



**БЪЛГАРСКИ НАЦИОНАЛЕН АЕРОКЛУБ®**

**NATIONAL AERO CLUB OF BULGARIA**

Member of Fédération Aéronautique Internationale (FAI)

---

Одобрявам



## **КОМИСИЯ ПО ПАРАПЛАНЕРИЗЪМ КЪМ БНАК**

РЪКОВОДСТВО ЗА ПОДГОТОВКАТА, ОБУЧЕНИЕТО, КАТЕГОРИЗИРАНЕТО, ПРОВЕРКИТЕ НА ЛЕТАТЕЛНАТА ГОДНОСТ И ЛИЦЕНЗИРАНЕТО НА ПИЛОТИТЕ И ИНСТРУКТОРИТЕ НА ЕДНОМЕСТНИ И ДВУМЕСТНИ ПАРАПЛАНЕРИ И ТАКИВА, ЗАДВИЖВАНИ ОТ МОТОР, В СИСТЕМАТА НА БНАК НА ФИЗИЧЕСКИ И ЮРИДИЧЕСКИ ЛИЦА С НЕСТОПАНСКА ЦЕЛ (СПОРТНИ КЛУБОВЕ ) И ТАКИВА, РЕГИСТРИРАНИ ПО ТЪРГОВСКИЯ ЗАКОН В РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

## СЪДЪРЖАНИЕ

стр.

1. БЪЛГАРСКИ НАЦИОНАЛЕН АЕРОКЛУБ (БНАК)	5
2. Общи положения	6
3. Основни изисквания за безопасност (ОИБ)	8
4. Категоризиране на пилотите. Видове лицензи	14
5. Единна учебна програма за подготовка.	15
6. Процедури за обучение и лицензиране на пилоти на парапланери и такива, задвижвани от мотор.	46
7. Организация на полети	54
8. Екипировка	56
9. Технически лица парапланеризъм	58
10. Речник на използваните термини	63





# **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 младежта 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 физическата култура и спорта, Закона за гражданското въздухоплаване и подзаконовите и нормативните актове на Министерството на транспорта 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 документи, които регламентират тяхната дейност.

## **2. Общи положения**

### **2.1 Какво урежда този правилник**

Този правилник урежда реда за подготовка и лицензиране на пилотите на парапланери и такива задвижвани от двигател, както и инструкторите, които извършват обучението на пилотите.

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 правилника**

- 2.2.1** Да опазва здравето и живота на пилотите на парапланери и такива задвижвани от двигател и пасажерите на двуместни планери.
- 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 такива задвижвани от двигател.
- 2.2.4** Да направи минимален риска от инциденти при обучение и полети.

### **2.3 Правилникът се отнася за:**

- 2.3.1** Физически лица които извършват полети с парапланери , делтапланери такива задвижвани от двигател.
- 2.3.2** Физически или юридически лица които обучават за извършване на полети с парапланери и такива задвижвани от двигател.
- 2.3.3** Физически или юридически лица които осъществяват връзка с органите по планиране и контрол на полетите във въздушното пространство на страната.

- 2.3.4** Технически средства с помощта на които се извършват полети и обучение.
- 2.3.5** Физически или юридически лица, които проверяват летателната годност на парапланерите, екипировката и техническите средства и документират резултатите от проверките и заключенията си.

### **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** Тези процедури се прилагат при всички полети с парапланер. Спазването им е в интерес на всички участници.

**3.1.2** «Полет с парапланер» се нарича полет с безмоторен планер (тип парапланер), осъществява се 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 задвижван от мотор парапланер. Осъществява се от хълм или равна земна повърхност.

**3.1.4** Всички пилоти на парапланери (парапланеристи) трябва да познават настоящите правила, а също така и законовите и подзаконовите изисквания и местни разпоредби, които имат отношение към полетите с парапланер.

#### **3.2 Изисквания към пилота и ученика-пилот на едноместни и двуместни парапланери и такива задвижвани от двигател**

**3.2.1** Навършени 18 години.

**3.2.1.1** Пилотите могат да започнат обучението си на навършени 14 години и Декларация от единия родител (настойник), разрешаваща започване на обучение и полети с парапланери и такива задвижвани от двигател.

**3.2.2** Медицинска годност. Годността се удостоверява с медицинско свидетелство, издадено от личния лекар (**Приложение №2** ).

