.4 ПараПро3 – Издава се от лицензирано училище по парапланеризъм, след полагане на теоретичен (писмен или устен) и практически изпит пред изпитна комисия, сформирана от двама правоспособни инструктори от училището. Комисията съставя изпитен протокол с резултатите от изпита. Протоколът се подписва от полагащият изпит и от изпитната комисия. Училището по парапланеризъм съхранява оригинала на протокола. Пилотът получава заверено копие.

6.3.5 ПараПро4 – Издава се от лицензирано училище по парапланеризъм след полагане на теоретичен (писмен или устен) и практически изпит пред изпитна комисия, сформирана от правоспособен инструктор от училището и един правоспособен инструктор от друго училище. Комисията съставя изпитен протокол с резултатите от изпита. Протокола се подписва от изпитвания и от изпитната комисия. Училището по парапланеризъм съхранява оригинала на протокола. Пилотът получава заверено копие.

6.3.6 Пара Мотор - Издава се от съответното лицензирано училище по парапланеризъм след полагане на теоретичен (писмен или устен) и практически изпит пред изпитна комисия, сформирана от правоспособен инструктор от училището и един правоспособен от инструктор от

друго училище. Комисията съставя изпитен протокол с резултатите от изпита. Протоколът се подписва от изпитвания и от изпитната комисия. Училището по парапланеризъм съхранява оригинала на протокола. Пилотът получава заверено копие.

6.3.7 Практически изпит:

- Пилотът кандидатстващ за лиценз ПараМотор трябва да притежава лиценз ПараПро4 от поне 1 година.

- Изпълнение на 5 безопасни излитания с двигател пред изпитната комисия.

- Изпълнение на 5 безопасни кацания с двигател пред изпитната комисия.

6.3.8 ПараПро5 – Издава се от лицензирано училище по парапланеризъм след полагане на теоретичен и практически изпит пред изпитна комисия, сформирана правоспособен инструктор от училището и двама правоспособни от инструктори от други училища. До такъв изпит се допускат пилоти, извършили 5 прелета над 30 км, съгласно изискванията на точка 5.4.4. Прелетите се доказват чрез запис на трак-лог на GPS. Комисията съставя изпитен протокол с резултатите от изпита. Протоколът се подписва от изпитания и от изпитната комисия. Училището по парапланеризъм съхранява оригинала на протокола. Пилотът получава заверено копие.

6.3.9 Валидност на спортните лицензи:

Спортните лицензи се подновяват всяка календарна година. При прекъсване от 5 и повече години пилотът получава една степен по нисък лиценз. За притежатели на лиценз ПараПро 2 при такова прекъсване е необходимо повторно обучение.

6.4 Процедура за получаване на лиценз „Тандем”

6.4.1 Лиценз за управление на двуместен парапланер се издава от Комисията по парапланеризъм към БНАК, след предложение от сдружение, член на БНАК. Предложенията се представят на утвърдена от БНАК бланка и е придружено от копие от изпитния протокол. Предложенията се подписват от председателя на сдружението или упълномощено от него лице. Лицензи за управление на двуместен парапланер се издават само на лица, членове на сдружение от системата на БНАК.

6.4.2 Пилотът трябва да отговаря на следните условия:

6.4.2.1 Стаж като пилот с лиценз клас ПараПро 5 – минимум 2 години или 100 пролетяни часа, доказани с технически средства и заверени от председателя на клуба, сдружението, в което членува.

6.4.2.2 Медицинска годност - Годността се удостоверява с медицинско свидетелство, издадено от личния лекар. (Приложение №2) Подновява се на всеки 5 години.

6.4.2.3 Удостоверение за завършен курс за оказване на първа медицинска помощ.

6.4.3 Изпит: Кандидатът се явява на теоретичен (писмен или устен) и практически изпит пред комисия от трима правоспособни инструктори от три различни училища. Комисията съставя изпитен протокол с резултатите от изпита. Протокола се подписва от изпитания и от изпитната комисия. Училището по парапланеризъм съхранява оригинала на протокола. Пилотът получава заверено копие.

6.4.3.1 Теоретичен изпит

- Аеродинамика.

- Метеорология.

- Безопасност (извънредни ситуации във въздуха).

- Въздушно право на Република България.

- Първа помощ при инцидент.

Кандидатът се счита за издържал изпита при обща оценка над 4,50 по шестобалната система.

