

УТВЕРЖДЕНО

Президиумом Общероссийской общественной  
организации «Объединенная Федерация спорта  
сверхлегкой авиации России»

Протокол № 6 от 14 февраля 2024



Президент ОФАСЛА России

А.С. Архиповский

**Практический экзамен для кандидатов на получение  
квалификационного свидетельства:  
Пилот дельтаплана  
(Уровни 3, 4, 5)**

Редакция 1, 14 февраля 2024 г.

г. Москва

**I. Практический экзамен проверки навыков для кандидатов на получение  
квалификационного свидетельства:**

## Пилот дельтаплана - Уровень 3 (Активное пилотирование)

1. Экзамен проводится на летной площадке соответствующих требованиям безопасности для пилота дельтаплана, обладающего квалификационным свидетельством 3 уровня, в том числе при следующих метеоусловиях:

- Сила ветра от штиля до 5 м/с;
- Термическая активность отсутствует или слабая;
- Осадки отсутствуют;
- Видимость более 500 метров.

Перед началом экзамена экзаменатор должен получить подтверждение факта окончания курсантом базового курса (начальной подготовки) обучения полету на дельтаплане (характеристику курсанта) от инструктора осуществлявшего такое обучение (подготовку), в том числе проводит с кандидатом собеседование, в ходе которого определяет наличие у последнего знаний по основам техники безопасности и ограничений применимых для данного летного места.

2. Экзамен состоит из 2-ух блоков контрольных проверок навыков кандидата, в соответствии с требованиями к пилоту дельтаплана 3 уровня:

- Проверки подготовки к полету и техники взлета;
- Проверки навыков пилотирования.

Порядок оценки:

- Каждый пункт контрольных проверок оценивается в виде «зачет- незачет»;
- Экзамен считается успешно сданным при получении оценок «зачет» по всем пунктам проверок;
- При получении оценки «незачет» экзамен прерывается и может быть повторен с начала того блока, в котором была получена оценка «незачет»;
- В течение летного дня допускается не более 3-х попыток сдачи экзамена;
- Все процедуры и упражнения выполняются экзаменуемым самостоятельно, без помощи любых лиц или подсказок со стороны в том числе инструктора;
- Во время выполнения полета обязательно наличие постоянной радиосвязи экзаменуемого с экзаменатором. (Односторонней от экзаменатора к экзаменуемому или двухсторонней);
- При возникновении ситуации, угрожающей безопасности экзаменуемого или иных лиц экзаменатор обязан вмешаться (в том числе используя радиосвязь) с целью предотвращения развития такой ситуации, в этом случае экзамен прекращается, а экзаменуемый отстраняется от сдачи экзамена до разбора ситуации и ее оценки.

2.1 Проверка подготовки к полету и техники взлета.

2.1.1 Сборка дельтаплана, подготовка подвесной системы и оборудования, встегивание в подвесную систему и пристегивание к дельтаплану.

Кандидат должен самостоятельно собрать снаряжение и подготовиться к полету за время не более 30 минут. Начальное состояние - дельтаплан упакован в чехол, подвесная система в сумке-чехле.

Пункты проверки:

- дельтаплан правильно собран и установлен на стоянку против ветра (носовой узел указывает в сторону куда дует ветер);
- троса, молнии, липучки, латы, квинпики и АПУ проверены;
- подвесная система подготовлена к полету, подвесной фал не перекручен, обхваты подвесной системы отрегулированы по размеру и застегнуты, зачековка контейнера спасательного парашюта проверена;
- подвесная система пристегнута к дельтаплану, карабин закрыт, защелка карабина замурфтована;
- проверен подцеп и высота подцепа путем провиса, высота подцепа установлена правильно;
- радиостанция включена и настроена;
- шлем одет и застегнут.
- подъем дельтаплана и перемещение на позицию для взлета;

Примечание: не допускается выход с дельтапланом на позицию для взлета не подцепленным к дельтаплану. Так же не допускается отцепляться от дельтаплана на позиции для взлета. В случае какой либо необходимости, требуется вернуться на место парковки дельтаплана, отцепиться, совершить все необходимые манипуляции, обратно

подцепится и вернуться подцепленным на место взлета, проверив предварительно подцеп, в том числе путем провиса.