Доказването на физическа годност е необходимо само при започване на обучение и при преиздаване на лиценз с изтекла годност.

### **3.3 Задължителна екипировка:**

**3.3.1** Въздухоплавателно средство (парапланер, мотопарапланер);

**3.3.2** Запасен парашут, лицензиран за употреба със съответното въздухоплавателно средство;

**3.3.3** Сбруя (подвесна система), лицензирана за употреба със съответното въздухоплавателно средство;

**3.3.4** Каска;

### **3.4 Метеорологични условия при излитане:**

**3.4.1** Видимост: От стартовата площадка до площадката за приземяване задължително трябва да има видимост. Основата на облаците над стартовата площадка трябва да е на най-малко 100 м 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, подзакономи актове и други разпоредби**

**3.5.1** Не се допуска извършване на полети с парапланер в нарушение на Закона за Гражданско въздухоплаване в Република България (ЗГВ) или

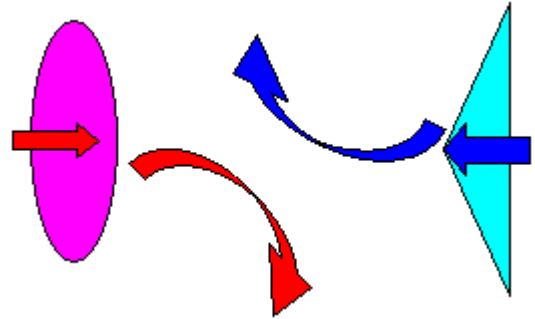
подзаконовите актове на Министерство на транспорта и Гражданската въздухоплавателна администрация (ГВА).

**3.5.2** Полетите с парапланер се осъществяват в съответствие с международните правила за извършване на полети с визуален контрол във въздушното пространство. Не се разрешава летене на УЛП ( ултра леки планери) в зони А, В,С,Д на въздушното пространство, освен с изключително разрешение от съответните органи (РВД). Летенето на УЛП е разрешено в зони Е (контролирано) и G (неконтролирано) въздушно пространство. Забранено е кацането и прелитането над забранени зони.

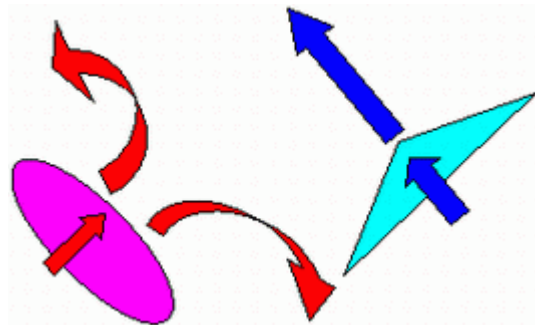
**3.5.2.1** Предимство във въздуха: Съществуват 6 категории въздухоплавателни средства: Балони, Ултра Леки Планери - УЛП (Парапланери и Делтапланери), Планери, Дирижабли, Теглени въздухоплавателни средства и Моторни въздухоплавателни средства. Най-бързото въздухоплавателно средство дава предимство на най-бавното. Всички Ултра Леки Планери принадлежат на една и съща категория (Парапланери, Делтапланери, едно и двуместни...) и тъй-като в едно и съща категория няма право на предимство, Комисията по парапланеризъм към БНАК дефинира правила в съгласие с общия принцип, даващ предимство на по-бавното и по-неманеврено въздухоплавателно средство. Правилата се разделят на две категории:

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

Когато два УЛП летят един срещу друг, те трябва да завият едновременно на ДЯСНО по посока на движението си.

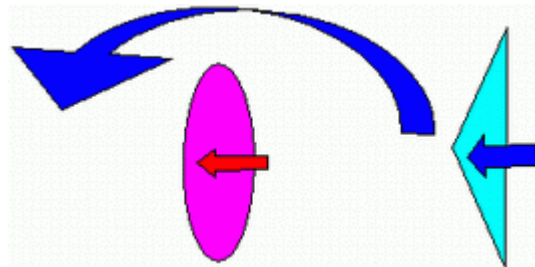


Когато 2 УЛП летят конвергентно един спрямо друг на една и съща височина, синият УЛП, идващ от дясно е с предимство. Розовият УЛП ТРЯБВА да завие на ляво или на дясно.



