

V. PROCEDURY OPERACYJNE

Rodzaje kontroli i co wchodzi w zakres kontroli przedstartowej pilota.

Z jakich elementów składa się podejście do lądowania.

Pierwszeństwo drogi.

Fazy startu i możliwe występujące nieprawidłowości.

Procedury związane z obsługą spadochronów innego przeznaczenia.

Zasady wykonywania lotów na lotniskach z uwzględnieniem lotów holowanych.

Rozdział 1: Kontrola przedstartowa

W PG kontrola przedstartowa obejmuje przygotowanie się pilota do lotu poprzez: sprawdzenie miejsca startu, sprawdzenie sprzętu (skrzydła, linek i taśm skrzydła, deltek, sterówek, spadochronu zapasowego (SIP), taśm i klamr uprząży, speed systemu, dodatkowego wyposażenia, kasku), prawidłowe rozłożenie i podpięcie skrzydła, założenie i zapięcie uprząży, sprawdzenie kierunku wiatru, zajętości przestrzeni powietrznej, czystości przedpola na rozbiegu. Na końcu przeprowadzamy czynności bezpośrednio związane ze startem. W przypadku PPG dodatkowo trzeba złożyć napęd, zatankować go odpowiednim paliwem, wykonać próbę silnika. **Kontrola przedstartowa oraz zapięcie uprząży powinny odbywać się zawsze bezpośrednio przed startem!**

Podczas wykonywania lotów, pilot ma obowiązek posiadać przy sobie dokumenty: Świadectwa Kwalifikacji oraz ubezpieczenia OC!

Pilot paralotni, przed wykonaniem startu, powinien:

- 1) sprawdzić, czy miejsce startu pozbawione jest przeszkód;
- 2) startowisko usytuowane jest pod wiatr;
- 3) sprawdzić czy przestrzeń nad startem nie jest zajęta.

Rozdział 2: Start

- 2.1 Bezpośrednio przed podniesieniem skrzydła, pilot sprawdza kierunek wiatru oraz czy przestrzeń powietrzna jest wolna. **Pilot znajdujący się na ziemi, nie może swoim startem zagrozić pilotom znajdującym się w powietrzu i ma obowiązek odłożyć swój start, aż będzie miał wolną przestrzeń powietrzną.** Podczas podnoszenia skrzydła i tuż po nim, pilot ma obowiązek sprawdzić prawidłowość napełnienia się skrzydła i brak splątań w linkach nośnych oraz sterówkowych.
- 2.2 Kontrola wzrokowa. **Podczas kontroli wzrokowej musi być sprawdzone całe skrzydło i linki nośne, pod kątem zdolności do lotu.** Skrzydło musi się znaleźć nad głową bez żadnych tendencji, które mogą zakłócić start. W razie problemów start należy przerwać. Drobne problemy związane z wolniejszym napełnianiem się końcówek skrzydła lub centroplata, pilot może spróbować rozwiązać za pomocą sterówek w czasie rozbiegu. Ten etap to kontrola skrzydła.
- 2.3 Następnym to rozpędzenie. Musi ono być wykonane w osi wiatru, pod wiatr i polega na płynnym zwiększaniu prędkości rozbiegu przy całkowicie odpuszczonych sterówkach. **Pilot przyspiesza skrzydło do prędkości startowej po dokonanej kontroli wzrokowej, gdy zostały spełnione wszystkie konieczne warunki do kontynuowania startu. Oderwanie się od ziemi i odlot odbywa się przy zachowaniu gotowości do biegu.**

W startach z napędem wszystkie te zasady też muszą być zachowane. Pilot może włączyć pełną moc startową silnika dopiero w fazie rozpędzania po dokonaniu kontroli wzrokowej skrzydła gdy zostały spełnione wszystkie konieczne warunki do kontynuowania startu. W uprząż pilot może wejść po starcie dopiero po oddaleniu się od ziemi, przeszkód i innych pilotów znajdujących się w powietrzu przy zachowaniu pełnej kontroli nad skrzydłem.

Rozdział 3: Lądowanie

W czasie podejścia do lądowania wyróżniamy kilka etapów. Pełne podejście składa się z:

- 1) wytracania wysokości na pozycji, po nawietrznej stronie lądowiska;
- 2) następnie podejście z wiatrem;
- 3) zakręt i podejście w poprzek wiatru;
- 4) zakręt i podejście pod wiatr aż do przyziemienia.

Pełne, właściwe podejście do lądowania powinno zawierać:

- 1) pozycję;
- 2) podejście z wiatrem;
- 3) podejście w poprzek;
- 4) podejście końcowe.

Na podejściu do lądowania pierwszeństwo posiada pilot będący niżej. Lądowanie poza oficjalnym lądowiskiem niesie za sobą zwiększone ryzyko wypadku, gdy pilot podejmie decyzję zbyt późno. Pilot paralotni może lądować w miejscach przygodnych, ale w razie naruszenia mienia, obowiązuje kodeks cywilny.

Lądowanie na zboczu należy wykonać w poprzek spadku stoku!