#### 2.1.2 Пробежки с подцепом и без.

Кандидат должен продемонстрировать умения управления крылом на земле, совершив пробежку с крылом не менее 50 метров или 20 секунд при этом удерживая траекторию движения и парируя возникающий крен.

Пункты проверки:

- выравнивание дельтаплана на ветер, контроль дельтаплана на ветру, принятие решения о начале разбега;
- управление траекторией движения и контроль скорости (угла атаки), парирование возникающий кренов;
- прекращение разбега, остановка (использование дельтаплана в качестве тормоза на ровной поверхности и на склоне), перемещение крыла;

#### 2.1.3 Взлет.

Кандидат должен продемонстрировать умения уверенно разбегаться, плавно взлетать и своевременно переходить в вертикальное положение без возникновения кренов. Кандидату предоставляется 3 попытки для совершения взлета.

Пункты проверки:

- проверка подцепа, выравнивание дельтаплана на ветер, контроль дельтаплана на ветру, стоп-линия, контроль взлетной площадки и отсутствия помех, принятие решения о начале разбега для взлета;
- разбег, включая прерывание взлета (использование дельтаплана в качестве тормоза на ровной поверхности и на склоне), плавное ускорение и управление траекторией движения, плавный отрыв без взмывания, выбор правильной скорости, переход в горизонтальное положение;

#### 2.2 Проверки навыков экзаменуемого в полете.

Кандидат должен продемонстрировать навыки простого пилотирования без раскачки дельтаплана и голландского шага. При удалении от склона более 100 метров и на высоте от уровня рельефа более 150 метров, кандидат выполняет два разворота на 180 градусов и/или так же полет по «коробочке» с правыми и левыми поворотами. Выполнение указанных упражнений может быть выполнено за три полета.

Пункты проверки:

##### 2.2.1 Управление полетом.

- правильное управление скоростью и направлением, плавная коррекция направления полета;
- контроль скорости: положение рук на трапеции и спидбаре, удержание скорости.

##### 2.2.2 Маневрирование.

- плавные повороты: от малого до среднего крена (до 45 градусов), коррекция сноса;
- развороты: координированные повороты без признаков сваливания;
- контроль пространства вокруг себя;

##### 2.2.3 Посадка.

Кандидат должен продемонстрировать уверенную посадку на ноги без падения, посадка должна быть произведена в заданной инструктором зоне и против ветра (допускается отклонение не более 45 градусов). Посадка выполняется на размеченную площадку размером 60 на 40 метров, ориентируемую длинной стороной по направлению ветра и оборудованную ветроуказателем, иметь наклон не более 5 градусов.

Пункты проверки:

- демонстрация захода по 8-ке и по коробочке;
- выполнение перехода в вертикальное положение, набор скорости, снижение, прямолинейный полет перед посадкой, выдача ручки управления (спидбара), пробежка после приземления;
- проверка возможности движения по посадочной зоне, передвижение дельтаплана после приземления и покидание посадочной зоны, перемещение дельтаплана в зону парковки.

3. Кандидат, имеющий оформленный 3 и выше спортивный разряд по спорту сверхлегкой авиации, оформленный на основании выполненных нормативов (требований) по дельтапланерным дисциплинам, может быть освобожден экзаменатором от сдачи

практического экзамена.

## **II. Практический экзамен проверки навыков для кандидатов на получение квалификационного свидетельства: Пилот дельтаплана - Уровень 4 (Парение).**

Экзамен проводится на летной площадке соответствующих требованиям безопасности для пилота дельтаплана, обладающего квалификационным свидетельством 4 уровня, в том числе при следующих метеоусловиях:

- Сила ветра до 10 м/с для мачтовых дельтапланов и 12 м/с для безмачтовых дельтапланов;
- Присутствует термическая активность, либо ветер достаточный для парения в динамических потоках обтекания или условия для волновых восходящих потоков;
- Допускается наличие турбулентности и наличие в воздухе других летательных аппаратов;
- Следует избегать экстремальных условий.