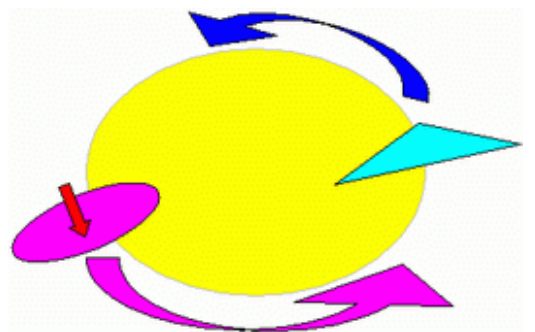
Когато УЛП задминава по – бавен УЛП, трябва да извърши маневрата от дясно.

По-бавният УЛП запазва правото си на предимство до края на маневрата.



УЛП, който влиза първи в термичен комин, има предимство и определя посоката на въртене.

Ако втори УЛП влиза в същия комин, той трябва да следва посоката на въртене на първия УЛП и да влезе в термичния комин на 180° от първия УЛП.



### 3.5.2.1.2 Правила в близост до склона (правила при динамично реене):

Задминаването от ЛЯВО е ЗАБРАНЕНО.

По-бързият УЛП винаги задминава отдясно, като оставя достатъчно свободно място на по-бавния УЛП да се отдалечи от склона, ако е необходимо.

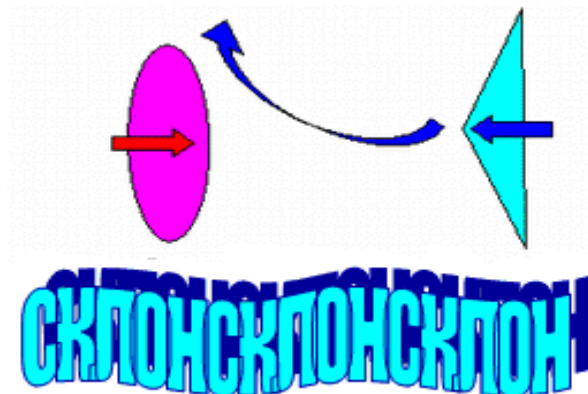
Синият УЛП може да изпревари Розовия от дясно, но Розовият ИМА ПРЕДИМСТВО ДА ПРИКЛЮЧВАНЕ НА МАНЕВРАТА



---

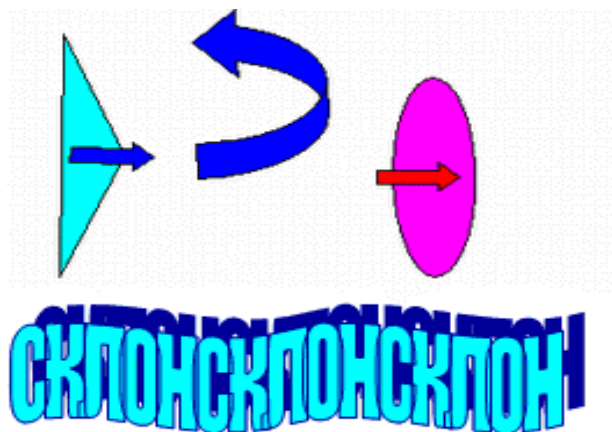
Когато 2 УЛП летят един срещу друг, този, на когото склонът се намира от дясно по посока на движението му ИМА ПРЕДИМСТВО.

Синият УЛП, на когото склонът се намира отляво по посока на движението ТРЯБВА ДА НАПРАВИ ПЪТ на Розовия.



Задминаване в случай, че склонът се намира от ляво по посока на движението и на двата УЛП:

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 Безмоторният УЛП има предимство пред моторния.

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

3.5.2.1.3.3 Забранено е летенето в облаци.

## 4. Категоризиране на пилотите. Видове лицензи

За целите на настоящото ръководство, "Лиценз" е „Свидетелство за правоспособност“, удостоверяващо нивото на подготовка на пилота и в съответствие с него, даващо право на извършването на полети в определени метрологични условия, на полети с двуместно въздухоплавателно средство и извършване на обучение.

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 под ръководството и в присъствието на инструктор.
- 4.2 ПараПро3** – лиценз на самостоятелен пилот. Дава право на пилота да прави реене в динамични и термични нетурболентни условия.
- 4.3 ПараПро4** – това е лиценз на пилот който има право да прави реене в термични турболентни условия.
- 4.4 ПараПро5** – това е лиценз на пилот който има право да прави прелети. Дава право на участие в международни състезание FAI 1 и 2.
- 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 двигател.
- 4.7 Инструктор** – това е лиценз на пилот, който има право да обучава и изпитва други пилоти.