Rozdział 4: Zasady zachowania separacji

Aby zapewnić brak zderzeń w powietrzu opracowano zasady antykolizyjne. **Podstawową zasadą jest ta, która mówi, że pilot musi za wszelką cenę uniknąć zderzenia.** Najprostszym sposobem jest takie latanie, aby nie zbliżać się do innych latających oraz przeszkód, odpowiednio wcześniej korygując kierunek lotu. Nie możemy oczekiwać tego samego od innych użytkowników przestrzeni, nawet jeśli jesteśmy przekonani o tym, że to oni powinni zastosować tą zasadę. W przepisach paralotniowych nadużywa się pojęcia pierwszeństwo, które w lotnictwie jest niczym więcej, jak narzuceniem na pilota mającego pierwszeństwo, prawa kontynuowania lotu z wcześniejszym kierunkiem i prędkością.

Zgodnie z zasadami obowiązującymi w całej żegludze powietrznej, jeśli dwa statki powietrzne są na kursie kolizyjnym, to oba mają obowiązek wykonać zwrot w prawo. Jeśli w locie żaglowym zwrot w prawo jest dla jednego uczestnika ruchu niemożliwy z powodu zagrożenia kolizją ze zboczem, to ma wtedy pierwszeństwo, czyli prawo kontynuowania lotu z niezmienionym kursem.

W przypadku gdy zbliża się do nas inny pilot, musimy dbać o zachowanie separacji odpowiednio wcześniej, zanim będzie za późno. Zgodnie z przepisami, paralotnia musi ustąpić pierwszeństwa balonom, jest przez przepisy traktowana na równi z lotniami i szybowcami, a wszystkie statki powietrzne wyposażone w napęd powinny dawać pierwszeństwo paralotniom, lotniom i szybowcom.

Podczas lotu w kominie termicznym należy stosować się do kierunku paralotni, która znalazła się tam wcześniej. Krążenie w kominie termicznym powinno odbywać się po kręgach współśrodkowych. Wejście i wyjście z komina powinno odbywać się tylko po stycznej, na zewnątrz okręgu. Należy także dbać o zachowanie separacji od przeszkód. Podczas lotu żaglowego pilot robi zawsze zwrot w kierunku od stoku. Lot paralotniowy można wykonać bez zgody służby dozoru ruchu lotniczego, bez składania planu lotu i do górnej wysokości przestrzeni G, w jakiej wolno nam latać.

Rozdział 5: Użycie SIP

Dla ratowania życia piloci są wyposażeni w Spadochron Innego Przeznaczenia (SIP) zwanego **potocznie zapasem**. Pilot powinien znać zasady użycia zapasu i umieć go użyć. Zapasu używamy zawsze jeśli stracimy kontrolę nad paralotnią i nie możemy kontroli odzyskać. Im niższa wysokość zdarzenia, tym szybciej należy podjąć decyzję o użyciu zapasu, rezygnując z prób odzyskania kontroli nad skrzydłem. Dotyczy to także uszkodzenia paralotni, zderzenia lub trwałej deformacji. Zapas otwiera się na drodze około 20 metrów i należy go wyrzucić zawsze, nawet jeśli nie mamy gwarancji, że się otworzy.

Producent SIP zaleca następujące czynności serwisowe: kontrolę, wietrzenie, przekładanie w regularnych odstępach czasu.

Rozdział 6: Starty holowane

Najprostszym rodzajem startu holowanego jest hol ręczny, gdy pilot jest wyciągany w powietrze przez linę ciągniętą przez obsługę startu. Zamiast obsługi, można zastosować samochód i mamy wtedy hol sztywny, gdzie kierowca prędkością jazdy, reguluje siłę holowania lub odwijarkę, która dozjuje naciąg na linie. Do holowania najczęściej stosuje się urządzenie stacjonarne czyli wyciągarkę, która nawija linę na bęben.

Wyciągarkę i odwijarkę musi obsługiwać przeszkolony wyciągarkowy. Komunikuje się on z kierownikiem startu, odpowiedzialnym za podawanie wyciągarkowemu komend startowych. Pierwszy etap holu powinien być przeprowadzony łagodnie dla sprawdzenia prawidłowości startu. Jeżeli start nie odbywa się w osi wiatru, to pilot ma możliwość korygowania kierunku lotu tak, aby cały czas skrzydło leciało w kierunku wyciągarki. Jeśli skrzydło nie będzie leciało w kierunku wyciągarki, może dojść do lockoutu zakończonym niekontrolowanym uderzeniem w ziemię. W przypadku zerwania liny, pilot powinien poczekać aż skrzydło wróci nad głowę i dopiero wtedy powinien je zahamować, aby tam pozostało i nie zanurkowało. Zbyt wczesna reakcja sterówkami może doprowadzić do przeciągnięcia.

Piloci latający na lotniskach współużytkowanych z innymi rodzajami lotnictwa muszą znać zasady wspólnego użytkowania lotniska i przestrzeni powietrznej.

Rozdział 7: Korzystanie z lotnisk sportowych

W przypadku wykorzystywania lotniska do lotów PPG, należy w taki sam sposób wykonać uzgodnienia z innymi użytkownikami. Przylatując na lotnisko, nigdy nie lecimy bezpośrednio nad płytę lotniska, ale wcześniej wykonujemy lot w pobliżu, równolegle do osi pasa, aby zorientować się czy na lotnisku nie jest prowadzona jakaś działalność. Przed lotem na lotnisko sportowe należy się wcześniej dowiedzieć, czy nie będą tam organizowane skoki spadochronowe lub inne działania mogące spowodować zagrożenie dla przylatującego pilota.