Перед началом экзамена экзаменатор должен получить подтверждение наличие у претендента квалификации пилота дельтаплана 3 уровня, а при отсутствии таковой, претендент может быть допущен для сдачи экзамена на 4 уровень при условии сдачи экзаменатору норматива на 3 уровень, согласно требованиям к практическому экзамену проверки навыков для кандидатов на получение квалификационного свидетельства: Пилот дельтаплан – 3 уровень.

Перед началом экзамена, экзаменатор проводит с кандидатом собеседование, в ходе которого определяет наличие у последнего знаний по основам техники безопасности и ограничений применимых для данного летного места.

2. Экзамен состоит из 4-ех блоков контрольных проверок навыков кандидата, в соответствии с требованиями к пилоту дельтаплана 4 уровня:

- Документальная проверка требований к наличию налета.
- Проверки подготовки к полету
- Техника взлета;
- Проверки навыков пилотирования.

Порядок оценки:

- Каждый пункт контрольных проверок оценивается в виде «зачет- незачет»;
- Экзамен считается успешно сданным при получении оценок «зачет» по всем пунктам проверок;
- При получении оценки «незачет» экзамен прерывается и может быть повторен с начала того блока, в котором была получена оценка «незачет»;
- В течение летного дня допускается не более 3-х попыток сдачи экзамена;
- Все процедуры и упражнения выполняются экзаменуемым самостоятельно, без помощи любых лиц или подсказок со стороны в том числе инструктора;
- Во время выполнения полета обязательно наличие постоянной радиосвязи экзаменуемого с экзаменатором. (Односторонней от экзаменатора к экзаменуемому или двухсторонней);
- При возникновении ситуации, угрожающей безопасности экзаменуемого или иных лиц экзаменатор обязан вмешаться (в том числе используя радиосвязь) с целью предотвращения развития такой ситуации, в этом случае экзамен прекращается, а экзаменуемый отстраняется от сдачи экзамена до разбора ситуации и ее оценки.

2.1.1 Документальная проверка требований к наличию налета.

Претендент должен предъявить экзаменатору документальное подтверждение своего налета, которое должно соответствовать следующим требованиям:

- Не менее 25 успешных полетов с 3-х разных площадок;
- Не менее 15 часов налета, в том числе в термических потоках.

Примечание: документальное подтверждение может быть выражено как в наличии записи в летной книжке за подписью уполномоченного инструктора, так и треками в виде .log файлов с логами соответствующих полетов, при условии что такие файлы были подписаны ЭЦП, сформированной летным прибором (трекером) претендента с указанием в файле лога ФИО претендента, так же допускается загрузка указанных файлов в персональные учетные записи претендента на таких сайтах, как [www.paraplan.ru](http://www.paraplan.ru) (BB), [www.xcontest.org](http://www.xcontest.org) или аналогичных.

### 2.1.2 Проверка подготовки к полету.

Сборка дельтаплана, подготовка подвесной системы и оборудования, встегивание в подвесную систему и пристегивание к дельтаплану.

Пункты проверки:

- дельтаплан правильно собран и установлен на стоянку против ветра (носовой узел указывает в сторону куда дует ветер);
- троса, молнии, липучки, латы, квинпики и АПУ проверены;
- подвесная система подготовлена к полету, подвесной фал не перекручен, обхваты подвесной системы отрегулированы по размеру и застегнуты, зачековка контейнера спасательного парашюта проверена;
- подвесная система пристегнута к дельтаплану, карабин закрыт, защелка карабина замуфтована;
- проверен подцеп и высота подцепа путем провиса, высота подцепа установлена правильно;
- радиостанция включена и настроена;
- шлем одет и застегнут.
- подъем дельтаплана и перемещение на позицию для взлета, в том числе с посторонней помощью при сильном ветре;

Примечание: не допускается выход с дельтапланом на позицию для взлета не подцепленным к дельтаплану. Так же не допускается отцепляться от дельтаплана на позиции для взлета. В случае какой либо необходимости, требуется вернуться на место парковки дельтаплана, отцепиться, совершить все необходимые манипуляции, обратно подцепиться и вернуться подцепленным на место взлета, проверив предварительно подцеп, в том числе путем провиса.

### 2.1.3 Техника взлета.

Кандидат должен продемонстрировать умения уверенного взлета при сильном ветре и/или турбулентности.