## **5. Единна учебна програма за подготовка.**

### **Пилоти на парапланери и такива, задвижвани от мотор.**

#### **ПАРАПРО. Общо описание**

Целта на тази програма е да помогне на участниците да прогресират безопасно, да се радват на парапланеризма и да станат истински летци. 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 си.

Качествата на летеца, като такъв, се базират на знанията, уменията, опита, персоналните качества и отношение, които изискват време да се развият до определения стандарт, когато пилота има възможност да действа сам.

Развитието на тези качества трябва да е резултат на специализирана подготовка, която е най-ефективна, безопасна и приятна посредством 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 отлична прогресия 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 четат 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 напътствие за постигане на тези цели. Те не трябва да ограничават даването на допълнителни инструкции, ако е необходимо. Методите

за инструктиране 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 коректно 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 квесторът трябва да бъде убеден, че лицето 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 изпитен 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 демонстрира пред инструктор или квестор 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 от 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 потвърдят от надежден свидетел. Инструкторът или квесторът трябва да прецени дали минимума опит нужен за дадено ниво е налице или са необходими още тренировки.

## Летателно умение

Инструкторът или квесторът трябва да прецени дали курсистът или пилотът могат сами да се грижат за своята, както и на другите безопасност за нивото, за което кандидатства, от гледна точка на правилата за полети, регулации и добра натренираност.

### **5.1 Обучение за придобиване на лиценз ПараПро2 : Полети от ниско и високо**

Полети от ниско са планиране на малка височина над плавен терен, нормално на не повече от 5 метра.

Полетите от високо са полети със достатъчна височина и дистанция от терена осигуряваща относително свободно маневриране.

#### **5.1.1 Препоръки за обучението и безопасността**

Целите на това ниво са да бъде въведен курсиста в основните положения на парапланеризма, чрез първоначално 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 полагат основите за добри или лоши навици на пилота. Курсистът трябва да лети в безопасна близост до земята с екипировка отговаряща на нивото, 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 си от височината. Курсистът трябва да се подготвя и планира всеки следващ полет, и постепенно да открие, че всъщност височината е безопасност, даваща време за реакция и маневриране и възможност за коригиране на евентуални грешки.

Курсистът трябва да учи и тренира основните маневри, като контрол над скоростта включващ бавно летене, координирани завой и комбинация от тях, коригиране относно на вятъра, както и прецизни заходи и кацания. Той доказва, че те са отработени с предварително планиране, и като едновременно с това показва достатъчна прецизност. Ключовата дума е планиране, което започва още преди старта и продължава през цялото време. Курсистът трябва да бъде една крачка преди настъпващите събития, да наблюдава, оценява, решава и действа съобразно условията в реално време. Този "процес на полета" жизненоважен в цялата авиация, продължава и при по-горните нива на обучението.

Курсистът трябва да е предупреден, да не предприема опити за излитане в условия на страничен вятър, гръбен вятър, поривист вятър или силен вятър, както и да не лети в нестабилни, турбулентни и термични условия.

Курсистът на учебния хълм трябва да практикува само леки завой без големи отклонения от първоначалната траектория 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 избегне относно и

загуба на теренен просвет, както и отдалечаване от мястото за кацане с последваща невъзможност за достигането му. По-сложните маневри като завои на 360° или бавно летене трябва да се предприемат с извънредно внимание, както и с достатъчна височина и дистанция от терена, които да позволяват корекции и връщане на контрола, ако последния бъде изгубен. Завои, полет по вятъра или полет с ниска 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 директен 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 относително 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 обекти нарушаващи безопасността. Целият полет трябва да може да бъде изпълняван по права линия.

**СРЕДЕН ХЪЛМ:** Това е хълм, на когото зоната на старта, зоната на полета и тази за кацане се считат за лесни и е достатъчно разстояние от всякакви препятствия или обекти нарушаващи безопасността. 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 с 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 срыв 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: Пара статично, 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-Же. 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 и земна скорост. 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 други летателни апарати. Как да избягваме колапси в следствие на подобно завихряне. Приземен ефект.
  - Управление и движение на пилота: Контрол на скоростта и завои. Управление посредством спирачки срещу управление със смяна на центъра на тежестта.
  - Въздушни скорости и поляри поларни 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: За 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: Създаване на разлики в температурата и налягането, стабилност / 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 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 и ранк.
- 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 (Синдрома 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: Същия 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 паниката.