6.4.3.2 Практически изпит:

- Техника на излитане

- Техника на кацане: S образен и правоъгълен заход. Кацане в кръг с радиус 30 метра

- Техника на пилотиране:

- Големи уши

- Асиметричен колапс

- Стръмна спирала

Практическият изпит се осъществява с двуместен парапланер, като инструкторът е пасажер. Оценка се по шестобалната система независимо и поотделно от тримата инструктори. За издържал изпита се счита пилот със средна оценка над 5.00.

6.4.4 Валидност на лиценз: Лицензът се подновява всяка година, по предложение на председателя на сдружението, в което членува пилотът. Предложението се прави на утвърдена от БНАК бланка и се представя на Комисията по парапланеризъм към БНАК. Ако в рамките на 2 години пилотът не извършва тандемни полети, лицензът подлежи на преиздаване. Лицензът е валиден само в рамките на валидността на медицинската годност и застраховките на пилота. Комисията по парапланеризъм към БНАК води регистър на валидните лицензи.

6.4.5 Преиздаване : Процедурата е същата като при начално получаване.

6.5 Процедура за получаване на лиценз „Инструктор”

6.5.1 Лиценз за „Инструктор” се издава от Комисията по парапланеризъм към БНАК, след предложение от сдружение, член на БНАК. Предложенията се представят с утвърдена от БНАК бланка и копие от изпитния протокол. Предложенията се подписват от председателя на клуба или упълномощено от него лице. Лицензи за инструктори се издават само на лица, които са членове на сдружение от системата на БНАК.

6.5.2 Изисквания за придобиване на лиценз "Инструктор": Стаж като пилот с лиценз клас ПараПро 5 – минимум 2 години или 200 пролетяни часа, доказани с технически средства и заверени от председателя на сдружението, в което членува.

6.5.3 Придобиване на лиценз. Лицензът се придобива на два етапа:

6.5.3.1 I-ви етап: Полагане на теоретичен (писмен или устен) и практически изпит върху летателните знания и умения на пилота. След успешно полагане на изпита, пилотът получава „Сертификат за положен изпит за помощник-инструктор по парапланеризъм”. Сертификатът дава право на пилота да работи като помощник-инструктор. Изпитът се полага пред комисия, сформирана от трима правоспособни инструктори от различни училища и представител на Комисията по парапланеризъм към БНАК. В случай, че един от инструкторите е член на Комисията по парапланеризъм, присъствието на друг представител на комисията не е необходимо. Комисията съставя изпитен протокол с резултатите от изпита. Протоколът се подписва от изпитания и от изпитната комисия. Училището по парапланеризъм съхранява оригинала на протокола. Пилотът получава заверено копие.

6.5.3.1.1 Теоретичен изпит:

- Аеродинамика
- Метеорология.
- Безопасност /извънредни ситуации във въздуха/.
- Въздушно право на Република България.
- Първа помощ при инцидент.
- Техника на обучение – правила за издаване на лицензи за съответните класове ПараПро

от 1 до 5.

За издържал изпита се счита пилот със средна оценка по шестобалната система над 5.00. Оценката се сформира като средно аритметично на независимите оценки на изпитната комисия.

6.5.3.1.2 Практически изпит

- Техника на излитане
- Техника на кацане: S образен и правоъгълен заход. Кацане в кръг с радиус 20 метра
- Техника на пилотиране:
 - Големи уши
 - Асиметричен колапс
 - Стръмна спирала

Практическият изпит се оценява по шестобалната система независимо и поотделно от тримата инструктори и от представителя на Техническата комисия. За издържал изпита се счита пилот със средна оценка над 5,00

6.5.3.2 II-ри етап: Практически изпит върху педагогическите умения на пилота.

Пилотът работи 1 сезон/ от 01/04 до 30/09/ като помощник-инструктор по парапланеризъм към лицензирано училище. След приключване на стажа, училището издава атестация на пилота.

Лиценз за клас „Инструктор по парапланеризъм” се издава след успешно полагане на изпитите от I-ви етап и получаване на положителна атестация от II-ри етап.

6.5.4 Валидност на лиценз: Лицензът се подновява всяка година по предложение на председателя на сдружението, в което членува пилотът. Предложението се прави на утвърдена от БНАК бланка и се представя на Комисията по парапланеризъм към БНАК. Ако в рамките на 5

години пилотът не е извършвал обучение, лицензът подлежи на преиздаване. Комисията по парапланеризъм към БНАК води регистър на валидните лицензи.

6.5.5 Преиздаване: Преиздаването се осъществява чрез полагане на изпитите от етап 1.

7. Организация на полетите

7.1 Организация на полети за пилоти с лиценз ПараПро 3 и по-високи

Пилотите с лиценз ПараПро 3 до ПараПро 5 и с лиценз Пара-мотор летят на собствена отговорност. Преценката на метеорологичните условия, познаването на забранени за полети зони, изправността на екипировката и физическото състояние на пилота са на отговорност на пилота.