Пункты проверки:

- проверка подцепа, использование посторонней помощи, контроль дельтаплана на ветру в том числе с использованием посторонней помощи, стоп-линия, контроль взлетной площадки, отсутствия помех и крена, принятие решения о начале разбега для взлета;
- разбег, ускорение и управление траекторией движения, отрыв без взмывания (без отдачи ручки), выбор правильной скорости, переход в горизонтальное положение;

### 2.1.4 Проверка навыков пилотирования.

Кандидат должен продемонстрировать умение парение в термических, динамических или волновых потоках, в условиях турбулентности, сильного ветра, в том числе в одном потоке с другими летательными аппаратами.

Пункты проверки:

- умения маневрирования в зоне подъемной силы: полет по 8-ке, коррекция сноса и крена, отсутствие признаков сваливания, маневрирование в соответствии с рельефом местности и направлением полета, внимательность;
- Парение на горе: зона лучшей подъемной силы, максимальная скорость полета вдоль горы, управление приоритетами, пересечение оврагов и низменностей, обеспечение легкой досягаемости мест приземления;
- Развороты на 360°: от минимального снижения до крутого разворота, корректировка сноса;
- Термическое парение: поиск и отслеживание термических потоков, вход в поток, обкручивание потока (термалинг), выбор направления выхода из потока;
- Посадка при сильном ветре: выбор зоны посадки, отсутствие ротора, контроль воздушного пространства, выстраивание захода в зависимости от силы ветра, сохранение направления движения, действия после приземления;

Примечание: допускается проверка навыков только в одном из видов восходящих потоков (динамический, термический или волновой).

3. Кандидат, имеющий оформленный 2 и выше спортивный разряд по спорту сверхлегкой авиации, оформленный на основании выполненных нормативов (требований) по дельтапланерным дисциплинам, может быть освобожден экзаменатором от сдачи практического экзамена.

### **III. Практический экзамен проверки навыков для кандидатов на получение квалификационного свидетельства: Пилот дельтаплана - Уровень 5 (Опытный пилот).**

Экзамен проводится на летной площадке соответствующих требованиям безопасности для пилота дельтаплана, обладающего квалификационным свидетельством 5 уровня, в том числе позволяющая выполнить маршрутный полет по заданному маршруту, а также допускается:

- сложные метеоусловия: сильный ветер и/или сильной термической активности;
- боковой ветер на месте взлета: максимум 45° при слабой боковой составляющей;
- старт с обрыва: помощь при умеренном и сильном ветре;
- буксировка (по возможности): лебедка и аэробуксировка;

Перед началом экзамена экзаменатор должен получить подтверждение наличие у претендента квалификации пилота дельтаплана 4 уровня, а при отсутствии таковой, претендент может быть допущен для сдачи экзамена на 5 уровень при условии сдачи экзаменатору норматива на 4 уровень, согласно требованиям к практическому экзамену проверки навыков для кандидатов на получение квалификационного свидетельства: Пилот дельтаплан – 4 уровень.

Перед началом экзамена, экзаменатор проводит с кандидатом собеседование, в ходе которого определяет наличие у последнего знаний по основам техники безопасности и ограничений применимых для данного летного места.

2. Экзамен состоит из 4-ех блоков контрольных проверок навыков кандидата, в соответствии с требованиями к пилоту дельтаплана 5 уровня:

- Документальная проверка требований к наличию налета.
- Проверки подготовки к полету
- Техника взлета;
- Проверки навыков пилотирования.

Порядок оценки:

- Каждый пункт контрольных проверок оценивается в виде «зачет- незачет»;
- Экзамен считается успешно сданным при получении оценок «зачет» по всем пунктам проверок;
- При получении оценки «незачет» экзамен прерывается и может быть повторен с начала того блока, в котором была получена оценка «незачет»;
- В течение летного дня допускается не более 3-х попыток сдачи экзамена;
- Все процедуры и упражнения выполняются экзаменуемым самостоятельно, без помощи любых лиц или подсказок со стороны в том числе инструктора;
- Во время выполнения полета обязательно наличие постоянной радиосвязи экзаменуемого с экзаменатором. (Односторонней от экзаменатора к экзаменуемому или двухсторонней);
- При возникновении ситуации, угрожающей безопасности экзаменуемого или иных лиц экзаменатор обязан вмешаться (в том числе используя радиосвязь) с целью предотвращения развития такой ситуации, в этом случае экзамен прекращается, а экзаменуемый отстраняется от сдачи экзамена до разбора ситуации и ее оценки.