#### ***5.1.2.5 Правила и ограничения:***

- Правителствени и други официални 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)  
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:

- Съгласно 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 (в ситуация на скъсване въжетата на управлението).
- Прецизни заходи и кацания: Оставане в зоната зададена от инструктора. Полети с ниска скорост и излизане от зоната не се допуска.

#### **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 ученика 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 еквивалентно
- Подвесна система (сбруя) за начинаещи

- Запасен парашут
- Каска

## **5.2 Обучение за придобиване на лиценз ПараПроЗ:** Реене в прости условия

Полетите или реенето в прости условия са поети 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 пилота "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 хазарта може спокойно 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 контрола около долната граница на скоростния обхват на крилото. Пилотът трябва да може да лети с координирани завойи и с минимална загуба на височина, често

при особени условия, близо до склона, с едновременни и точни действия за тяхното парирание, 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 бързата прогресия, самоувереността, невниманието, игнорирането, рискуването, грешните преценки и липсата 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 последствия. 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" означаващ, че лесно можеш да си повярваш, че пред или екипировката няма повече ограничения и можеш да се опитваш да правиш всичко. (Добре известно е, че 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 м/сек), 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 ще носи отговорността за това 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 прогресира към по-високо ниво, пилотът трябва да има богат опит от 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 отработва.

## **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 на товарването 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, нагряване 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, кумулунимбус, 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, 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.
- Друго въздушно пространство.
- Средства за информация: Карти на ICAO, публикации, ръководства, NOTAM. От къде да се снабдим? РВД, информационно обслужване, местни летища и клубове, училища.
- Правила за предимство при полетите с парапланер и делтапланер: Общи положения, склоново реене, полети в термика.

- Други правила и регулации: Правителствени, на Националната Асоциация по Парапланеризъм.

- 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 срив.

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

- Завой 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).

- Влизане в Б-срив: От скорост на минимално пропадане и прав полет (с достатъчна височина и дистанция от терена). Да се опитва само с инструктор, с радио комуникации, с наличие на запасен парашут

и НАД ВОДА. Б-сривове, необходимо усилие за влизане в срива, избягване навлизането в дълбок срив (парашутиране) чрез бързо пускане на Б-коланите при възстановяване на нормален полет.

- 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.

- Склоново 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 часа нальот.
- Полети от 5 различни старта, 3 от които са във вътрешността на сушата.
- Минимум 3 полета и общо 2 часа нальот в термика.

#### **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, докато действа сам.

#### **5.2.6 Екипировка:**

- Парапланер: DHV1, DHV1/2 (Standart) или еквивалентно
- 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, срыв, 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 ъгъла на атака на крилото, ако е необходимо да се парират тенденциите за завъртане и след това да се избегне сблъсъка. Пилотът трябва да избягва да лети сам в такива условия.

Курсистите 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 сред сринове 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 ученика 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.

- 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:**

- Общо 20 часа нальот.

- Минимум 5 часа нальот на склон.

- Минимум 5 часа нальот в термика.

**5.3.5 Резюме:**

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

### **5.3.6 Екипировка:**

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

### **5.4 Обучение за придобиване на лиценз ПараПро5 :КРОС КЪНТРИ**

Крос кънтри полетът се състои тогава, когато използвайки възходящите въздушни течения се отдалечаваме от (и евентуално се връщаме 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 последния и решителен тест.

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 така той трябва да организира транспорт, радиокомуникация и процедури при извънредни ситуации и произшествия, от рода на принудително кацане или получаване на травма в труднодостъпен район.

Крос кълтри 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 каца в забранени райони, или в такива, 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 кълтри полети в отдалечени или пустинни райони, или райони 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 кълтри 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 или други 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: AFI 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 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 45о 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 непозната площадка.