7.2 Организация на учебни полети в училищата

Организацията на полети в училищата по парапланеризъм се извършва в съответствие с предписанията на точка 6.2 от настоящия документ и съгласно методиката, описана в раздел 5.

Отговорност на инструктора е да прецени подходящите метеорологичните условия, познаването на опасните и забранените за полети зони и изправността на екипировката на курсисти – пилоти с лиценз ПараПро 2.

При организация на полети и обучение за напреднали пилоти с лиценз ПараПро 3 и по-висок вадат правилата от точка 7.1 на настоящия регламент.

7.3 Организация на тандемни полети

Организацията на полети с тандем е отговорност на пилота на тандема. Преценката на метеорологичните условия, познаването на забранени за полети зони, изправността на екипировката и физическото състояние на пилота са отговорност на пилота. Пасажерът сам и на своя отговорност взема решение за участие в тандемния полет. Той трябва да отговаря на следните условия:

7.3.1. Има навършени 18 години или навършени 11 години и декларация за съгласие от двамата родители.

7.3.2 Запознат е с рисковете на които се излага при полети с парапланер. След съответния инструктаж, пасажерът подписва декларация по образец (*Приложение №3*).

7.3.3 Да притежават медицинска, планинска застраховка и такава за нанесени щети към трети лица. Медицинската застраховка не е задължителна за гражданите на Република България, но е препоръчителна.

Тази страница е оставена празна

8. Екипировка

8.1 Екипировка на пилоти с лиценз Пара Про3 и по-висок

Пилотите на парапланери, притежаващи лиценз ПараПро 3, ПараПро 4, ПараПро 5 и Пара Мотор, сами избират екипировката си и носят отговорност за нейната изправност. Препоръчително е да използват екипировка, съответстваща на нивото им на подготовка, съгласно указанията в раздел 5.

8.2 Екипировка за извършване на тандемни полети

Полетите с пасажер (тандемните полети) се извършват само с парапланери, качване, сбруи, запасни парашути, сертифицирани от производителите за използване при тандемни полети.

Полетите с пасажер се извършват с екипировка в гаранционен срок. След изтичане на гаранционния срок, определен от производителя, годността на екипировката се установява на всеки пролетяни 100 часа от правоспособно техническо лице (9), утвърдено от Комисията по парапланеризъм към БНАК. Притежателят на екипировка за тандемни полети води дневник на използваната екипировка. В дневника се отразяват наляота, извършените ремонти, прегледи и резултати от изпитания ако са правени такива.

8.3 Екипировка за обучение в училищата по парапланеризъм

Обучението по парапланеризъм се извършва само със сертифицирани парапланери клас DHV 1 и DHV 1/2 (Standart) или с еквивалентен сертификат. Сбруите (подвесните системи) за обучение трябва да са сертифицирани от производителя като „Сбруя за начинаещи“ и да притежават сертификат DHV или еквивалентен. Обучението се извършва задължително със запасен парашут, сертифициран по DHV или с еквивалентен сертификат. При избор на екипировка за обучение, тя трябва да отговаря на теглото на обучаемия, съгласно предписанията на производителя.

Обучението по парапланеризъм се извършва с екипировка в гаранционен срок. След изтичане на гаранционния срок, определен от производителя, годността на екипировката се установява на всеки пролетяни 100 часа от правоспособно техническо лице, утвърдено от Комисията по парапланеризъм към БНАК. Училищата по парапланеризъм водят дневник на използваната за обучение екипировка. В дневника се отразяват пролетените часове, извършените ремонти, прегледи и резултати от изпитания ако са правени такива.

8.4 Ремонт на екипировка за обучение в училищата по парапланеризъм и тандемни полети

Ремонтът на екипировка за обучение в училищата по парапланеризъм и извършване на тандемни полети се извършва само от лизенцирани от Комисията по парапланеризъм към БНАК технически лица парапланеризъм и само за ремонтни дейности, които са разрешени от производителя за извършване извън завода-производител. Горното правило е препоръчително за самостоятелните пилоти с лиценз ПараПро 3 и по-висок.

9. Технически лица в парапланеризма

9.1 Техническите лица в парапланеризма могат да бъдат физически или юридически лица, притежаващи сертификат за качество от международно утвърдена компания (DHV или еквивалентна) или физически лица, утвърдени от Комисията по парапланеризъм към БНАК.