2.1.1 Документальная проверка требований к наличию налета.

Претендент должен предъявить экзаменатору документальное подтверждение своего налета, которое должно соответствовать следующим требованиям: не менее 100 полетов или 50 летных часов на 5 разных площадках;

Примечание: документальное подтверждение может быть выражено как в наличии записи в летной книжке за подписью уполномоченного инструктора, так и треками в виде .igc файлов с логами соответствующих полетов, при условии что такие файлы были подписаны ЭЦП, сформированной летным прибором (трекером) претендента с указанием в файле лога ФИО претендента, так же допускается загрузка указанных файлов в персональные учетные записи претендента на таких сайтах, как [www.paraplan.ru](http://www.paraplan.ru) (BB), [www.xcontest.org](http://www.xcontest.org) или аналогичных.

2.1.2 Проверка подготовки к полету.

Сборка дельтаплана, подготовка подвесной системы и оборудования, встегивание в подвесную систему и пристегивание к дельтаплану.

Пункты проверки:

- дельтаплан правильно собран и установлен на стоянку против ветра (носовой узел указывает в сторону куда дует ветер);
- троса, молнии, липучки, латы, квинпики и АПУ проверены;
- подвесная система подготовлена к полету, подвесной фал не перекручен, обхваты подвесной системы отрегулированы по размеру и застегнуты, зачековка контейнера спасательного парашюта проверена;
- подвесная система пристегнута к дельтаплану, карабин закрыт, защелка карабина замуфтована;
- проверен подцеп и высота подцепа путем провиса, высота подцепа установлена правильно;
- радиостанция включена и настроена;
- полетный компьютер (трекер) включен и настроен, в него загружены необходимые полетные точки, маршрут полета внесен и активирован.
- шлем одет и застегнут.
- подъем дельтаплана и перемещение на позицию для взлета, в том числе с посторонней помощью при сильном ветре;

Примечание: не допускается выход с дельтапланом на позицию для взлета не подцепленным к дельтаплану. Так же не допускается отцепляться от дельтаплана на позиции для взлета. В случае какой-либо необходимости, требуется вернуться на место парковки дельтаплана, отцепиться, совершить все необходимые манипуляции, обратно подцепиться и вернуться подцепленным на место взлета, проверив предварительно подцеп, в том числе путем провиса.

### 2.1.3 Техника взлета.

Кандидат должен продемонстрировать умения уверенного взлета в сложных условиях.

Пункты проверки:

- проверка подцепа, использование посторонней помощи, контроль дельтаплана на ветру в том числе с использованием посторонней помощи, принятие решения о начале разбега для взлета;
- умение стартовать с боковым ветром (максимум 45°, при слабой боковой составляющей), с обрыва, при помощи СМС (по возможности) (пассивная лебедка и/или аэробуксировка).

### 2.1.4 Проверка навыков пилотирования.

Кандидат должен продемонстрировать умение выполнить полет по заданному маршруту с использованием термических восходящих потоков разной сложности с умением выполнить посадку по маршруту во вне стандартных условиях.

Пункты проверки:

- выполнение маршрутного полета, согласно нормативам соответствующим первому разряду по спорту сверхлегкой авиации в дисциплине «Дельтаплан БУ – парящий полет».
- умение использовать полиспаг (система изменения геометрии крыла);
- выбор скорости максимального качества на переходах или использование системы Маккриди
- посадки на маршруте: выбор посадочной площадки, контроль скорости и угла планирования, точный заход на посадку в неизвестной зоне, использование тормозного парашюта.

3. Могут быть освобождены экзаменатором от сдачи практического экзамена следующие категории кандидатов:

- имеющие оформленный 1 и выше спортивный разряд (звание) по спорту сверхлегкой авиации, оформленный на основании выполненных нормативов (требований) по дельтапланерным дисциплинам,
- ранее занимавший призовые места в личном зачете на Кубках или Чемпионатах России или международных соревнованиях по спорту сверхлегкой авиации в дисциплине «Дельтаплан БУ – парящий полет».