**5.4.4 Общи изисквания за опит:**

- Общо поне 50 часа нальот.
- 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, както и на другите безопасност, 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 Пара Про4 и повече.**

### **5.5.1 Теоретична подготовка**

- Особености на моторното летене. Теглителни сили.
- Контролиране на скорост с помощта на мотор.
- Контролиране на височина.
- 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 от хълм с незапален двигател.
- Подгръване на двигателя. Излитане с неработещ двигател и запалване във въздуха.
- Излитане с работещ двигател

- Излитане от равна повърхност
- Приземяване с двигател,

## **6. Процедури за обучение и лизензиране на пилоти на парапланери и такива, задвижвани от мотор.**

**6.1 Училища по парапланеризъм:** Училищата по парапланеризъм могат да бъдат юридически лица с нестопанска цел (спортни клубове), юридически лица, регистрирани по търговския закон, всички регистрирани и одобрени от БНАК.

**6.1.1** Изисквания към Училищата по парапланеризъм

**6.1.1.1** Да разполагат най-малко с един "Инструктор" и един "Помощник – инструктор".

**6.1.1.2** Да разполагат с екипировка, отговаряща на изискванията от точка **8.3** от настоящото ръководство.

**6.2 Процедура за обучение на пилоти на парапланери**

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

**6.2.2** Лицата, желаещи да започнат обучение по парапланеризъм трябва да:

**6.2.2.1** Отговарят на условията по точка **3.2** от настоящото ръководство.

**6.2.2.2** Да бъдат запознати с рисковете на които се излагат, практикувайки парапланеризъм. След съответния инструктаж, учениците-пилоти подписват декларация по образец (**Приложение №1**).

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

**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 с утвърдена от БНАК бланка и

придружена от копие от изпитния протокол, когато става дума за издаване на първоначален лиценз или такъв с по-високо ниво. Предложенията се подписват от обучаващия инструктор. Лицензи за управление на парапланер се издават, само на лица, членове на спортен клуб от системата на БНАК.

**6.3.2 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. Протокола се подписва от полагащият изпит и от изпитната комисия. Училището по парапланеризъм съхранява оригинала на протокола. Пилотът получава заверено копие.

**6.3.3 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. Протокола се подписва от полагащият изпит и от изпитната комисия. Училището по парапланеризъм съхранява оригинала на протокола. Пилотът получава заверено копие.

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

**6.3.5 Пара Мотор** - Издава се от съответното лицензирано училище по парапланеризъм след полагане на теоретичен (писмен или устен) и

практически изпит пред изпитна комисия, сформирана правоспособен инструктор от училището и един правоспособен от инструктор от друго училище. Комисията съставя изпитен протокол с резултатите от изпита. Протокола се подписва от полагащият изпит и от изпитната комисия. Училището по парапланеризъм съхранява оригинала на протокола. Пилотът получава заверено копие.

### **6.3.6 Практически изпит:**

- Пилотът кандидатстващ за лиценз Мотор 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 от които поне 2 с работещ двигател и поне 2 с неработещ двигател пред изпитната комисия.

**6.3.7 ПараПро5** – Издава се от лицензирано училище по парапланеризъм след полагане на теоретичен и практически изпит пред изпитна комисия, формирана 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. Протокола се подписва от полагащият изпит и от изпитната комисия. Училището по парапланеризъм съхранява оригинала на протокола. Пилотът получава заверено копие.

**6.3.8 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 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 спортен клуб, член на БНАК. Предложенията се представят с утвърдена от БНАК бланка и придружена от копие от изпитния протокол. Предложенията се подписват от председателя на клуба или упълномощено лице. Лицензи за управление на двуместен парапланер се издават, само на лица, членове на спортен клуб 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 часа налято, доказани с технически средства и заверени от председателя на клуба, в който 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 изкаран 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 различни училища. . Комисията съставя изпитен протокол с резултатите от изпита. Протокола се подписва от полагащият изпит 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.

- Първа помощ при инцидент.

Кандидатът се счита за издържал изпита при обща оценка над 4,50 по шесто балната 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 с пасажер – инструктор. Оценява се по шесто балната система независимо от тримата инструктори. За издържал изпита се счита пилот със средна оценка над 5.00.