Комисията по парапланеризъм към БНАК издава „Сертификат на техническо лице парапланеризъм“. Техническите лица имат право да извършват ремонт, поддръжка и установяване на летателна годност на екипировка за парапланеризъм – парапланери, запасни парашути, подвесни системи (сбруи), каски. Техническите лица парапланеризъм имат право да извършват горните дейности само за вида екипировка, за която са сертифицирани.

9.2 Изисквания за сертифициране на техническо лице по парапланеризъм:

9.2.1 Навършени 18 години.

9.2.2 Да притежава доказани теоретически знания, практически умения и способности за изпълняване на задълженията.

Знанията и уменията се доказват или чрез полагане на изпит пред Комисията по парапланеризъм или чрез представяне на сертификат от лицензиран производител на съответната екипировка за завършен успешно курс за ремонт, поддръжка и установяване на летателна годност:

- Парапланери;
- Подвесни системи (сбруи);
- Запасни парашути;
- Каски;

9.2.3 Представяне на убедително доказателство, че кандидатът разполага с нужните технически средства за извършване на дейностите.

9.3 Установяване на летателна годност:

След извършване на проверката и установяване на летателна годност техническото лице съставя „Протокол за проверка на летателна годност“ който трябва да съдържа следната информация:

- Дата
- Място
- Име на техническото лице
- Име на собственика на екипировката
- Вид на екипировката
- Марка, модел, сериен номер
- Дата на производство
- Списък с установените параметри при проверката
- Заключение – „годно за извършване на полети“
- Срок на годност

Подпис на техническото лице

Оригиналът на протокола се съхранява от собственика на екипировката, а копие от него – от извършилия проверката.

Тази страница е оставена празна

10. Приложения

10.1 Приложение №1

<i>Приложение № 1</i>
<u>ДЕКЛАРАЦИЯ</u>
От _____
адрес _____ ЕГН _____.
<p>Декларирам , че съм запознат с всички рискове и опасности, свързани с обучението ми за парапланерист и при изпълнението на полети с парапланер. Сам поемам доброволно тези рискове и освобождавам от отговорност лицата и институциите, които организират и провеждат тази дейност. Строго ще спазвам и ще полагам всички усилия за изпълнение на изискванията за безопасност, подготовката и провеждането на полетите с парапланер.</p> <p>Запознат съм с изискванията за здравословното състояние при полети с парапланер. Не страдам от заболявания и нямам физически недостатъци, които могат да намалят физическата и психическата ми способност да извършвам полети. Не употребявам никакви лекарствени средства от традиционната или от народната медицина, които могат да повлияят способността ми да извършвам полети с парапланер. включително Не употребявам наркотици, халюциногенни и психотропни вещества, или вещества, които влияят по подобен начин. Нямам право да летя, ако съм употребил алкохол по време на последните 12 часа преди полета и ако не съм спал най-малко 8 часа преди полет.</p>
Дата: _____ . Подпис на декларатора: _____
Място: _____

Тази страница е оставена празна

ПРОТОКОЛ-ДЕКЛАРАЦИЯ

На _____ ЕГН _____
(име, презиме, фамилия)

Адрес: _____
(град, ж.к., ул.№, ет., ап.,)

(телефони с код: домашен / служебен / мобилен)

Декларирам, че страдам / не страдам от:

- | | ДА | НЕ |
|--|--------------------------|--------------------------|
| 1. Често главоболие, световъртеж, безсъние. | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 2. Припадък, загуба на съзнание, прилошаване. | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 3. Проблеми със слуха и зрението. | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 4. Сърдечно-съдови проблеми – сърцебиене, тежест и др. | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 5. Високо или ниско кръвно налягане | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 6. Задух, затруднено дишане, астма | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 7. Стомашно-чревни проблеми | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 8. Употреба на наркотици, психотропни и подобни по действие вещества | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 9. Злоупотреба с алкохол | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 10. Трайни последици от инциденти с травматични увреждания на главата | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 11. Епилепсия | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 12. Преживяни психични заболявания | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 13. Прекарано заболяване или травма с болнично лечение
(ако отговорът е "да", опишете: кога, какво заболяване, къде и колко време е лекувано) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Известна ми е наказателната и материалната отговорност, която нося за неверни данни или за скриване на прекарани заболявания.