## IV. Практический экзамен проверки навыков для кандидатов на получение

## **Дополнительной квалификационной отметки: «Аэробуксировка».**

Экзамен проводится на летной площадке соответствующей следующим требованиям безопасности:

- Сила ветра до 6 м/с для мачтовых дельтапланов и 8 м/с для безмачтовых дельтапланов - порывы не более +/- 4 м/с, боковая составляющая ветра на старте - не более 4 м/с.
- Присутствует термическая активность;
- Допускается наличие турбулентности и наличие в воздухе других летательных аппаратов;
- Следует избегать экстремальных условий.
- Взлетная площадка должна обеспечивать безопасную посадку и взлет буксировщика согласно РЛЭ на данный тип Буксировщика.
- Взлетная площадка не должна иметь высокой травы или иной поросли, ям или кочек затрудняющей движение разгонной тележки.
- Взлетная площадка должна быть обеспечена ветроуказателем.
- Стартовая площадка должна иметь размеры, достаточные для того, чтобы пилот дельтаплана с высоты 30 м в случае отцепки мог выполнить посадку перед собой, без изменения курса.

Перед началом экзамена экзаменатор должен получить подтверждение наличие у претендента квалификации пилота дельтаплана не ниже 4 уровня.

Перед началом экзамена, экзаменатор проводит с кандидатом собеседование, в ходе которого определяет наличие у последнего знаний по основам техники безопасности и ограничений применимых для данного летного места, а так же теории аэробуксировки, порядком ее выполнения, с действиями в особых случаях;

2. Экзамен состоит из 4-ех блоков контрольных проверок навыков кандидата, в соответствии с требованиями к пилоту дельтаплана 4 уровня:

- Документальная проверка требований к наличию налета.
- Проверки подготовки к полету
- Техника взлета;
- Проверки навыков пилотирования.

Порядок оценки:

- Каждый пункт контрольных проверок оценивается в виде «зачет- незачет»;
- Экзамен считается успешно сданным при получении оценок «зачет» по всем пунктам проверок;
- При получении оценки «незачет» экзамен прерывается и может быть повторен с начала того блока, в котором была получена оценка «незачет»;
- В течение летного дня допускается не более 3-х попыток сдачи экзамена;
- Все процедуры и упражнения выполняются экзаменуемым самостоятельно, без помощи любых лиц или подсказок со стороны в том числе инструктора;
- Во время выполнения полета обязательно наличие постоянной радиосвязи экзаменуемого с экзаменатором. (Односторонней от экзаменатора к экзаменуемому или двухсторонней);
- При возникновении ситуации, угрожающей безопасности экзаменуемого или иных лиц экзаменатор обязан вмешаться (в том числе используя радиосвязь) с целью предотвращения развития такой ситуации, в этом случае экзамен прекращается, а экзаменуемый отстраняется от сдачи экзамена до разбора ситуации и ее оценки.

2.1.1 Документальная проверка требований к наличию налета.

Претендент должен предъявить экзаменатору документальное подтверждение своего налета, которое должно соответствовать следующим требованиям:

- налет на данном типе дельтаплана не менее 5 часов,
- опыт стартов с использованием наземных средств механизированного старта при старте с буксировочной тележки не менее 50 стартов.
- наличие практического опыта полетов не менее, чем на пяти разных стартах, общее число полетов не менее 150;
- не менее 20 успешных полетов на высоту не менее 500 м. с использованием аэробуксировочного типа старта в том числе в термичную погоду и с боковым ветром.

Примечание: документальное подтверждение может быть выражено как в наличии записи в летной книжке за подписью уполномоченного инструктора, так и треками в виде .igs файлов с логами соответствующих полетов, при условии что такие файлы были подписаны ЭЦП, сформированной летным прибором (трекером) претендента с указанием в файле лога ФИО претендента, так же допускается загрузка указанных файлов в персональные учетные записи претендента на таких сайтах, как [www.paraplan.ru](http://www.paraplan.ru) (ВВ), [www.xcontest.org](http://www.xcontest.org) или аналогичных.