**6.4.4** Валидност на лиценза: Лицензът се подновява всяка година, по предложение на председателя на спортния, в които 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 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 БНАК, след предложение от спортен клуб, член на БНАК. Предложенията се представят с утвърдена от БНАК бланка и придружена от копие от изпитния протокол. Предложенията се подписват от председателя на клуба или упълномощено лице. Лицензи за Инструктори се издават, само на лица, членове на спортен клуб 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 часа нальот, доказани с технически средства и заверени от председателя на клуба, в който 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 „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 Техническата комисия към Комисията по парапланеризъм към БНАК. В случай, че един от инструкторите е член на Техническата комисия, присъствието на друг представител на комисията не е необходимо. . Комисията съставя изпитен протокол с резултатите от изпита. Протокола се подписва от полагащият изпит 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.
- Първа помощ при инцидент.
- Техника на обучение – правила за издаване на лицензи за съответните класове пара про от 1 до 5.

За издържал изпита се счита пилот със средна оценка по шесто балната 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 се по шесто балната система независимо от тримата инструктори и 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 лиценза: Лицензът се подновява всяка година, по предложение на председателя на спортния клуб, в които 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 извършва 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 полети**

### **7.1 Организация на полети за пилоти с лиценз ПараПро 3 и повече**

Пилотите с лиценз ПараПро 3 и повече летят на собствена отговорност. Преценката на метеорологичните условия, познаването на забранени за полети зони, изправността на екипировката и физическото състояние на пилота са 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 правилник и съгласно методиката, описана в раздел **5**. Отговорност на инструктора е да прецени подходящите метеорологичните условия, познаването на забранени за полети зони и изправността на екипировката за курсисти –пилоти с лиценз ПараПро 2.

При организация на полети и обучение за напреднали пилоти с лиценз ПараПро 3 и повече важат правилата от точка **7.1** на настоящото ръководство.

### **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:

- 7.3.1.1** Има навършени 18 години или навършени 11 години и декларация за съгласие на единия от родителите.
- 7.3.1.2** Запознат е с рисковете на които се излага, практикувайки парапланеризъм. След съответния инструктаж, пасажерът подписва декларация по образец (**Приложение №3**).

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

## **8. Екипировка**

### **8.1 Екипировка на пилоти с лиценз Пара Про3 и повече**

Пилотите на парапланери, притежаващи лиценз ПараПро 3, ПараПро 4, Пара Мотор, ПараПро 5 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, окачване, 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 100 часа нальот от техническо лице, утвърдено от Техническата комисия по парапланеризъм към БНАК.

Притежателят на екипировка за тандемни полети води дневник на използваната екипировка. В дневника се отразяват нальота, 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 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 100 часа налът от техническо лице, утвърдено от Техническата комисия по парапланеризъм към БНАК.

Училищата по парапланеризъм водят дневник на използваната за обучение екипировка. В дневника се отразяват налътата, 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 лиценцирани от Комисията по парапланеризъм към БНАК Технически лица парапланеризъм и само за ремонтни дейности, 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 парапланеризъм**

**9.1 Техническите лица парапланеризъм** се утвърждават 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 парапланеризъм:**

**9.2.1** Навършени 18 години.

**9.2.2** Сертификат от лицензиран производител на съответната екипировка за завършен успешно курс за ремонт, поддръжка и установяване на летателна годност:

- За техническо лице парапланери е необходим сертификат от лицензиран производител на парапланери.
- За техническо лице подвесни системи (сбруи) е необходим сертификат от лицензиран производител на подвесни системи (сбруи).
- За техническо лице запасни парашути е необходим сертификат от лицензиран производител на запасни парашути.
- За техническо лице каски е необходим сертификат от лицензиран производител на 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 минимум 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

Оригинала на Протокола се съхранява от собственикът на екипировката.

## 10. Приложения

### 10.1 Приложение №1

---

#### ДЕКЛАРАЦИЯ

От

.....  
от гр.....с ЕГН .....

С настоящата , декларирам , че съм запознат с всички рискове и опасности , свързани с обучението ми за парапланерист и изпълнение на полети с парапланер. Сам поемам 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.

Запознат съм с изискванията за здравословното състояние при полети с парапланер и не ми е известно да имам заболявания или 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 биха имали отражение върху способността ми да извършвам полети с парапланер, включително наркотици, халюциногенни и психотропни вещества, или вещества, които влияят по подобен начин.

..... Г.

Декларатор.....

гр.....

( .....)

---

## 10.2 Приложение №2

### ПРОТОКОЛ

На .....ЕГН.....  
(име, презиме, фамилия)

Адрес:.....  
(град, ж.к., ул.№, ет., ап., тел.: дом./сл.)