Място: _____ Дата: _____

Подпис на кандидата: _____

Данни от прегледа на личния лекар:

Урина: албумин: _____ Кръв: хемоглобин: _____
захар: _____ левкоцити: _____
Уроб: _____ Седимент: _____ РУЕ: _____
RR: _____ ЕКГ: _____

Заклучение на лекаря:

Дата: _____ Подпис на лекаря: _____
печат

Тази страница е оставена празна

10.3 Приложение №3

Приложение № 3

ДЕКЛАРАЦИЯ

От _____ ЕГН _____
(име, презиме, фамилия)

Подписаният декларирам, че:

--- не боледувам от следните болести: епилепсия, диабет, сърдечно-съдови и психически заболявания, последствия от травми и заболявания, водещи до намаляване на устойчивостта на опорно-двигателния апарат, бъбречна недостатъчност, високо или ниско кръвно налягане;
-- моментното ми здравословно състояние и самочувствие е добро, нямам оплаквания;
-- не се намирам под въздействието на алкохол, наркотици и упойващи вещества;
-- получих инструктаж за полет с двуместен парапланер „Тандем“;
-- информиран съм и изразявам съгласие, че организаторите на полета не носят отговорност за непредвидими последствия от полета с тандем, а пилотът е отговорен само при грубо нарушение на правилата за полети.

Дата : _____ Подпис на пасажера-декларатор: _____

Място: _____ Подпис на тандем пилота: _____

Име, презиме и фамилия на пилота:

Тази страница е оставена празна

11. Речник на използвани термини

● **Аеродинамика** – наука за движението на телата във въздушното пространство или друга газообразна среда.

● **AUP (Airspace Use Plan)** – Дневен план за разпределяне на въздушното пространство. Издава се за всеки следващ ден от ДП “Ръководство на въздушното движение” и се състои от описание на разрешените за ползване и затворените въздушни пътища, на активираните опасни (*Danger Area*) и ограничени (*Restricted Area*) зони, важни за всички участници във въздушното движение информации и карти. AUP за българското въздушно пространство се публикува за всеки ден на <http://www2.bulatsa.com/aup>

Л ● **Безмоторен полет** – полет при който средството, с което се извършва, не използва двигател, а само силата на собствената тежест и движението на атмосферата

● **Български Национален Аероклуб (БНАК)** – сдружение с нестопанска цел за дейност в обществена полза, което обединява сдружения на българските въздушни спортисти и е техен изключителен представител пред българските власти и пред Международната авиационна федерация (FAI).

● **Временно отделена зона (ВОЗ или *Temporary Segregated Area – TSA*)** – част от въздушното пространство около летателна площадка с определен радиус и височина или част от въздушното пространство с определени хоризонтални и вертикални граници, която е временно определена за един ползвател на въздушното пространство, когато тази TSA е активирана. В активирана TSA полетите на други въздухоплавателни средства са ограничени или изобщо забранени без специално разрешение.

● **Въздухоплавателно средство** – пилотиран или безпилотен летателен апарат, по-тежък или по-лек от въздуха, с или без собствена двигателна тяга.

● **Гражданска въздухоплавателна администрация (ДП “ГВА”)** – Главна дирекция към Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията, която регулира и контролира въздухоплаването в България.

● **Запасен парашут** – спасителен парашут за пилота на парапланер или за парашутист.

● **Лиценз** - личен документ на пилот или друг въздушен спортист. От името на Комисията по парапланеризъм и делтапланеризъм (*CIVL*) към Международната авиационна федерация БНАК издава *международно пилотско свидетелство (International Pilot Proficiency Identification)* за удостоверяване на квалификацията на пилотите на парапланери и делтапланери и *Спортен лиценз (Fédération Aéronautique Internationale Sporting License)* на въздушните спортисти от системата на БНАК. Международното свидетелство и спортният лиценз са валидни, когато са представени заедно. Те важат във всички държави, които членуват във *FAI*.

● **Мотопарапланер** -- парапланер, снабден с двигател с вътрешно горене.

● **Опасна зона** – част от въздушното пространство, ограничена хоризонтално и по височина, в която полетите на всички видове въздухоплавателни средства са опасни и забранени.

● **Парапланер** – Текстилно крило без твърда поддържаща структура, чиято форма се определя от носещите върви и от камери в крилото, предназначено за безмоторно летене, с което пилотът излита и каца като използва краката си.

● **Парапланерист** – пилот на парапланер.

● **Пилот** – правоспособен оператор на въздухоплавателно средство.

● **Полет** – придвижване на въздухоплавателно средство с или без екипаж в атмосферата без да има физически контакт със земята.

● **РВД** – ДП “Ръководство на въздушното движение” – държавно предприятие, което ръководи полетите в българското въздушно пространство.

● **Сбруя (подвесна система)** – Устройство, с което парапланерът или мотопарапланерът е прикрепен към пилота и към което е монтиран запасен парашут. При мотопарапланера двигателят също е прикрепен към подвесната система.

● **Тандем парапланер** – двуместен парапланер за пилот и пасажер.