Экзаменатор вправе потребовать у экзаменуемого совершить показательный полет с использованием иного средства механизированного старта.

#### 2.1.2 Проверка подготовки к полету.

Сборка дельтаплана, подготовка подвесной системы и оборудования, встегивание в подвесную систему и пристегивание к дельтаплану.

Пункты проверки:

- дельтаплан правильно собран и установлен на стоянку на разгонную тележку;
- троса, молнии, липучки, латы, квинпики и АПУ проверены;
- подвесная система подготовлена к полету, подвесной фал не перекручен, обхваты подвесной системы отрегулированы по размеру и застегнуты, зачековка контейнера спасательного парашюта проверена;
- подвесная система пристегнута к дельтаплану, карабин закрыт, защелка карабина замуфтована. Не допускается застегнутое положение молнии подвески, препятствующее немедленному извлечению ног и экстренной посадке.
- проверен подцеп и высота подцепа путем провиса, высота подцепа установлена правильно;
- радиостанция включена и настроена;
- шлем одет и застегнут.
- полиспаст взведен на требуемую величину (при наличии). Свободный шнур веревочного полиспаста должен быть убран под резиновое кольцо на стойке трапеции.
- проверена работа буксировочных замков
- проверено наличие и правильность установки разрывных звеньев
- подцеп прицепиться к буксировочному фалу совершен над спидбаром.
- обозначена готовность к полету.

Обратить особое внимание при старте с тележки, что при хвате за ручку управления у пилота под пальцами должны располагаться захваты, препятствующие раннему отрыву от тележки. Колеса тележки должны быть ориентированы таким образом, чтобы обеспечить движение строго на буксировщик.

#### 2.1.3 Техника взлета.

Кандидат должен продемонстрировать умения уверенного взлета при сильном ветре и/или турбулентности.

Пункты проверки:

- разбег, ускорение и управление траекторией движения разгонной тележки;
- отрыв без взмывания или проваливания, выбор правильной скорости для отрыва, крен не более 10 градусов.
- после отрыва пилот-дельтапланерист должен выдержать практически горизонтальную траекторию полета относительно поверхности, чтобы позволить разогнаться и взлететь буксировщику. До набора взлетной скорости и отрыва от земли буксировщика дельтаплан должен лететь на высоте около 5 метров.
- отсутствие локаута после отцепки;

#### 2.1.4 Проверка навыков пилотирования.

После отрыва до набора оговоренной с буксировщиком высоты (обычно 500 м) пилот-дельтапланерист должен сохранять свое положение в аэросцепке не превышая следующие ограничения:

- крен не более 20 градусов,
- превышение по высоте относительно аэробуксировщика не более 10-15 м — для любого типа Буксировщика (пилот Дельтаплана должен видеть зеркало заднего вида на Буксировщике),
- курс ДП должен выдерживаться вдоль линии троса  $\pm 20$  градусов,

- проваливание по высоте не более 10-15 м (примерно размах крыла аэробуксировщика выше горизонта),
- чрезмерное провисание буксировочного троса.

При превышении этих параметров пилот-дельтапланерист обязан немедленно **ОТЦЕПИТЬСЯ!**

При выполнении разворота пилот дельтаплана должен следовать за Буксировщиком по тому же радиусу разворота или несколько меньшему, не допуская заваливания внутрь и провисания буксировочного троса. При развороте в условиях термической турбулентности ориентировать курс полета непосредственно на Буксировщика, не допуская выноса на внешнюю сторону радиуса разворота.

При отклонении курса полета дельтаплана от курса полета Буксировщика при развороте, более чем на 30 градусов, немедленно **ОТЦЕПИТЬСЯ!**

Пилот-дельтапланерист не должен совершать резких эволюций по крену и тангажу. Вместе с тем, управление должно быть достаточно энергичным и упреждающим.

При получении сигнала об отцепке, пилот дельтапланерист должен отцепиться незамедлительно. Если отцепка не является экстренной, буксируемому дельтапланеристу следует предварительно снять нагрузку с буксировочного троса (зажать трапецию на 1-2 секунды для набора скорости).

3. Могут быть освобождены экзаменатором от сдачи практического экзамена следующие категории кандидатов:

- участники соревнований, на которых применялся аэробуксировочный метод старта.