<b>Декларирам, че не страдам от:</b>	<b>ДА</b>	<b>НЕ</b>
1. Оплаквания от често главоболие, световъртеж, безсъние.		
2. Припадък, загуба на съзнание, прилошаване.		
3. Проблеми със слуха и зрението.		
4. Сърдечносъдови проблеми – сърцебиене, тежест и др.		
5. Високо или ниско кръвно налягане.		
6. Задух ли затруднено дишане.		
7. Стомашно-чревни проблеми.		
8. Употреба на наркотици.		
9. Злоупотреба с алкохол.		
10. Трайни последствия от инциденти с травматични увреждания на глава.		
11. Преживяни психични заболявания.		
12. Прекарано заболяване, свързано с болнично лечение. ..... (какво, кога, колко време?)		

**Декларирам верността на данните:**.....

(За неверни данни нося юридическа и административна отговорност)

Подпис:.....

Дата:.....

#### Данни от прегледа на личния лекар:

Урина: албумин:.....

захар: .....

Уроб: .....

седимент:.....

Кръв: хемоглобин:.....

левкоцити: .....

РУЕ: .....

#### ЕКГ:

.....

#### ДИАГНОЗА:

.....

Дата:.....

Подпис:.....

### 10.3 Приложение №3

## ДЕКЛАРАЦИЯ

От

..... с ЕГН .....

С настоящата 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 и други упойващи вещества ;
- получих инструктаж за полет с двумстен парапланер - „Тандем“ ;
- информиран съм , че организаторите (фирма или институция) не носи отговорност за непредвидени последствия от полета с тандем при доказана невинност на пилота на тандема

Дата : .....

Пилот тандем : .....(.....)

Място:.....  
(.....)

Пасажер (декларатор) :.....

---

## 11. Речник на използваните термини

- **Аеродинамика** – наука за движението на телата във въздушното пространство
- **Безмоторен полет** – полет при който техническото средство с което се извършва полета не използва двигател, а използва само силата на собствената си тежест и движението на атмосферата
- **Български Национален Аероклуб (БНАК)**– сдружение с нестопанска цел, което обединява организациите на Българските въздушни спортисти и е техен изключителен представител пред българските власти и пред Международната авиационна федерация.
- **Въздухоплавателно средство** – пилотиран летателен апарат, по-тежък или по-лек от въздуха, с или без собствена двегателна тяга.
- **Граждънска Въздухоплавателна Администрация (ГВА)** – Главна дирекция към Министерство на транспорта и съобщенията, която регулира и контролира въздухоплаването в България.
- **Запасен парашут** – спасителен парашут, използван в случай на възникнал проблем с парапланера.
- **Лиценз** - документ за правоспособността и подготовката на пилота на парапланер. О името на Международната авиационна федерация, БНАК издава валидни за цял свят лицензи ПараПро2, ПараПро3, ПараПро4 и ПараПро5, съгласно изискванията на FAI.
- **Парапланер** – Въздухоплавателно средство, предназначено за безмоторно летене и излитане „от крака“. Пилотът сядва в сбруя (подвесна система), закачена за крило, чиято форма се определя от окачването на крилото и налягането на въздушния поток в камерите му. Възможно е монтиране на двигател на подвесната система.
- **Парапланерист** – пилот на парапланер.

- **Пилот** – правоспособно лице, което управлява въздухоплавателно средство.
- **Полет** – придвижването на едно или повече физически лица от една точка до друга през атмосферата без да имат физически контакт със земята с помощта на техническо средство
- **Сбруя (Подвесна система)** – Устройство, в което пилотът седи по време на полета и чрез с което е свързан с парапланера. Запасният парашут се монтира на него. В случай на използване на двигател, той също се монтира на предназначена за целта подвесна система.
- **Тандем** – двуместен парапланер.
- **Ултра лек Планер (УЛП)** – техническо средство за извършване на безмоторни полети; навсякъде в този документ където бъде използвано това понятие то ще означава парапланер или делтапланер; тези два вида въздухоплавателни средства въпреки различната си конструкция и начин на управление имат много сходни летателни качества и затова попадат в една и съща категория и правилата за тях са едни и същи
- **ФАИ (FAI)** – Международна авиационна федерация (Fédération Aéronautique Internationale), основана през 1905 г. БНАК е пълноправен член на FAI от 2001 г.